



ancenis-saint-gereon.fr

DÉCISION MUNICIPALE N°23-104

Terrain avenue de la Libération - Signature d'une convention d'occupation d'immeuble non bâti avec SNCF Réseau

LE MAIRE D'ANCENIS-SAINT-GÉREON

VU la délibération n° 072-2020 en date du 3 juillet 2020 portant procès-verbal d'élection du Maire,

VU le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 2122-22,

VU la délibération n° 140-2022 en date du 12 décembre 2022, par laquelle le conseil municipal d'Ancenis-Saint-Géréon a délégué à son maire, et pour la durée du mandat, une partie de ses attributions en le chargeant de prendre des décisions prévues à l'article L 2122-22 susvisé, et notamment la conclusion et la révision du louage de choses pour une durée n'excédant pas 12 ans,

CONSIDÉRANT la proposition de SNCF Réseau de prolonger d'une année la mise à disposition du bien immobilier non bâti d'environ 2 800 m², propriété de la SNCF, situé avenue de la Libération et cadastré section AI n°1p, pour une activité de parking gratuit pour les usagers de la gare,

CONSIDÉRANT l'étude en cours et pilotée par la COMPA dans le cadre de l'aménagement d'un parking Est aux abords de la gare,

CONSIDÉRANT la nécessité d'offrir aux usagers de la gare une offre en stationnement suffisante,

DÉCIDE

Article 1 : De signer la convention d'occupation de l'immeuble non bâti dépendant du domaine public sans exploitation économique non constitutive de droits réels, d'environ 2 800 m², propriété de la SNCF, situé avenue de la Libération et cadastré section AI n°1p, pour une activité de parking gratuit pour les usagers de la gare, avec SNCF Réseau, société anonyme dont le siège est situé à SAINT-DENIS (93200), 15-17 rue Jean-Philippe Rameau, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737,

Article 2 : La convention, ci-annexée, est conclue pour une durée d'un an à compter du 1^{er} juillet 2023.

Article 3 : Les frais d'établissement de dossier d'un montant forfaitaire fixé à 500 euros hors taxes, TVA en sus, seront réglés au gestionnaire mandaté par SNCF Réseau, NEXITY PROPERTY MANAGEMENT, société anonyme, domiciliée à Asnières (92665) – 2 rue Olympe de Gouges, N°SIREN : 732 073 887

Article 4 : Monsieur le Maire, Madame la Directrice Générale des Services et le Comptable public assignataire chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui sera transmise, au titre du contrôle de légalité, à Monsieur le Préfet de Loire-Atlantique.

Article 5 : La présente décision fera l'objet d'une publication sous format électronique sur le site internet de la mairie et sera portée à la connaissance des conseillers municipaux lors de la prochaine réunion du Conseil Municipal.

Fait à Ancenis-Saint-Géréon,
Le 11/08/2023
Le Maire,
Rémy ORHON



Cette décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nantes dans un délai de deux mois à compter de la notification.



**OCCUPATION
D'IMMEUBLES BÂTIS OU NON BÂTIS
DÉPENDANT DU DOMAINE
PUBLIC SANS
EXPLOITATION ECONOMIQUE**

NON CONSTITUTIVE DE DROITS RÉELS

CONDITIONS GÉNÉRALES

(Edition du 5 octobre 2016)

Mise à jour le 23 avril 2020

OCCUPATION D'IMMEUBLES BÂTIS OU NON BÂTIS

DÉPENDANT DU DOMAINE PUBLIC SANS EXPLOITATION ECONOMIQUE

NON CONSTITUTIVE DE DROITS RÉELS

CONDITIONS GÉNÉRALES

La présente convention d'occupation non constitutive de droits réels applicable à l'occupation d'immeubles bâti ou non bâti dépendant du domaine public de biens appartenant à l'Etat et attribué à SNCF Réseau est composée par les présentes « **Conditions Générales** » et par les « **Conditions Particulières** » qui précisent les présentes Conditions Générales et qui peuvent comporter des clauses dérogatoires à celles-ci.

Dans la présente Convention :

- Le terme « **SNCF Réseau** » utilisé dans les présentes Conditions Générales et Particulières désigne la société attributaire du BIEN.
- Le terme « **SNCF Immobilier** » utilisé dans les présentes Conditions Générales et particulières désigne la branche Immobilière de la Société nationale SNCF, qui a reçu mandat de SNCF Réseau pour conclure et gérer la présente convention d'occupation du domaine public dans le cadre d'une convention de gestion et de valorisation immobilière.
- Le terme « **OCCUPANT** » désigne la personne physique ou morale, publique ou privée à qui est consentie l'autorisation d'occupation du domaine public.
- Le terme « **GESTIONNAIRE** » désigne le mandataire de SNCF Réseau, agissant dans le cadre d'un marché de gestion du patrimoine foncier et immobilier et cessions de biens qui le lie à SNCF Immobilier.
- Le terme « **BIEN** » désigne le bien objet de la présente convention d'occupation tel qu'il est décrit à l'article « Désignation » des Conditions Particulières.

SOMMAIRE

I	CARACTÈRES GÉNÉRAUX DE L'OCCUPATION	4
ARTICLE 1	CADRE JURIDIQUE DE LA CONVENTION	4
ARTICLE 2	OBSERVATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS.....	4
ARTICLE 3	CARACTÈRE PERSONNEL DE L'AUTORISATION D'OCCUPATION.....	5
ARTICLE 4	UTILISATION DU BIEN	5
ARTICLE 5	DURÉE	6
II	DISPOSITIONS FINANCIERES	7
ARTICLE 6	REDEVANCE D'OCCUPATION	7
ARTICLE 7	INDEXATION DE LA REDEVANCE D'OCCUPATION	7
ARTICLE 8	GARANTIE FINANCIÈRE	7
ARTICLE 9	CHARGES.....	7
ARTICLE 10	TAXE SUR LA VALEUR AJOUTÉE	8
ARTICLE 11	INTÉRÊTS POUR RETARD DE PAIEMENT	8
III	AMÉNAGEMENT ET ENTRETIEN DU BIEN	9
ARTICLE 12	DÉSIGNATION DU BIEN.....	9
ARTICLE 13	ACCÈS ET SÉCURITÉ.....	9
ARTICLE 14	TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS.....	10
ARTICLE 15	OBLIGATIONS DÉCLARATIVES.....	13
ARTICLE 16	ENTRETIEN, RÉPARATIONS, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	13
ARTICLE 17	TROUBLES DE JOUISSANCE.....	15
IV	RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES	16
ARTICLE 18	GÉNÉRALITÉS	16
ARTICLE 19	RESPONSABILITÉ	17
ARTICLE 20	ASSURANCES.....	18
ARTICLE 21	OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT EN CAS DE SINISTRE.....	20
V	RÉSILIATION	22
ARTICLE 22	RÉSILIATION UNILATERALE À L'INITIATIVE DE L'OCCUPANT	22
ARTICLE 23	RÉSILIATION UNILATERALE À L'INITIATIVE DE SNCF RESEAU.....	22
ARTICLE 24	RÉSILIATION UNILATERALE PAR SNCF RESEAU POUR INEXÉCUTION PAR L'OCCUPANT DES CLAUSES ET CONDITIONS DE LA CONVENTION	23
ARTICLE 25	RÉSILIATION EN CAS DE SINISTRE	23
VI	CESSATION DE LA CONVENTION	25
ARTICLE 26	SORT DES OUVRAGES RÉALISÉS PAR L'OCCUPANT	25
ARTICLE 27	LIBÉRATION ET REMISE EN ÉTAT DU BIEN.....	26
ARTICLE 28	DROIT DE VISITE.....	28
VII	JURIDICTION, TIMBRE ET ENREGISTREMENT	29
ARTICLE 29	JURIDICTION	29
ARTICLE 30	TIMBRE ET ENREGISTREMENT	29

I CARACTÈRES GÉNÉRAUX DE L'OCCUPATION

ARTICLE 1 CADRE JURIDIQUE DE LA CONVENTION

Le BIEN dépendant du domaine public, appartient à l'Etat et a été attribué à SNCF Réseau en vertu de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF.

La présente convention est conclue en application de l'article L. 2111-20-I du Code des transports, selon lequel SNCF Réseau exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens qui lui sont attribués par l'Etat ou qu'elle acquiert au nom de l'Etat. Elle peut notamment accorder des autorisations d'occupation, constitutifs de droits réels ou non, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers. La convention est également conclue en application des articles L. 2121-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques.

L'OCCUPANT est propriétaire des ouvrages, constructions, équipements et installations de caractère immobilier qu'il est ou a été autorisé à réaliser en application de la présente convention ou d'une convention d'occupation antérieure, dès lors que l'autorisation de l'occuper et d'y édifier des constructions n'a pas été accordée en vue de répondre aux besoins du service public auquel le domaine est affecté.

Néanmoins, il est expressément convenu que la présente convention ne confère à l'OCCUPANT aucun droit réel sur le titre d'occupation ou sur les ouvrages, constructions, équipements ou installations de caractère immobilier qu'il réalise sur le domaine public.

La présente convention, consentie en application du code général de la propriété des personnes publiques, est précaire et révocable et ne relève d'aucune législation de droit commun. En particulier, les dispositions légales et réglementaires relatives aux baux commerciaux, d'habitation ou ruraux ne sont pas applicables. La présente convention ne confère pas à l'OCCUPANT la propriété commerciale.

ARTICLE 2 OBSERVATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

L'OCCUPANT est tenu de se conformer aux lois et règlements en vigueur, notamment ceux concernant la police et la sécurité des chemins de fer, la circulation et le stationnement des véhicules dans les emprises du domaine public attribuées à SNCF Réseau, l'urbanisme et la construction, l'environnement, la santé publique, la réglementation sur le transport de matières dangereuses, la réglementation sur le bruit, le droit du travail et la réglementation relative aux établissements recevant du public.

L'OCCUPANT s'oblige à ses frais, risques et périls à remplir toutes formalités administratives ou de police, à accomplir toutes démarches et à obtenir toutes autorisations nécessaires à l'exercice de son activité. SNCF Réseau et SNCF Immobilier ne peuvent voir leur responsabilité mise en cause à quelque titre que ce soit en cas de non réalisation des diligences nécessaires par l'OCCUPANT, en cas de refus de ces autorisations ou encore à raison des conditions techniques, juridiques ou financières auxquelles ces autorisations sont subordonnées.

L'OCCUPANT est tenu de se conformer à la réglementation applicable en matière d'assainissement pour tous rejets dans un réseau public de collecte ou dans un réseau d'assainissement interne du domaine ferroviaire. En cas de rejet dans un réseau d'assainissement interne, l'OCCUPANT est par ailleurs tenu d'appliquer les contraintes réglementaires imposées au point de rejet final (réseau public d'assainissement ou milieu naturel).

Si l'OCCUPANT est présent dans le périmètre d'exploitation d'une ICPE, il est tenu de se conformer aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'exploitation ou de toutes prescriptions que l'autorité administrative serait amenée à prendre.

L'OCCUPANT est tenu de s'assurer que ses éventuels prestataires, ses entreprises ou leurs sous-traitants et ses sous-occupants autorisés respectent les obligations légales et réglementaires mentionnées ci-dessus et ce qui est exposé plus loin, et en particulier au Titre IV « Responsabilités et Assurances ».

ARTICLE 3 CARACTÈRE PERSONNEL DE L'AUTORISATION D'OCCUPATION

L'autorisation d'occupation est accordée personnellement à l'OCCUPANT. Le titre d'occupation ou les ouvrages, constructions, équipements ou installations de caractère immobilier ne peuvent pas être cédés ou transmis sous quelque forme que ce soit à un tiers. Toute sous-occupation totale ou partielle du BIEN est interdite, sauf dérogation prévue aux Conditions Particulières.

Si l'OCCUPANT est une société, tout projet de modification de nature à changer la forme ou l'objet de la société occupante, la répartition du capital social ou le montant de celui-ci, ainsi que tout projet de fusion ou d'absorption, doivent, au préalable, être obligatoirement notifiés au GESTIONNAIRE par l'OCCUPANT. Dans cette circonstance, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE se réserve le droit de mettre fin à l'occupation, notamment dans le cas où ces modifications conduiraient à déroger au caractère strictement personnel de l'autorisation.

En cas de manquement par l'OCCUPANT aux obligations prévues par le présent article, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE se réserve le droit de procéder à la résiliation pour faute de l'OCCUPANT de la présente convention dans les conditions définies à l'article 24 ci-après.

ARTICLE 4 UTILISATION DU BIEN

L'OCCUPANT ne peut faire du BIEN aucune autre utilisation que celle définie aux Conditions Particulières.

Il est interdit à l'OCCUPANT d'exercer toute activité liée aux télécommunications sur le BIEN.

L'OCCUPANT est autorisé à installer une enseigne indiquant son activité ou sa raison sociale dans des conditions techniques reprises aux Conditions Particulières.

Toute autre forme de publicité sur le BIEN n'est pas autorisée.

L'OCCUPANT s'oblige à porter à la connaissance du GESTIONNAIRE, par lettre recommandée avec avis de réception, les modifications des caractéristiques, notamment environnementales, de son activité telle que mentionnée aux conditions particulières.

Si, au cours de la convention d'occupation, l'activité de l'OCCUPANT vient à être soumise, à la nomenclature des ICPE, à déclaration, à autorisation ou à enregistrement, l'OCCUPANT en informe le GESTIONNAIRE par lettre recommandée avec avis de réception et lui communique copie, en même temps qu'au préfet du département, des indications adressées à ce dernier conformément à l'article L. 513-1 du code de l'environnement. Un avenant devra régulariser en conséquence les conditions particulières de l'occupation.

Si, au cours de la convention d'occupation, l'activité de l'OCCUPANT vient à être soumise, à la nomenclature des IOTA, à déclaration ou à autorisation, l'OCCUPANT en informe le GESTIONNAIRE par lettre recommandée avec avis de réception et lui communique copie, en même temps qu'au préfet du département, des indications adressées à ce dernier conformément à l'article L. 214-6 du code de l'environnement. Un avenant devra régulariser en conséquence les conditions particulières de l'occupation.

ARTICLE 5 DURÉE

La date d'effet de l'autorisation d'occupation ainsi que sa durée sont fixées par les Conditions Particulières. A son terme, l'autorisation ne peut pas faire l'objet d'un renouvellement tacite.

Les parties pourront se rapprocher avant l'expiration de la convention pour examiner les conditions d'un renouvellement éventuel ou d'une prorogation par voie d'avenant, sans que l'OCCUPANT ne puisse prétendre à un quelconque droit acquis à cet égard.

En cas de renouvellement de l'autorisation, une nouvelle convention devra être établie selon les procédures applicables au moment du renouvellement.

II DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 6 REDEVANCE D'OCCUPATION

L'OCCUPANT verse d'avance une redevance d'occupation dont le montant, la périodicité et les modalités de paiement sont fixés aux Conditions Particulières.

ARTICLE 7 INDEXATION DE LA REDEVANCE D'OCCUPATION

Le montant de la redevance est indexé automatiquement chaque année, selon l'activité exercée, en fonction des variations de l'indice des loyers des activités tertiaires (ILAT) ou de l'indice des loyers commerciaux (ILC) publiés par l'INSEE, ou de celui qui leur serait substitué par les pouvoirs publics. La formule et les modalités de l'indexation sont définies par les Conditions Particulières.

ARTICLE 8 GARANTIE FINANCIÈRE

L'OCCUPANT doit fournir avant l'entrée dans les lieux, une garantie financière dont la forme et les modalités sont définies aux Conditions Particulières.

ARTICLE 9 CHARGES

9.1 - Prestations et fournitures

Les dépenses de raccordement aux réseaux publics, la location des compteurs, les consommations d'eau, d'électricité, de gaz, de téléphone, de chauffage, etc..., sont acquittées directement par l'OCCUPANT, auprès des administrations ou services concernés.

Toutefois lorsque le BIEN occupé ne peut pas être raccordé directement aux réseaux publics, certaines prestations ou fournitures sont prises en charge par SNCF Réseau, selon des conditions techniques et financières indiquées dans les Conditions Particulières.

Dans ce dernier cas, les dépenses prises en charge sont remboursées par l'OCCUPANT :

- soit à leur coût réel, majoré des coûts de structure,
- soit sur la base d'un forfait annuel global, indexé dans les mêmes conditions que la redevance d'occupation et révisable, notamment en cas d'évolution des prestations et fournitures assurées ou en cas de modification de l'occupation ou de l'utilisation du BIEN.

9.2 - Impôts et taxes

L'OCCUPANT doit acquitter régulièrement pendant la durée de la convention, de telle sorte que SNCF RESEAU et SNCF IMMOBILIER ne soit jamais inquiété ou mise en cause à ce sujet, les impôts et taxes de toute nature existant ou à créer auxquels il est assujéti du fait :

- de l'utilisation donnée au BIEN (Cotisation Foncière des Entreprises - CFE-, ...)
- des travaux réalisés par lui sur le BIEN (taxe locale d'équipement...);
- de la propriété des ouvrages, constructions et installations, réalisés par lui et dont il demeure propriétaire pendant la durée de la Convention d'occupation dans les conditions fixées à l'article 14.1 des présentes Conditions Générales (taxe foncière ...).

