



**PRÉFÈTE
DE LA SAVOIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
Départementale
des Territoires (DDT)**

Chambéry, le

06 JUIN 2025

Affaire suivie par : Laure STEINBRUGGER

Fonction : chargée d'études

Tél : 04 79 71 73 35

Mél : laure.steinbrugger@savoie.gouv.fr

La Préfète

à

Madame le Maire de la commune de
Aime-La-Plagne
Mairie d'Aime
1112 Avenue de Tarentaise
73 440 Aime la Plagne

Objet : Avis de l'État sur le projet de modification simplifiée n° 2 du PLU d'Aime

Par courrier du 27 mars 2025, vous avez notifié à mes services pour avis le projet de modification simplifiée n°2 du PLU d'Aime, conformément aux dispositions de l'article L.153-40 du Code de l'urbanisme.

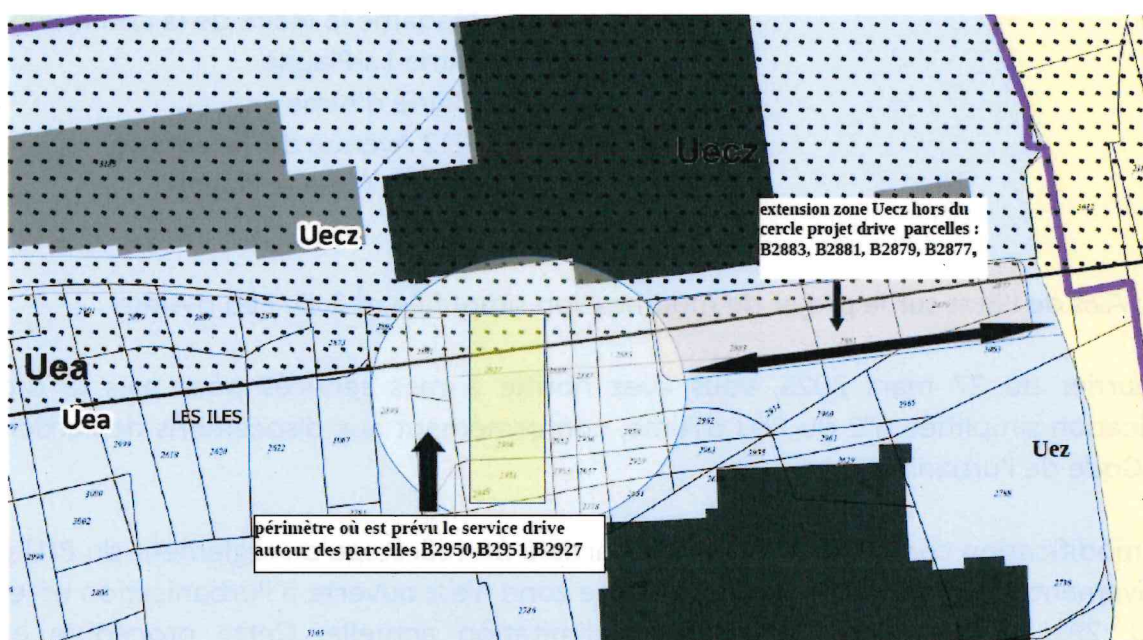
Cette modification correspond en grande partie à un toilettage du règlement du PLU portant exclusivement sur des zones urbaines. Aucune zone n'est ouverte à l'urbanisation et les zones U, 1AU, 2AU, A et N conservent leur délimitation actuelle. Cette procédure est sans conséquence sur la consommation d'espaces naturels et agricoles et ne concerne aucun secteur identifié comme présentant des sensibilités environnementales particulières.

Au travers de la présente modification, nous notons avec satisfaction qu'une nouvelle servitude de mixité sociale a été inscrite en zone Ub, marquant ainsi la volonté communale de répondre au contexte de forte tension sur le marché du logement observé sur Aime et reconnu au niveau national (selon les critères de tension établis par le ministère en charge du logement). Cette évolution du PLU s'inscrit en parfaite cohérence avec l'objectif exprimé dans l'axe 1 du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de « maintenir la dynamique démographique et de créer les conditions permettant l'ouverture de programmes alliant l'accession et le locatif pour tous ».

Le contenu du dossier appelle par ailleurs une réserve de l'État et des observations sur les évolutions envisagées de la zone des îles.

Tout d'abord, le passage de la hauteur autorisée de 12m à 16m en zone Ue de cette zone d'activités a pour effet de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction. Or une telle évolution relève d'une procédure de modification de droit commun et non d'une modification simplifiée. Si l'objectif de densification des zones d'activités économiques s'avère pertinent et est encouragée par l'État, l'évolution proposée ne peut être admise. Elle ne pourra être engagée qu'au travers d'une autre procédure, à minima par modification avec enquête publique.

Ensuite l'élargissement de la zone Uec autour des parcelles identifiées comme support de projet du Drive (B 2950, 2951, et 2927) devrait être mieux circonscrit aux contours du projet. En effet, le projet semble étendre son emprise à l'est de ces parcelles, et déborder sur les parcelles B2883, B2881, B2879, B2877, situées soit en zone Uez soit en zone Uea.



En outre, le règlement de la zone Ue évolue pour introduire, même en l'encadrant, l'activité commerciale. Or, sur ce point l'État tient à faire observer qu'au regard des orientations du SCOT et du manque de foncier économique en Tarentaise, ces évolutions pourraient fragiliser à terme le caractère et la vocation artisanale et industrielle de cette zone d'activités.

Enfin, plusieurs évolutions du PLU manquent d'explications et de justifications. Sur le fond, il ne s'agit pas de remettre en cause ces évolutions mais de veiller à compléter la notice pour mieux expliciter les raisons qui ont conduit à décider de ces ajustements (règles de stationnement par exemple).

En conclusion, hormis la réserve et les observations détaillées ci-dessus que je vous demande de prendre en compte lors de la phase d'approbation du PLU, l'État émet un avis favorable à l'évolution de votre document d'urbanisme. Madame Stéphanie Delfau, chargée de mission sur votre territoire, ainsi que Madame Laure Steinbrugger, chargée d'étude sont disponibles pour tout échange relatif aux évolutions attendues.

Je vous demande de bien vouloir verser cet avis au dossier qui sera mis à disposition du public.

Le chef du Service Planification
et Aménagement des Territoires



Stéphane VIALLET



Mme Corine MAIRONI-GONTHIER
Maire
Mairie d'Aime-La-Plagne
1112 avenue de Tarentaise
73210 Aime-La-Plagne

Par courriel uniquement

Moûtiers, le 30 avril 2025

Réf : PM-JV 2025-04-25

Affaire suivie par : Johanne Vallée / 06.89.25.89.69

Objet : Modification simplifiée n°2 du PLU de la Commune déléguée d'Aime - Avis SCoT Tarentaise-Vanoise

Madame le Maire,

Par courriel du 28 mars dernier, vous avez consulté l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise sur le projet de modification simplifiée n° 2 du PLU de la commune déléguée d'Aime, en tant que personne publique compétente en matière de SCoT et je vous en remercie.

Je vous informe que le bureau SCoT, réuni le 29 avril, a examiné ce projet.

Cette évolution du document d'urbanisme vise notamment à préciser certains articles du règlement pour faciliter sa mise en œuvre et sa qualité (hauteur, stationnement, performances énergétiques et environnementales, aspect extérieur, élément de patrimoine, destination). Elle propose également l'instauration de servitude de mixité sociale et revisite les destinations en zone Ue, adapte des zonages sur le secteur des îles et met à jour les emplacements réservés.

Concernant l'analyse au regard des grandes orientations du SCoT Tarentaise Vanoise, il a été retenu notamment :

- **Servitude de mixité sociale** : Le PLU propose actuellement 3 secteurs de mixité sociale non réalisés encore à ce jour. Face aux enjeux de maintien de la population sur le territoire, au parc existant de logement et par rapport au profil de vos habitants, vous proposez de renforcer cette servitude de mixité en instaurant l'obligation sur l'ensemble de la zone Ub, à partir de 25 logements, de proposer 25% de logements sociaux en accession ou en location. Cette évolution participe aux grandes orientations du SCoT qui favorise la production de logement pour tous.
- **Zones d'activités économiques (secteur des îles)** : le SCoT prévoit des zones d'activités économiques qu'il propose de protéger de la pression foncière liée aux commerces, au logement ou au tourisme. En effet, les entreprises, notamment artisanales et industrielles, ont besoin de foncier dédié pour assurer leur développement. Leurs activités sont souvent peu compatibles avec d'autres usages.



