

ANNEXE 3 : Servitudes d'utilités publiques



CONSEIL URBAIN

Les Ateliers du 28 – 28 rue François Arago
13005 – MARSEILLE
Tel : 04.92.46.51.80 (Embrun)
04.91.24.67.41 (Marseille)
mail : nicolas.breuillot28@gmail.com



ATELIER AZIMUTS

1 avenue du Parc -04160 Château-Arnoux
tel : 04 92 64 94 26– fax : 04 92 64 20 71
mail : atelier.azimuts@orange.fr

ANNEXES

I - SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE FERROVIAIRES T.1.

Nous rappelons que le sous-dossier relatif à ces servitudes doit être présenté de la manière suivante:

A - Liste des servitudes.

En application des directives de la lettre, référence AFU/URI, du 30.03.1978 de la D.A.F.U., envoyée à tous les Directeurs Départementaux de l'Equipement, il est nécessaire d'annexer à la liste T.1 la " Notice Technique pour le report aux P.O.S. des servitudes grevant les propriétés riveraines du chemin de fer ", dont vous voudrez bien trouver ci-joint un exemplaire.

B - Plan des servitudes.

En application des mêmes directives:

- 1) L'ensemble du domaine public ferroviaire doit être recouvert par des hachures épaisses, inclinées et parallèles.
- 2) La mention figurant en page de garde de ce plan doit être la suivante en ce qui concerne les servitudes T.1: " T.1 - zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer ".

II - PASSAGES A NIVEAU.

Nous avons repéré sur les extraits de plan ci-joints les passages à niveau non gardés n° 40 et 41 situés respectivement aux km 224,354 et 226,082 de la ligne Grenoble-Marseille. Des servitudes de visibilité pouvant grever les propriétés riveraines de ces traversées à niveau, il y a lieu d'indiquer sur le plan des servitudes la mention figurant sur les extraits de plan ci-joints.

III - CONSERVATION DU SOUTERRAIN FERROVIAIRE.

Il est souhaitable, pour des raisons techniques, de prendre des mesures visant à protéger la stabilité du souterrain dit "des Traverses", situé entre les km 227,979 et 228,039 de la ligne SNCF Grenoble-Marseille.

Nous demandons que, à l'intérieur d'une zone, dite " zone sensible ", dont les limites sont situées à 25 mètres de part et d'autre de l'axe du souterrain, des précautions particulières soient prises.

C'est pourquoi, nous demandons d'une part, de faire figurer sur le plan de zonage concerné l'axe de ce souterrain ferroviaire ainsi que les limites de la " zone sensible ", et, d'autre part, de mentionner à l'article relatif aux types d'occupation ou d'utilisation des sols soumis à conditions spéciales que, dans le secteur défini ci-dessus, tous les dossiers concernant les actions entreprises à l'intérieur de celui-ci (notamment les demandes de permis de construire) seront à communiquer systématiquement à la SNCF, pour avis.

En outre, les tirs de mines, même occasionnels, exécutés dans une bande de 1000m de largeur autour de ce secteur, devront donner lieu à un accord préalable de la SNCF.

En effet, des dispositions particulières seront imposées - la SNCF entendue - dans le cas où les constructions à édifier, ou les travaux à exécuter, seront de nature à affecter la solidité de l'ouvrage souterrain ou à mettre en cause la sécurité publique.

C'est ainsi que, pour les travaux de toute nature qui pourraient être entrepris à l'intérieur des limites définies ci-dessus, il conviendra:

- de n'exécuter aucune fouille, aucun ouvrage ou travail quelconque susceptible de nuire à la conservation et à la stabilité du souterrain;
- de n'effectuer aucun arrosage intensif;
- d'interdire l'évacuation des eaux usées par puits perdu ou système similaire;
- de renoncer à tout recours contre la SNCF du fait des préjudices qui pourraient être causés aux immeubles au cas où ceux-ci auraient à souffrir des causes quelconques résultant du souterrain et de l'exploitation du chemin de fer dans ledit ouvrage (tassements, trépidations, etc.).

IV - RECOMMANDATIONS D'ORDRE GENERAL.

A/ Pour toutes les opérations intéressant -ou susceptibles d'intéresser- le domaine ferroviaire (construction d'ouvrages d'art, modification d'ouvrages d'art existants, traversées de la voie ferrée par des conduites de toute nature, travaux envisagés sur souterrains ferroviaires, demandes d'alignement, de certificat d'urbanisme ou de permis de construire), nous rappelons que les dossiers correspondants, accompagnés des plans de détail, doivent être soumis en temps utile à la SNCF, pour examen et avis.