L'OCCUPANT devra souscrire toutes les déclarations nécessaires à l'accomplissement de toutes les obligations fiscales lui incombant et sous sa propre responsabilité.

En outre, et comme prévu aux Conditions Particulières, l'OCCUPANT règle directement à l'administration fiscale les impôts qui lui seraient directement réclamés par elle.

L'OCCUPANT s'oblige également à fournir au GESTIONNAIRE dans les quinze (15) jours suivant les formalités qu'il aura accomplies, copie des déclarations, avis d'imposition, avis de paiement et tout autre document probant permettant à SNCF RESEAU et/ou SNCF IMMOBILIER d'établir que les obligations fiscales incombant à l'OCCUPANT du fait de l'occupation ont été remplies.

Par ailleurs, l'OCCUPANT règle à SNCF RESEAU sur la base d'un forfait annuel global le montant des impôts et taxes de toute nature, présents et à venir (taxe foncière et taxes additionnelles, taxe d'enlèvement des ordures ménagères, taxe sur les bureaux en Ile-de-France...) que SNCF RESEAU est amené à acquitter pour le BIEN.

Le forfait est versé et indexé dans les mêmes conditions que la redevance.

9.3 - Frais de gestion

L'OCCUPANT paie à SNCF Réseau des frais de gestion correspondant aux frais d'établissement et de gestion du dossier.

9.4 – Liste des charges et travaux incombant à l'OCCUPANT

La liste non limitative des charges d'entretien, des impôts, taxes et redevances, des frais de gestion et des travaux incombant à l'OCCUPANT est annexée aux présentes.

Annexe [1] Liste non limitative des charges d'entretien, des impôts, taxes et redevances, des frais de gestion et des travaux incombant à l'Occupant

ARTICLE 10 TAXE SUR LA VALEUR AJOUTÉE

Les sommes facturées à l'OCCUPANT au titre de la présente convention sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), au taux normal en vigueur à la date de facturation. Le cas échéant, si elles ne sont pas soumises de plein droit à la TVA, SNCF Réseau opte pour l'assujettissement à la TVA conformément à l'article 260 2° du Code général des impôts et l'Occupant y consent d'ores et déjà aux termes de la présente convention.

ARTICLE 11 INTÉRÊTS POUR RETARD DE PAIEMENT

Les sommes non payées à la date limite de paiement indiquée sur la facture sont de plein droit majorées d'intérêts de retard sans qu'il soit besoin de faire délivrer une sommation ou d'adresser une mise en demeure quelconque au débiteur et quelle que soit la cause du retard du paiement. Ces intérêts de retard sont calculés au taux mentionné dans les Conditions Particulières. La capitalisation des intérêts intervient de plein droit.

III AMÉNAGEMENT ET ENTRETIEN DU BIEN

ARTICLE 12 DÉSIGNATION DU BIEN

Les Conditions Particulières et le plan qui y est annexé désignent le BIEN.

L'OCCUPANT a effectué tout diagnostic, étude ou visite nécessaires pour apprécier la faisabilité ainsi que la nature et l'étendue des éventuels travaux à exécuter pour rendre le BIEN conforme à l'usage prévu à la présente convention.

L'OCCUPANT prend le BIEN sans garantie de contenance et sans qu'il en soit fait une plus ample désignation, l'OCCUPANT déclarant bien le connaître. L'OCCUPANT prend le BIEN dans l'état où il se trouve au jour de l'état des lieux, sans garantie de la part de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE en raison notamment :

- soit de l'état du sol et du sous-sol du BIEN (présence de réseaux, nappes, excavations, massifs, engins ou vestiges de guerre, remblais, etc...) et de tous éboulements ou désordres qui pourraient en résulter par la suite,
- soit de l'état environnemental du BIEN,
- soit des voisinages en tréfonds ou en élévations avec toutes constructions, ouvrages, équipements propriété de tous riverains et concessionnaires de réseaux, collecteurs d'eaux usées ou pluviales, mitoyennetés.

L'OCCUPANT ne peut de exiger de la part de SNCF Réseau, de SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE des travaux de quelque nature que ce soit.

L'OCCUPANT fait son affaire, à ses frais et sous sa responsabilité, de toutes mesures qui s'avèreraient nécessaires à son activité du fait notamment de l'état environnemental du bien (pollution du sol, du sous-sol et des eaux souterraines ou superficielles....)

Un état des lieux, dressé contradictoirement entre l'OCCUPANT et le GESTIONNAIRE, est annexé aux Conditions Particulières. Il est établi préalablement à l'entrée de l'OCCUPANT dans les lieux.

SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE pourra, le cas échéant, exiger que cet état des lieux comprenne un volet environnemental. Dans pareille hypothèse, il en sera fait mention aux Conditions Particulières. Ce volet environnemental donnera lieu à la réalisation, avant l'entrée dans les lieux de l'OCCUPANT, d'un diagnostic environnemental permettant de connaître l'état du sol et du sous-sol au droit du site occupé conformément aux règles de l'art ou recommandations ministérielles en la matière. A la lumière des résultats des investigations de sol et suivant les préconisations du bureau d'études chargé de la réalisation du diagnostic, ce dernier sera complété, chaque fois que nécessaire, par une analyse des abords et des milieux environnants ainsi que par une analyse des eaux souterraines voire des eaux superficielles du site occupé et de ses abords. Le diagnostic environnemental sera réalisé aux frais et risques exclusifs de l'OCCUPANT par un bureau d'études certifié en matière de sites et sols pollués agréé au préalable par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE.

Pour que ce diagnostic environnemental soit considéré comme opposable à SNCF Réseau et à SNCF Immobilier, outre l'agrément du bureau d'étude, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE valide :

- le cahier des charges de la mission confiée au bureau d'études,
- le contenu du diagnostic environnemental.

ARTICLE 13 ACCÈS ET SÉCURITÉ

Les conditions d'utilisation et d'entretien des accès sont définies aux Conditions Particulières ; l'itinéraire autorisé figure au plan qui y est annexé.

L'OCCUPANT veille à ce que son personnel et tout tiers autorisé par lui ou intervenant à sa demande ou pour son compte se rendant sur le BIEN observent strictement le plan de prévention établi par SNCF Réseau, l'itinéraire imposé et respectent les consignes particulières de sécurité, ainsi que la réglementation en vigueur concernant la circulation et le stationnement dans les emprises du domaine ferroviaire.

SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE dûment avisé, peut convoquer l'OCCUPANT à une réunion sur site pour arrêter avec lui, dans un plan de prévention des risques, les mesures de sécurité à prendre, si elle estime par exemple qu'il y a un risque pour la sécurité des circulations, d'interférence avec l'activité ferroviaire ou un risque professionnel lié à la co-activité. A ce titre, les frais d'accompagnement et de protection sont facturés à l'OCCUPANT par SNCF Réseau. L'OCCUPANT en assure le règlement directement auprès de SNCF Réseau.

SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE peut également convoquer l'Occupant à une réunion sur site avec les sociétés dénommées Société nationale SNCF (mentionnée à l'article L.2101-1 du Code des transports), SNCF Voyageurs (mentionnée à l'article L.2141-1 du Code des transports), la société en charge des activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises mentionnée au c du 2° du I de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (ci-après dénommée « FRET SNCF ») et/ou SNCF Gares & Connexions (mentionnée au 5° de l'article L.2111-9 du même code), s'il y a un risque pour la sécurité des circulations, d'interférence avec l'activité ferroviaire ou un risque professionnel lié à la co-activité pour arrêter avec eux, dans un plan de prévention des risques, les mesures de sécurité à prendre. A ce titre, les frais d'accompagnement et de protection éventuels sont facturés à l'Occupant directement par la Société nationale SNCF, SNCF Voyageurs, FRET SNCF et SNCF Gares & Connexions, auxquelles l'Occupant adresse le règlement de ces frais.

L'OCCUPANT s'engage à contrôler le respect, par ses prestataires, ses entreprises ou leurs sous-traitants et par ses sous-locataires autorisés, le cas échéant, des mesures de sécurité qui lui seront imposées et communiquées par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE, SNCF Voyageurs, la Société nationale SNCF, SNCF Gares & Connexions et/ou SNCF RESEAU. Il en assume seul la responsabilité vis-à-vis de SNCF Réseau, de SNCF Immobilier et des tiers autorisés par lui ou intervenant à sa demande ou pour son compte.

ARTICLE 14 TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS

14.1 - Généralités

Sous réserve des stipulations de la présente convention, il est strictement interdit à l'OCCUPANT d'intervenir de quelque façon que ce soit sur les ouvrages, les réseaux, installations et équipements techniques pouvant se trouver sur le BIEN.

Par dérogation, les Conditions Particulières peuvent conférer à l'OCCUPANT le droit de réaliser des travaux sur le BIEN et de modifier les biens de SNCF Réseau mis à sa disposition sous réserve des stipulations suivantes :

- 1) L'OCCUPANT s'engage à ne réaliser que les ouvrages, constructions, équipements, et installations nécessaires à l'exercice de son activité et expressément approuvés par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE selon les conditions fixées par les Conditions Particulières.

- 2) Pour les travaux autres que d'entretien, l'OCCUPANT s'engage à fournir au GESTIONNAIRE, avant tout commencement des travaux, un devis descriptif et estimatif des travaux ainsi qu'un plan détaillé des travaux et de leur impact sur les ouvrages, constructions, équipements et installations concernés. Le devis mentionne le délai d'exécution des travaux. Cet avant-projet détaillé devra être accompagné du visa d'un bureau d'études ou de contrôle attestant que les normes de construction sont respectées.

L'OCCUPANT s'engage, avant tout commencement de travaux, à recueillir l'accord exprès et écrit de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE sur le projet envisagé. Cette demande, adressée par courrier recommandé avec avis de réception, au GESTIONNAIRE, est composée des pièces mentionnées au présent article et des autorisations administratives nécessaires

Le silence gardé par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE à l'issue d'un délai de deux mois à compter de la demande vaut refus.

Cependant, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE peut, dans le délai mentionné à l'alinéa précédent et lorsque l'accord nécessite l'instruction préalable du dossier par SNCF Réseau, informer l'OCCUPANT d'une prolongation du délai précité, sans que celui-ci ne puisse excéder six mois. Ce nouveau délai est notifié à l'OCCUPANT par courrier recommandé avec avis de réception. Le silence gardé par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE à l'issue du délai ainsi fixé vaut refus.

L'éventuel accord de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE ne saurait en aucun cas engager la responsabilité de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE pour quelque cause que ce soit, du fait de la réalisation et des conséquences des travaux autorisés.

- 3) L'OCCUPANT s'engage à réaliser les travaux conformément aux prescriptions des autorisations administratives requises et des textes en vigueur, selon les règles de l'art et les règles d'ingénierie appropriées et dans le respect des dispositions d'intervention (plages horaires, règles de sécurité, etc.) et des contraintes inhérentes au principe d'intégrité, de sécurité et de continuité liées à l'exploitation ferroviaire.

Les documents suivants doivent être remis à SNCF Immobilier ou au GESTIONNAIRE avant la réalisation des travaux, savoir :

- les autorisations administratives délivrées et leurs avis et annexes,
- le dossier de demande d'autorisation administratives (permis de construire et/ou démolir et ou déclaration préalable, ...), tamponné par l'autorité compétente,
- le justificatif de l'affichage régulier des autorisations administratives obtenues (production de trois procès-verbaux d'exploit d'huissier),
- attestation(s) délivrée(s) par l'autorité compétente, confirmant l'absence de recours des tiers et de retrait des autorisations administratives obtenues

- 4) Les travaux envisagés par l'OCCUPANT qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des circulations ferroviaires sont réalisés par l'OCCUPANT et à ses frais selon le cahier des charges préalablement validé par SNCF Réseau et sous son contrôle. Les interventions de surveillance et de contrôle auxquelles SNCF Réseau estimerait utile de procéder ne sauraient restreindre de quelque manière que ce soit la responsabilité de l'OCCUPANT.

- 5) Les Conditions Particulières précisent les modalités selon lesquelles l'OCCUPANT exerce son activité et notamment les conditions dans lesquelles il peut effectuer éventuellement dans le cadre de l'activité autorisée des opérations de transbordements, transvasement ou dépôts de matières polluantes ou dangereuses.

- 6) Pendant la durée de la convention, les ouvrages, constructions, équipements et installations édifiés par l'OCCUPANT ne peuvent être modifiés ou supprimés sans l'accord exprès et écrit de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE.
- 7) Dans un délai maximum de 6 mois à compter de la réception des travaux, l'OCCUPANT doit fournir au GESTIONNAIRE une copie des factures correspondant aux ouvrages, constructions, équipements et installations réalisés de manière à déterminer le montant définitif des travaux à caractère immobilier.

Dans un délai maximum d'un an à compter de la réception des travaux, l'OCCUPANT doit fournir au GESTIONNAIRE :

- une copie du procès-verbal de réception des ouvrages, constructions, équipements et installations,
- une copie du procès-verbal de levée des réserves, le cas échéant,
- une copie des autres documents concernant les travaux effectués, notamment les plans de recollement,
- la déclaration attestant l'achèvement et la conformité des travaux (DAACT),
- les dossiers d'intervention ultérieure sur les ouvrages (DIUO).

- 8) En cas de réalisation d'ouvrages, constructions, équipements ou installations, sans l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE, ceux-ci peuvent demander leur démolition, enlèvement ou démontage immédiat ainsi que la remise en l'état initial du BIEN, aux frais, risques et périls de l'OCCUPANT.
- 9) En cas de réalisation d'ouvrages, constructions, équipements ou installations autorisés par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE, ayant pour effet d'augmenter la durée d'amortissement calculée selon les modalités fixées par les Conditions Particulières, l'accord de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE fera l'objet d'un avenant ajustant la durée d'amortissement.

14.2 - Respect des réglementations en vigueur (Urbanisme, environnement...)

L'accord donné par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE de réaliser des travaux ou d'entamer une exploitation s'entend sous réserve du respect par l'OCCUPANT de la législation en vigueur, notamment en matière d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement.

Lorsque les travaux envisagés nécessitent une déclaration préalable ou l'obtention d'une autorisation, notamment au titre des règles d'urbanisme ou au titre du code de l'environnement, l'OCCUPANT doit remettre son dossier au GESTIONNAIRE, pour information, concomitamment à l'envoi aux services administratifs compétents. Avant tout commencement d'exécution des travaux ou toute mise en exploitation, l'OCCUPANT adresse au GESTIONNAIRE une copie de l'autorisation ou du récépissé qui lui ont été délivrés.

SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE n'autorisera la réalisation des travaux ou la mise en exploitation qu'après examen des clauses figurant à ladite autorisation.

14.3 - Clôtures

L'OCCUPANT doit clôturer le BIEN ou maintenir les clôtures existantes de telle sorte qu'il ne puisse exister d'accès direct vers les terrains affectés à l'exploitation ferroviaire.

14.4 - Voirie publique

Si l'emprunt, par les véhicules de l'OCCUPANT, des voies routières publiques desservant le domaine public de SNCF Réseau nécessite des travaux de voirie, l'OCCUPANT rembourse les

dépenses qui seraient imposées à SNCF Réseau par les collectivités publiques, sur présentation des justificatifs.

14.5 - Canalisations

L'installation dans les emprises ferroviaires de canalisations souterraines ou aériennes en dehors du BIEN fait l'objet d'une convention d'autorisation séparée qui sera annexée à la convention.

ARTICLE 15 OBLIGATIONS DÉCLARATIVES

Pour permettre à SNCF Réseau de remplir ses obligations déclaratives auprès de l'administration fiscale, l'OCCUPANT communique au GESTIONNAIRE toutes les informations relatives :

- à la modification de la consistance des ouvrages, constructions, équipements ou installations,
- au changement d'affectation de bâtiment.

Ces informations doivent être fournies au GESTIONNAIRE dans un délai de 45 jours à compter de la survenance desdites modifications.

ARTICLE 16 ENTRETIEN, RÉPARATIONS, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

16.1 - Conditions générales

L'OCCUPANT jouit du BIEN dans des conditions qui en garantissent la bonne conservation et la compatibilité avec l'affectation du domaine ; il l'entretient à ses frais, risques et périls. Il en est de même pour les ouvrages, constructions, équipements ou installations qu'il est autorisé à édifier.

Cette obligation recouvre notamment les réparations d'entretien, les grosses réparations et remplacements portant sur le BIEN (en ce compris ceux du sol, des clôtures et de tous ses équipements), les travaux ordonnés par l'administration quels qu'il soit, et ceux relatifs à la mise en conformité du BIEN à la réglementation, et ce quel qu'en soient leur nature et leur importance.

La prise en charge des travaux relevant de l'article 606 du code civil est définie dans les Conditions Particulières.

L'exécution de ces travaux, quelle qu'en soit leur durée, n'entraîne ni indemnité ni diminution de la redevance. Il en est de même à l'occasion de travaux de remise en état consécutifs à un sinistre partiel.

