



PRÉFET
DES YVELINES

Liberté
Égalité
Fraternité

Préfet des Yvelines

MAIRIE D'ACHERES
ARRIVÉ LE

03 SEP. 2025

ORIGINAL
COPIE(S)

dossier n° PA 078 005 25 A0001

date de dépôt : 05 mai 2025

demandeur : HAROPA PORT, représenté par
Madame DE LAMARTINE Eliette

pour : NB 1 : Il est précisé que le présent dossier ne porte sur aucune construction. En effet, HAROPA PORT aménage les infrastructures, voiries, espaces verts du port, et viabilise des parcelles économiques qui seront ensuite louées. Ce sont les futurs occupants qui réaliseront ensuite les bâtiments utiles à leur activité sur les parcelles louées. Ces occupants auront la charge d'obtenir leurs autorisations propres, et notamment permis de construire/d'aménager.

NB 2 : Il est par ailleurs rappelé que lors de la constitution des autorisations globales du projet PSMO, un travail commun entre les collectivités, l'ABF et HAROPA PORT avait retenu une limitation à 30m des émergences du projet (bâtiments, ...)

adresse terrain : Achères, à Achères (78260)

ARRÊTÉ
accordant un permis d'aménager
au nom de l'État

Le Préfet des Yvelines,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Chevalier de l'ordre national du Mérite,

Vu la demande de permis d'aménager présentée le 05 mai 2025 par HAROPA PORT, représenté par Madame DE LAMARTINE Eliette - 1 QUAI de Grenelle, PARIS (75015) ;

Vu l'objet de la demande portant :

- sur l'aménagement des infrastructures, voiries, espaces verts du port, et viabilise des parcelles économiques qui seront ensuite louées.
- sur un terrain situé Achères, à Achères (78260) ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.422.2.c), R.422.2, R.102-3 ;

Vu le décret n° 2007.783 du 10 mai 2007, instituant l'opération d'intérêt national "Seine Aval" et ses périmètres juridiques ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 78-2121-09-01-00020 en date du 01/09/2021, portant création de la Zone d'Aménagement Concerté « PORT SEINE-METROPOLE OUEST »

Vu l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 18/06/2025, indiquant que le projet est hors champ de visibilité de monuments historiques

Vu l'avis favorable avec prescriptions du Conseil Départemental des Yvelines en date du 27/06/2025 ;

Vu l'avis favorable de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise – Service Voirie en date du 08/07/2025 ;

Vu l'avis favorable avec prescriptions de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise – Service Cycle de l'eau en date du 18/06/2025 ;

Vu l'avis réservé de la SNCF en date du 19/06/2025 ;

Vu l'avis réputé favorable de la DIRIF ;

Vu l'avis réputé favorable des Voies Navigables de France ;

Vu l'avis réputé favorable de la DRIEAT/SPPE ;

Vu l'avis réputé favorable du Maire ;

ARRÊTE

Article 1

Le permis d'aménager est ACCORDÉ sous réserve de respecter les prescriptions mentionnées à l'article 2.

Article 2

Le pétitionnaire devra respecter les prescriptions annexées au présent arrêté émises par :

- le Conseil Départemental des Yvelines
- la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise – Service Voirie
- la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise – Service Cycle de l'eau
- la SNCF

Fait à Versailles,
Pour le Préfet et par délégation
Le Chef du Bureau Droit des Sols et Fiscalité de l'Urbanisme

Signé le 29/08/2025



Signature numérique 

Lucas PERRIN

La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent dans le délai de deux mois à compter de la date de sa notification. Ce recours peut être effectué au moyen de l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Durée de validité du permis :

Conformément à l'article R.424-17 du code de l'urbanisme, et en application du décret n°2016-6 du 05 janvier 2016, l'autorisation est périmée si les travaux ne sont pas entrepris dans le délai de 3 an(s) à compter de sa notification au(x) bénéficiaire(s). Il en est de même si, passé ce délai, les travaux sont interrompus pendant un délai supérieur à une année. En cas de recours le délai de validité du permis est suspendu jusqu'au prononcé d'une décision juridictionnelle irrévocable.

Conformément aux articles R.424-21 et R.424-22, l'autorisation peut être prorogée deux fois pour une durée d'un an, sur demande de son bénéficiaire si les prescriptions d'urbanisme et les servitudes administratives de tous ordres auxquelles est soumis le projet n'ont pas évolué de façon défavorable à son égard. Dans ce cas la demande de prorogation est établie en deux exemplaires et adressée par pli recommandé ou déposée à la mairie deux mois au moins avant l'expiration du délai de validité.

Le (ou les) bénéficiaire du permis / de la déclaration préalable peut commencer les travaux après avoir :

- adressé au maire, en trois exemplaires, une déclaration d'ouverture de chantier (le modèle de déclaration CERFA n° 13407 est disponible à la mairie ou sur le site internet urbanisme du gouvernement) ;

- installé sur le terrain, pendant toute la durée du chantier, un panneau visible de la voie publique décrivant le projet. Le modèle de panneau, conforme aux prescriptions des articles A. 424-15 à A. 424-19, est disponible à la mairie, sur le site internet urbanisme du gouvernement, ainsi que dans la plupart des magasins de matériaux).

Attention : l'autorisation n'est définitive qu'en l'absence de recours ou de retrait :

- dans le délai de deux mois à compter de son affichage sur le terrain, sa légalité peut être contestée par un tiers. Dans ce cas, l'auteur du recours est tenu d'en informer le (ou les) bénéficiaires du permis au plus tard quinze jours après le dépôt du recours.

- dans le délai de trois mois après la date du permis, l'autorité compétente peut le retirer, si elle l'estime illégal. Elle est tenue d'en informer préalablement le (ou les) bénéficiaire du permis et de lui permettre de répondre à ses observations.

L'autorisation est délivrée sous réserve du droit des tiers : elle a pour objet de vérifier la conformité du projet aux règles et servitudes d'urbanisme. Elle n'a pas pour objet de vérifier que le projet respecte les autres réglementations et les règles de droit privé. Toute personne s'estimant lésée par la méconnaissance du droit de propriété ou d'autres dispositions de droit privé peut donc faire valoir ses droits en saisissant les tribunaux civils, même si l'autorisation respecte les règles d'urbanisme.