B/ Nous demandons également que, à l'occasion de création de routes nouvelles ou d'aménagement de voies routières existantes, longeant ou franchissant le chemin de fer

par passages supérieurs, soient installés, sans frais pour la SNCF, des dispositifs permettant:

- d'éviter la pénétration des véhicules routiers sur la voie ferrée (glissières ou barrières de sécurité);
- de détecter leurs chutes accidentelles (appareils agissant sur la signalisation ou alertant une gare);
- d'éviter l'éblouissement des conducteurs, tant routiers que ferroviaires, (écrans occulteurs) lorsqu'un examen sur le terrain aura conclu à la nécessité de tels dispositifs.

C/ Nous attirons aussi l'attention sur l'intérêt qu'il y aurait à imposer aux constructeurs l'établissement de clôtures susceptibles d'interdire l'accès du domaine public ferroviaire lorsque des immeubles d'habitation, des hangars, des entrepôts ou des ateliers doivent être édifiés à proximité immédiate du chemin de fer, sur des terrains jusqu'alors affectés à la culture.

D/ Nous rappelons enfin, d'une manière générale, que le développement de la viabilité routière et de l'urbanisation, au détriment des surfaces cultivées et des surfaces à végétation naturelle, provoque inéluctablement une diminution de l'absorption primitive des eaux de pluie et une augmentation des eaux de ruissellement.

En conséquence, et particulièrement dans le cas présent où la voie ferrée s'insère dans un relief tourmenté, afin d'éviter d'éventuelles dégradations sur le domaine public ferroviaire (remblais ou déblais de la voie ferrée notamment), il convient que les riverains de la SNCF réalisent, partout où cela s'avère nécessaire, des réseaux collecteurs d'eaux zénithales suffisants pour éliminer les risques supplémentaires d'écoulement consécutifs aux nouveaux travaux qui seront effectués.

NOTICE TECHNIQUE
POUR LE REPORT AUX P.O.S. DES
SERVITUDES GREVANT LES PROPRIÉTÉS
RIVERAINES DU CHEMIN DE FER
 (Loi du 15 juillet 1845)

FICHE-NOTE 11-18-B.I.G. n° 78-04 du 30.03.78

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

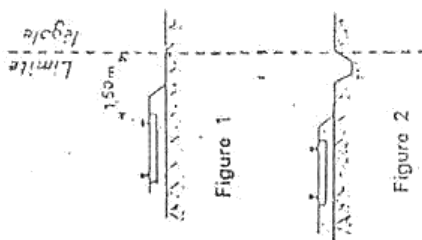
D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du chemin de fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du chemin de fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF.

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

a) voie en plate-forme sans fossé :
 une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)



b) voie en plate-forme avec fossé :
 le bord extérieur du fossé (figure 2)

Figure 2

c) voie en remblai :
 l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3).

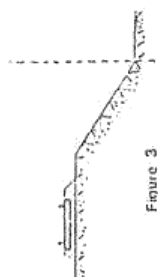


Figure 3

ou
 le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)

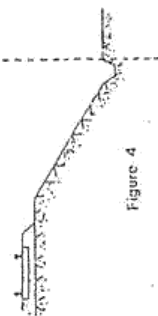


Figure 4

d) voie en déblai :
 l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)

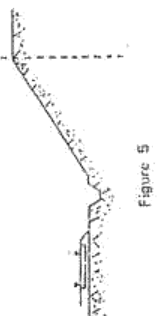
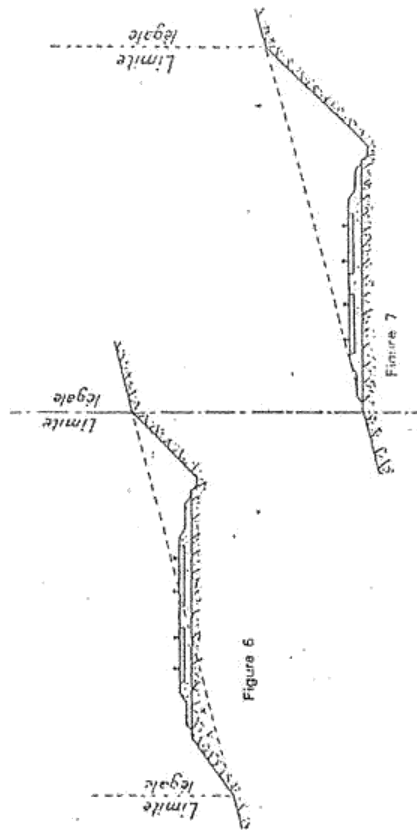


Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7).