L'OCCUPANT s'engage à laisser pénétrer sur le BIEN les agents de SNCF Réseau, de SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE, les représentants du bureau d'études visé à l'article 16.2 et plus généralement toute personne ou société mandatée par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE, notamment pour s'assurer :

- du bon état d'entretien du BIEN,
- des mesures prises pour la prévention des incendies et du bon état des appareils d'extinction installés par l'OCCUPANT et à ses frais, tant en application de la réglementation en vigueur qu'à la demande de SNCF Réseau, de SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE.

Ces contrôles ne peuvent, en aucun cas, avoir pour conséquence d'engager la responsabilité de SNCF Réseau, de SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE en cas de dommages.

16.2 - Protection de l'environnement – Pollution

a) Conditions d'exercice de l'activité et mesures préventives

En cours d'occupation, l'OCCUPANT prendra toutes mesures utiles pour que l'activité exercée ne génère pas de pollution affectant le bien objet de la présente convention et les abords et milieux environnants. D'une manière générale, l'OCCUPANT s'engage à se conformer à toutes mesures prescrites par la loi, les règlements et à toute demande de quelque nature qu'elles soient (injonction, mise en demeure, arrêté d'autorisation, arrêté complémentaire, etc.) émanant des autorités compétentes en matière environnementale. L'OCCUPANT transmet copie de toutes correspondances avec l'administration au GESTIONNAIRE.

Il devra exercer son activité dans des conditions qui permettent de garantir, outre la compatibilité pérenne entre l'état du bien et l'usage auquel il est affecté, la protection de l'environnement, notamment des intérêts spécifiquement mentionnés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement.

Au regard des considérations qui précèdent, l'OCCUPANT accepte, sans que SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ne puisse être inquiété ou recherché à cet égard, d'assumer intégralement, vis-à-vis de SNCF Réseau ou de SNCF Immobilier comme des tiers, la responsabilité d'une éventuelle pollution en lien avec son activité.

b) Cas d'une pollution

En cas de pollution pendant l'occupation, l'OCCUPANT s'engage, après avoir immédiatement informé le GESTIONNAIRE de sa découverte, à réaliser les mesures immédiates conservatoires qui s'imposent pour limiter dans l'urgence les conséquences de cette pollution. Il désignera à ses frais un bureau d'études spécialisé en matière environnementale (certifié sites et sols pollués en cas de pollution du sol et du sous-sol), dont la mission sera d'étudier et d'élaborer un diagnostic environnemental conforme aux règles de l'art ou recommandations ministérielles en la matière, portant sur la nature et l'étendue de la pollution et les moyens à mettre en œuvre afin d'en supprimer la source et d'en éliminer toutes les conséquences.

Pour que ce diagnostic environnemental soit considéré comme opposable à SNCF Réseau et SNCF Immobilier, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE doit préalablement valider :

- le choix du bureau d'études,
- le cahier des charges de la mission confiée au bureau d'études,
- le contenu du diagnostic environnemental.

Une copie du diagnostic sera communiquée, sans délai, par l'OCCUPANT au GESTIONNAIRE pour information et observations éventuelles. En outre, dans l'hypothèse où SNCF Réseau aurait été contraint de prendre en charge des frais d'étude et de contrôle liés, soit pour déterminer les travaux à réaliser pour remédier à la pollution, soit encore pour contrôler les travaux réalisés par l'OCCUPANT, ce dernier s'engage à rembourser à SNCF Réseau l'intégralité de ces frais.

L'OCCUPANT s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires afin de remédier à la pollution et à ses éventuelles conséquences sur les abords et les milieux environnants ainsi qu'à l'enlèvement et au traitement des déchets conformément à la réglementation applicable. Ces travaux sont réalisés, sous sa propre responsabilité et à ses frais exclusifs, sans préjudice des mesures qui pourraient, le cas échéant, être imposées par les autorités compétentes.

Ces travaux seront réalisés sous le contrôle obligatoire d'un bureau d'études spécialisé en matière environnementale (certifié sites et sols pollués en cas de pollution du sol et du sous-sol) agréé au préalable par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE.

En tant que de besoin, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE se réserve la possibilité de diligenter, à tout moment, un autre bureau d'études pour contrôler les travaux réalisés par l'OCCUPANT.

L'OCCUPANT devra tenir le GESTIONNAIRE parfaitement informé de l'évolution des travaux, ainsi que des éventuelles demandes, avis et décisions des autorités compétentes en matière environnementale. Si des négociations devaient être engagées avec les autorités compétentes ou des tiers, l'OCCUPANT serait seul en charge de mener ces négociations. Il devra toutefois tenir le GESTIONNAIRE parfaitement et intégralement informé du déroulement des négociations et, à la demande de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE les associer à ces négociations.

D'une manière générale et dès la découverte de la pollution, l'OCCUPANT devra transmettre au GESTIONNAIRE une copie de tous les courriers éventuels qu'il serait amené à adresser aux autorités compétentes ou à recevoir d'elles.

SNCF Réseau, SNCF Immobilier, ou le GESTIONNAIRE, indépendamment des prescriptions des autorités compétentes qui pourront être imposées à l'OCCUPANT, pourra exiger de ce dernier des mesures supplétives et/ou complémentaires dans le cas où les travaux imposés par les autorités compétentes ne suffiraient pas, au regard de la pollution qui a été décelée, à remettre le bien dans l'état où il se trouvait au moment de la prise d'effet de la convention d'occupation, tel que cet état a pu être constaté lors de l'état des lieux d'entrée.

A la fin des travaux, le bureau d'études désigné par l'OCCUPANT aura pour mission d'attester la bonne réalisation des mesures préconisées et/ou imposées par les autorités compétentes, de constater la suppression des sources de pollution et l'élimination de toutes ses conséquences. Il aura également pour rôle de prescrire les travaux complémentaires qui s'avéreraient nécessaires et, le cas échéant, d'en surveiller la réalisation.

Une copie du rapport final de fin de travaux sera communiquée, sans délai, par l'OCCUPANT au GESTIONNAIRE.

Faute pour l'OCCUPANT de remédier à la pollution, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE y procédera ou y fera procéder aux frais de l'OCCUPANT, sans préjudice des éventuelles sanctions administratives et/ou pénales que, le cas échéant, l'autorité en charge de la police des installations classées pourrait édicter à l'encontre de l'OCCUPANT.

ARTICLE 17 TROUBLES DE JOUISSANCE

L'OCCUPANT supporte, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité ni diminution de redevance, les conséquences résultant :

- de travaux rendus nécessaires pour l'intérêt général, les besoins de SNCF Réseau, ou de la sécurité publique, quelle qu'en soit la durée,
- de l'exploitation ferroviaire à proximité.

L'OCCUPANT renonce à tout recours contre SNCF Réseau et SNCF Immobilier ou leurs préposés à cet égard.

IV RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES

ARTICLE 18 GÉNÉRALITÉS

1. Les dispositions visées à l'article 19 « Responsabilité » et à l'article 20 « Assurances » s'appliquent pour toute la durée de l'occupation, et notamment pour toutes les opérations et travaux d'aménagement, de construction, de reconstruction, d'équipement, et/ou lors des périodes d'exploitation et/ou de maintenance, exécutées à l'occasion de la présente convention.
2. L'existence d'assurance(s) ou non et la limitation de ces dernières ne peuvent être considérées comme une quelconque limitation des responsabilités encourues et garanties dues par l'OCCUPANT, sous-occupant et/ou entreprises et autres tiers.

Néanmoins, en cas de couverture insuffisante, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier se réserve le droit d'exiger de la part de l'OCCUPANT la souscription par lui-même ou par les entrepreneurs dans le cadre des travaux d'une assurance complémentaire et en cas de non-respect, de résilier la présente convention aux torts de ce dernier.

3. Sans en attendre la demande effective de SNCF Réseau, de SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE il est expressément entendu par l'OCCUPANT qu'il doit sous **UN (1) mois** :
 - a. communiquer au GESTIONNAIRE, les attestations d'assurance des polices qu'il est tenu de souscrire (ou souscrite par les entrepreneurs dans le cadre des travaux) :
 - i. préalablement à la mise à disposition du BIEN, et annuellement pendant toute la durée de la convention pour les polices visées à l'article 20.2 «Assurance des risques liés à l'exploitation»,
 - ii. avant la date d'ouverture du chantier pour les risques visés à l'article 20.1 «Assurance des risques liés à la réalisation de travaux»,
 - b. justifier annuellement du paiement régulier des primes afférentes aux polices susvisées,
 - c. notifier au GESTIONNAIRE toute modification substantielle affectant son ou ses contrats d'assurances ainsi que tout fait de nature à provoquer la suspension ou la résiliation des garanties.

4. Concernant l'Attestation d'Assurance :

Ce document émanant exclusivement d'une compagnie d'assurances, d'un agent général, ou d'une mutuelle de solvabilité notoire, devra impérativement :

- a. être un original rédigé en français et exprimé en EURO,
- b. être valable au jour de sa communication, et
- c. comporter au minimum les indications suivantes :
 - i. nom de l'assuré
 - ii. désignation des biens et/ou activités exactes garanties et prévoir l'application des garanties aux missions données en sous-traitance
 - iii. les montants des garanties pour les dommages matériels, corporels, immatériels consécutifs et non consécutifs, et/ou les limites délivrées et autres extensions
 - iv. durée de validité et date d'émission de l'attestation d'assurance
 - v. clause d'abandon de recours le cas échéant
- d. et tout autre renseignement habituellement renseigné sur une attestation en fonction de la garantie à laquelle cette attestation se réfère.

ARTICLE 19 RESPONSABILITÉ

1. L'**OCCUPANT** est sensibilisé sur le fait que les conditions d'occupation sont dérogoires au droit commun et que par le fait d'occuper un terrain et/ou bien à proximité et/ou dans les emprises/activités ferroviaires, les exigences en termes de responsabilités et assurantielles doivent être étudiées et appréciées de manière diligente par l'**OCCUPANT** pour en apprécier les risques et conséquences pécuniaires qui peuvent en découler.

A ce titre, il rappelle à l'**OCCUPANT** qu'il est de sa seule responsabilité d'apprécier (sans qu'il puisse l'opposer à SNCF Réseau et/ou SNCF Immobilier) son exposition et le niveau de responsabilité qu'il encourt du fait de son activité ainsi que du fait de son occupation de lieux à proximité d'une activité ou installations ferroviaires et/ou vis-à-vis de tout tiers.

2. Tout accident ou dommage quelconque, provoqué par l'inobservation :

- a. des prescriptions législatives et réglementaires, notamment celles visées à l'article 2 « Observations des lois et règlements » et l'article 14 « Travaux et constructions »,
- b. des clauses de la présente convention et en particulier des règlements et consignes particulières visés à l'article 13 « Accès et sécurité », ainsi que des prescriptions relatives à la sécurité, la circulation et au stationnement dans les emprises du domaine public de SNCF Réseau, figurant aux Conditions Particulières,

entraîne la responsabilité de l'**OCCUPANT**.

3. **Sauf faute démontrée de SNCF Réseau ou de SNCF Immobilier ou de leurs préposés**, l'**OCCUPANT** supporte seul les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature qui pourraient être causés :

- a. au BIEN ainsi qu'aux ouvrages, constructions, équipements et installations qu'il a réalisés,
- b. à lui-même, à ses propres biens et à ceux dont il est détenteur à un titre quelconque, ainsi qu'à ses préposés,
- c. aux biens et à la personne des tiers, (notamment et non limitatif, les sous-traitants, entreprises intervenantes, entreprises ferroviaires, clients, cooccupants, voisins...),
- d. à SNCF Réseau ou à SNCF Immobilier et à leurs préposés respectifs, étant précisé que SNCF Réseau ou SNCF Immobilier, lorsqu'ils sont cooccupants et/ou voisins, ont la qualité de tiers.

4. La responsabilité des parties est déterminée suivant les règles du droit commun pour les dommages provenant d'incendies ou d'explosions se produisant en dehors :

- a. du BIEN,
- b. des ouvrages, constructions, équipements et installations réalisés par l'**OCCUPANT**.

5. Renonciation à recours

- a. En conséquence du § 2 et § 3 de l'article 19 « Responsabilité », l'**OCCUPANT** renonce à tout recours contre SNCF Réseau et SNCF Immobilier, leurs agents respectifs et leurs éventuels assureurs et s'engage à les garantir contre toute action ou réclamation exercée à leur encontre et à les indemniser du préjudice subi par eux.

Il s'engage à faire renoncer son/ses assureur(s) à exercer tout recours contre SNCF Réseau et SNCF Immobilier, leurs agents respectifs et leurs éventuels assureurs.

- b. Ces dispositions trouvent application pour les dommages pouvant survenir du fait ou à l'occasion de la présente convention y compris pour ceux résultant des travaux de quelque nature que ce soit réalisés par l'OCCUPANT.

ARTICLE 20 ASSURANCES

20.1 Assurance des risques liés à la réalisation de travaux

20.1.1 Assurance relevant de l'OCCUPANT

L'OCCUPANT est tenu de souscrire auprès d'une compagnie d'assurance, d'un agent général ou mutuelle de solvabilité notoire au minimum les assurances suivantes :

1. Assurance Responsabilité Civile Maître d'Ouvrage (« RCMOA »)

- a) Assurance destinée à couvrir les dommages occasionnés aux tiers, y compris à SNCF Réseau et SNCF Immobilier et notamment en sa qualité de cooccupants et voisins, du fait ou à l'occasion de la réalisation par l'OCCUPANT, de travaux de quelque nature que ce soit sur le BIEN.
- b) Cette Police doit reproduire la renonciation à recours du §5 « Renonciation à recours » de l'article 19 « Responsabilités ».

2. Assurance(s) relevant du champ d'application de la Décennale

Concernant un ouvrage soumis à obligation d'assurance décennale (ou qui serait accessoire à un ouvrage soumis à obligation), l'OCCUPANT est tenu de souscrire :

- a) tant pour son compte que pour le compte et dans l'intérêt de SNCF Réseau (qui aura ainsi la qualité d'assuré au titre de la Police Dommages Ouvrages) une police d'assurance de « Dommages Ouvrages (DO) » (article L. 242-1 du code des assurances) que l'ouvrage soit soumis ou non à obligation d'assurance DO.
- b) Une police d'assurance de « Responsabilité Constructeur non Réalisateur (CNR) » (article L. 241-2 du code des assurances).

20.1.2 Assurance concernant les intervenants / entrepreneurs effectuant les travaux

L'OCCUPANT se porte fort pour l'ensemble des intervenants (entrepreneurs et ceux compris les sous-traitants et autres intervenants ou personnes présentes du fait des travaux) de ce qu'ils :

- sont bien titulaires au minimum des polices d'assurance listées ci-après, et
- sont assurés pour des montants de garantie suffisants et adaptés au regard de la nature et importance des travaux réalisés et/ou en fonction de l'importance de l'infrastructure ferroviaire (et/ou utilisateurs) qui serait concernée par un sinistre.

1. Assurance de Responsabilité Civile de l'entrepreneur

- a) Police le garantissant des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait des dommages de toute nature causés à tout tiers du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux.
- b) Les garanties de cette police doivent être expressément étendues aux conséquences pécuniaires des désordres ou dommages susceptibles d'être causés tant aux constructions existantes qu'aux constructions avoisinantes, y compris celles détenues par SNCF Réseau et SNCF Immobilier, ainsi qu'à leurs occupants.

2. Assurance de Responsabilité Civile Décennale « ouvrages soumis à obligation d'assurance » (ouvrages selon l'Ordonnance du 8 juin 2005) (art. 1792 et suivant et art. 2270 du code civil)

- a) Ce contrat d'assurance doit (ainsi que l'attestation d'assurances qui en résulte) :
- i. mentionner la liste exacte des activités pour lesquelles l'entrepreneur est garanti,
 - ii. être valable au jour de la Date d'Ouverture de Chantier (« DOC »),
 - iii. être nominative de chantier avec mention de l'adresse et du montant total de l'opération (travaux + honoraires),
 - iv. stipuler que les garanties s'appliquent selon le régime de la capitalisation.
- b) Les garanties de cette police d'assurance doivent être expressément étendues :
- i. en cas de réalisation de travaux sur une construction préalablement existante, aux dommages causés à cette dernière ;
 - ii. à la garantie de bon fonctionnement édictée par l'article 1792-3 du code civil.

20.1.3 Assurance Tous Risques Chantiers (« TRC »)

Lorsque le bien en construction incorpore un « bien existant » de SNCF Réseau et/ou SNCF Immobilier, l'OCCUPANT ou l'entrepreneur devra souscrire à sa charge, en complément de l'assurance « Dommages aux biens (DAB) », une assurance visant à couvrir tous les risques chantiers étendue aux dommages à l'existant.

Cette assurance devra être mise en place avant le début des travaux, pour la durée des travaux et jusqu'à la réception totale des travaux par l'OCCUPANT auprès des entreprises et SNCF Réseau et/ou SNCF Immobilier seront désignés comme assurés.