Toutefois, vous constatez, dans la zone des îles, la présence de commerces qui ont besoin d'évoluer. Aussi, en zone Uez, vous permettez aux seuls commerces déjà existants de réaliser une extension jusqu'à 250m². Également, les activités économiques de production peuvent créer des espaces de vente de leurs produits, comme espace accessoire à leur activité principale. Dans la mesure où ces activités commerciales concernent uniquement l'existant ou sont adossées à des activités de production, les évolutions proposées restent compatibles avec les grandes orientations du SCoT.

La modification intègre également dans ce secteur des îles une légère extension du périmètre de la zone Uec (zone commerciale) sur la zone Uez (zone artisanale), afin de permettre la réalisation du drive du supermarché et son accès. Pour mémoire, il s'agissait d'abord d'une zone naturelle, transformée en 2021 pour les besoins de l'usine proche en zone économique et maintenant participant à l'agrandissement de la zone commerciale. Il conviendra avec la réalisation de l'accès au drive de bien affirmer la limite de cette zone commerciale pour préserver le foncier voisin qui doit pouvoir rester dédié aux activités de production.

D'une manière générale, en zone Ue, Uea et Uec, vous proposez d'augmenter la hauteur à 16m pour favoriser la densification des zones d'activités. Dans la mesure où ces hauteurs s'intègrent à votre tissu urbain, cela correspond aux enjeux de renforcement de ces fonciers économiques qui sont rares sur le territoire.

Enfin, les évolutions de votre PLU favorisant la qualité énergétique et environnementale des constructions participent à la gestion durable du territoire telle que proposée par le SCoT Tarentaise Vanoise.

Aussi, j'ai le plaisir de formuler, au regard du rapport de compatibilité avec le SCoT Tarentaise Vanoise, un **avis favorable** sur votre projet de modification simplifiée n°2 du PLU de la commune déléguée d'Aime.

Mes services et moi-même restons à votre disposition pour de plus amples informations.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour Fabrice PANNEKOUCKE et par délégation,



Patrick MARTIN
1er Vice-Président APTV
Président du SCoT Tarentaise Vanoise



SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE SUD-EST

Campus Incity, 116, cours Lafayette CS 13511 –
69003 Lyon

Corine MAIRONI-GONTHIER,
Maire d'Aime-la-Plagne
1112, avenue de Tarentaise
73 211 Aime-la-Plagne

Lyon, le 31 mars 2025

Affaire suivie par : Marie BOSSON,
Chargée de mission urbanisme en alternance
Contact: marie.bosson@sncf.fr

Objet : Observations sur la modification simplifiée n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Aime la Plagne

Madame le Maire,

Vous nous avez informés, par courrier en date du 27 mars, de la modification simplifiée n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Aime, suite à la délibération du Conseil municipal en date du 26 septembre 2024.

Par la présente lettre, nous vous remercions d'avoir associé le Groupe SNCF à cette procédure.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte, pour les fonciers lui appartenant, qu'au nom et pour le compte des Sociétés Anonymes (SA) SNCF RESEAU dont sa filiale GARE & CONNEXIONS, SNCF VOYAGEURS et FRET SNCF, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent : **Les informations portées ci-après visent en particulier à assurer la sécurité du Domaine Public Ferroviaire (DPF) et de ses riverains, son développement, et sa valorisation.**

PORTER A CONNAISSANCE

I- LES CONTRAINTES FERROVIAIRES

La commune d'Aime-la-Plagne est traversée par la ligne ferroviaire suivante :

- Ligne n° 899000 de St-Pierre- d'Albigny à Bourg-St-Maurice

Cette ligne appartient au Réseau Ferré National (RFN), qui appartient au DPF.

Le DPF est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite “ T1 “, codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L. 2231-1 à L. 2231-9 modifiés par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021.

I.1 Les servitudes d'utilité publique relatives à la protection du DPF

L'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du DPF, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du DPF. De nouvelles règles de protection du DPF sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du DPF notamment les mesures de gestion de la végétation à ses abords ainsi que les règles encadrant la constructibilité des terrains riverains.

En particulier, le décret précise la consistance de l'emprise de la voie ferrée, définie à l'article R. 2231-2 du Code des Transports ainsi que les règles applicables en matière de constructions, d'installation, de terrassements, d'excavation, de fondation et de dépôts par rapport à cette emprise.

Le gestionnaire d'infrastructure doit également être informé des projets tiers d'une certaine importance à proximité de l'emprise de la voie ferrée ou des passages à niveau selon une distance qui sera prévue dans un futur arrêté préfectoral.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « Fiche T1 – Servitudes de protection du DPF » ci-annexée.

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

A noter que la Fiche T1 a été numérisée sur le site *Geoportail de l'urbanisme*.

I.2 Les passages à niveau

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau. Lorsqu'un Passage à Niveau (PN) est présent sur le territoire, SNCF a la qualité de Personne Publique Associée (PPA).

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 ».

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.

Autres dispositions à proximité des passages à niveau :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF RESEAU, particulièrement aux passages à niveau.

SNCF RESEAU doit être consultée 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.

D'une manière générale, il convient de saisir toute opportunité de suppression de 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 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.

II- LES BESOINS POUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

II.1 Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire

De manière générale, le foncier ferroviaire devra être classé dans une zone dont le règlement devra autoriser les équipements d'intérêts collectifs et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés ainsi que les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés. Des règles spécifiques concernant l'implantation de ces constructions, et leur emprise au sol pourront être mises en place afin de prendre en considération les spécificités des installations ferroviaires.

Toutefois, afin de ne pas nuire à l'activité ferroviaire et à ses installations, les règlements devront intégrer des dispositions particulières autorisant la construction ou la gestion de superstructures ou

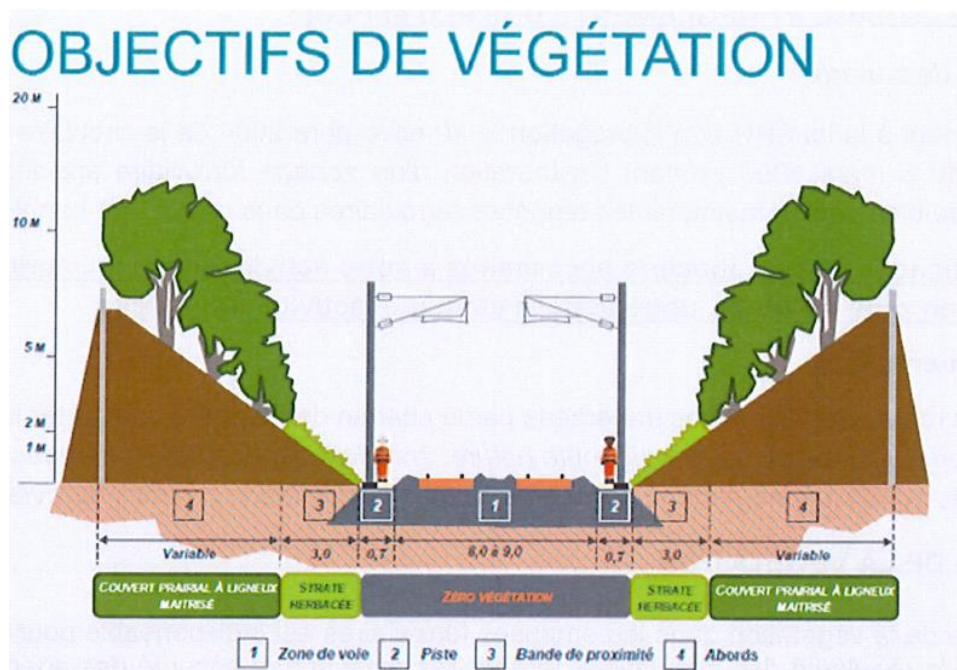
infrastructures nécessaires à l'activité ferroviaire. Comme indiqué précédemment, des exceptions à la règle, notamment en termes d'emprise et de gabarit, pourront ainsi être mises en place, en concertation avec le groupe SNCF.

II-.2 La maîtrise de la végétation

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires, la sécurité des agents et celle des riverains, ainsi que l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants

- Aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats,
- Une végétation de hauteur limitée (type herbacée) sur les bandes de proximité (bandes de 3 m de large de part et d'autre des pistes qui longent les voies),

Une végétation éparse de faible développement sur les abords.



Des plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir pour atteindre ces objectifs. Les documents d'urbanisme (PLU notamment) doivent permettre ce niveau de maîtrise de la végétation.