Les obligations du (ou des) bénéficiaire de l'autorisation :

Il doit souscrire l'assurance dommages-ouvrages prévue par l'article L.242-1 du code des assurances.



Yvelines
Le Département

Versailles, le 27 JUIN 2025

**DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
35 RUE DE NOAILLES
BP 1115
78011 VERSAILLES CEDEX**

**SERVICE URBANISME
AVIS SUR PERMIS D'AMENAGER**

Direction générale des Services
Direction des mobilités
La Directrice,

*Affaire suivie par : Christophe Saison
Courriel : styvs@yvelines.fr
Téléphone : 01 39 07 77 73*

Référence : SYV/STYVS/UEEP/EF/CD/RS/AP/12547rd30 Achères et Andrésy PA 25 A 0001 et PA 25 00004

Madame la Directrice,

Deux demandes de Permis d'Aménager (**PA n° 078 005 25 A0001 à Achères et PA n° 078 015 25 00004 à Andrésy**) ont été présentées par Haropa Port (Madame Eliette De Lamartine), pour un projet situé sur les communes d'Achères et d'Andrésy.

Ces demandes concernent la phase 1 de la construction d'un port multimodal (Port Seine-Métropole Ouest) ayant pour vocation d'accueillir des activités industrielles.

Ce terrain est bordé au Nord-Ouest par la Seine et au Sud par la RD 30.

Le pétitionnaire prévoit de desservir son projet par l'aménagement de la route du Barrage (phase 1) et par la création de l'avenue de l'Écluse (phase 4) qui débouchera à son extrémité Sud sur la RD 30 via un giratoire.

Conformément à l'avis du Département du 19 mars 2019 sur le dossier d'enquête publique concernant ce projet, les accès à la route du barrage depuis la RD 30 ne seront tolérés qu'en mouvements de tourne à droite avec retournements au droit des deux giratoires avec les rues du 8 mai 1945 et Jean Moulin. À cet effet, le débouché de la route du Barrage sur la RD 30 devra être redressé et le terre-plein central devra être fermé avec suppression du TAG direct en entrée vers le Port depuis Poissy.

D'autre part, le raccordement « routier Sud » qui semble déboucher sur le chemin des Basses Plaines ne devra en aucun cas se connecter sur le carrefour RD 30 x RD 31 en l'état. Une utilisation de ce chemin des Basses plaines pour la desserte du Port nécessitera une réflexion pour un éventuel réaménagement du carrefour précité.

À plus long terme, la connexion de l'avenue de l'Écluse sur la RD 30 (débouché dans le giratoire, ceinturage et prolongement de la piste cyclable) prévue dans la phase 4 devra être étudiée en concertation avec les services du Département, et portée financièrement par le pétitionnaire.

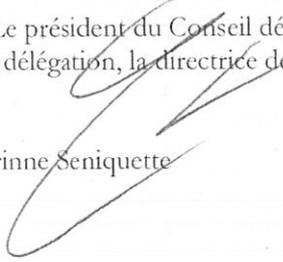
Avant tout commencement de travaux sur le domaine public routier départemental, une permission de voirie, devra être sollicitée auprès du Service Territorial Yvelines-Vallée de Seine (Unité Entretien et Exploitation de Poissy - 1 rue Jean Ferrat 78711 Mantes-la-Ville ☎ 01.39.07.87.77) afin de permettre les modifications induites par ce projet. Les travaux correspondants seront à la charge du pétitionnaire.

Sous réserve de ces conditions, les demandes appellent un **avis favorable** de la part du Département.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de ma meilleure considération.

P/Le président du Conseil départemental
Par délégation, la directrice des mobilités

Corinne Seniquette



Copie : STYVS

PJ : Avis du Département sur le dossier d'enquête publique du 19 mars 2019, en 1 exemplaire



GPSEO/2025/25812
AVIS-2025-ACH-0539

Direction Départementale des Territoires
Service autorisation droit des Sols
35 rue de Noailles
BP 1115
78 011 VERSAILLES

Aubergenville, le 8 juillet 2025

Direction de la Voirie :

PA : 7800525A0001 du 05/05/2025 reçu GDP le 06/06/2025

Objet : Aménagement des infrastructures, voiries, espaces verts du port

Pétitionnaire : GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

Adresse : rue Aime Bonna

Dossier suivi par : Vanessa DE ANDRADE
gdpdep@gpseo.fr

Avis sur le projet :

La Direction de la Voirie de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise émet un avis favorable au projet dans le périmètre présenté au permis d'aménager.

Au vu des études de trafic, notamment pour les niveaux de poids lourds attendus sur les voies locales et nationales, il est fortement conseillé de prendre attache auprès des services du Conseil Départemental des Yvelines et de la Direction des Routes d'Ile-de-France arrondissement ouest.

Pour le Président et par délégation,

Enguerran FOUCHET
Responsable service Infrastructures Routières





GRAND PARIS
**SEINE
& OISE**
COMMUNAUTÉ URBAINE

Aubergenville, le 18 juin 2025

Nos Réf. : GPSEO/2025/23242/Dossier n°: 379309

Direction du cycle de l'eau :

PA : PA07800525A0001 du 05/05/2025 reçu le 16/05/2025

Objet : Le projet PSMO est celui d'un port multimodal ayant pour vocation d'accueillir des activités industrielles des secteurs de la construction et des travaux publics.

Pétitionnaire : HAROPA PORT

Représenté par : Mme DE LAMARTINIE Eliette

Adresse : Projet PSMO Andrézy

Cadastre : /

Dossier suivi par : Cassandra Duclos

Contact : cassandra.duclos@gpseo.fr / dgst-poleest@gpseo.fr

Assainissement

La parcelle est desservie par un réseau public d'eaux usées de refoulement géré par le SIAAP. Le projet prévoit deux raccordements sur cette conduite. Le pétitionnaire devra se rapprocher du SIAAP pour les modalités de raccordement.

Conformément à l'article L 1331-1 du code de la santé publique, le raccordement des eaux usées au réseau public de l'ensemble des constructions est obligatoire, qu'il soit gravitaire ou non. Conformément à l'article 44 du règlement sanitaire départemental, les réseaux du bâtiment devront être conçus de manière à s'opposer à tout reflux des égouts.