20.2 Assurance des risques liés à l'exploitation

L'OCCUPANT est tenu de souscrire à la date de la mise à disposition du BIEN de SNCF Réseau :

20.2.1 Assurance de « Responsabilité Civile » (« RC »)

1. Cette police doit comporter les clauses de renonciation à recours prévues à l'article 19 « Responsabilité » précité.
2. La garantie souscrite sera au minimum le montant indiqué aux Conditions Particulières, étant entendu que le montant indiqué est un minimum indicatif et ne saurait constituer une quelconque forme de responsabilité de SNCF Réseau / SNCF Immobilier quant à son appréciation, cette dernière relevant de la seule responsabilité (non-opposable) de l'OCCUPANT assisté ou non de son Assureur.

20.2.2 Assurance « Dommage aux Biens » (« DAB »)

1. Lorsque les biens meubles et/ou immeubles sont assurables au titre d'une garantie « Dommages aux Biens », l'OCCUPANT est tenu de souscrire tant en son nom que pour le compte et dans l'intérêt de SNCF Réseau et de SNCF Immobilier, qui auront ainsi la qualité d'assuré, une police sous la forme d'une assurance de « Dommages aux biens » selon la formule « tous risques sauf » pour garantir les dommages de toute nature et quelle que soit leur origine, pouvant atteindre :

- le BIEN,
- les ouvrages, constructions, équipements et installations réalisés par l'OCCUPANT à concurrence du montant définitif des travaux déterminé comme prévu à l'article 14 « Travaux et constructions ».

2. Cette police doit en outre comporter les clauses destinées à garantir :

- les « Frais et pertes divers » et les « Responsabilités » (dont celles de responsabilité civile incombant normalement au propriétaire d'immeuble),
- les risques de voisinage « Recours des Voisins et des Tiers » (« RVT »), telle que plus amplement décrite ci-après (article 20.2.3 « Assurance des risques de voisinage »),
- les pertes indirectes à concurrence d'un forfait de 10% du montant des dommages,
- les honoraires d'experts mandatés par l'OCCUPANT, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier (ou le GESTIONNAIRE),
- les frais de démolition et de déblais consécutifs à un sinistre,
- la remise en l'état et/ou reconstruction des installations.

3. La police doit être assortie d'une clause de renonciation de son assureur à exercer tout recours contre SNCF Réseau, SNCF Immobilier, leurs agents respectifs et leurs éventuels assureurs.

20.2.3 Assurance des risques de voisinage (« RVT »)

1. L'OCCUPANT est tenu de souscrire la garantie d'assurance « Recours des Voisins et des Tiers » (« RVT »), pour les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il encourt vis-à-vis des cooccupants et voisins (dont SNCF Réseau et SNCF Immobilier) et des tiers à raison des dommages d'incendie, d'explosion et de dégâts des eaux ayant pris naissance dans les ouvrages, constructions et installations réalisés par ses soins et/ou ses propres biens/équipements et/ou sur le BIEN.

Extension spéciale (Dpt. du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle) : *la responsabilité incendie de l'assuré sera garantie dans le cas où celle-ci serait recherchée et prouvée pour les risques situés dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, qui bénéficient de par la loi d'une exonération d'assurance des risques locatifs.*

2. Cette garantie est une extension de l'assurance « Dommages aux biens » (article 20.2.2) et/ou de l'« Assurance de Responsabilité Civile » (article 20.2.1).

20.3 Assurance et obligations du SOUS-OCCUPANT

L'OCCUPANT se porte fort et s'oblige à ce que le sous-Occupant souscrive les mêmes polices d'assurance et les mêmes obligations que celles du présent article et de l'article 21 « Obligations de l'OCCUPANT en cas de sinistre » ci-après.

ARTICLE 21 OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT EN CAS DE SINISTRE

21.1 Déclaration de sinistre

1. Généralités

- a) L'OCCUPANT doit :
 - aviser le GESTIONNAIRE, sans délai et au plus tard dans les 48h (quarante-huit heures) de sa survenance, de tout sinistre subi ou provoqué par le BIEN ainsi que par les ouvrages, constructions et installations réalisés par lui,
 - faire, dans les conditions et délais prévus par chaque police d'assurance, toutes déclarations aux compagnies d'assurances. SNCF Réseau donne d'ores et déjà à l'OCCUPANT pouvoir pour faire ces déclarations.

- b) L'OCCUPANT doit également :
 - faire le nécessaire afin d'obtenir des compagnies d'assurances le règlement des indemnités, en faveur de SNCF Réseau ou de SNCF Immobilier,
 - effectuer toutes démarches, accomplir toutes formalités, provoquer toutes expertises, y assister,
 - en cas de difficultés, exercer toutes poursuites, contraintes et diligences.

- c) L'OCCUPANT doit tenir régulièrement informé le GESTIONNAIRE de toutes ses démarches et du suivi du règlement du sinistre et répondre à toute demande et/ou sollicitation de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE.
- d) Tous les droits, frais et honoraires quelconques, y compris les honoraires d'avocats, qui pourraient rester dus à raison de l'accomplissement des obligations mentionnées ci-dessus, sont à la charge de l'OCCUPANT.

2. Cas spécifique des désordres relevant de la Responsabilité Civile Décennale

Pour les désordres relevant de la garantie décennale affectant les ouvrages, constructions et installations réalisés par l'OCCUPANT, celui-ci s'engage :

- à en informer le GESTIONNAIRE, et
- à exercer les réclamations et actions en garantie nécessaires à leur remise en état. SNCF Réseau ou SNCF Immobilier se réserve le droit de se substituer à l'OCCUPANT dans l'exercice de ces recours à défaut de diligence suffisante de l'OCCUPANT.

Cette intervention de SNCF Réseau ou de SNCF Immobilier ne dégage en rien la responsabilité de l'OCCUPANT et il est entendu que l'OCCUPANT demeure responsable de toutes conséquences liées à son inaction ou retard.

21.2 Règlement de sinistre

- a. En cas de sinistre partiel, l'OCCUPANT est tenu de remettre en état les lieux sinistrés, à ses frais, risques et périls, dans les conditions de l'article 14 « Travaux et constructions ».

SNCF Réseau ou SNCF Immobilier reverse à l'OCCUPANT, sur justification des travaux de remise en état effectués, toutes indemnités qu'il peut percevoir des compagnies d'assurances, sous déduction toutefois de tous impôts et taxes pouvant éventuellement grever ces indemnités.

Si les autorités administratives refusent d'accorder les autorisations nécessaires à la remise en état des lieux ou à l'exploitation de l'activité prévue aux Conditions Particulières, la convention d'occupation est résiliée de plein droit. La procédure d'indemnisation de l'OCCUPANT est indiquée à l'article 25 « Résiliation en cas de sinistre ».

- b. En cas de sinistre total, il est fait application des dispositions prévues à l'article 25 « Résiliation en cas de sinistre ».

V RÉSILIATION

ARTICLE 22 RÉSILIATION UNILATERALE À L'INITIATIVE DE L'OCCUPANT

La convention peut être résiliée à l'initiative de l'OCCUPANT chaque année, à l'anniversaire de sa date de prise d'effet. Il en informe le GESTIONNAIRE au moins **six mois** à l'avance par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception.

Cette résiliation n'ouvre aucun droit à indemnité au bénéfice de l'OCCUPANT à quelque titre que ce soit.

ARTICLE 23 RÉSILIATION UNILATERALE À L'INITIATIVE DE SNCF RESEAU

SNCF Réseau peut résilier à tout moment la convention et ce pour des besoins ferroviaires ou tout autre motif d'intérêt général. SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE en informe l'OCCUPANT, au moins **six mois** à l'avance par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception.

Cette résiliation ouvre droit, exclusivement, et en application de l'article R. 2125-5 du CG3P :

- **À la restitution à l'OCCUPANT de la partie de la redevance versée d'avance** et correspondant à la période restant à courir à la date d'effet de la résiliation.
- **Au versement d'une indemnité** correspondant à la part non amortie des investissements réalisés par l'OCCUPANT pendant la durée de la convention dès lors, d'une part, que ces investissements auront été autorisés par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE dans les conditions de l'article 14.1 ci-dessus et, d'autre part, que les ouvrages, constructions, équipements ou installations ainsi réalisés subsistent à la date de la résiliation.

L'indemnité (IN) est calculée comme suit : $IN = M \times [(d - a) / d]$, avec

IN = Montant de l'indemnité

M = Montant des factures correspondant aux ouvrages comme il est dit à l'article 14.1) ci-dessus,

a = Durée déjà amortie des ouvrages (en mois)

d = Durée d'amortissement des ouvrages (en mois)

Cette indemnité à laquelle peut prétendre l'OCCUPANT sera déterminée :

- à partir du plan d'amortissement des ouvrages, constructions, équipements et installations autorisés aux Conditions Particulières. Ce plan est annexé aux Conditions Particulières.
- sur la base des dépenses réelles justifiées au GESTIONNAIRE. Celles-ci sont déterminées à partir du devis joint à la demande d'autorisation, rectifié au plus tard dans les six mois de l'achèvement des travaux ou de chaque tranche de travaux.

La durée d'amortissement (**d**) desdits ouvrages, constructions, équipements et installations court à compter de leur achèvement ou au plus tard à compter de l'expiration du délai de réalisation des travaux mentionné aux Conditions Particulières.

L'amortissement des ouvrages, constructions, équipements et installations édifiés par l'OCCUPANT ne pourra pas être pratiqué sur une période excédant la validité du titre restant à courir.

L'amortissement est calculé de façon linéaire.

ARTICLE 24 RÉSILIATION UNILATERALE PAR SNCF RESEAU POUR INEXÉCUTION PAR L'OCCUPANT DES CLAUSES ET CONDITIONS DE LA CONVENTION

SNCF Réseau peut résilier la présente convention dans les cas suivants :

1. En cas de non-paiement des sommes dues par l'OCCUPANT à la date limite de paiement figurant sur les factures, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE le met en demeure de régler les sommes dues, par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception. A défaut de règlement dans le délai imparti, ou de solution alternative conventionnellement convenue dans le même délai, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE peut par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception, mettre fin à la convention sans qu'il y ait lieu de remplir quelque formalité judiciaire que ce soit pour que la résiliation soit effective.
2. En cas de non fourniture de la garantie financière prévue à l'article 8 ou en cas de non reconstitution sous quinzaine de ladite garantie financière dans l'hypothèse où elle aurait été mise en œuvre par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE, celui-ci met en demeure l'OCCUPANT, par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception, de fournir ladite garantie ou de la reconstituer.
A défaut de fourniture ou de reconstitution de cette garantie dans le délai précisé dans la mise en demeure, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE peut par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception, mettre fin à la convention sans qu'il y ait lieu de remplir quelque formalité judiciaire que ce soit pour que la résiliation soit effective.
3. En cas d'inobservation par l'OCCUPANT de l'une de ses obligations contractuelles, autres que celles visées aux points 1 et 2 ci-dessus, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE le met en demeure par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception de s'y conformer dans un délai précisé par le courrier de mise en demeure. Passé ce délai et en l'absence de régularisation de la situation par l'OCCUPANT, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE peut, par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception, mettre fin à la convention sans qu'il y ait lieu de remplir quelque formalité judiciaire que ce soit pour que la résiliation soit effective.

Dans les cas visés au présent article, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE informe l'OCCUPANT de sa décision de résilier la convention au moins **un mois** avant sa prise d'effet, par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception.

Cette résiliation n'ouvre aucun droit à indemnité au bénéfice de l'OCCUPANT.

ARTICLE 25 RÉSILIATION EN CAS DE SINISTRE

La présente convention est résiliée de plein droit en cas de destruction des lieux occupés lorsque l'OCCUPANT est dans l'impossibilité de jouir desdits lieux ou d'en faire un usage conforme à leur destination, telle qu'elle est prévue aux Conditions Particulières.

Dans ce cas, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier reverse à l'OCCUPANT tout ou partie des indemnités perçues des Assureurs au titre de l'assurance de « chose » prévue à l'article 20.2.2 « Assurance des risques liés à l'exploitation - Dommages aux biens » (« DAB ») ci-dessus dans le cas où SNCF Réseau ou SNCF Immobilier bénéficierait d'une indemnité versée par un assureur et relatives aux ouvrages, constructions ou installations réalisés par l'OCCUPANT, sous déduction toutefois de tous impôts et taxes pouvant éventuellement grever ces indemnités.

Ce reversement « R » est calculé selon la formule suivante : **$R = M \times a / n$**

- " M " = le montant à prendre en compte pour le calcul de l'indemnité est arrêté contradictoirement et expressément entre les parties. Il est calculé sur la base du montant définitif des travaux à caractère immobilier visé à l'article 14.1-7) sans toutefois pouvoir excéder le montant figurant au devis estimatif visé à l'article 14.1-2) ; il est également précisé que la valeur des ouvrages, constructions et installations qui auraient été supprimés à la date de la résiliation de la convention sera déduite du montant à prendre en compte pour le calcul de l'indemnité,
- " a " = nombre d'années entières entre la date de résiliation et la date d'expiration de la convention,
- " n " = nombre d'années entières entre la date d'autorisation des travaux et la date d'expiration de la convention.

Toutefois, R ne peut être supérieur à l'indemnité versée par les compagnies d'assurances.

VI CESSATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 26 SORT DES OUVRAGES RÉALISÉS PAR L'OCCUPANT

Les ouvrages, constructions, équipements et installations de caractère immobilier construits par l'OCCUPANT seront démolis, aux frais et risques de l'OCCUPANT, qui procédera à la remise en état des lieux avant la date d'expiration de la présente convention ou la date d'effet de la résiliation.

26.1 – A l'expiration normale de la convention

Dans cette hypothèse, au moins six mois avant le terme prévu par la convention, l'OCCUPANT adresse au GESTIONNAIRE une lettre recommandée avec accusé réception :

- indiquant en tout état de cause les mesures et le calendrier de démolition desdits ouvrages et de remise en état des lieux,
- demandant, le cas échéant, le maintien des dits ouvrages.

Le silence gardé par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE à l'issue d'un délai de deux mois à compter de la demande vaudra refus de maintenir lesdits ouvrages. Dans cette hypothèse, l'OCCUPANT devra procéder à la démolition desdits ouvrages et à la remise en état des lieux.

26.2 - Résiliation anticipée de la convention à l'initiative de l'OCCUPANT

Dans cette hypothèse, la lettre de résiliation adressée dans les conditions de l'article 22 ci-dessus :

- indique en tout état de cause les mesures et le calendrier de démolition desdits ouvrages et de remise en état des lieux,
- demande, le cas échéant, le maintien des dits ouvrages.

Le silence gardé par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE à l'issue d'un délai de deux mois à compter de la demande vaudra refus de maintenir lesdits ouvrages. Dans cette hypothèse, l'OCCUPANT devra procéder à la démolition desdits ouvrages et à la remise en état des lieux.

26.3 - Résiliation anticipée de la convention à l'initiative de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE

Dans cette hypothèse, l'OCCUPANT transmet au GESTIONNAIRE les mesures et le calendrier de démolition des ouvrages et de remise en état des lieux dans le délai d'un mois suivant la notification de la décision de résiliation.

26.4- Dans les hypothèses visées aux articles 26.1 à 26.3 :

- Par exception au premier alinéa du présent article 26, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE pourra demander à l'OCCUPANT que lesdits ouvrages soient maintenus en tout ou partie au terme de la convention,
- SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE se réserve le droit d'exiger de l'OCCUPANT la fourniture de diagnostics sur l'état des ouvrages afin de se prononcer, le cas échéant, sur leur maintien. En cas de maintien des ouvrages, constructions, équipements et installations réalisés par l'OCCUPANT, celui-ci ne pourra prétendre à aucune indemnisation de quelque nature que ce soit,
- Faute pour l'OCCUPANT d'effectuer les démolitions ou déposes prévues dans le délai fixé, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE pourra engager toute procédure afin d'y procéder ou y faire procéder aux frais de l'OCCUPANT. Ce dernier supportera alors l'intégralité des coûts occasionnés par la démolition.

26.5 - Dans l'hypothèse où une nouvelle convention d'occupation était conclue à l'issue de la présente, la nouvelle convention conclue entre SNCF Réseau et l'OCCUPANT pourra prévoir les modalités selon lesquelles ils seront démolis ou maintenus à son terme.

ARTICLE 27 LIBÉRATION ET REMISE EN ÉTAT DU BIEN

a) Cas général

A la date d'expiration ou de résiliation de la convention et sous réserve de l'application des articles 25 et 26 ci-avant, et sans préjudice de l'application de l'article 16.2, l'OCCUPANT est tenu de restituer le BIEN dans son état initial, en bon état d'entretien, exempt de toute pollution et déchets en lien avec l'activité exercée, d'évacuer le BIEN et de le restituer entièrement libéré de tous objets mobiliers.

Faute pour l'OCCUPANT de respecter ses obligations, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE pourra procéder ou faire procéder aux travaux nécessaires à la remise en l'état des lieux, aux frais de l'OCCUPANT.