Les Espaces Boisés Classés (EBC) sont, quant à eux, des espaces à vocation strictement forestière, dont l'objectif est de créer, d'évoluer vers, ou de conserver des boisements naturels.

Les articles L. 113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs aux EBC, ou tout autre disposition d'urbanisme, peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le DPF, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Aussi, il est nécessaire que les périmètres et prescriptions, envisagés dans le futur document d'urbanisme soient compatibles avec la servitude T1.

A cet effet, 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'élague, 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.

La délimitation d'EBC, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires circulées contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élague ou abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies et/ou les caténaires en particulier dans le cadre d'intervention d'urgence. Il en est de même pour les riverains à qui il pourrait être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises). Nous souhaitons en effet éviter tout accident du fait d'un entretien des emprises qui n'aurait pu être fait car empêché par le règlement du futur document d'urbanisme.

Ainsi, le classement en EBC du DPF n'est pas adapté aux contraintes de maintenance et de régénération du réseau ferré. Il conviendrait donc de les retirer sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires circulées. **Nous vous prions donc de retirer les Espace Boisé Classé (EBC) présents à côtés des voies SNCF ainsi que le classement en en réservoir de biodiversité à préserver. (cf PJ)**

A préciser que la délimitation de zones naturelles sur nos emprises ferroviaires peut également nous contraindre dans la maîtrise de la végétation.

III- LES BESOINS POUR LES PROJETS FERROVIAIRES

III-1 Les projets ferroviaires

La procédure de modification 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 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.

III-2 Emplacements réservés au bénéfice du Groupe Public Unifié

Si Réseau Ferré de France est identifié comme étant bénéficiaire d'emplacements réservés pour équipement public et voirie, il conviendrait de modifier le nom du bénéficiaire, en remplaçant RFF par SNCF Réseau.

IV – LA VALORISATION DES ACTIFS

Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

Il est important de mieux intégrer les emprises ferroviaires dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du DPF, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en termes de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

La circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 confirme que les dispositions du code de l'urbanisme n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié, leur protection étant assurée par leur appartenance au DPF et par les servitudes de protection du DPF. Aussi, il apparaît opportun d'effacer les périmètres de « Secteur affecté au domaine public ferroviaire », sans que cela contraigne l'activité ferroviaire.

VI- LA CONSULTATION DE SNCF

VI-1 La consultation dans le cadre de la procédure

Conformément à l'article L.153-16 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

SNCF IMMOBILIER se tient ainsi à votre disposition pendant la phase d'association, en cas d'interrogations relatives aux domaines de compétence du Groupe Public Ferroviaire, et sur les zonages envisagés.

VI-2 La consultation dans le cadre des autorisations d'urbanisme

Nous tenons à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF concernant les autorisations d'urbanisme, que ce soient les Permis de Construire (PC), les Déclarations Préalables (DP), Permis de Démolir (PD) mais également les Certificats d'Urbanisme (CU) ou les Permis d'Aménager (PA), jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 et 3 du code de l'urbanisme qui interdit la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant du Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à SNCF Immobilier.

En outre, il conviendra de préciser que toute personne ayant choisi de s'établir à proximité du DPF qu'elle devra supporter ou prendre toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

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

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

Marie Bosson

Chargée de mission urbanisme en alternance

Bois classés et talus classés paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme

La présence de bois classés ou de talus paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme dans les zones assujetties aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer : servitude publique relative au chemin de fer.

1. Aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 (voir extraits ci-après) qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...). Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

2. Aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

Par conséquent, afin de ne pas nuire aux installations et aux circulations ferroviaires :

- **les boisements ne doivent pas être pérennisés sur ces derniers car ils pourraient fragiliser la structure de l'ouvrage d'art**
- **plutôt qu'un aplat en surface, RFF préférerait voir afficher l'idée d'un filtre végétal : soit une ligne de boisement, qui devra respecter la servitude T1, le code civil (plantation en limite de propriété) et le code de l'urbanisme.**

NB : Extrait s'appliquant à l'entretien des plantations de la servitude T1 et aux zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prerogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter 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 (Art 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 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 (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et les haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

Les emprises ferroviaires peuvent être classées dans l'ensemble des zonages prévus au code de l'urbanisme : zone U, zone AU, zone A et zone N.

Le classement doit être cohérent avec le tissu urbain environnement. A titre d'exemple, il semble logique de classer en zone U les gares situées le plus souvent en centre ville. De même, les cours marchandises peuvent, le plus souvent, être classées en zone U (activité ou mixte). Les voies ferrées traversant des zones agricoles doivent être classées en zone A ou N.

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

Ces dérogations ont pour but de permettre à RFF et à la SNCF d'implanter sur le Domaine Public Ferroviaire les petites installations indispensables à l'exploitation ferroviaire telles que les guérites de signalisation, les abris quais, les abris parapluiers, les relais Radio-Sol-Train, les antennes Radio-Sol-Train et GSMR.

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

Sont admises : les constructions et installations de toute nature, les dépôts, les exhaussements et affouillements des sols nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du service public ferroviaire et des services d'intérêts collectifs.

❖ Article 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

Merci de préciser qu'aucune hauteur maximale n'est fixée pour les constructions et installations nécessaires à l'exercice du service public ferroviaire.

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

Cette réglementation doit être compatible avec l'application de la servitude d'utilité publique instaurée par la loi du 15 juillet 1845 (aucune plantation d'arbres à hautes tiges dans une distance inférieure à 6 mètres de la limite légale du chemin de fer).

❖ Article 14 : COS

Merci de prévoir une exonération pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

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^{er} 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.

◇ 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.

Référentiels :	BD Ortho/PCI VECTEUR
Précision :	Métrique

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).

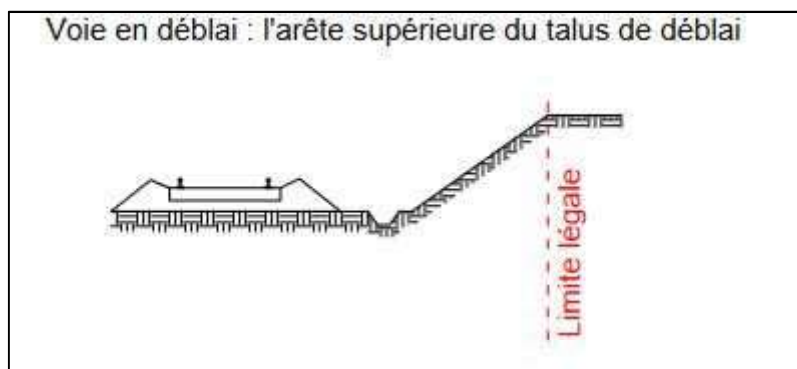
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

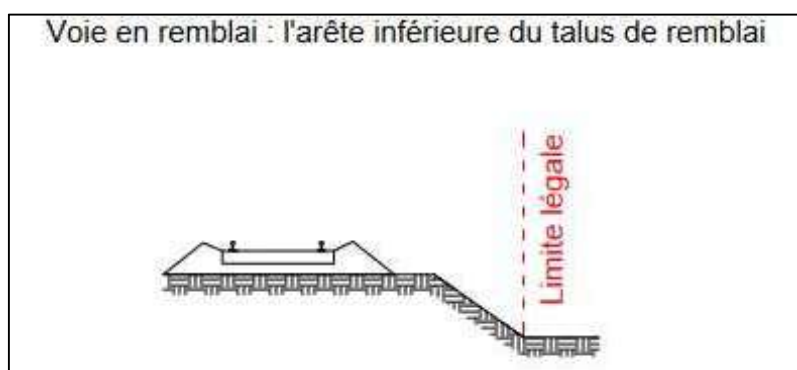
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

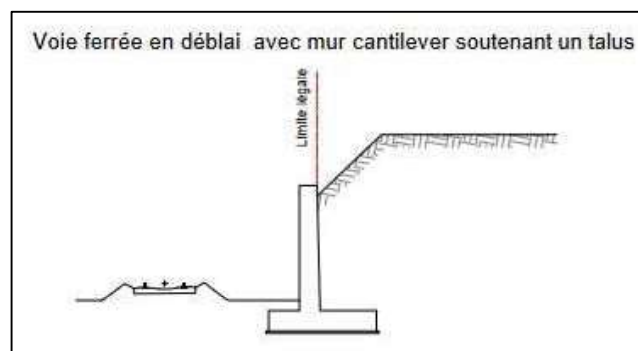
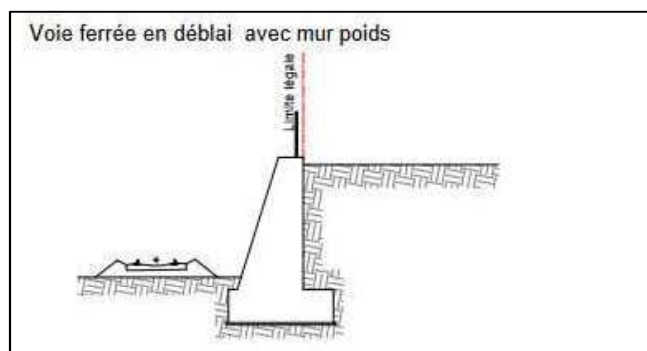
- Arête supérieure du talus de déblai :