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9).

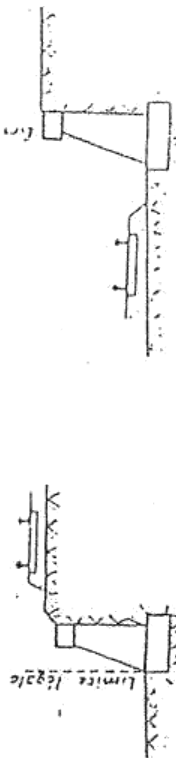


Figure 8

Figure 9

Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer n'ouvrent pas droit à l'indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du chemin de fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

1 - alignement

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du chemin de fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dit, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisances de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2 - Ecoulement des eaux.

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

3 - Plantations.

a) **arbres à haute tige** - aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 m de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 m par autorisation préfectorale.

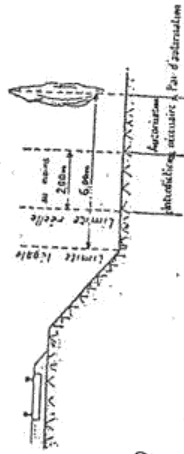


Figure 10

b) **haies vives** - elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines, une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.

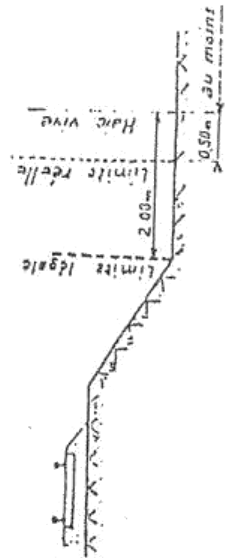


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 m de la limite réelle du chemin de fer et une haie vive à moins de 0,50 m de cette limite.

4 - constructions.

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans d'occupation des sols, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale du chemin de fer.

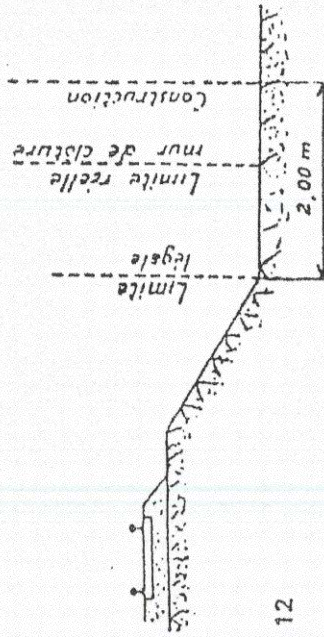


Figure 12

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est par ailleurs rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF, des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire.

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.



Figure 13

6 - servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau.

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture 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 déterminé ;
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau ;
- la possibilité, pour l'Administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14).