Un état des lieux de sortie est établi contradictoirement entre le GESTIONNAIRE et l'OCCUPANT.

Le volet environnemental de l'état des lieux de sortie sera exigé systématiquement si l'état des lieux d'entrée réalisé en application de l'article 12 comprend lui-même un volet environnemental. Dans les autres cas, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE pourra exiger que l'état des lieux de sortie intègre un volet environnemental afin de s'assurer de l'état du BIEN restitué. En conséquence, l'OCCUPANT s'engage à le faire réaliser sur simple demande de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE.

Ce volet environnemental de l'état des lieux de sortie donnera lieu à la réalisation par l'OCCUPANT, avant toute restitution à SNCF Réseau, d'un diagnostic environnemental permettant de connaître l'état du sol et du sous-sol au droit du BIEN occupé. A la lumière des résultats des investigations de sol et suivant les préconisations du bureau d'études chargé de la réalisation du diagnostic, ce dernier sera complété, chaque fois que nécessaire, par une analyse des abords et des milieux environnants, ainsi que par une analyse des eaux souterraines voire des eaux superficielles du BIEN occupé et de ses abords. Le diagnostic sera réalisé aux frais et risques exclusifs de l'OCCUPANT par un bureau d'étude spécialisé en matière environnementale (certifié sites et sols pollués en cas de pollution du sol et du sous-sol) agréé au préalable par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE.

Pour que ce diagnostic environnemental soit considéré comme opposable à SNCF Réseau et à SNCF Immobilier, outre l'agrément du bureau d'étude, SNCF Réseau ou SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE valide :

- le cahier des charges de la mission confiée au bureau d'études,
- le contenu du diagnostic environnemental.

Une fois le diagnostic environnemental établi par le bureau d'études, il sera communiqué sans délai au GESTIONNAIRE pour information et observations éventuelles.

Dans l'hypothèse où, le cas échéant par comparaison avec le volet environnemental de l'état des lieux d'entrée, le diagnostic environnemental ferait apparaître une pollution du sol, du sous-sol et/ou des eaux souterraines, l'OCCUPANT s'engage à prendre les mesures nécessaires pour remédier à ses frais exclusifs à toute pollution des sols, du sous-sol et/ou des eaux résultant de son activité, qui affecterait le BIEN ainsi que ses abords et les milieux environnants.

L'OCCUPANT, qu'il soit ou non exploitant d'une installation classée pour la protection de l'environnement, est tenu de se conformer à toutes les prescriptions de remise en état qui pourraient lui être imposées par toute autorité de police administrative.

L'OCCUPANT s'engage à faire ses meilleurs efforts pour que les travaux nécessaires soient réalisés avant l'expiration du titre.

A l'issue des travaux, un rapport de fin de travaux qui aura pour objet de décrire le contenu des opérations réalisées et le respect des objectifs poursuivis sera réalisé par le bureau d'études et ses conclusions seront validées par SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE et l'OCCUPANT.

Un procès-verbal de réception contradictoire du site sera alors établi entre SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE et l'OCCUPANT afin d'attester la conformité des travaux réalisés aux objectifs poursuivis.

b) En cas d'application de la réglementation relative aux installations classées

Sans préjudice de l'application de l'ensemble des stipulations prévues au point **a)** du présent article, l'OCCUPANT qui cesse son activité s'engage à procéder aux formalités de notification prévues par la réglementation en vigueur puis à remettre le BIEN dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts protégés par la législation relative aux installations classées, compte-tenu de l'usage du BIEN défini conformément à la réglementation en vigueur au moment de la cessation d'activité.

Dans cette perspective, l'OCCUPANT s'engage à procéder à l'ensemble des démarches d'investigations et de travaux décrit au point **a)** du présent article, étant précisé que le bureau d'études aura pour mission de préciser, en cas de pollution, les moyens à mettre en œuvre pour assurer, outre l'absence d'atteinte aux intérêts protégés par la législation relative aux installations classées, compte-tenu de l'usage du BIEN défini conformément à la réglementation en vigueur au moment de la cessation d'activité, l'élimination de toute pollution des sols et/ou des eaux résultant de l'activité de l'OCCUPANT.

A la fin des travaux de remise en état prévus par la réglementation, par l'arrêté d'autorisation et, de façon générale, par toute prescription des autorités compétentes, l'OCCUPANT adresse au GESTIONNAIRE copie du procès-verbal de récolement attestant la fin des travaux, remis par l'administration conformément à la réglementation relative aux installations classées.

Dans l'hypothèse spécifique où en fin d'occupation, l'OCCUPANT ne cesserait pas son activité, au titre de la réglementation des installations classées, mais opérerait un transfert de cette activité vers un tiers, il n'en sera pas moins tenu d'opérer une remise en état du BIEN dans les conditions décrites au **a)**.

c) Clause pénale

Dans le cas où l'OCCUPANT se maintient dans les lieux au-delà du terme de la présente convention sans l'autorisation expresse et préalable de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE, il pourra être appliqué à l'OCCUPANT une pénalité journalière dont le montant est calculée comme suit : (Montant annualisé ou annuel de la redevance / 365 jours) x 2, sans pouvoir être inférieure à 100 € et supérieure à 500 €. L'application de cette clause ne peut constituer, d'une quelconque manière, la création d'un droit de maintien dans le BIEN au profit de l'OCCUPANT. De convention expresse, la pénalité s'appliquera de fait sans qu'il soit besoin de la notifier.

Le maintien dans les lieux s'entend également de l'absence de libération et de remise en état des lieux dans les conditions de l'article 27 des conditions générales.

L'application de cette clause pénale est mise en œuvre sans préjudice :

- de l'application d'une indemnité d'occupation qui sera calculée à minima en fonction du montant de la dernière redevance d'occupation indexée dans les mêmes conditions que la redevance d'occupation.
- de la faculté pour SNCF Réseau de réclamer des dommages et intérêts pour le préjudice qu'il subirait.

ARTICLE 28 DROIT DE VISITE

SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE a la possibilité de faire visiter les lieux pendant le délai de préavis, en prévenant l'OCCUPANT 24h00 à l'avance.

VII JURIDICTION, TIMBRE ET ENREGISTREMENT

ARTICLE 29 JURIDICTION

Lorsque le Bien est situé en région Ile de France, toute contestation relative à l'interprétation et à l'exécution de la présente convention d'occupation est portée devant le tribunal administratif de Paris.

Lorsque le Bien est situé hors de la région Ile de France, toute contestation relative à l'interprétation et à l'exécution de la présente convention d'occupation est portée devant le tribunal administratif dans le ressort duquel se situe le Bien.

La convention d'occupation est soumise au droit français.

ARTICLE 30 TIMBRE ET ENREGISTREMENT

Les frais de timbre et d'enregistrement de la convention d'occupation et de ses annexes sont à la charge de la partie qui en aurait requis la formalité.

L'OCCUPANT reconnaît que lui a été remis un exemplaire des présentes Conditions Générales en annexe 1 des Conditions Particulières d'occupation.

A

Le

Signature

ANNEXE :

ANNEXE 1 Liste non limitative des charges d'entretien, des impôts, taxes et redevances, des frais de gestion et des travaux incombant à l'Occupant.

ANNEXE [1.2]: LISTE NON LIMITATIVE DES CHARGES D'ENTRETIEN, DES IMPOTS, TAXES ET REDEVANCES, DES FRAIS DE GESTION ET DES TRAVAUX INCOMBANT A L'OCCUPANT

La présente annexe énumère de manière non limitative les charges d'entretien, les impôts, taxes redevances, les frais de gestion et les travaux incombant à L'OCCUPANT au titre de la CONVENTION.

Les parties conviennent que SNCF RESEAU se réserve la possibilité de modifier la répartition ci-après en cas de création ou de suppression de surfaces ou d'équipements du BIEN.

Pour la compréhension de la présente annexe :

- Le terme « BIEN » désigne le bien objet de la présente Convention tel qu'il est décrit à l'article « Désignation » des Conditions Particulières.
- Le terme « parties communes » désigne les parties de l'immeuble sur l'assiette duquel est sis le BIEN mis à disposition qui sont affectés à l'usage de tous les occupants, par opposition aux parties privatives qui relèvent du BIEN mis à disposition.
- Le terme « espaces communs » désigne les parties du terrain sur l'assiette duquel est sis le BIEN mis à disposition qui sont affectés à l'usage de tous les occupants.

I. ENTRETIEN

- Nettoyage

Nettoyage extérieur :

Nettoyage des fenêtres ou vitres, huisseries, volets ou stores ou tout autre système de fermeture des fenêtres, des portes, portillons, portails ou tout autre système d'accès, des rideaux, grilles ou grillages, barrières automatiques, des toitures, des chéneaux ou gouttières, des terrasses, des façades et du revêtement du BIEN, quelle que soient les circonstances, y compris tous frais associés et notamment tous salaires et charges du personnel de nettoyage et/ou les coûts des prestations d'entreprises de nettoyage.

Nettoyage Intérieur : Nettoyage des sols, parquets, murs, poutres, verrières, plafonds du BIEN et des espaces communs ou parties communes intérieurs (hall, sanitaires communs, escaliers de secours, cabine des ascenseurs ou monte-charges, espaces techniques non dédiés aux occupants, bureaux administratifs éventuels, étant précisé que la présente énumération n'est pas limitative).

- Elimination des déchets

Collecte, enlèvement et traitement des déchets secs et humides.

Entretien et remplacement des poubelles.

Entretien des locaux poubelles, des compacteurs et/ou des containers y compris les frais de location.

- Dératisation désinsectisation

Opérations de dératisation, désinsectisation, dénidification, désinfection du BIEN.

- Espaces extérieurs

Les espaces extérieurs s'entendent des espaces extérieurs privatifs et/ou relevant des espaces communs ou parties communes extérieures comprenant les allées, cour, aire de livraison, espaces verts, parkings, etc. sans que la présente énumération soit limitative.

Entretien, maintenance, réparations et nettoyage des espaces extérieurs, des façades extérieures non accessibles depuis le BIEN, quelles que soient les circonstances (en ce compris opérations de déneigement et de déverglaçage), y compris tous frais associés et notamment tous salaires et charges du personnel de nettoyage et/ou les coûts des prestations d'entreprises de nettoyage.

- Maintenance

Accès : Entretien, fonctionnement, maintenance, vérifications réglementaires, réparation et remplacement des portes, portails, portillons, rideaux, grilles, barrières automatiques ou tout autre système d'accès du BIEN.

Clos et Couvert : Entretien, fonctionnement, maintenance, vérifications réglementaires, réparation et remplacement des vitres, fenêtres, huisseries, volets ou stores ou tout autre système de fermeture, des terrasses, des façades du BIEN.

Second œuvre : Entretien, fonctionnement, maintenance, réparation et remplacement des menuiseries, charpentes, portes, serrures, revêtements de sols, muraux et plafonds, du BIEN.

Contrôle d'accès : Fonctionnement, entretien, maintenance, réparation et remplacement des équipements de contrôle d'accès du BIEN.

Carnet Hygiène et environnement : Audit annuel des bureaux de contrôle et analyses ponctuelles liées au suivi du carnet hygiène et environnement et ce y compris dispositions réglementaires (air, eau, légionnelle, plomb, divers ayant un impact sur la santé).

- Fluides et réseaux du BIEN

Eclairage extérieur et intérieur : Alimentation, entretien, maintenance, vérifications réglementaires, réparation et remplacement des moyens d'éclairage intérieurs et extérieurs du BIEN, y compris éclairage de sécurité.

Signalisation intérieure : Pose, entretien, maintenance, fonctionnement, vérifications réglementaires, réparation et remplacement de la signalétique intérieure : panneaux indicateurs, enseignes lumineuses, indications de sorties de secours du BIEN.

Electricité : Contrat de fourniture d'électricité, y compris électricité de secours, du BIEN, fonctionnement, entretien et vérifications réglementaires des équipements de production d'électricité (groupes électrogènes), maintenance des réseaux, consommations d'énergies du BIEN.

Réseaux électriques : Maintenance, vérifications périodiques règlementaires, frais de réparation et de remplacement des équipements de livraison, de comptage et de distribution de l'électricité.

Plomberie : Entretien des réseaux de distribution d'eau potable jusqu'au BIEN y compris tous frais associés et notamment les coûts d'intervention d'entreprises de plomberie.

V.R.D. (Voiries réseaux divers) et Canalisations : Entretien des réseaux d'évacuation des eaux usées, eaux-vannes ou pluviales, jusqu'au collecteur égout ou fosses de relevage du BIEN : y l'entretien, la maintenance, la réparation et le remplacement de la tuyauterie, chéneaux, et gouttières, vidange des bacs de décantation, vérification des disconnecteurs, curage des réseaux.

Fluides : Abonnements et consommation des fluides du BIEN et des éventuelles parties communes hors climatisation (eau, électricité, gaz ou fuel pour électricité de secours)

- Equipements :

Surveillance : Contrat de vidéosurveillance ou de télésurveillance du BIEN, fonctionnement, entretien, réparations et remplacement de l'équipement de vidéosurveillance ou de télésurveillance du BIEN.

Ascenseurs et monte-charges : Maintenance, entretien, frais de contrôle et vérifications réglementaires, réparation et remplacement des ascenseurs et monte-charges.

Autres équipements : Acquisition, location et maintenance, amélioration, réparations et remplacement d'équipements spécifiques d'exploitation : système téléphonique, abonnements et accès internet auprès des fournisseurs, WIFI ou autre système dédié à l'exploitation du BIEN.

- Sécurité Incendie

Equipements : Achat, entretien, maintenance, vérifications réglementaires, réparations et remplacement des équipements du BIEN dédiés à la sécurité : colonnes sèches, audiovisuel, équipement téléphonique, téléphones portables, talkies walkies, extincteur, oxygène médical.

Détection : Entretien, maintenance, vérifications réglementaires et remplacement des systèmes de sécurité incendie (SSI) du BIEN : centrale de détection, têtes de détection et centrale de mise en sécurité incendie.

Prévention : Contrat d'entretien, maintenance, vérifications réglementaires, réparations et remplacement des extincteurs.

Sprinkler(s) : Entretien, maintenance, réparation, vérifications réglementaires et remplacement des installations de sprinklers du BIEN.

Porte(s) Coupe-feu : Entretien, maintenance, réparation, vérifications réglementaires et remplacement des portes Coupe-feu du BIEN.

- Chauffage, climatisation et ventilation

Chauffage : Entretien, fonctionnement, maintenance, réparation et remplacement des appareils de production et distribution de chaleur du BIEN incluant les vérifications périodiques des installations (Chaudières...), les consommations de gaz ou de fuel (chaudières), toutes les consommations électriques, eau chaude et/ou les charges et abonnements liés à un contrat spécifique avec un concessionnaire

Climatisation : Entretien, fonctionnement et maintenance des appareils du BIEN liés à la distribution et production de froid (Eau glacée pour climatisation) : groupes froids, tours aérorefrigérantes, dry-coolers, distribution d'eau du génie climatique, installations de traitement d'air (éjectoconvecteurs, ventilo-convecteur, poutres froides, batterie terminale, etc.) incluant les vérifications réglementaires, les réparations et le remplacement des appareils et toutes les consommations électriques, eau glacée et/ou les charges et abonnements liés à un contrat spécifique avec un concessionnaire.

Ventilation : Pose, entretien, maintenance, vérifications réglementaires, réparation et remplacement des équipements de ventilation et de désenfumage du BIEN.

II. IMPOTS, TAXES ET REDEVANCES

Remboursement par l'OCCUPANT à SNCF Réseau, en sus du loyer et des charges, dans la limite de sa quote-part afférente au BIEN, notamment sans que cette liste soit exhaustive, de la taxe foncière, les taxes additionnelles à la taxe foncière, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux et de stationnement, la contribution économique territoriale et toute autre taxe ou redevance portant sur le BIEN, toute redevance ou taxe ou impôts liés à l'existence et/ou à l'utilisation des parkings, les taxes forfaitaires sur le produit de certaines valorisations immobilières de région, la redevance audiovisuelle, la redevance SACEM et plus généralement les taxes, redevances et impôts liés à l'usage du BIEN ou à un service dont l'OCCUPANT bénéficie directement ou indirectement, ou qui pourraient ultérieurement remplacer lesdits impôts, redevances, contributions et taxes à la charge

des propriétaires de telle sorte que le loyer soit net de tout impôt, contributions, redevance et taxe pour SNCF Réseau.

De manière générale, remboursement par l'OCCUPANT à SNCF Réseau avec les charges tout nouvel impôt, taxe ou redevance, communal, régional, national ou européen incombant aux propriétaires et correspondant aux BIEN ou qui pourrait être créé de telle sorte que la redevance soit nette de tous impôts et taxes pour SNCF Réseau.

III. CHARGES DE GESTION

- Gestion

Gestion administrative : Tous frais liés à la gestion administrative du BIEN (primes d'assurances, honoraires de courtage d'assurance, de bureaux d'études, d'huissiers etc.)