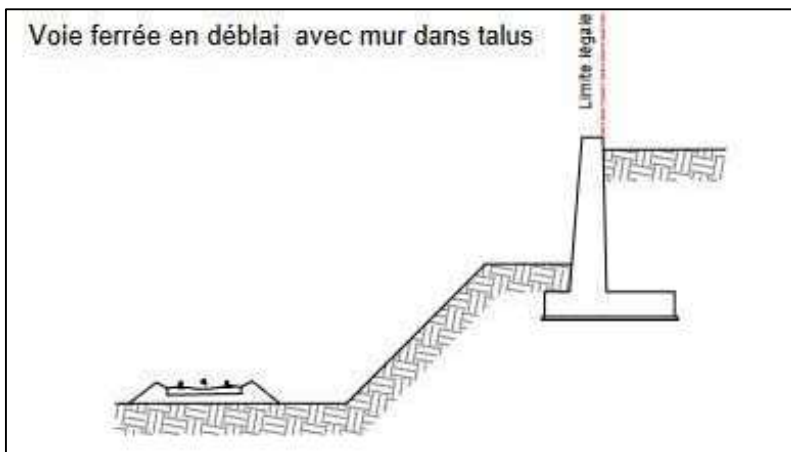


- Arête inférieure du talus du remblai :

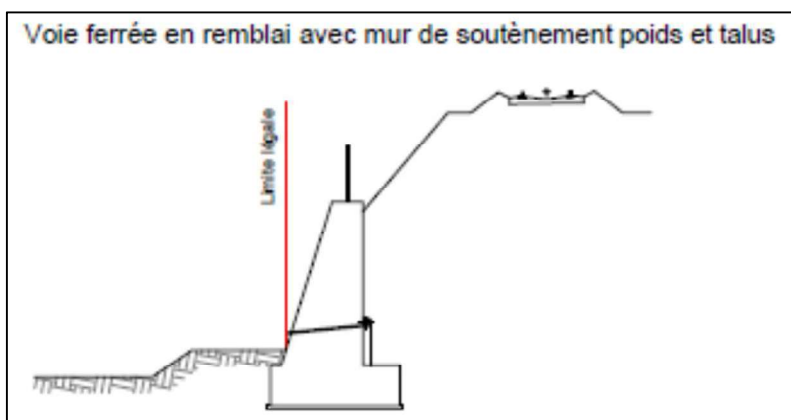


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

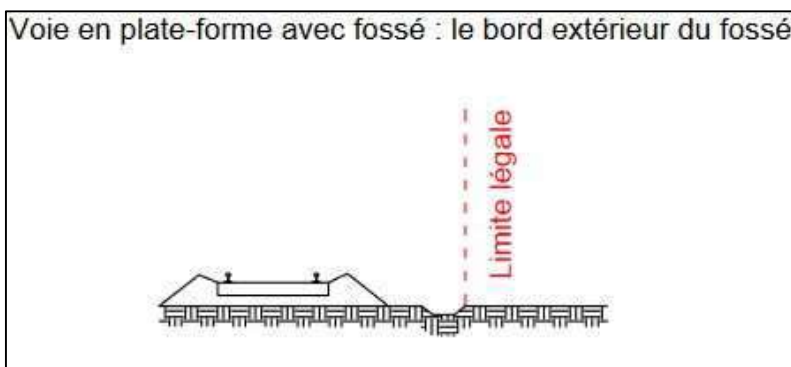




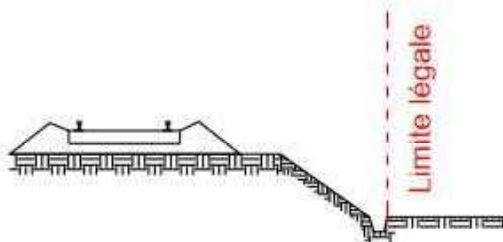
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

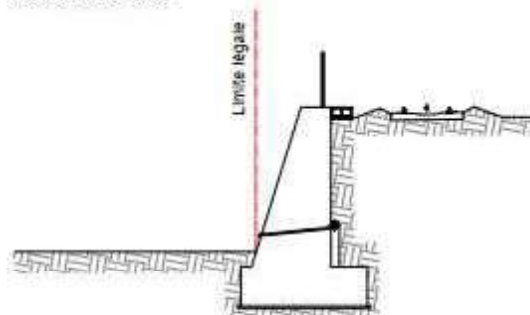


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

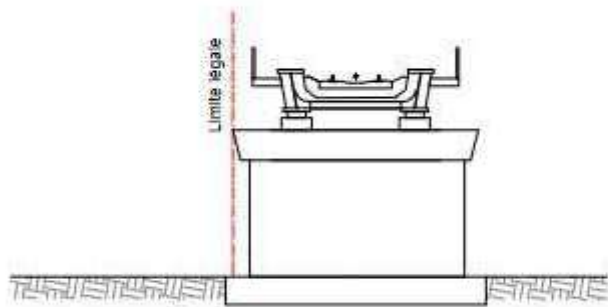


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

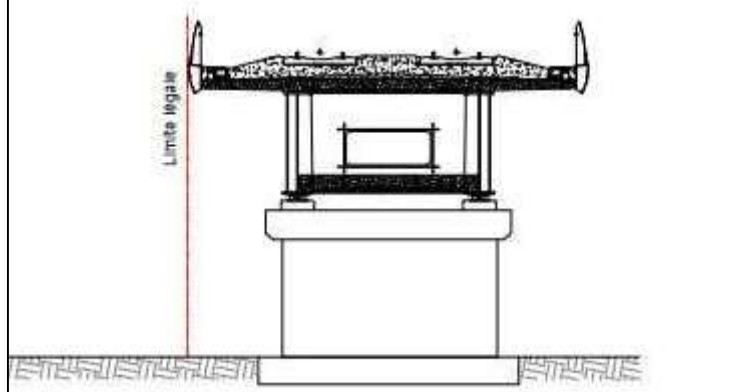
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



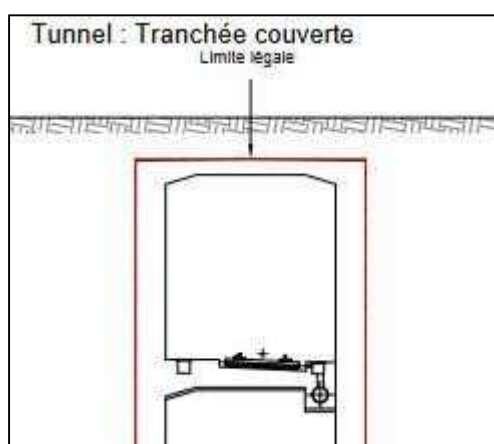
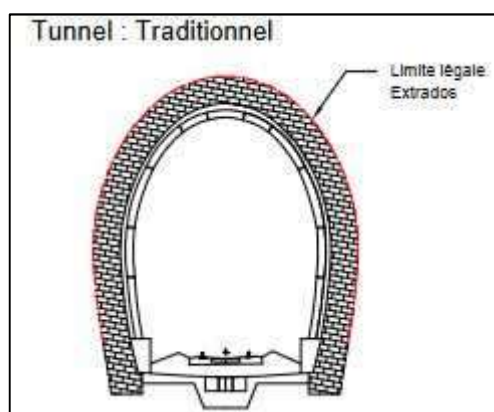
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