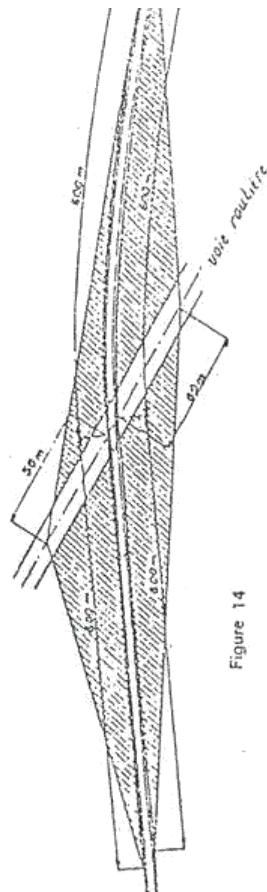
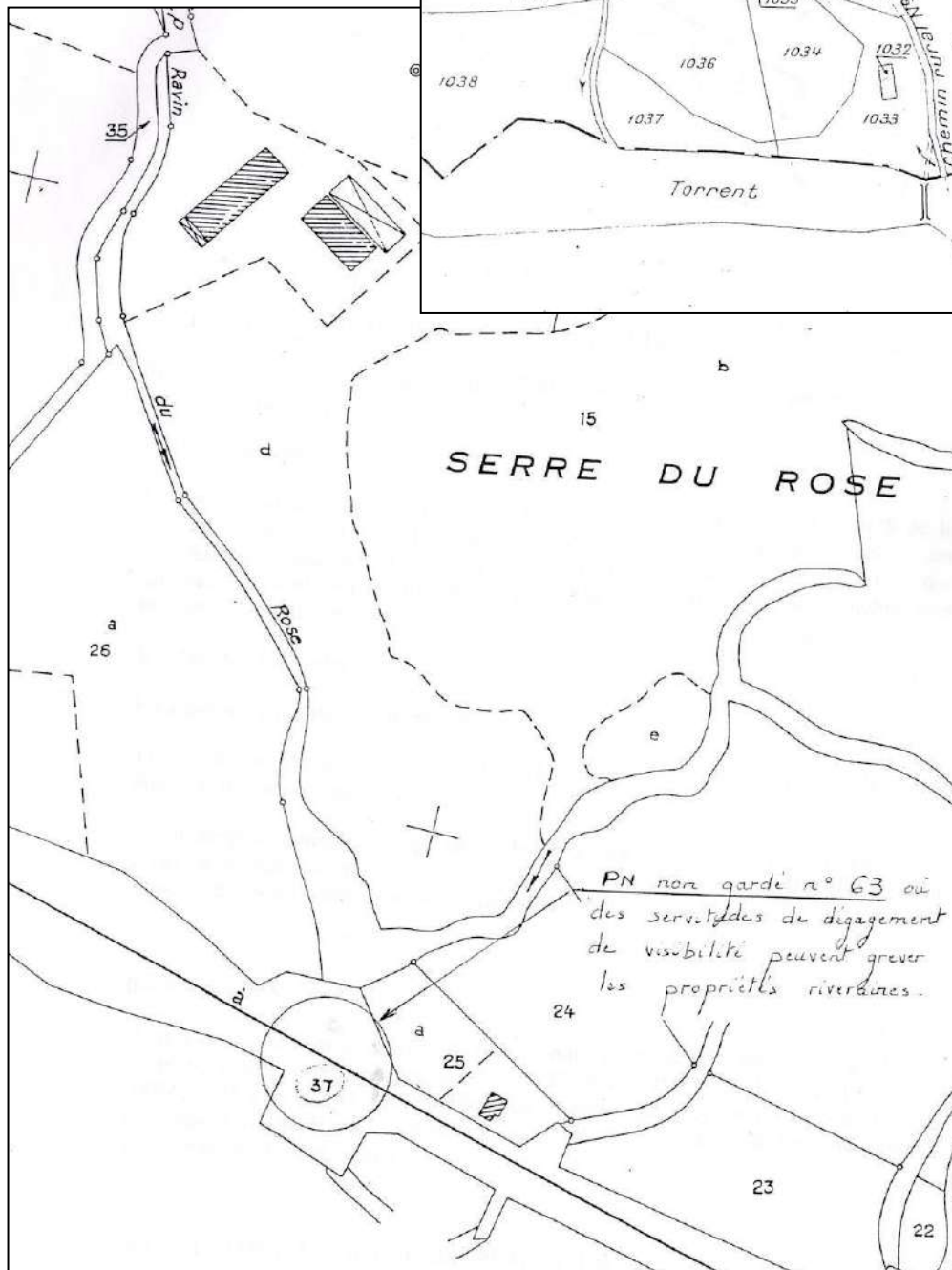
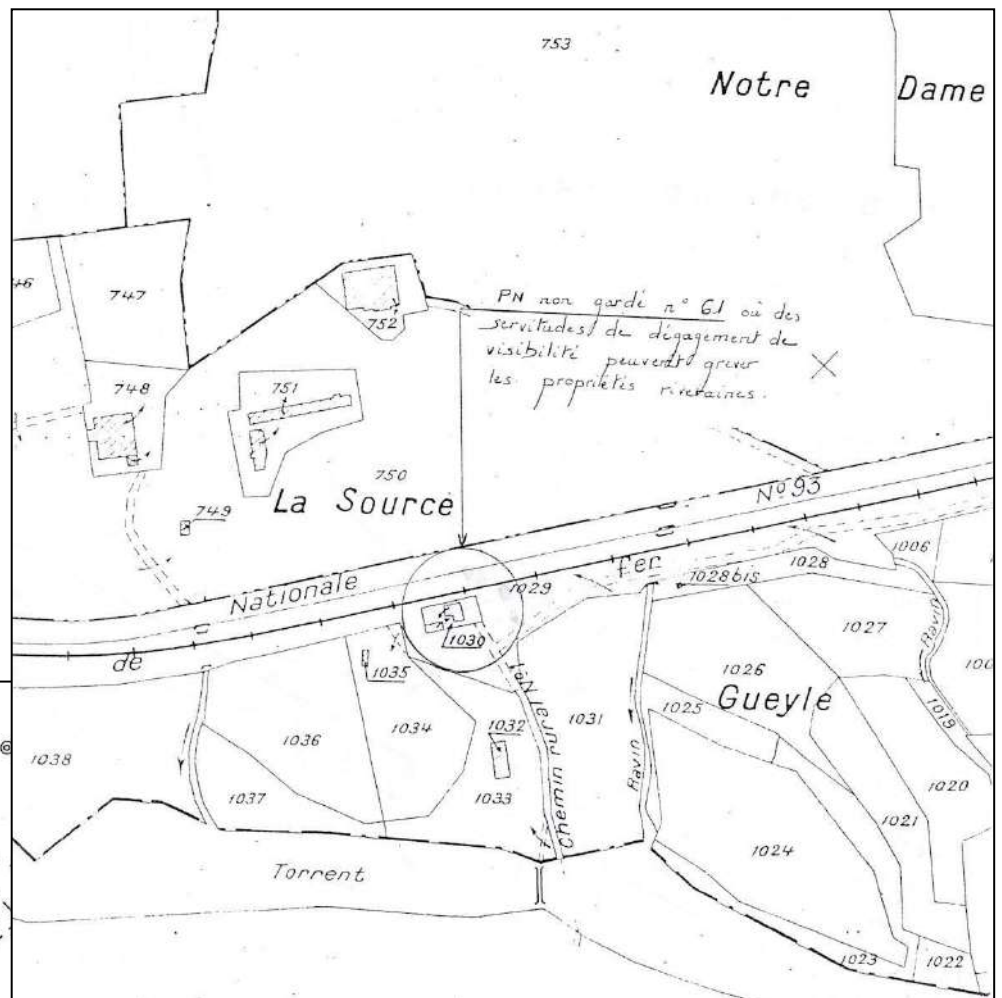