Honoraires du gestionnaire de SNCF Réseau: Honoraires de gestion du gestionnaire chargé par SNCF Réseau de la gestion locative, administrative et/ou technique du BIEN.

- Charges externes non récurrentes

Procédures d'expertise : Frais de procédure et d'expertises, honoraires (huissier, avocat, expert) dans le cadre d'un référé ou d'une procédure judiciaire, frais de gestion des sinistres.

Travaux : Frais et honoraires générés par les études, le contrôle et les vérifications réglementaires et la réalisation des travaux à la charge de l'OCCUPANT ci-dessous y compris les honoraires et frais d'étude et de maître d'ouvrage délégué, en ce inclus les frais d'études préalables à la réalisation des travaux.

IV. TRAVAUX

- Travaux d'entretien et de réparations

Tous travaux de raccordement aux réseaux d'eau, de gaz, d'électricité et tous autres fluides.

Tous travaux portant sur le BIEN, qu'il s'agisse de travaux, d'entretien, de maintenance, de réparation, de rénovation ou de remplacement du BIEN et des équipements concourant à son fonctionnement et à sa sécurité tels que les installations d'éclairage, les installations d'électricité, les installations d'eau et autres fluides, les installations de chauffage et de climatisation, les équipements de ventilation et de désenfumage, les installations de surveillance, de sécurité, d'incendie, les réseaux d'évacuation et équipements de traitement des déchets, etc., la présente énumération n'étant pas limitative.

- Travaux de remplacement, de réfection, de création, d'amélioration, de rénovation y compris les grosses réparations de l'article 606 du code civil

Tous travaux de remplacement, de réfection, de création, d'amélioration ou de rénovation du BIEN, de ses sols, parquets ou autres revêtements, de ses murs ou cloisons, de ses plafonds, etc., la présente énumération n'étant pas limitative, et ce, même s'ils constituent des grosses réparations de l'article 606 du code civil, que ces travaux soient rendus nécessaires par l'évolution des techniques, par l'obsolescence des matériaux et équipements, par l'amélioration ou l'intérêt général du BIEN, par l'amélioration de la performance environnementale (en matière de consommation d'énergie ou d'utilisation des ressources naturelles) et par l'obligation de réduction de la consommation d'énergie ou par tout autre motif s'imposant à SNCF Réseau et/ou à l'OCCUPANT.

Tous travaux d'entretien extérieur, d'ouvertures quelles qu'elles soient (portes, portillons, barrière automatique, fenêtres, vitres etc., la présente énumération n'étant pas limitative), de façade, de ravalement, de toiture, de de réparations menues ou grosses sans aucune distinction, y compris les grosses réparations de l'article 606 du code civil.

- Travaux prescrits par l'Administration

Toutes les charges de ville, de police et de voirie dont les occupants sont ordinairement tenus, le tout de manière que SNCF Réseau ne puisse être inquiété à ce sujet.

Tous travaux, quelle qu'en soit la nature (travaux de remplacement, de réfection, de création, d'amélioration de rénovation, de remplacement, etc., la présente énumération n'étant pas limitative), y compris les grosses réparations de l'article 606 du code civil, résultant des prescriptions administratives relatives à l'hygiène, la salubrité, la sécurité ou autres, sans que la présente énumération soit limitative, que ces travaux portent sur l'intérieur ou l'extérieur du BIEN, qu'ils soient la conséquence de prescriptions administratives anciennes, actuelles ou à venir.

- Travaux occasionnés par la vétusté ou la force majeure

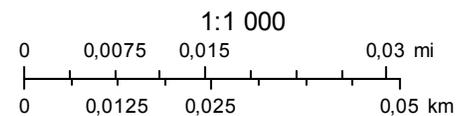
Tous travaux occasionnés par la force majeure ou par la vétusté du BIEN, quelle que soit la nature des travaux (remplacement, réfection, création, amélioration, rénovation, etc., la présente énumération n'étant pas limitative), y compris les grosses réparations de l'article 606 du code civil, que ces travaux portent sur l'intérieur ou l'extérieur du BIEN.

ANNEXE 2 - PLAN DU BIEN



08/08/2023

Accès	Détecteurs de boîtes chaudes (DBC)	Passerelles	Stations radio	Zones neutres (CC)
Accès	Détecteurs de boîtes chaudes (DBC)	Passerelles	Stations radio	Zones neutres (CC)
Gares	Passages souterrains	Sous-stations	Traversées de voies pour piétons (TVP)	
Gares	Passages souterrains	Sous-stations	Traversées de voies pour piétons (TVP)	



Esri France 2022
Esri France - IGN



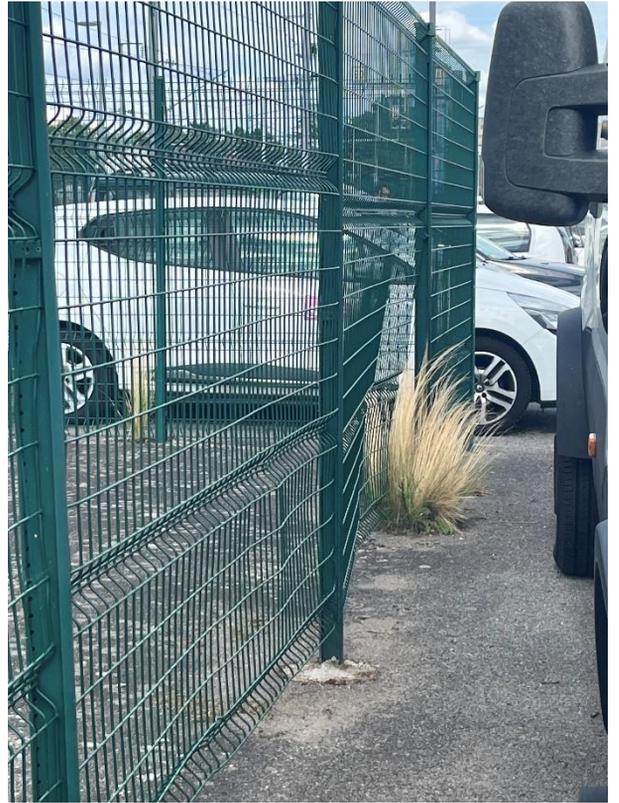
ANNEXE 3

Photographies du BIEN



Date : 04/08/2023
004269Y – T003p / SNCF RESEAU











Fiche communale d'information risques et sols

aléas naturels, miniers ou technologiques, sismicité et pollution des sols

1. Annexe à l'arrêté préfectoral

n° **IAL 2019-18** du **20 décembre 2019** mis à jour le

2. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques naturels [PPR n]

2.1 La commune est située dans le périmètre d'un PPR n

Ce PPR est **prescrit et non encore approuvé** oui non

Ce PPR est **approuvé** oui non

Approuvé	date 12 mars 2001	aléa Inondation
En cours de révision	date 17 septembre 2019	aléa inondation
	date	aléa

Les documents de référence mentionnés à l'article R125-24 du Code de l'environnement sont :

Arrêté préfectoral du 12/03/2001 (note de présentation, règlement et cartographie réglementaire) approuvant le PPRi Loire Amont en Loire-Atlantique consultable sur Internet *

Arrêté préfectoral du 17/09/2019 prescrivant la mise en révision du PPRi Loire Amont en Loire-Atlantique consultable sur Internet *

consultable sur Internet *

Le règlement de ce PPR intègre des prescriptions de travaux oui non

3. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques miniers [PPR m]

3.1 La commune est située dans le périmètre d'un PPR m oui non

	date	aléa
	date	aléa
	date	aléa

Les documents de référence mentionnés à l'article R125-24 du Code de l'environnement sont :

consultable sur Internet *

consultable sur Internet *

consultable sur Internet *

Le règlement de ce PPR intègre des prescriptions de travaux oui non

4. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques technologiques [PPR t]

4.1 La commune est située dans le périmètre d'un PPR t **prescrit et non encore approuvé** oui non

4.2 La commune est située dans le périmètre d'un PPR t **approuvé** oui non

	date	

Les documents de référence mentionnés à l'article R125-24 du Code de l'environnement sont :

consultable sur Internet *

consultable sur Internet *

consultable sur Internet *

consultable sur Internet *

Les règlements de ces PPR intègrent des prescriptions de travaux oui non

5. Situation de la commune au regard du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité

en application des articles R 563-4 et R 125-23 du code de l'environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 et 2010-1255

La commune est située dans une zone de sismicité zone 1 zone 2 zone 3 zone 4 zone 5
très faible faible modérée moyenne forte

Le document de référence mentionné à l'article R125-24 du Code de l'environnement est :

Article D 563-8-1 sur la répartition des communes entre les cinq zones de sismicité consultable sur Internet *

6. Situation de la commune au regard de la pollution de sols

La commune est située en secteur d'information sur les sols (SIS) oui non

7. Situation de la commune au regard du zonage réglementaire à potentiel radon

Commune classée en niveau **1** oui non

Le document de référence mentionné est :

Arrêté ministériel du 27 juin 2018 portant délimitation des zones à potentiel radon du territoire français consultable sur internet *

pièces jointes

8. Cartographie

extraits de documents ou de dossiers permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus en application de l'article R15-26 du Code de l'environnement

Cartes du périmètre d'étude du PPRI Loire Amont en Loire-Atlantique mis en révision,
Carte sismique

9. Arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique

à la date de l'édition de la présente fiche communale les risques près de chez soi

! La liste actualisée des arrêtés est consultable sur le site <http://www.georisques.gouv.fr/> dans la rubrique : Connaître les risques près de chez soi

catastrophes naturelles

nombre **5**

catastrophes technologiques

nombre **0**

Date : 30 décembre 2019

Le préfet de département

site* www.loire-atlantique.gouv.fr

FICHE SYNTHETIQUE D'INFORMATION SUR LES RISQUES

COMMUNE de ANCENIS/SAINT-GÉREON

RISQUE IDENTIFIE PAR UN PLAN DE PREVENTION DES RISQUES INONDATION (PPRI) APOUVE

● **Descriptif sommaire du risque inondation de la Loire Amont en Loire-Atlantique**

Risque d'inondation du fleuve Loire à l'amont de NANTES pour lequel un plan de prévention des risques (PPR), valant servitude d'utilité publique, a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 mars 2001. La révision de ce PPRI a été prescrite par arrêté préfectoral le 17 septembre 2019 sur le bassin de la Loire Amont en Loire-Atlantique.

L'ensemble des documents relatifs à ce PPRI et de sa révision sont consultables sur internet :

<http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Risques-naturels-et-technologiques/Prevention-des-risques-naturels/Plans-Prevention-Risques-Naturels-Previsibles/Les-plans-de-Prevention-des-Risques-Inondation-en-Loire-Atlantique/Le-PPRI-de-la-Loire-Amont>

● **Nature et caractéristiques de la crue**

Les inondations de la Loire en Basse-Loire résultent le plus souvent d'une pluviométrie importante sur la partie centrale du bassin de Paris et, parfois, de la concomitance du phénomène précité avec des crues cévenoles.

La crue centennale retenue comme référence pour le PPR précité est la crue historique de 1910 selon un scénario de rupture des levées.

● **Intensité et qualification de la crue**

La crue est composée de deux paramètres : la hauteur de submersion et la vitesse d'écoulement. Suivant l'intensité de ces éléments, la crue est qualifiée en quatre aléas dont la définition est rappelée ci-après :

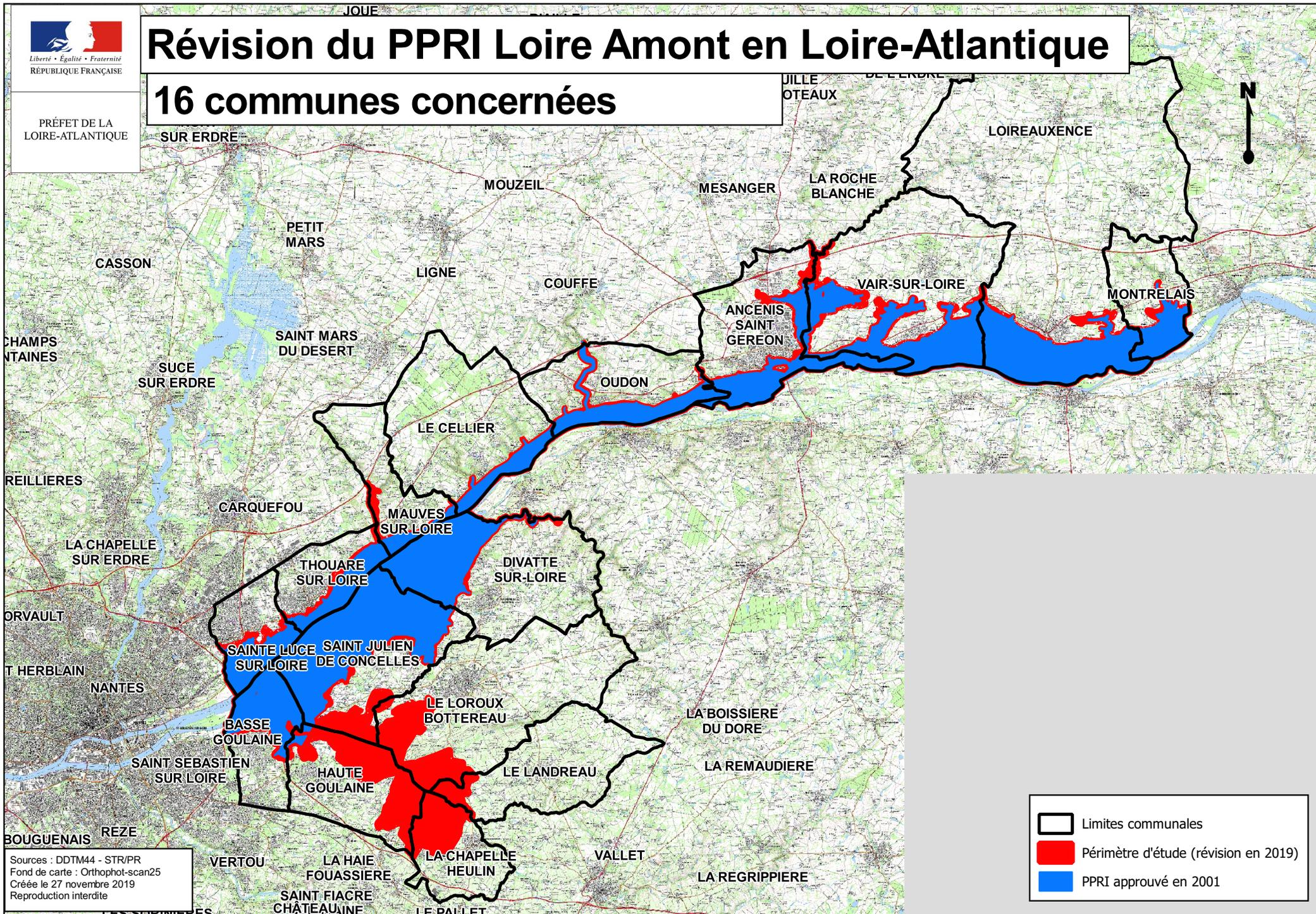
- aléa faible : profondeur de submersion sous les Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) inférieure à 1 mètre avec peu ou pas de vitesse ;
- aléa moyen : profondeur de submersion sous les PHEC comprise entre 1 et 2 mètres avec vitesse nulle à faible ou profondeur de submersion sous les PHEC inférieure à 1 mètre avec vitesse moyenne à forte ;
- aléa fort : profondeur de submersion sous les PHEC supérieure à 2 mètres avec vitesse nulle à faible ou profondeur de submersion sous les PHEC comprise entre 1 et 2 mètres avec vitesse moyenne à forte. Zones de dangers particuliers, bandes de 300 mètres en arrière des levées ;
- aléa très fort : profondeur de submersion sous les PHEC supérieure à 2 mètres avec vitesse moyenne à forte ou risque particulier notamment à l'aval des déversoirs.