En cas de rétrocession, le pétitionnaire devra :

- En phase conception, transmettre ses plans et études d'exécution (dont les notes de calcul et les fiches techniques des bassins) pour validation à la CU GPS&O préalablement au démarrage du chantier,
- En cours de chantier, associer la CU GPS&O au suivi des travaux,
- Lors de la réception, fournir pour l'ensemble des réseaux et branchements créés :
 - o Les rapports d'inspections télévisées,
 - o Les résultats des tests d'étanchéité,
 - o Les résultats des essais de compactage,
 - o Les plans de récolement géoréférencés en classe A où figurent les cotes X, Y, Z et Z' des regards de visite et des boîtes de branchement.

La rétrocession des réseaux d'assainissement ne pourra être envisagée que si les travaux sont conformes aux prescriptions de la CU GPS&O et que la voirie est également rétrocedée.

Il est indiqué dans le cahier des prescriptions la mise en place de noues et d'un bassin de stockage dimensionnés pour une pluie de retour décennale. Pour rappel, **les eaux pluviales issues du ruissellement des toitures et voiries créées devront être conservées et infiltrées à la parcelle. Le dispositif d'infiltration devra être dimensionné pour une**

pluie vicennale. Le temps de vidange des ouvrages ne devra pas excéder 48 heures. Le pétitionnaire devra réaliser une étude hydrogéologique pour dimensionner les ouvrages adaptés aux sols et surfaces du site.

Eau potable

La parcelle est desservie par un réseau public d'eau potable de diamètre 53 mm situé : route du Barrage à Achères. Le projet prévoit trois points de raccordement.

Le premier point de raccordement est prévu dans l'emprise VNF sur la conduite de diamètre 80 mm situé quai de l'île Peygrand à Andrésy. Le deuxième point de raccordement est situé quai de l'île au Bac sur la conduite de diamètre 150 mm.

Le troisième point de raccordement est situé chemin des Basses Plaines sur la conduite de diamètre 80 mm.

Des études complémentaires sont à mener pour la faisabilité des points de raccordement.

Le réseau public est géré en délégation de service public par la société SEFO coté Andrésy / Conflans Sainte-Honorine et par la société SUEZ coté Achères.

En cas de rétrocession, le pétitionnaire devra :

- En phase conception, transmettre ses plans et études d'exécution pour validation à la CU GPS&O préalablement au démarrage du chantier,
- En cours de chantier, associer la CU GPS&O au suivi des travaux,
- Lors de la réception, fournir pour l'ensemble des réseaux et branchements créés :
 - o Les tests bactériologiques,
 - o Les résultats des tests d'étanchéité,
 - o Les résultats des essais de compactage,
 - o Les plans de récolement géoréférencés en classe A où figurent les cotes X, Y, Z et Z' des réseaux, ouvrages et équipements.

La rétrocession des réseaux d'eau ne pourra être envisagée que si la voirie est également rétrocédée.

Défense incendie

Le projet prévoit l'implantation de 10 hydrants raccordés au réseau et 7 hydrants avec une prise d'eau en darse.

Si pour répondre aux prescriptions des services de secours, il est nécessaire de créer un nouvel hydrant, alors les travaux de canalisations et de pose de l'hydrant seront à la charge du pétitionnaire. Il ne pourra être créé que dans la limite des capacités du réseau actuel.

Pour le Président et par délégation,



Eric GIRAUD
Directeur du cycle de l'eau



Direction Départementale des Territoires
35, rue de Noailles
78000 Versailles

Saint Denis, le 19 juin 2025

Affaire suivie par : /
N/Réf. : FV/PA/ACHERES/PSL/75906
Affaire suivie par : Fabrice Vatan – fabrice.vatan@sncf.fr
Adresse générique : contact.patrimoine.idf@sncf.fr
Objet : Commune de Achères (78)
Permis d'Aménager : PA 078 005 25 A0001
Construction d'un port multimodal
Adresse : Achères
Nom du demandeur : HAROPA PORT

Madame, Monsieur,

Par consultation AVIS'AU réceptionnée en nos services le 19 mai 2025, vous avez sollicité l'avis de SNCF sur la demande de permis d'aménager, référencée en objet, concernant un projet situé au droit de la ligne ferroviaire n°338 000 d'Achères à Pontoise.

A titre liminaire, il convient de préciser que la demande de permis d'aménager intervient alors que le pétitionnaire n'a pas obtenu la validation de son projet d'installation terminale embranchée (ITE), par les services de SNCF Réseau. A date, les études à conduire avec le pétitionnaire sont à programmer et aucune vérification n'est effectuée à ce titre dans le cadre de la présente consultation.

Ainsi, le présent avis ne porte que sur le seul respect, par le projet d'aménagement du port multimodal, en l'état et à date, des servitudes ferroviaires mentionnées au code des transports et ne saurait être interprété comme présumant de l'accord de SNCF Réseau sur la jonction de l'embranchement ferré privé dit promenade du chemin de fer avec le réseau ferré national, qui reste à confirmer par les études à conduire.

En outre, ces études pourront aboutir à des remarques, prescriptions et/ou à des modifications nécessaires du projet d'aménagement du port multimodal notamment du nouvel embranchement ferré, que le pétitionnaire devra impérativement prendre en considération.

Cela étant précisé et s'agissant donc des seules servitudes d'utilité publique, le projet est soumis aux différentes servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire, telles que reprises au code des transports et notamment ses articles L. 2231-1 et suivants et R. 2231-1 et suivants.

SNCF émet un avis réservé à l'encontre du projet envisagé dans son état actuel, pour les raisons suivantes :

- Les **systèmes de rétention d'eau** (comme les bassins de rétention, système de collecte et de stockage des eaux pluviales) et **tous les dépôts de quelque matière que ce soit**, provisoires ou définitifs, sont interdits dans une distance inférieure à **5 mètres** calculés à partir de la limite de « l'emprise de la voie ferrée » (Articles L2231-6, R.2231-6 et R.2231-2 du Code des Transports).

« L'emprise de la voie ferrée » telle que définie dans l'article R.2231-2, correspond - dans ce cas précis - à **l'arête inférieure du talus de remblai**.

- De plus, lorsque la voie se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, tout terrassement, excavation ou fondation dont la distance est inférieure à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus, sont interdits (L2231-5 et R2231-5 du code des transports).
- Il est interdit de réaliser dans une distance inférieure à 50 m de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un 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 » et du terrain naturel - 3H sur 2V (Articles L.2231-5, R.2231-2 et R.2231-5 du code des transports).