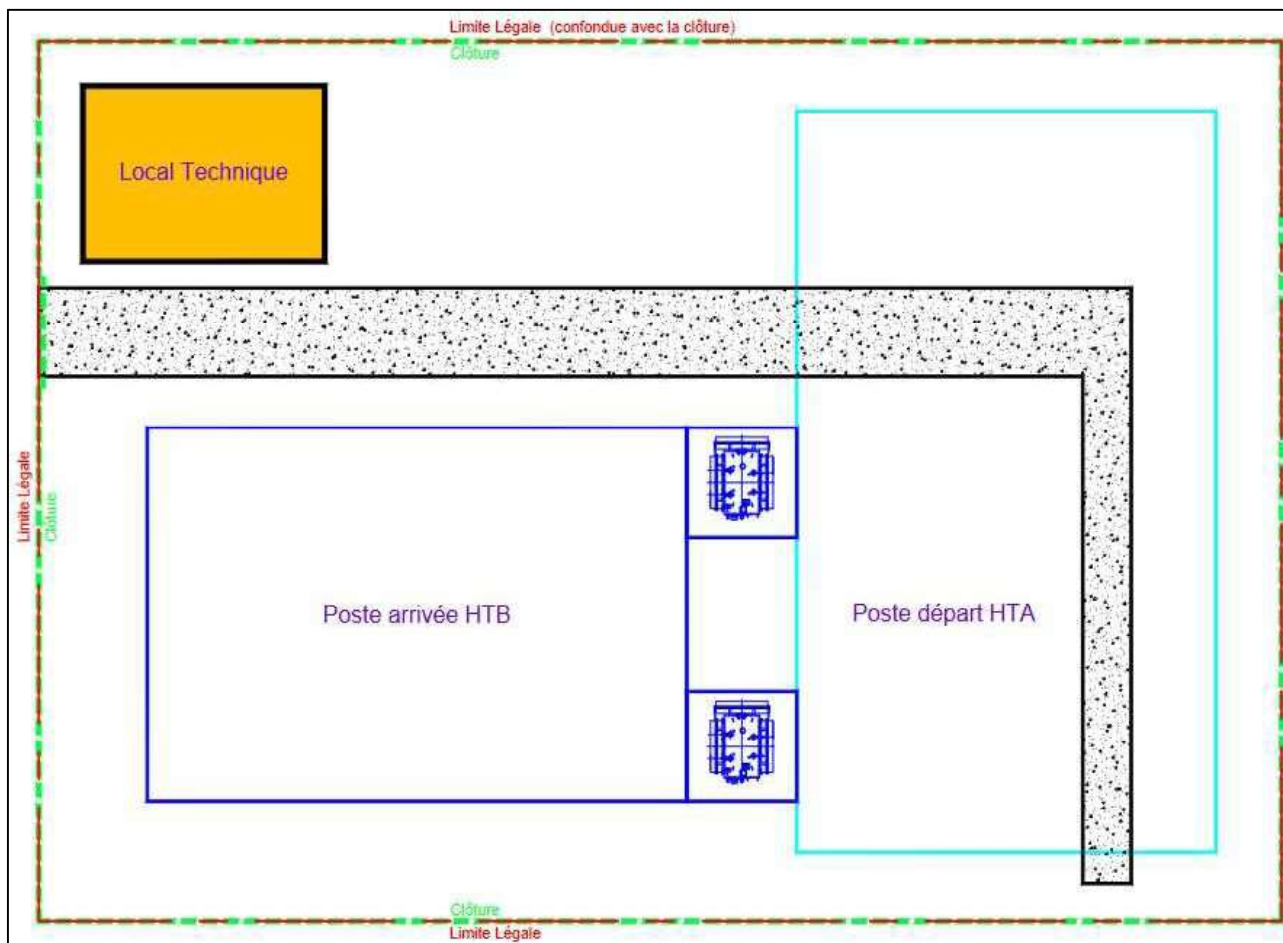
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



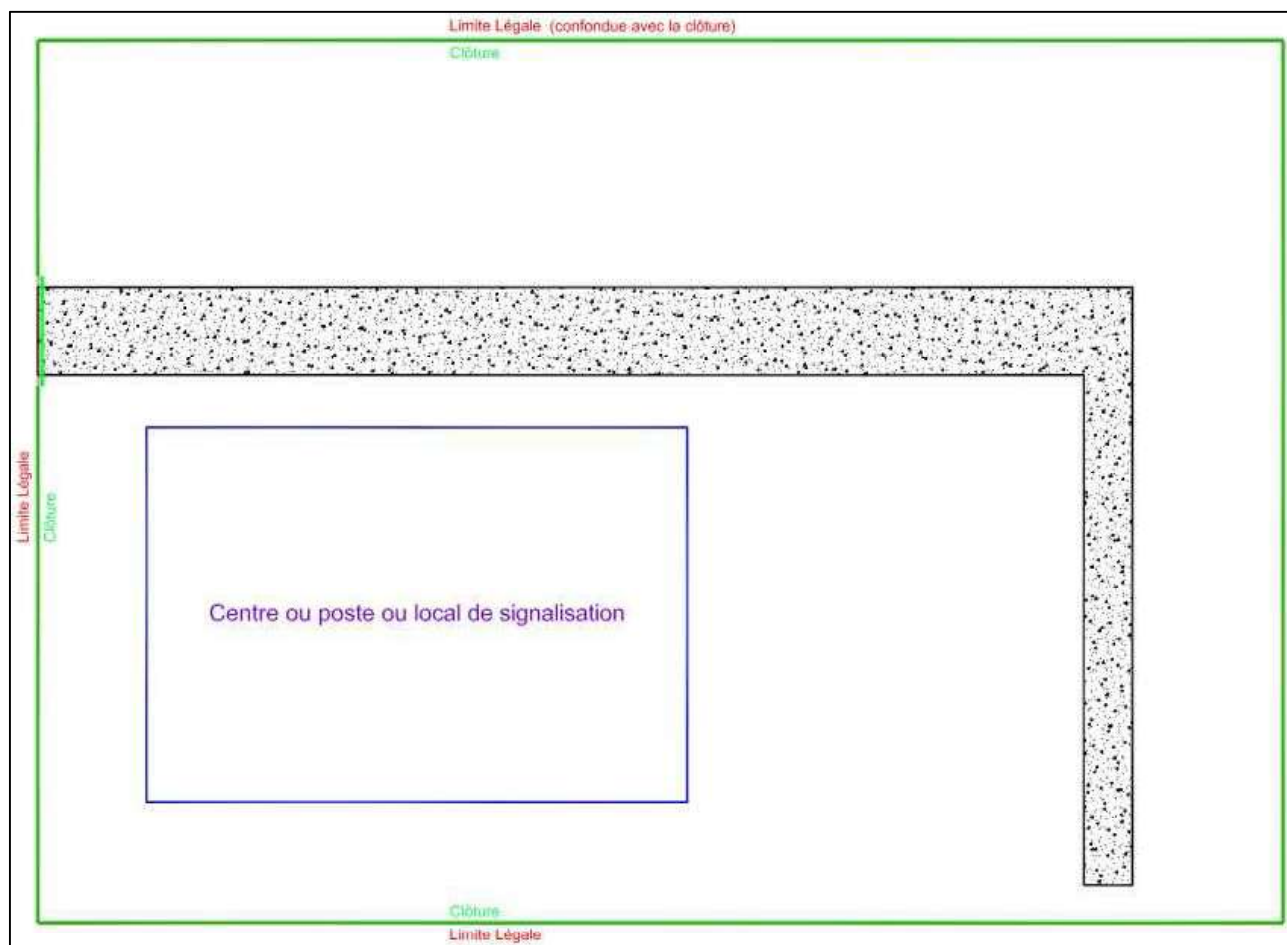
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