PRÉFET DE LA
LOIRE-ATLANTIQUE

Révision du PPRI Loire Amont en Loire-Atlantique

16 communes concernées



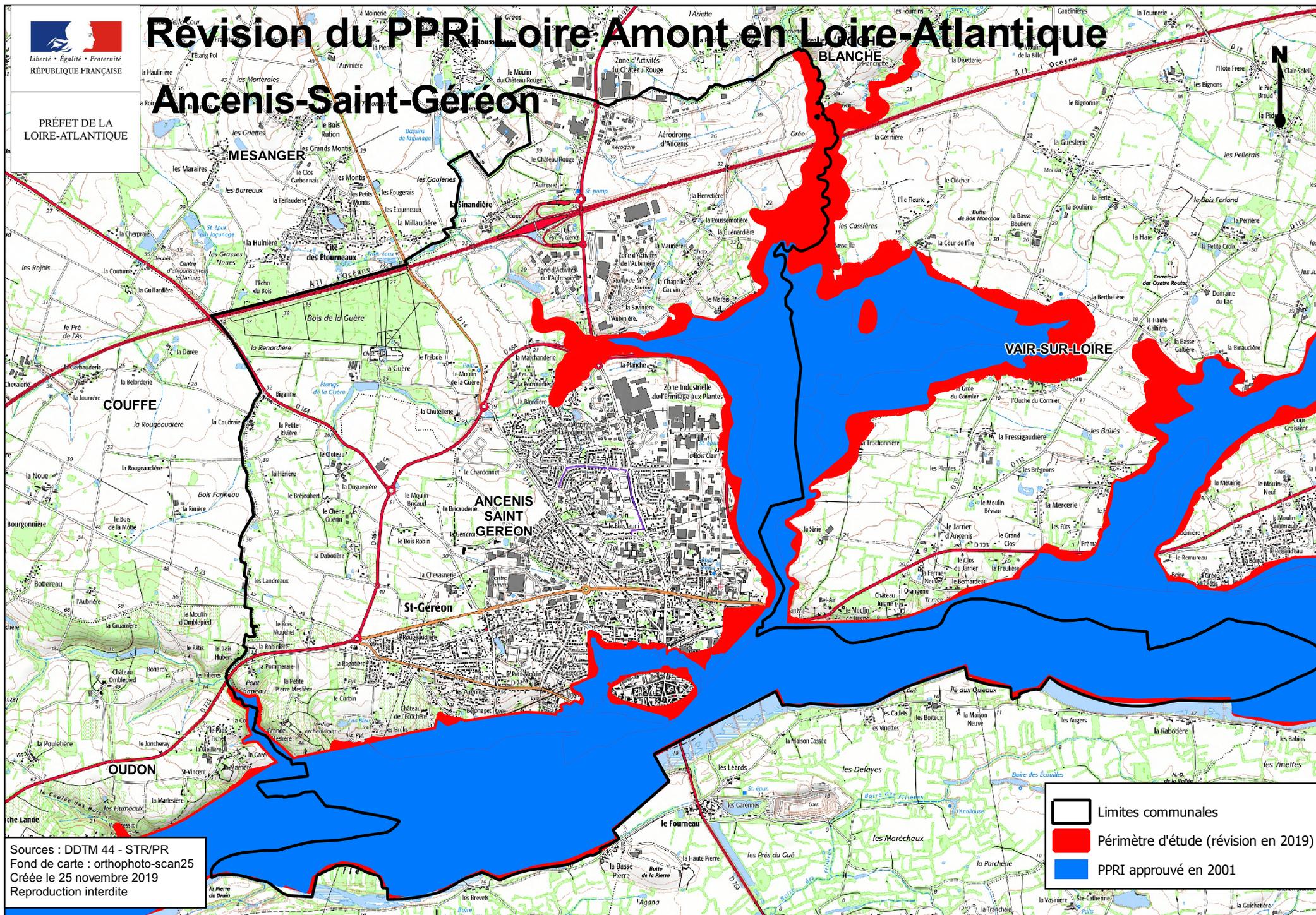
Sources : DDTM44 - STR/PR
Fond de carte : Orthophot-scan25
Créée le 27 novembre 2019
Reproduction interdite



PRÉFET DE LA
LOIRE-ATLANTIQUE

Révision du PPRi Loire Amont en Loire-Atlantique

Ancenis-Saint-Géréon



Sources : DDTM 44 - STR/PR
Fond de carte : orthophoto-scan25
Créée le 25 novembre 2019
Reproduction interdite

- Limites communales
- Périmètre d'étude (révision en 2019)
- PPRI approuvé en 2001

FICHE SYNTHETIQUE D'INFORMATION SUR LES RISQUES

LE RISQUE RETRAIT ET GONFLEMENT DES ARGILES

Les mouvements de sol induits par le retrait gonflement des argiles constituent un risque majeur en raison de l'ampleur des dégâts matériels qu'ils provoquent, notamment parce qu'ils touchent la structure même des bâtiments.

L'article 68 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan) fait évoluer la prévention des risques de mouvement de terrain liés au retrait-gonflement des argiles A compter du 1^{er} janvier 2020, une étude géotechnique doit être réalisée pour toute vente d'un terrain à bâtir (construction d'un ou de plusieurs immeubles à usage d'habitation -ne comportant pas plus de 2 logements-, à usage professionnel ou mixte) dans les zones identifiées comme aléas moyen ou fort conformément aux articles L112-20 à L112-25 du code de la construction et de l'habitation.

Le Décret n° 2019-495 du 22 mai 2019 "relatif à la prévention des risques de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux" définit, à l'aide d'une carte nationale, 4 catégories de zones pour le phénomène de retrait-gonflement des argiles :

- zones d'exposition forte
- zones d'exposition moyenne
- zones d'exposition faible
- zones où la présence d'un terrain argileux n'est pas identifié.

Vous trouverez toutes les informations utiles :

<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sols-argileux-secheresse-et-construction>

<https://www.georisques.gouv.fr/dossiers/argiles/carte#/dpt/44> (la carte nationale définissant les aléas liés au retrait gonflement)

LE RISQUE POTENTIEL RADON

Le radon est un gaz radioactif d'origine naturelle, principalement présent dans les sous-sols granitiques, métamorphiques (schistes noirs comme les ardoises) et volcaniques, issu de la désintégration du radium et de l'uranium naturel de la roche ou dans certains matériaux de construction. Ainsi, les zones à risques de radon sont situées dans les massifs montagneux récents (Alpes, Pyrénées) ou plus anciens et érodés (massif armoricain, Ardennes), dans les zones de faille (roches métamorphiques) et ou dans les sous-sols qui ont abrité certains ouvrages miniers.

L'arrêté ministériel du 27 juin 2018 relatif à la délimitation des zones à potentiel radon du territoire français divise le territoire en trois niveaux.

Vous trouverez les différentes zones sur :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/6/27/SSAP1817819A/jo/texte>

LE RISQUE SISMIQUE

Un séisme est une vibration du sol, transmise aux bâtiments, causée par une fracture brutale des roches en profondeur créant des failles dans le sol et parfois en surface.

Les dégâts observés sont en fonction de l'amplitude, de la durée et de la fréquence des vibrations.

Le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 divise le territoire métropolitain en cinq zones de sismicité

- zone 1 : sismicité très faible
- zone 2 : sismicité faible
- zone 3 : sismicité modérée
- zone 4 : sismicité moyenne
- zone 5 : sismicité forte

Le département de la Loire-Atlantique est concerné par les zones 2 et 3 (voir carte ci-annexée).

Des règles de construction parasismiques sont différentes selon la zone d'aléa considérée et la catégorie de bâtiments.

Vous trouverez toutes les informations utiles :

<http://www.georisques.gouv.fr>

<https://www.geoportail.gouv.fr>

ATTENTION : L'article 68 de la loi ELAN, portant sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, promulguée le 23 novembre fait état d'une nouvelle obligation : celle de réaliser une étude géotechnique pour toute vente d'un terrain à bâtir destiné à la construction d'un ou plusieurs immeubles, à usage d'habitation ou à usage mixte à compter du 1^{er} janvier 2020.

LE RISQUE POTENTIEL RADON

Le radon est un gaz radioactif d'origine naturelle, principalement présent dans les sous-sols granitiques, métamorphiques (schistes noirs comme les ardoises) et volcaniques, issu de la désintégration du radium et de l'uranium naturel de la roche ou dans certains matériaux de construction. Ainsi, les zones à risques de radon sont situées dans les massifs montagneux récents (Alpes, Pyrénées) ou plus anciens et érodés (massif armoricain, Ardennes), dans les zones de faille (roches métamorphiques) et ou dans les sous-sols qui ont abrité certains ouvrages miniers.

L'arrêté ministériel du 27 juin 2018 relatif à la délimitation des zones à potentiel radon du territoire français divise le territoire en trois niveaux.

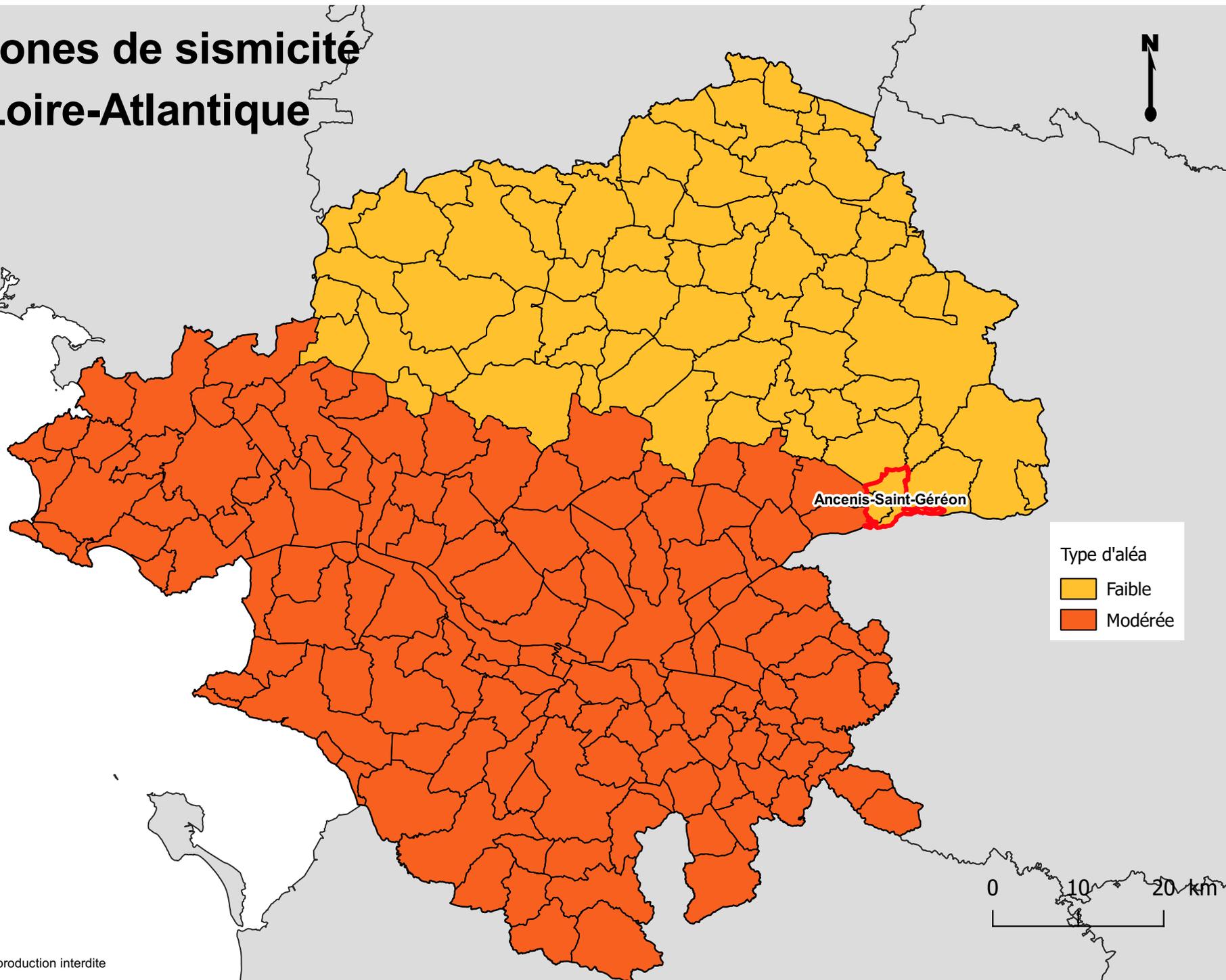
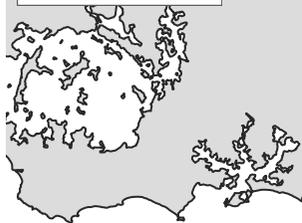
Vous trouverez les différentes zones sur :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/6/27/SSAP1817819A/jo/texte>



PRÉFET DE LA
LOIRE-ATLANTIQUE

Zones de sismicité Loire-Atlantique



Type d'aléa
Faible
Modérée



**Liste des arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance
de l'état de catastrophe naturelle ou technologique
sur le territoire de la commune d'ANCENIS/SAINT-GÉRÉON
(regroupement de communes)
(Loire-Atlantique – MAJ 06/02/2019)**

N° INSEE	Communes	Risque	Date début	Date fin	Date arrêté	Date JO
44003	ANCENIS	Inondations et coulées de boue	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
44003	ANCENIS	Inondations et coulées de boue	18/07/1983	21/07/1983	06/09/1983	11/09/1983
44003	ANCENIS	Mouvements de terrain	18/07/1983	21/07/1983	06/09/1983	11/09/1983
44003	ANCENIS	Inondations, coulée de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
44160	SAINT-GÉRÉON	Inondations et coulées de boue	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
44160	SAINT-GÉRÉON	Inondations et coulées de boue	18/07/1983	21/07/1983	06/09/1983	11/09/1983
44160	SAINT-GÉRÉON	Mouvements de terrain	18/07/1983	21/07/1983	06/09/1983	11/09/1983
44160	SAINT-GÉRÉON	Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
44160	SAINT-GÉRÉON	Inondations et coulées de boue	04/08/2004	04/08/2004	11/01/2005	01/02/2005

RAPPEL : Il appartient au vendeur ou au bailleur d'un immeuble bâti sinistré à la suite d'une catastrophe naturelle ou technologique d'informer l'acquéreur ou le locataire.



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Ce QR Code peut servir à vérifier l'authenticité des données contenues dans ce document.

ÉTAT DES RISQUES POUR L'INFORMATION DES ACQUÉREURS ET DES LOCATAIRES

Établi le 3 août 2023

La loi du 30 juillet 2003 a institué une obligation d'information des acquéreurs et locataires (IAL) : le propriétaire d'un bien immobilier (bâti ou non bâti) est tenu d'informer l'acquéreur ou le locataire du bien sur certains risques majeurs auquel ce bien est exposé, au moyen d'un état des risques, ceci afin de bien les informer et de faciliter la mise en œuvre des mesures de protection éventuelles .

L'état des risques est obligatoire à la première visite.

Attention! Le non respect de ces obligations peut entraîner une annulation du contrat ou une réfaction du prix.

Ce document est un état des risques pré-rempli mis à disposition par l'État depuis www.georisques.gouv.fr. Il répond au modèle arrêté par le ministre chargé de la prévention des risques prévu par l'article R. 125-26 du code de l'environnement.

Il appartient au propriétaire du bien de vérifier l'exactitude de ces informations autant que de besoin et, le cas échéant, de les compléter à partir de celles disponibles sur le site internet de la préfecture ou de celles dont ils disposent, notamment les sinistres que le bien a subis.

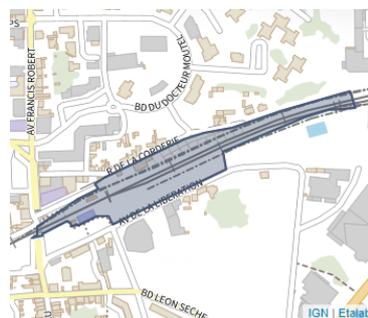
En complément, il aborde en annexe d'autres risques référencés auxquels la parcelle est exposée.

Cet état des risques réglementés pour l'information des acquéreurs et des locataires (ERRIAL) est établi pour les parcelles mentionnées ci-dessous.

PARCELLE(S)

44150 ANCENIS-SAINT-GEREON

Code parcelle :
000-T-459



Parcelle(s) : 000-T-459, 44150 ANCENIS-SAINT-GEREON

A L'ADRESSE SAISIE, LES RISQUES EXISTANTS ET FAISANT L'OBJET D'UNE OBLIGATION D'INFORMATION AU TITRE DE L'IAL SONT :

INONDATION



Le Plan de prévention des risques naturels (PPR) de type Inondation nommé PPRi-Loire Amont - Révision a été prescrit sur le territoire de votre commune.

Date de prescription : 16/09/2019

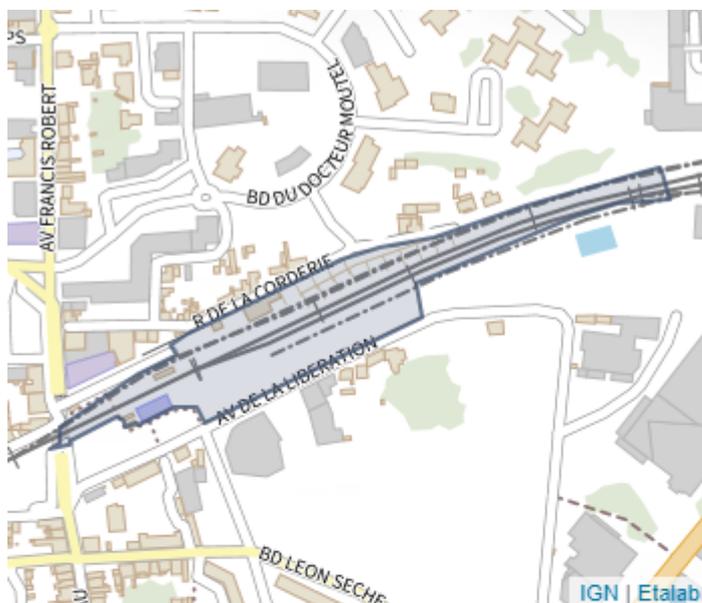
Un PPR prescrit est un PPR en cours d'élaboration sur la commune dont le périmètre et les règles sont en cours d'élaboration.