Or l'ouvrage de rétention enterré, dit massif drainant de stockage actuellement projeté sous la promenade du chemin de fer est situé à moins de 5 mètres du pied de talus de remblai ce qui devra être modifié.

J'ajoute que le nouvel embranchement ferré semble également engendrer des terrassements et excavations dans la distance de recul interdite.

De plus, les plans présentés ne semblent pas prendre en compte la servitude d'accès au profit de SNCF Réseau, notamment d'un droit de passage piétons permettant l'accès au centre de signalisation électrique (SE) ainsi que la construction d'un portillon.

- Le pétitionnaire doit respecter les différentes servitudes ou conditions particulières ainsi que toutes les dispositions et prescriptions qui ont été portées à l'acte de cession SNCF RESEAU / ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER D'ILE-DE-FRANCE en date du 19/01/2023.

Concernant le reste du projet, le pétitionnaire devra prendre en compte les prescriptions suivantes :

- L'implantation des futures constructions devra, indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues au PLU, respecter les articles L. 2231-4 et R.2231-4 du Code des transports, qui stipulent qu'aucune construction (y compris sous-sol, balcon, escalier extérieur) autre qu'un mur de clôture ne peut être établi à moins de **2 mètres** de « l'emprise de la voie ferrée ».

- La réalisation du projet ne devra pas modifier la situation hydraulique actuelle et ne pas provoquer de débordement ou de ruissellement des eaux pluviales sur le domaine public ferroviaire - aussi bien pendant les travaux qu'en situation définitive - conformément aux dispositions de l'article L.2231-2 du Code des Transports et les articles 640 et 641 du Code Civil.
- Le pétitionnaire devra entretenir (élaguer, tailler ou abattre) et gérer la végétation existante sur sa propriété. Il est interdit que la végétation (arbre, branche, haie ou racine) empiète sur le domaine public ferroviaire, tel que repris dans les articles L2231-3 et R2231-3 du Code du transports.
- Le pétitionnaire devra établir ou maintenir et entretenir à ses frais, une clôture en limite séparative avec le domaine public ferroviaire, empêchant le passage vers les voies ferrées, qui sera implantée conformément au plan de l'acte de cession entre SNCF RESEAU / ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER D'ILE-DE-FRANCE en date du 19/01/2023.

De plus, pour garantir la préservation des installations ferroviaires ainsi que la sécurité des circulations, le pétitionnaire devra prendre en compte les points suivants :

- Le pétitionnaire devra prendre contact par mail avec le service SNCF Réseau désigné ci-dessous afin de permettre à SNCF Réseau de procéder aux validations techniques de l'opération pour garantir l'exploitation des circulations ferroviaires et le maintien des installations du Réseau Ferré National en toute sécurité. Cette prestation s'intitule Mission de Sécurité Ferroviaire et fera l'objet d'une contractualisation éventuelle :

SNCF RÉSEAU - DIRECTION GENERALE ILE DE FRANCE
DIRECTION DE LA MODERNISATION ET DU DEVELOPPEMENT
DIRECTION DELEGUEE TERRITORIALE Ile-De-France
Madame Sophie LACOMBE
CELLULE MSF – Campus Rimbaud
10, rue Camille Moke – CS 80001 - 93210 LA PLAINE SAINT-DENIS
@ : sophie.lacombe@reseau.sncf.fr

- L'utilisation d'engins de chantier puissants à proximité des installations ferroviaires est réglementée (voir extrait joint de la Directive SNCF IN 1226).

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

La Responsable de la Conservation Domaniale,



Agnès LECLERCO

Annexe 1 de la Directive SNCF 1226.

L'utilisation d'engins de chantier puissants à proximité des installations ferroviaires est réglementée.

Dans le principe :

A moins de 30 m de distance, seuls les engins de chantier de 1^{ère} catégorie (c'est-à-dire dont l'énergie de frappe est inférieure à 1800 joules par coup en réglage maximum, ou puissance inférieure à 20 KW) sont autorisés à travailler (risque de vibrations occasionnant des perturbations sur les installations de signalisation ferroviaires).

Entre 30 m et 50 m de distance, seuls les engins de chantier de 2^{ème} catégorie (c'est-à-dire dont l'énergie de frappe est comprise entre 1800 et 2500 joules ou puissance inférieure à 300 KW) sont autorisés à travailler.

Pour les engins lourds et de forte puissance (énergie de frappe supérieure à 2500 joules par coup ou puissance supérieure à 300 KW), leur utilisation est interdite, quelque soit la distance, sans reconnaissance du terrain encaissant, étude spécifique des structures d'ouvrages, essais et mesures vibratoires définissant ainsi, par la loi de propagation des vibrations, les distances d'utilisation aux abords des infrastructures ferroviaires.

A moins de 50 m de distance, le vibrofonçage et le battage de palplanches font l'objet d'essais de vibrations au préalable et en cours de travaux (directive SNCF IN 3727). Les laboratoires habilités aux études de vibrations doivent avoir la qualification 12302.

Seuils* de vitesse particulière en mm/s à respecter sur les installations ferroviaires
au cours des essais de convenance des engins mécaniques puissants à moins de 30 m des installations

Ouvrages et installations	Vibrations entretenues (a)				
	Fréquences comprises dans la largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante				
	F < 5 Hz	5 ≤ F < 10 Hz	10 ≤ F < 30 Hz	30 ≤ F < 100 Hz	F > 100 Hz
état jugé résistant (1) **	interdit (***)	5	6	8	10
état jugé sensible (2) **	interdit (***)	3	5	6	8
état jugé très sensible (3) ***	interdit (***)	2	3	4	6
plate-forme et poteaux caténaire	interdit (***)	5	10	15	20

Ouvrages et installations	Vibrations non entretenues (b)				
	Fréquences comprises dans la largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante				
	F < 5 Hz	5 ≤ F < 10 Hz	10 ≤ F < 30 Hz	30 ≤ F < 100 Hz	F > 100 Hz
état jugé résistant (1)	interdit (***)	8	12	15	20
état jugé sensible (2) **	interdit (***)	6	9	12	15
état jugé très sensible (3) ***	interdit (***)	4	6	9	12
plate-forme et poteaux caténaire	interdit (***)	8	15	20	30

- (a) vibration continue, non transitoire
(b) vibration transitoire à impulsion répétée

- 1) structure ne présentant pas d'avarie particulière
2) structure à pathologie déclarée (y compris les équipements électriques **)
3) structure sous surveillance particulière (talus instable, ouvrage fortement fissuré, appareillages électroniques ***, ...)