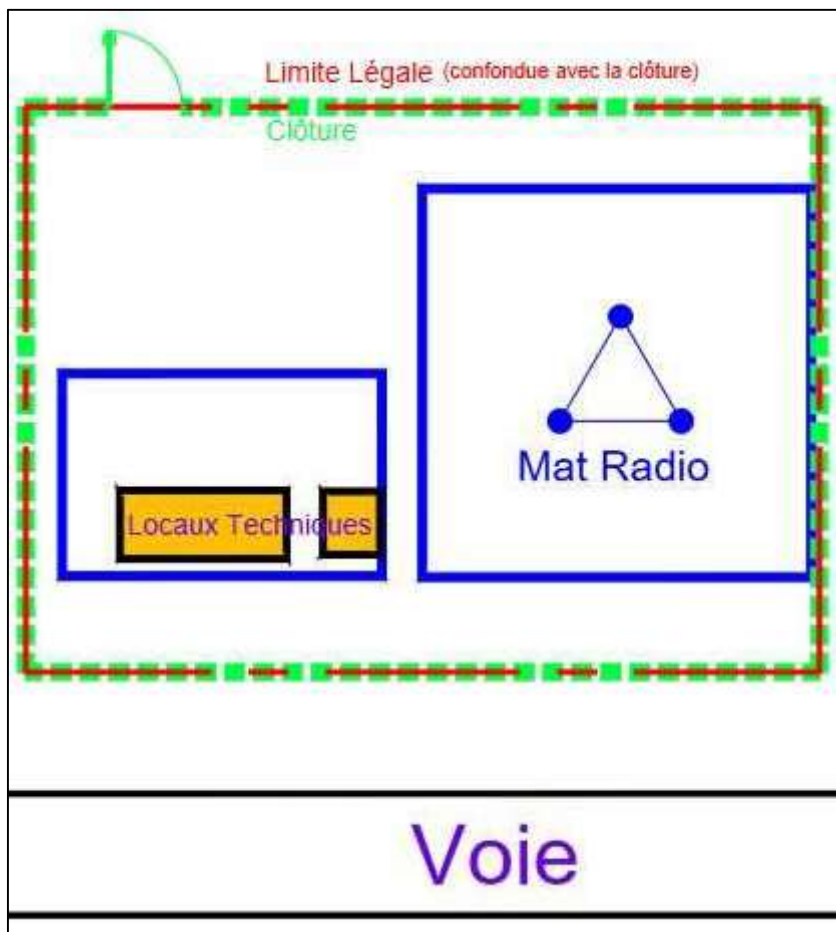
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



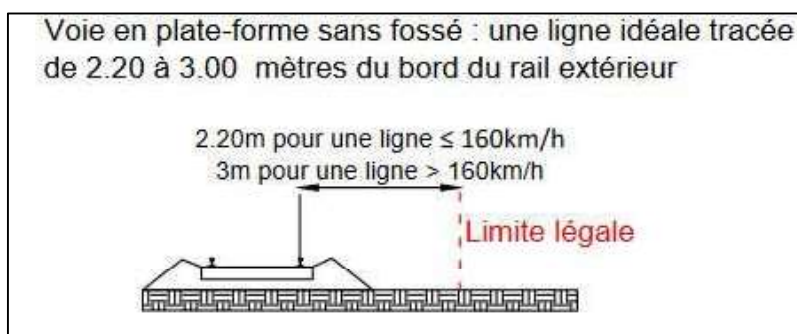
- De la clôture de l'installation radio :



- 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 :

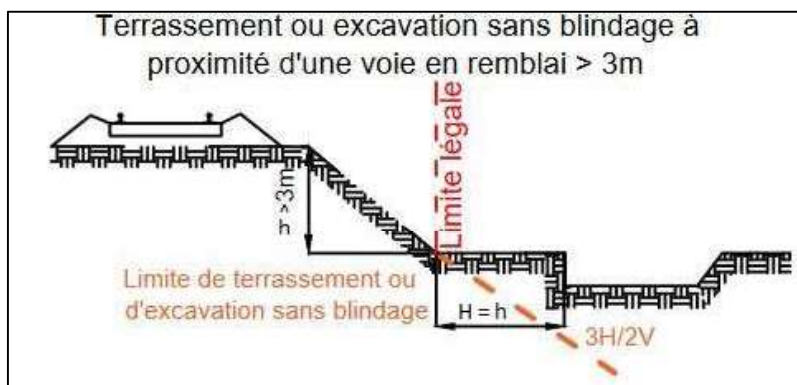
Ou

- 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 :

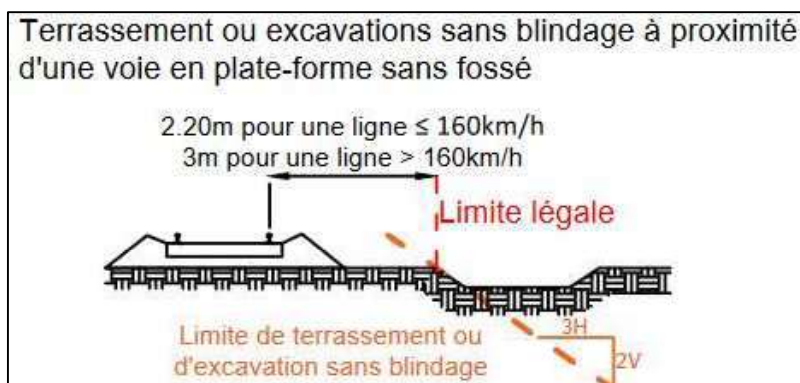
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

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 :

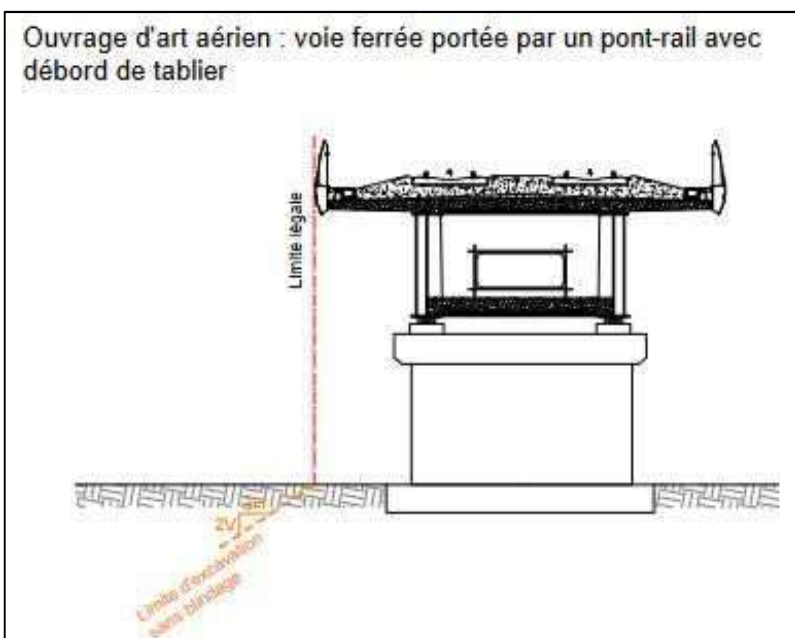
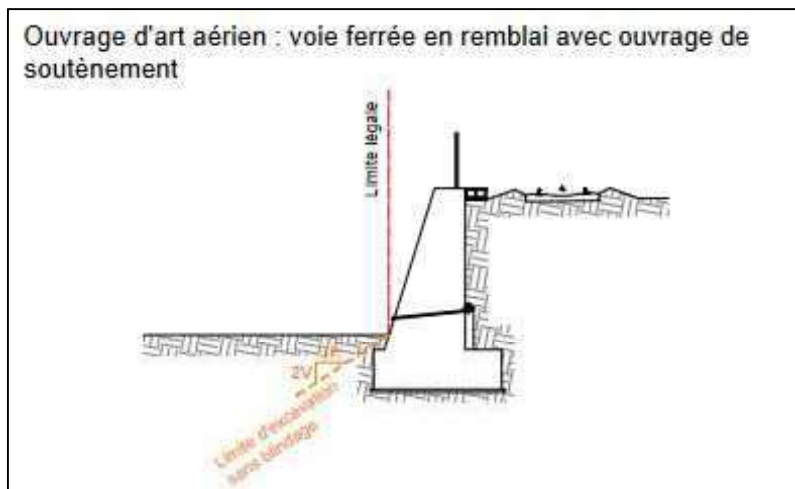
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il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