Figure 14





I - GÉNÉRALITÉS

SERVITUDES LEGALES RELATIVES AU CHEMIN DE FER
(Loi du 15 juillet 1845)

Servitudes de grande voirie :

- Alignement ;
- Occupation temporaire des terrains en cas de réparation ;
- Distance à observer pour les plantations et l'élague des arbres plantés ;
- Mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.

Servitudes spéciales :

- Constructions ;
- Excavations ;
- Dépôts de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

* * *

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107

Code forestier : articles L 322-3 et L 322-4

Loi du 29 décembre 1892 " occupation temporaire "

Décret loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n°59.962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n°69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n°80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG n°78-04 du 30 mars 1978.

Ministère des Transports – Direction générale des transports intérieurs – Direction des transports terrestres.

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

A – Procédure

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- Les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le parage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- Les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les Communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- Les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

Alignement.

L'obligation d'alignement :

s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites du chemin de fer.

L'administration ne peut pas comme en matière de voirie procéder à des redressements ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourretyron 3 juin 1910).

Mines et carrières.

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Commissaire de la République.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication, la distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

B - Indemnisation

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaumes, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L 322-3 et L 322-4 du Code Forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le Tribunal d'Instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

C - Publicité

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le Commissaire de la République.

III - EFFET DE LA SERVITUDE

A - Prérogatives de la puissance publique.

1) Prérogatives exercées directement par la puissance publique.

Possibilité pour la SNCF quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de large calculée du bord extérieur de la voie et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (articles 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 construction de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élague des plantations situées sur une longueur de 50 m 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 du Commissaire de la République (loi des 16-24 août 1790). Sinon intervention d'office de l'Administration.

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée de maintenir, et ce sur une distance de 50 m de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée, des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'Administration, de procéder moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non existants dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir, lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10, loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 réprimées comme en matière de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions ; sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11 alinéa 2 et 3, loi du 15 juillet 1845).

1 – Obligations passives.

Obligation pour les riverains voisins d'un croisement à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de fer. L'interdiction ne s'impose qu'aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies, elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les magasins, hangars, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

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

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus (article 6, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3, loi du 15 juillet 1845).

2 – Droits résiduels du propriétaire.

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, et ce après consultation de la SNCF (article 9, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existant lors de la construction d'un nouveau chemin de fer, de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

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

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République déterminant dans chaque cas la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure d'une voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République délivrée après consultation de la SNCF.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables, dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).

*

*

*