Précisions concernant les seuils :

* Les seuils sont donnés à titre indicatif pour permettre au bureau d'étude spécialisé de réaliser les essais de convenance des engins. Ils sont déterminés à partir des plages de fréquence caractéristiques (issues des spectres de fréquence FFT) qui correspondent en général à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante (amplitude maximale du spectre). Ils sont fixés de manière définitive à partir du rapport de l'étude vibratoire, après analyse complète de l'ensemble des enregistrements.

** En présence d'appareillage électro-mécanique (armeire avec relais, ...), le seuil sera celui correspondant à l'état sensible (2) dans les tableaux. Ces préconisations sont données sous réserve de recherches adéquates en cours.

*** En cas d'appareillage électronique et informatique, ils seront décidés au cas par cas selon les indications des constructeurs.
**** Sauf étude spécifique

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 1^{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).

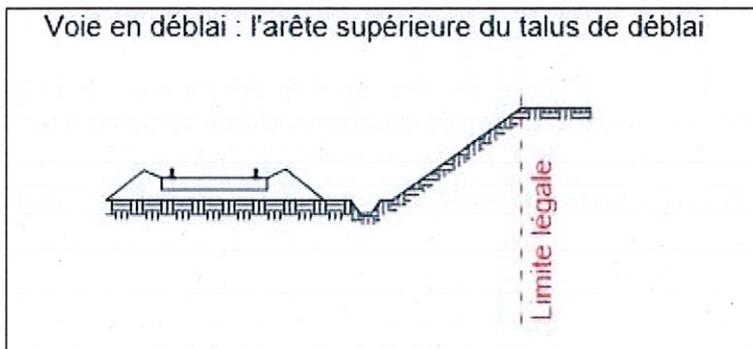
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

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

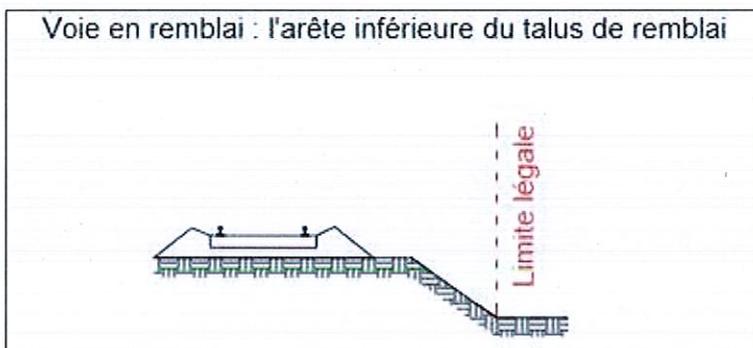
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

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

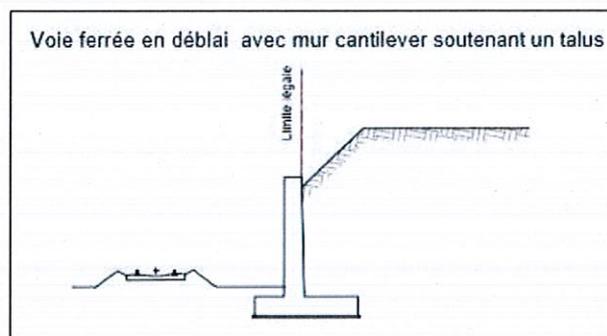
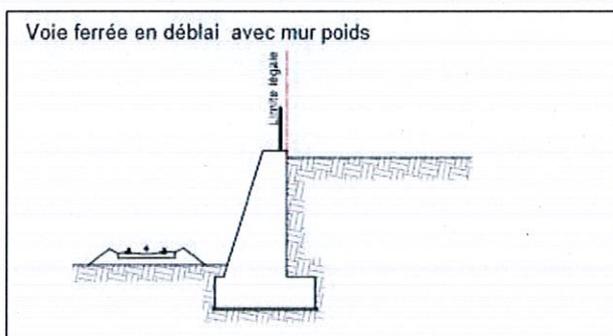
- Arête supérieure du talus de déblai :

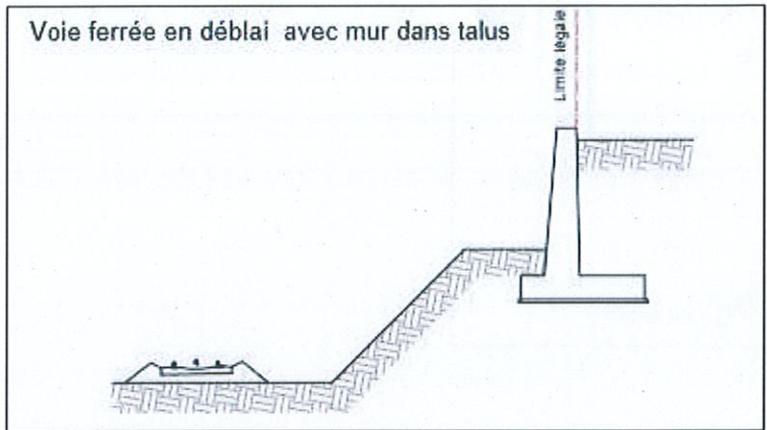


- Arête inférieure du talus du remblai :

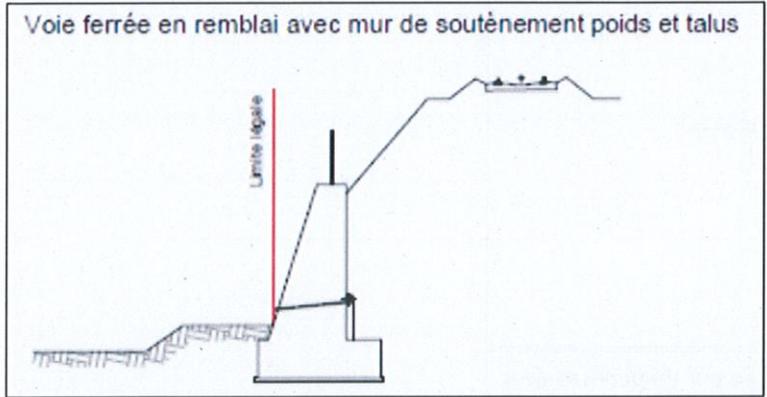


- Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :

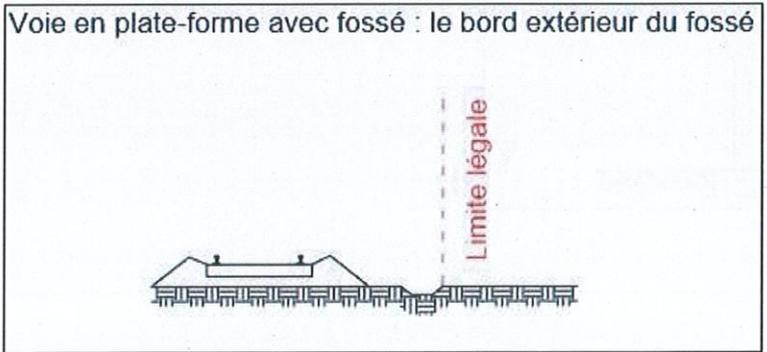




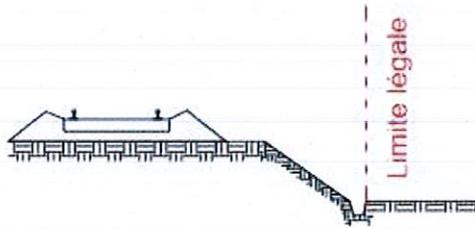
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

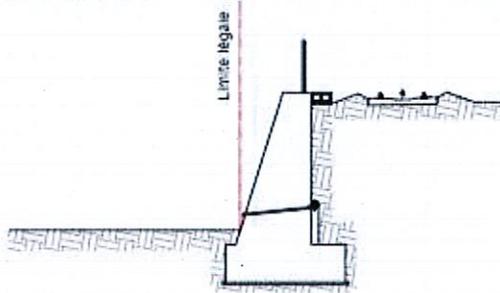


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

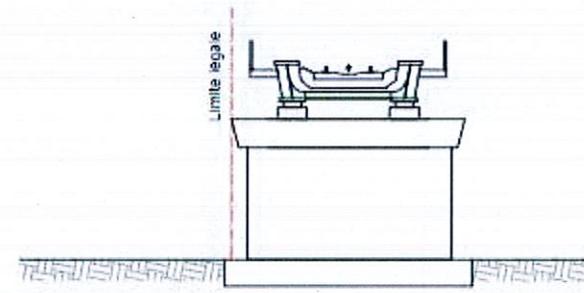


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

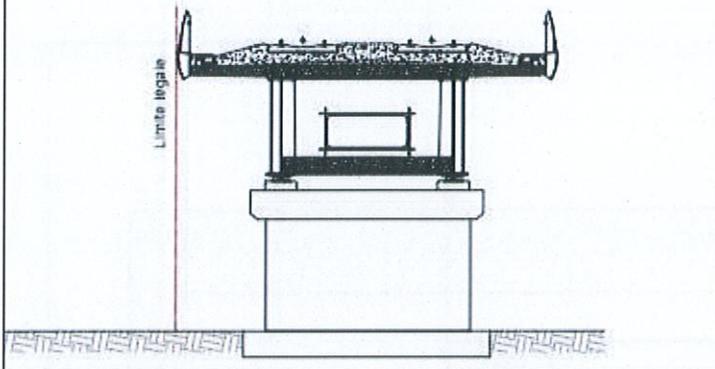
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



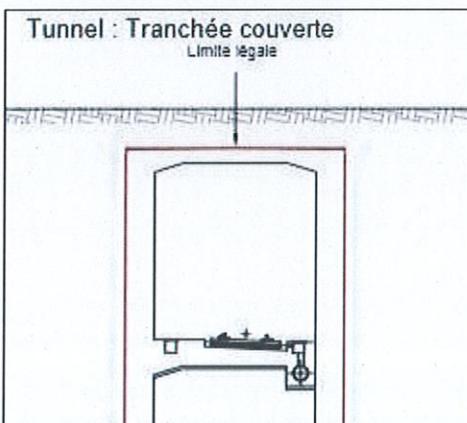
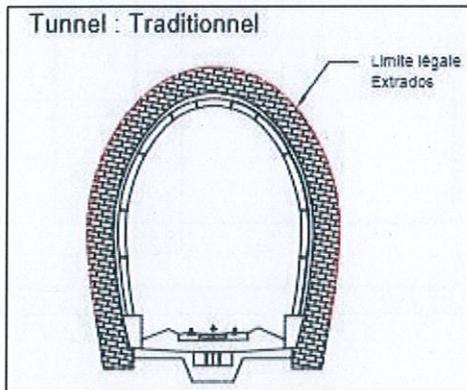
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