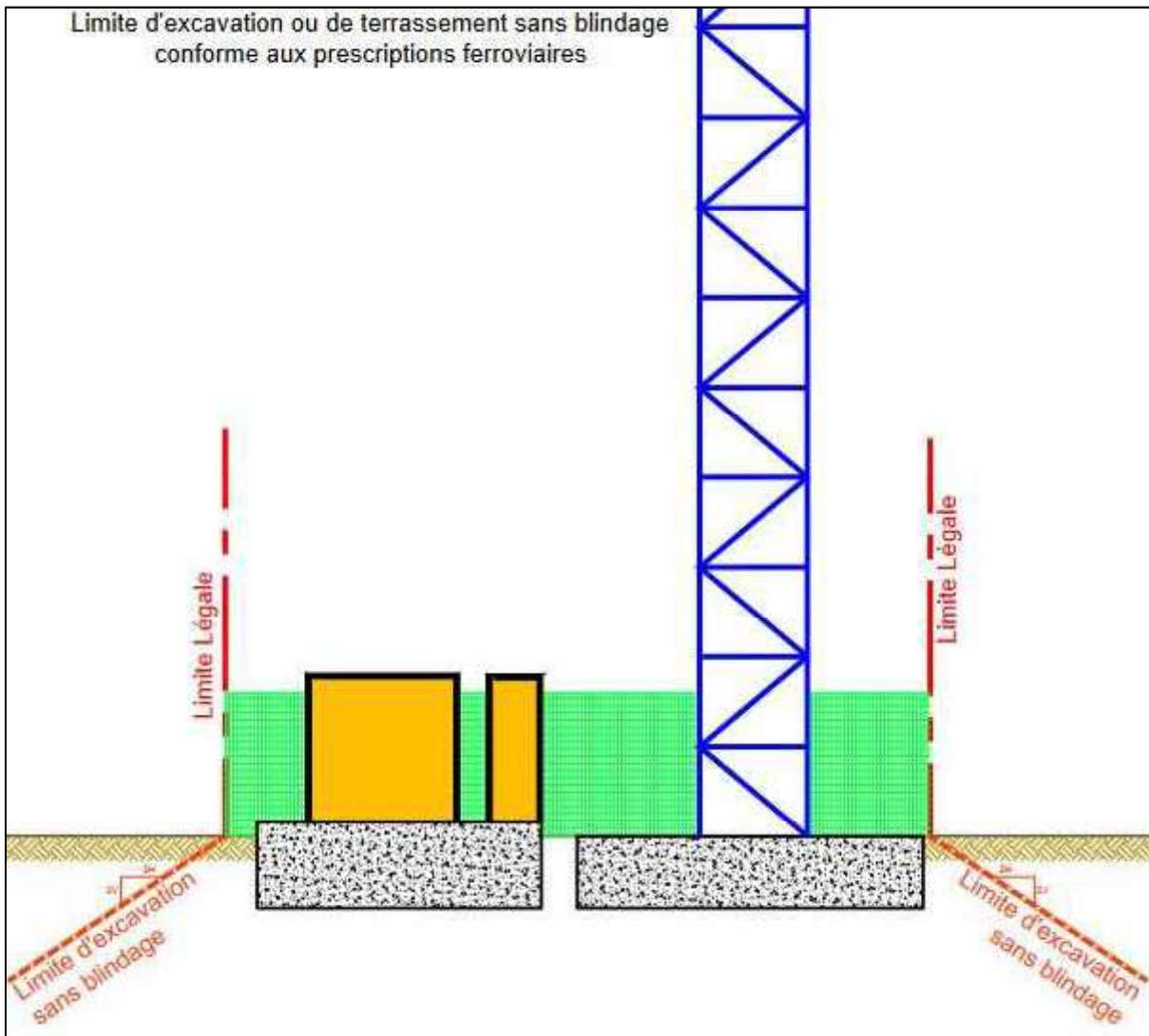
Exemple 1 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.



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.



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.



Président

Téléphone : 04 79 75 93 30
presidence@savoie.cci.fr

MAIRIE D'AIME-LA-PLAGNE
Madame Corinne MAIRONI-GONTHIER
1112 avenue de la Tarentaise
BP 58
73211 AIME-LA-PLAGNE CEDEX

Objet : Avis CCI Savoie - Modification simplifiée n° 2 du PLU d'Aime
Chambéry, le 30/04/2025

Madame le Maire,

Vous nous avez sollicités pour émettre un avis sur **le projet de modification simplifiée n°2 du PLU de Aime-la-Plagne** et nous vous en remercions.

Nous avons pris connaissance avec attention des pièces constitutives de ce projet et nous souhaitons vous faire part de nos remarques sur les évolutions envisagées en matière de commerce.

Nous prenons bonne note du projet de relocalisation de la Cave Coopérative du Canton d'Aime dans la ZA des Iles ainsi que de votre volonté de valoriser l'ancien local par l'implantation d'un marché de producteurs. Dans l'optique de préserver l'attractivité de l'entrée de ville, nous attirons votre attention sur l'importance de proposer des horaires d'ouverture réguliers et adaptés aux flux de population.

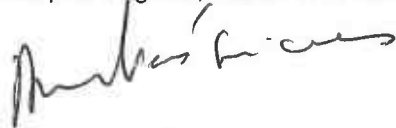
Par ailleurs, nous tenons à revenir sur l'importance de préserver l'équilibre commercial du territoire. Il convient ainsi de favoriser la complémentarité des activités entre le centre-ville et sa périphérie afin de ne pas fragiliser le dynamisme de la centralité d'Aime-la-Plagne.

Enfin, nous saluons les dispositions envisagées pour accompagner le développement des activités existantes en zone Uez.

Les autres évolutions envisagées n'appellent pas de remarques de notre part.

Vous remerciant par avance de l'intérêt que vous porterez à nos observations qui ont pour seul souci la préservation de l'équilibre territorial et le développement du tissu économique local,

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



Marc BEGGIORA

La CCI Savoie a déménagé ! depuis le 24/02, retrouvez-nous à Savoie Technolac !

Bastien ROUX

De: Mairie - Notre-Dame-du-Pré <contact@notredamedupre.fr>
Envoyé: vendredi 28 mars 2025 10:09
À: Bastien ROUX
Cc: Marie-Annick COLLOMBET
Objet: RE: Modification simplifiée n° 2 du PLU – Envoi Dossier PPA

Bonjour,

Mme la Maire émet un avis favorable pour cette modification.

Bien cordialement,

RIUS Pauline, Secrétaire Générale

Mairie de Notre Dame du Pré
115 rue de la mairie - Chef-Lieu
73600 Notre dame du Pré
Téléphone : 04.79.24.01.74
Courriel : contact@notredamedupre.fr
Site : www.notredamedupre.fr



De : Bastien ROUX <b.roux@mairie-aime.fr>
Envoyé : jeudi 27 mars 2025 14:52
À : Mairie - Notre-Dame-du-Pré <contact@notredamedupre.fr>
Cc : Marie-Annick COLLOMBET <ma.collombet@mairie-aime.fr>
Objet : Modification simplifiée n° 2 du PLU – Envoi Dossier PPA

Bonjour,

Par délibération du 26 septembre 2024, le Conseil municipal a décidé d'engager la modification simplifiée n° 2 du Plan Local d'Urbanisme de la commune déléguée d'Aime.

Dans le cadre de cette modification et conformément aux articles L.132-7, L.132-9 à L.132-11 et L. 153-40 du Code l'urbanisme, nous vous transmettons pour avis la délibération du 26 septembre 2024 et le dossier et vous invitons à nous faire part de vos remarques, en tant que personne publique associée.

Nous vous rappelons que cet avis devra nous parvenir dans un délai de deux mois à compter de la réception de la présente. Passé ce délai, celui-ci sera considéré comme favorable.

Le lien de téléchargement (valable 1 mois) pour consulter le dossier est le suivant :
<https://www.swisstransfer.com/d/7efa9437-b781-4ea3-ba9b-d804341a11e8>

En vous souhaitant bonne réception,

Cordialement

Bastien ROUX

Chargé de mission Urbanisme & Foncier

LD : 04 79 09 76 53

b.roux@mairie-aime.fr

www.ville-aime.fr



Mairie d'Aime-la-Plagne

1112 avenue de Tarentaise

BP58 - 73210 Aime-la-Plagne Cedex

Standard : 04 79 09 74 38

mairie@mairie-aime.fr

Bastien ROUX

De: Yann MAGNANI <dst@versantsdaime.fr>
Envoyé: mardi 15 avril 2025 15:57
À: Bastien ROUX; Marie-Annick COLLOMBET
Cc: Nadège SIMONIN; Environnement VERSANT D'AIME; Céline ROUX-VOLLON
Objet: RE: Modification simplifiée n° 2 du PLU – Envoi Dossier PPA

Bonjour Mr Roux

Je vous prie de bien vouloir trouver plus bas les remarques du service « déchets » de la communauté de commune des versants d'Aime.

Bien cordialement,



Yann MAGNANI - Directeur des Services Techniques
04 79 55 46 81 - dst@versantsdaime.fr

www.versantsdaime.fr
1002, avenue de Tarentaise - BP 60 - 73210 AIME-LA-PLAGNE Cedex
Tél. 04 79 55 40 27 - contact@versantsdaime.fr

Afin de contribuer au respect de l'environnement, merci de n'imprimer ce mail que si nécessaire.