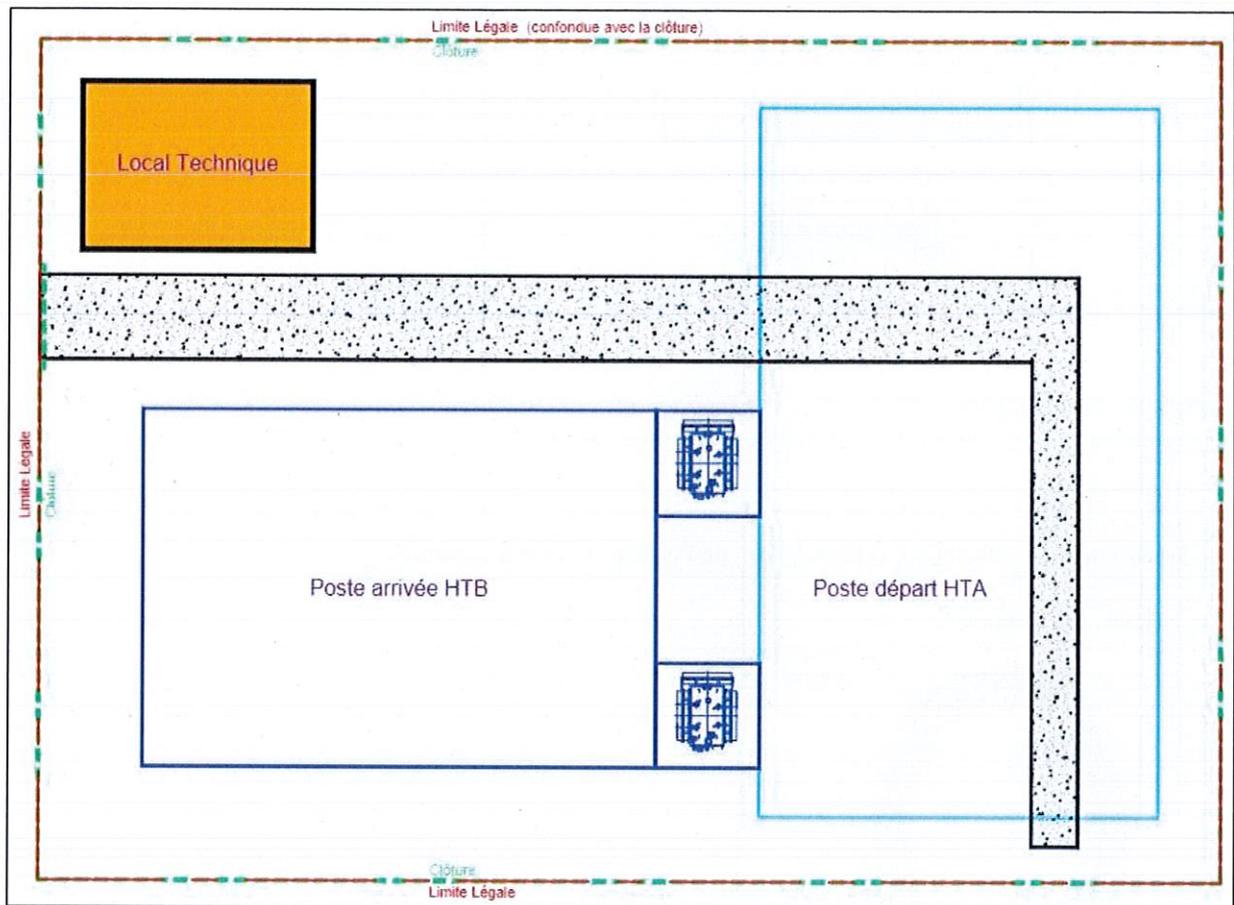
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



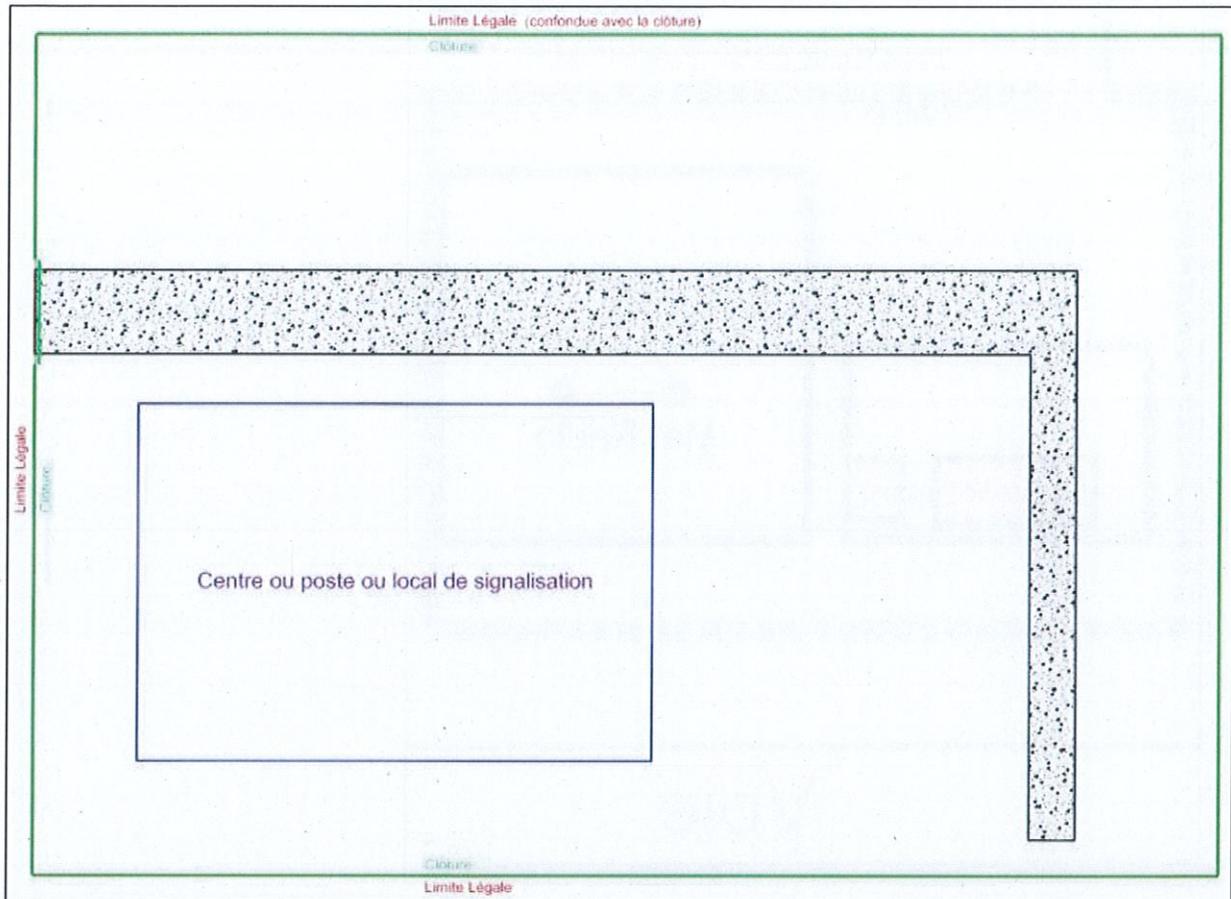
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