De : Cyril CHENAL <environnement@versantsdaime.fr>
Envoyé : lundi 14 avril 2025 10:52
À : Yann MAGNANI <dst@versantsdaime.fr>; Céline ROUX-VOLLON <transitions@versantsdaime.fr>
Cc : Nadège SIMONIN <DGS@versantsdaime.fr>
Objet : RE: Modification simplifiée n° 2 du PLU – Envoi Dossier PPA

Yann,

Tu trouveras ci-dessous mes remarques concernant la révision du PLU d'Aime-la-Plagne

- OAP n°3 – « Le DOS » Villette

Les conteneurs actuellement en place devant la menuiserie Bérard, au début de la montée de la Piaz sont déjà saturés et ne pourront pas accepter la production de nouveaux logements. Cette grappe ne pourra pas être renforcée, faute de foncier disponible. Avant d'urbaniser ce secteur, il convient de trouver une solution pour la gestion des déchets.

- OAP n°8 – secteur D Montalbert

Ce secteur n'est pas accessible par les véhicules de collecte de la COVA. Pour pouvoir urbaniser ce secteur, il est nécessaire de réserver un espace pour installer des conteneurs semi-enterrés ailleurs dans la station. Cet emplacement devra être compatible avec le règlement du service de collecte de la COVA.

- OAP n°8 – secteur E Montalbert

Ce secteur ne dispose pas de conteneurs pour la collecte des déchets. Pour pouvoir urbaniser ce secteur, il est nécessaire de réserver un espace pour installer des conteneurs semi-enterrés. Cet emplacement devra être compatible avec le règlement du service de collecte de la COVA.

- OAP n°9 – Prajourdan

Ce secteur n'est pas desservi par le service de collecte des déchets.



Cyril CHENAL - Environnement/Collecte des Déchets/Déchetteries
04 79 55 46 86 - 06 25 70 74 76 - environnement@versantsdaime.fr

[WWW.versantsdaime.fr](http://www.versantsdaime.fr)

1002, avenue de Tarentaise - BP 60 - 73212 AIME-LA-PLAGNE Cedex
Tél : 04 79 55 40 27 - Fax : 04 79 55 46 88 - contact@versantsdaime.fr

Afin de contribuer au respect de l'environnement merci de n'imprimer ce mail que si nécessaire

De : Bastien ROUX <b.roux@mairie-aime.fr>

Envoyé : jeudi 27 mars 2025 14:49

À : Accueil COVA <contact@versantsdaime.fr>

Cc : Marie-Annick COLLOMBET <ma.collombet@mairie-aime.fr>

Objet : Modification simplifiée n° 2 du PLU – Envoi Dossier PPA

Bonjour,

Par délibération du 26 septembre 2024, le Conseil municipal a décidé d'engager la modification simplifiée n° 2 du Plan Local d'Urbanisme de la commune déléguée d'Aime.

Dans le cadre de cette modification et conformément aux articles L.132-7, L.132-9 à L.132-11 et L. 153-40 du Code l'urbanisme, nous vous transmettons pour avis la délibération du 26 septembre 2024 et le dossier et vous invitons à nous faire part de vos remarques, en tant que personne publique associée.

Nous vous rappelons que cet avis devra nous parvenir dans un délai de deux mois à compter de la réception de la présente. Passé ce délai, celui-ci sera considéré comme favorable.

Le lien de téléchargement (valable 1 mois) pour consulter le dossier est le suivant :
<https://www.swisstransfer.com/d/7efa9437-b781-4ea3-ba9b-d804341a11e8>

En vous souhaitant bonne réception,

Cordialement

Bastien ROUX

Chargé de mission Urbanisme & Foncier

LD : 04 79 09 76 53

b.roux@mairie-aime.fr

www.ville-aime.fr



Mairie d'Aime-la-Plagne

1112 avenue de Tarentaise

BP58 - 73210 Aime-la-Plagne Cedex

Standard : 04 79 09 74 38

mairie@mairie-aime.fr

MAIRIE D'AIME-LA-PLAGNE
Service urbanisme
1112 avenue de Tarentaise
BP 58
73211 AIME-LA-PLAGNE

COURRIER N° 2025-169

Grand-Aigueblanche,
Le 15 avril 2025

ARRIVE
LE: 23 AVR. 2025

Nos Réf : 20250420 – AP/JYM/CG

Traitement
Pour information (Eius)
Pour information (Service)

MA
M co/cu
AD

**Objet : Avis en tant que PPA modification simplifiée n°2 du PLU de la commune
déléguée de Aime-la-Plagne**

Madame Le Maire,

Après examen du dossier relatif à la modification simplifiée n° 2 du Plan Local d'Urbanisme de votre commune, je vous informe que la Commune de Grand-Aigueblanche émet un avis favorable sur cette procédure, en tant que personne publique associée.

Vous souhaitant bonne réception de ce courrier, je vous prie d'agréer, Madame Le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire,




André POINTET



LE DÉPARTEMENT

Pôle aménagement
SECRETARIAT GENERAL

Service appui technique
Unité planification et aménagement
Hôtel du Département
CS 31802
73018 Chambéry CEDEX

Madame Corine MAIRONI-GONTHIER
Maire
MAIRIE D'AIME-LA-PLAGNE
1112 avenue de Tarentaise
73210 AIME-LA-PLAGNE CEDEX

Contact : Emmanuelle THOMAS
 04 79 44 50 56
 amenagement-sg-urbanisme@savoie.fr

Nos réf. : ET/VM/PAD-SG/SAT/D/2025/435690

Madame le Maire,

En application des dispositions de l'article L 153-40 du code de l'urbanisme, vous m'avez soumis pour avis, le projet de modification simplifiée n°2 du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Pour toutes les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui interféreraient avec le domaine public départemental, particulièrement les 2 OAP concernant La Contamine et Montalbert, il convient de préciser qu'une concertation technique préalable avec la Maison Technique du Département du secteur de Tarentaise doit être réalisée afin de définir les modalités d'accès ou de changement d'accès aux OAP.

Sous réserve de la prise en compte des remarques formulées, j'émet un avis favorable sur l'arrêt du projet de modification simplifiée n°2 du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Je vous prie de croire, Madame le Maire, à l'expression de ma considération distinguée.

#signature1#

Pour le Président,
Par délégué
Eva ALIAC
Directrice g

Signé par : Eva ALIACAR

Date : 07/05/2025

Qualité : Directrice Générale Adjointe Aménagement

Aménagement

Copie pour information à :

Cécile UTILLE-GRAND - Conseillère départementale

Guillaume VILLIBORD - Conseiller départemental

Stéphane LAMBERT - SG/ Directeur MTD Tarentaise

Christina LE BOULH - SG/ Adjoint MTD Tarentaise



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Christèle MERCIER
Déléguee Territoriale

COURRIER N° 2025-173

ARRIVE
LE : 24 AVR. 2025

Traitement
Pour Information (Elus)
Pour Information (Service)

MA
Mcp/aa

AD



INSTITUT NATIONAL
DE L'ORIGINE ET DE
LA QUALITÉ

Dossier suivi par : SARRET Ambroise
Mél : a.sarret@inao.gouv.fr

A l'attention de Corine MAIRONI-GONTHIER
Maire
1112 avenue de Tarentaise
73211 AIME-LA-PLAGNE Cedex

V/Réf : AD.MA/BR/2025

N/Réf : CM/AS-25-212

**Objet : Modification simplifiée n°2 du PLU
Commune de Aime (Aime-la-Plagne)**

Mâcon, le 23 avril 2025

Madame Le Maire,

Par courrier du 27 mars 2025, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis, le projet de modification simplifiée n°2 du PLU de la commune de Aime, faisant désormais partie de la commune de Aime-la-Plagne.

La commune de Aime-la-Plagne est située dans l'aire géographique de l'Appellation d'Origine Protégée (AOP) "Beaufort".

Elle appartient également aux aires de production des Indications Géographiques Protégées (IGP) "Tomme de Savoie", "Raclette de Savoie", "Pommes et Poires de Savoie", "Gruyère", ainsi qu'à celle de l'Indication Géographique (IG) de boisson spiritueuse "Génépi des Alpes".

Une étude attentive du dossier amène l'INAO à faire les observations qui suivent :

Le projet de modification simplifiée n°2 du PLU prévoit des évolutions des règlements graphique et écrit sur les zones urbaines. Il n'entraîne aucune consommation de surfaces agricoles.

Après étude du dossier, l'INAO ne s'oppose pas à ce projet, dans la mesure où celui-ci n'a aucune incidence sur les AOP et IGP concernées.

Je vous prie de croire, Madame Le Maire, à l'expression de ma haute considération.

Pour la Directrice de l'INAO
et par délégation,
La Déléguee Territoriale,
Christèle MERCIER

Copie : DDT 73