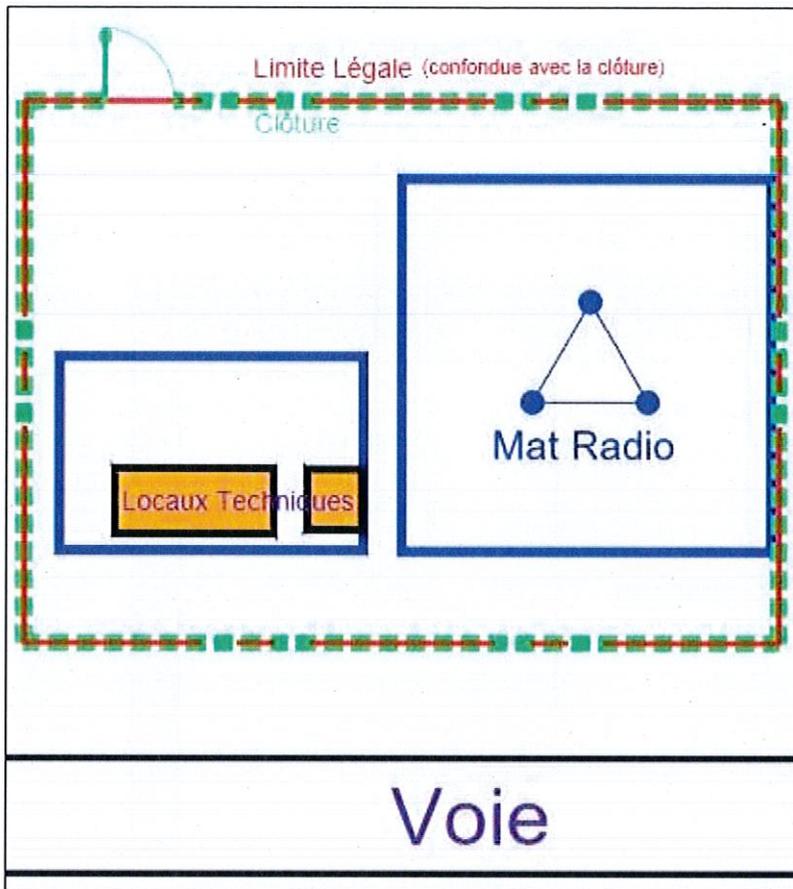
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



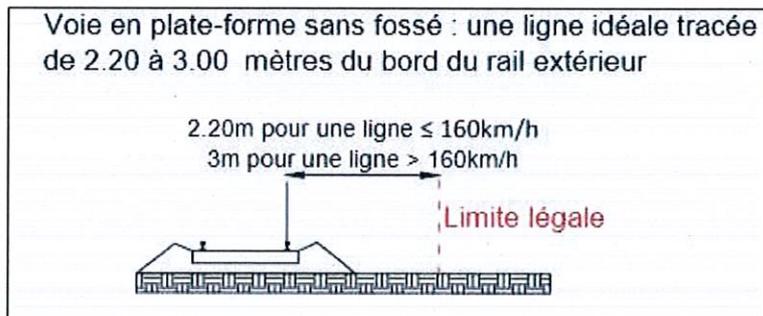
- De la clôture de l'installation radio :



- 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 :

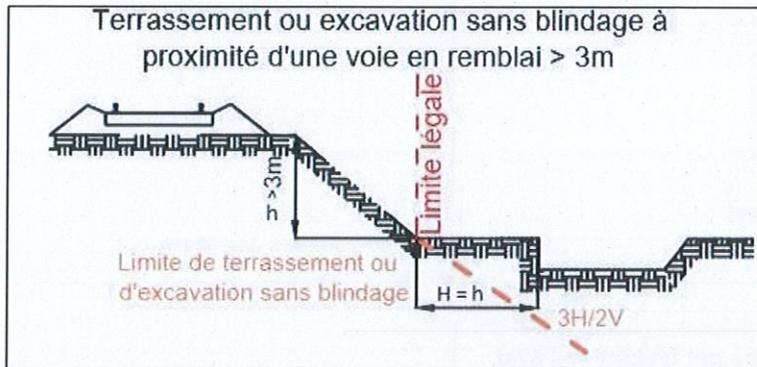
Ou

- 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 :

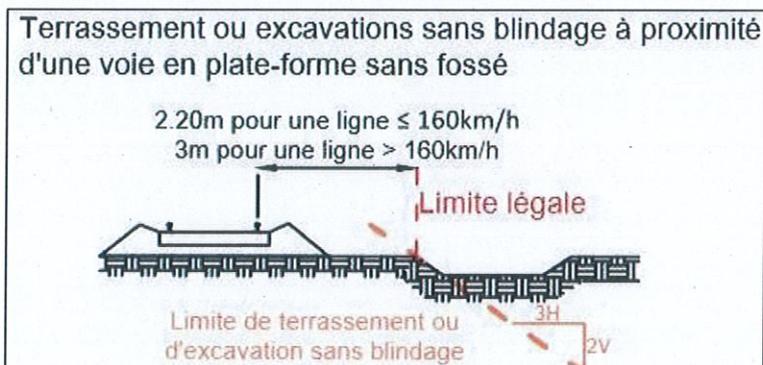
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

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

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

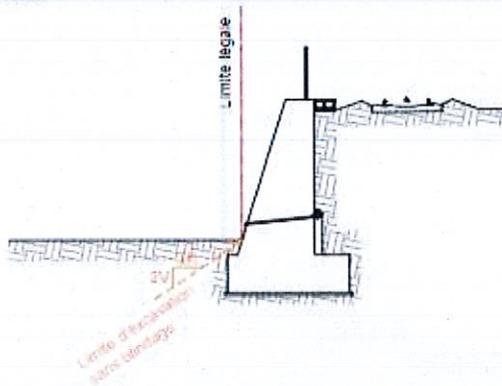
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

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

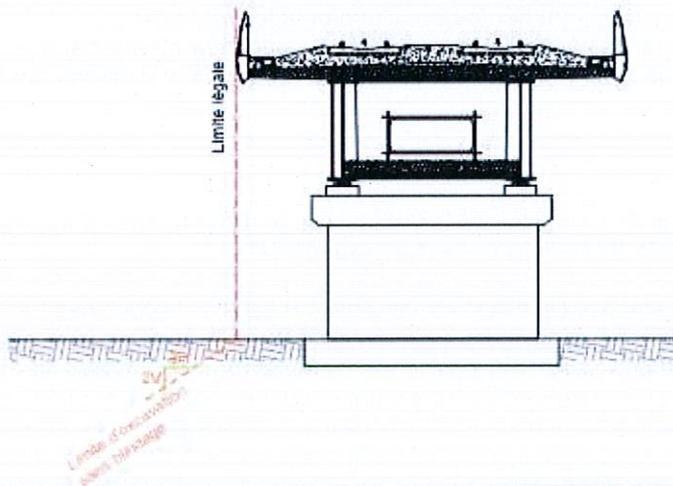


Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.

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



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



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