Le PPR couvre les aléas suivants :

Inondation

Par une crue à débordement lent de cours d'eau

Le plan de prévention des risques est un document réalisé par l'Etat qui interdit de construire dans les zones les plus exposées et encadre les constructions dans les autres zones exposées.



SISMICITÉ : 2/5



1 - très faible
2 - faible
3 - modéré
4 - moyen
5 - fort

Un tremblement de terre ou séisme, est un ensemble de secousses et de déformations brusques de l'écorce terrestre (surface de la Terre). Le zonage sismique détermine l'importance de l'exposition au risque sismique.



RAPPEL

Plans de prévention des risques

Votre immeuble est situé dans le périmètre d'un plan de prévention des risques. Il peut être concerné par l'obligation de réaliser certains travaux. Pour le savoir vous devez consulter le PPR auprès de votre commune ou sur le site de votre préfecture.

Sismicité

Pour certains bâtiments de taille importante ou sensibles, des dispositions spécifiques à mettre en oeuvre s'appliquent lors de la construction.

Pour connaître les consignes à appliquer en cas de séisme, vous pouvez consulter le site :

<https://www.gouvernement.fr/risques/seisme>

Recommandation

Pour faire face à un risque, il faut se préparer et connaître les bons réflexes.

Consulter le dossier d'information communal sur les risques (DICRIM) sur le site internet de votre mairie et les bons conseils sur georisques.gouv.fr/me-preparer-me-protger

INFORMATIONS À PRÉCISER PAR LE VENDEUR / BAILLEUR

INFORMATION RELATIVE AUX SINISTRES INDEMNISÉS PAR L'ASSURANCE À LA SUITE D'UNE CATASTROPHE NATURELLE, MINIÈRE OU TECHNOLOGIQUE

Le bien a-t-il fait l'objet d'indemnisation par une assurance suite à des dégâts liés à une catastrophe ? Oui Non

Vous trouverez la liste des arrêtés de catastrophes naturelles pris sur la commune en annexe 2 ci-après (s'il y en a eu).

Les parties signataires à l'acte certifient avoir pris connaissance des informations restituées dans ce document et certifient avoir été en mesure de les corriger et le cas échéant de les compléter à partir des informations disponibles sur le site internet de la Préfecture ou d'informations concernant le bien, notamment les sinistres que le bien a subis.

Le propriétaire doit joindre les extraits de la carte réglementaire et du règlement du PPR qui concernent la parcelle.

SIGNATURES

Vendeur / Bailleur

Date et lieu

Acheteur / Locataire

ANNEXE 1 : A L'ADRESSE SAISIE, LES RISQUES SUIVANTS EXISTENT MAIS NE FONT PAS L'OBJET D'UNE OBLIGATION D'INFORMATION AU TITRE DE L'IAL

INONDATION



Le Plan de prévention des risques naturels (PPR) de type Inondation nommé PPRi-Loire Amont a été approuvé sur le territoire de votre commune, mais n'affecte pas votre bien.

Date de prescription : 25/05/1999

Date d'approbation : 11/03/2001

Un PPR approuvé est un PPR définitivement adopté.

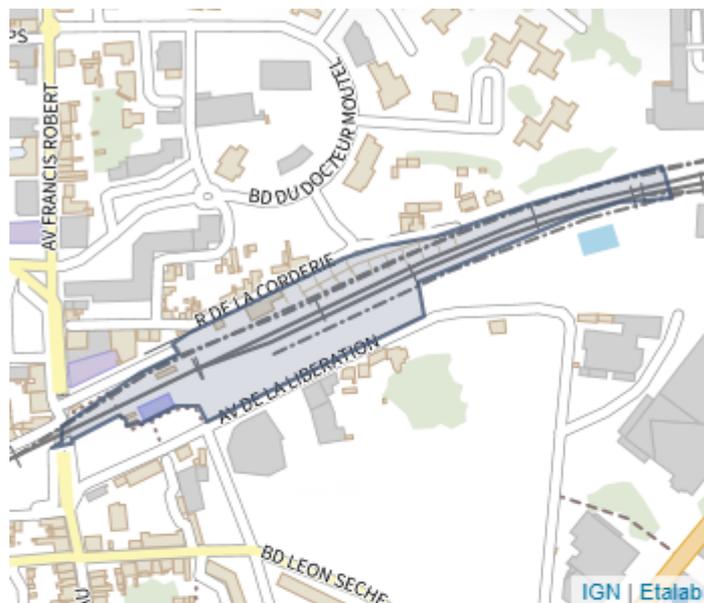
Le PPR couvre les aléas suivants :

Inondation

Par une crue à débordement lent de cours d'eau

Par remontées de nappes naturelles

Le plan de prévention des risques est un document réalisé par l'Etat qui interdit de construire dans les zones les plus exposées et encadre les constructions dans les autres zones exposées.



ARGILE : 1/3



- 1 : Exposition faible
- 2 : Exposition moyenne
- 3 : Exposition fort

Les sols argileux évoluent en fonction de leur teneur en eau. De fortes variations d'eau (sécheresse ou d'apport massif d'eau) peuvent donc fragiliser progressivement les constructions (notamment les maisons individuelles aux fondations superficielles) suite à des gonflements et des tassements du sol, et entrainer des dégâts pouvant être importants. Le zonage argile identifie les zones exposées à ce phénomène de retrait-gonflement selon leur degré d'exposition.

Exposition faible : La survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante, mais ces désordres ne toucheront qu'une faible proportion des bâtiments (en priorité ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable, avec par exemple des arbres proches ou une hétérogénéité du sous-sol). Il est conseillé, notamment pour la construction d'une maison individuelle, de réaliser une étude de sols pour déterminer si des prescriptions constructives spécifiques sont nécessaires. Pour plus de détails :

<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sols-argileux-secheresse-et-construction#e3>



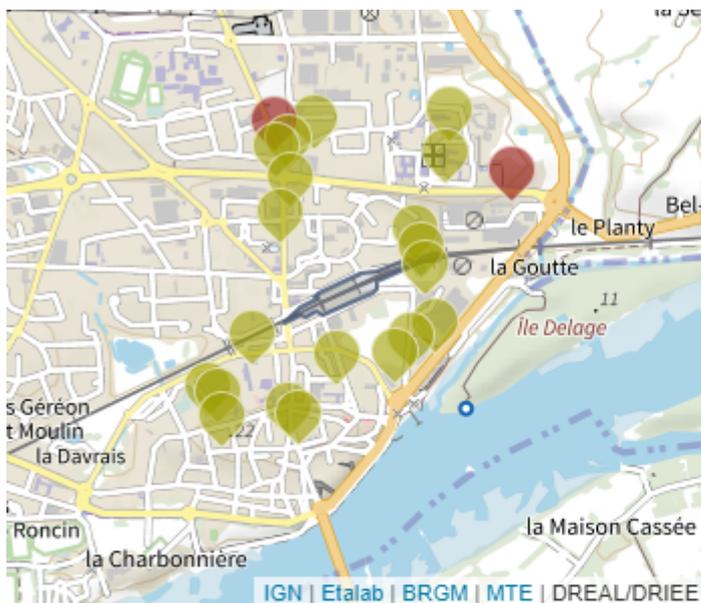
POLLUTION DES SOLS (500 m)



Les pollutions des sols peuvent présenter un risque sanitaire lors des changements d'usage des sols (travaux, aménagements changement d'affectation des terrains) si elles ne sont pas prises en compte dans le cadre du projet.

Dans un rayon de 500 m autour de votre parcelle, sont identifiés :

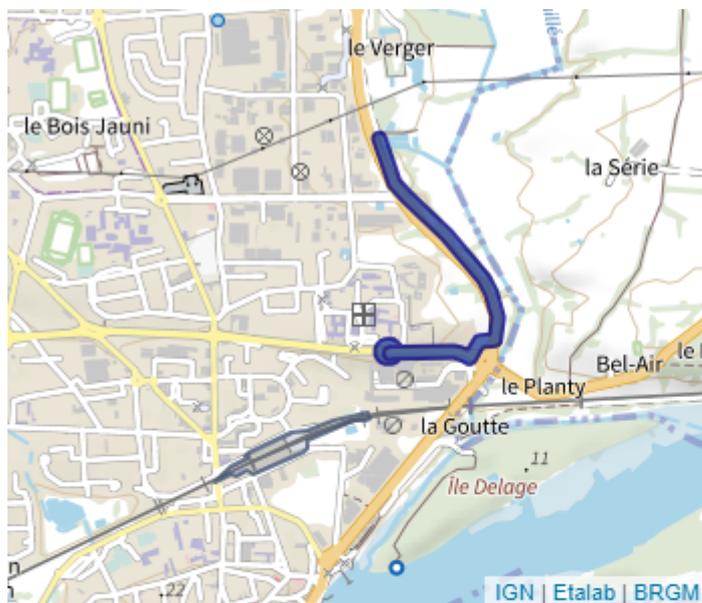
- 2 site(s) référencé(s) dans l'inventaire des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)
- 20 site(s) potentiellement pollué(s), référencé(s) dans l'inventaire des sites ayant accueilli par le passé une activité qui a pu générer une pollution des sols (CASIAS).



CANALISATIONS TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES



Une canalisation de matières dangereuses (gaz naturel, produits pétroliers ou chimiques) est située dans un rayon de 500 m autour de votre parcelle. La carte représente les implantations présentes autour de votre localisation. Il convient de rechercher une information plus précise en se rendant en mairie.



ANNEXE 2 : LISTE DES ARRÊTÉS CAT-NAT PRIS SUR LA COMMUNE

Cette liste est utile notamment pour renseigner la question de l'état des risques relative aux sinistres indemnisés par l'assurance à la suite d'une catastrophe naturelle.

Nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles (CAT-NAT) : 9

Source : CCR

Inondations et/ou Coulées de Boue : 5

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
INTE0500017A	04/08/2004	04/08/2004	11/01/2005	01/02/2005
INTE9900627A	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
NOR19830111	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
NOR19830906	18/07/1983	21/07/1983	06/09/1983	11/09/1983
NOR19830910	18/07/1983	21/07/1983	10/09/1983	11/09/1983

Mouvement de Terrain : 2

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
INTE9900627A	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
NOR19830906	18/07/1983	21/07/1983	06/09/1983	11/09/1983

Grêle : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
NOR19830910	18/07/1983	21/07/1983	10/09/1983	11/09/1983

Tempête : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
NOR19830910	18/07/1983	21/07/1983	10/09/1983	11/09/1983

ANNEXE 3 : SITUATION DU RISQUE DE POLLUTION DES SOLS DANS UN RAYON DE 500 M AUTOUR DE VOTRE BIEN

Base des installations classées soumises à autorisation ou à enregistrement

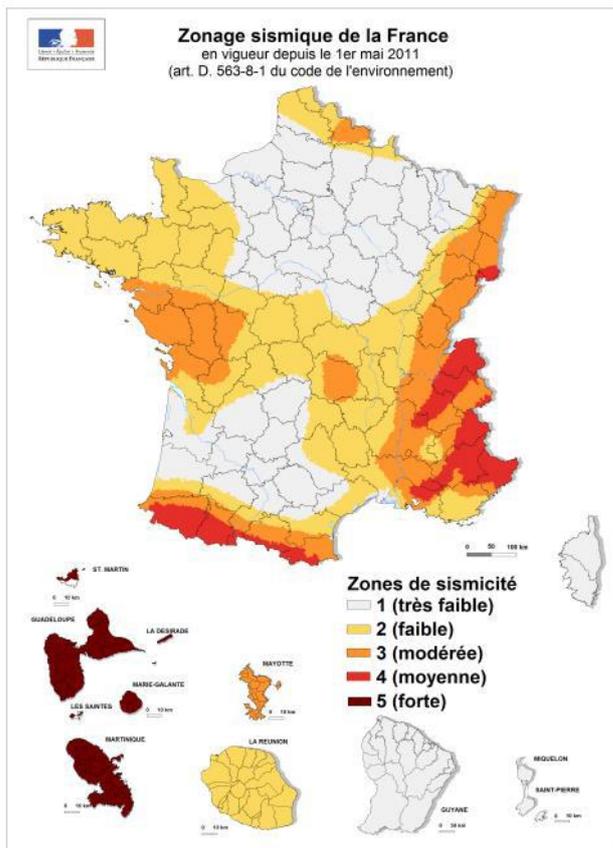
Nom du site	Fiche détaillée
TERRENA	https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees/details/0006301265
S.A XAVIR INTERMARCHÉ	https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees/details/0006304645

Inventaire CASIAS des anciens sites industriels et activités de services

Nom du site	Fiche détaillée
EDF-GDF, STATION SERVICE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000338
ANCENIS AUTOMOBILE; ANCIENNEMENT DAVY Marcel, STATION SERVICE, GARAGE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000334
USINE A GAZ - PAYS DE LOIRE SANITAIRE (STE), GROSSISTE CHAUFFAGISTE, ELECTRICIEN	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000240
CANA (LA), LAITERIE DU VAL D' ANCENIS	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000039
BLANZY OUEST-SOBLOR (STE) (1), DLI; ANCIENNEMENT SECHER (ETS) £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4001762
AD, REPARATION DE POIDS LOURDS; ANCIENNEMENT ANNE AUTOMOBILE, PUIS LEROUX, STATION SERVICE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4001915
IMPRIMERIE DU JOURNAL D' ANCENIS, IMPRIMERIE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4002012
LEBERT X. Mr., DLI, CHARBONS, VENTE FERRAILLES £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000342
DRENEAU Gabriel, DGCL, QUINCAILLERIE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000333
CIE. GENERALE DES EAUX, STOCKAGE DE CHLORE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000325
TRUCHON Georges, STATION SERVICE SHELL	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000038
HALLE AUX CUIRS DE NANTES- ETABLISSEMENTS CROIX, DEPOT DE PEAUX SALEES NON SECHEES	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4001735
JUSTEAU J. Mr., DEPOT DE MENUISERIE; ANCIENNEMENT BOSSE ET BIORET (STE), FORGE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000312
INSTITUTION SAINT JOSEPH, DGCL £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4001763
P.A.M.I.A. (STE), DLI, REPARATIONS DE MATERIAUX DE T.P. £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000352
HOPITAL ROBERT, HOPITAL, DGCL £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000324
ESSO (STE) (1), STATION SERVICE; ANCIENNEMENT BOUCHEREAU Mme, LUNEAU F. Mr. £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000320

Nom du site	Fiche détaillée
LES SABLIERES D' ANCENIS, DLI £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000349
JOURDON Edouard / GARAGE MODERNE, STATION SERVICE, GARAGE, CARROSSERIE-PEINTURE £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000341
ANGEBAULT FRERES (ETS), BRIQUETERIE, DLI £	https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/casias/SSP4000311

Le zonage sismique sur ma commune



Le zonage sismique de la France:

Les données de sismicité instrumentale et historique et des calculs de probabilité permettent d'aboutir à l'élaboration d'un zonage sismique. Cette analyse probabiliste représente la possibilité pour un lieu donné, d'être exposé à des secousses telluriques. Elle prend en compte la répartition spatiale non uniforme de la sismicité sur le territoire français et a permis d'établir la cartographie ci-contre qui découpe le territoire français en 5 zones de sismicité: **très faible, faible, modérée, moyenne, forte**. Les constructeurs s'appuient sur ce zonage sismique pour appliquer des dispositions de constructions adaptées au degré d'exposition **au risque sismique**.

La réglementation distingue quatre catégories d'importance (selon leur utilisation et leur rôle dans la gestion de crise):

- I – bâtiments dans lesquels il n'y a aucune activité humaine nécessitant un séjour de longue durée**
- II – bâtiments de faible hauteur, habitations individuelles**
- III – établissements recevant du public, établissements scolaires, logements sociaux**
- IV – bâtiments indispensables à la sécurité civile et à la gestion de crise (hôpitaux, casernes de pompiers, préfectures ...)**

Pour les bâtiments neufs		1	2	3	4	5
I		Aucune exigence				
II		Aucune exigence		Règles CPMI-EC8 Zones 3/4	Règles CPMI-EC8 Zone 5	
		Aucune exigence	Eurocode 8			
III		Aucune exigence	Eurocode 8			
IV		Aucune exigence	Eurocode 8			

Si vous habitez, construisez votre maison ou effectuez des travaux :

- en **zone 1**, aucune règle parasismique n'est imposée ;
- en **zone 2**, aucune règle parasismique n'est imposée sur les maisons individuelles et les petits bâtiments. Les règles de l'Eurocode 8 sont imposées pour les logements sociaux et les immeubles de grande taille ;
- en **zone 3 et 4**, des règles simplifiées appelées CPMI –EC8 zone 3/4 peuvent s'appliquer pour les maisons individuelles;
- en **zone 5**, des règles simplifiées appelées CPMI-EC8 zone 5 peuvent s'appliquer pour les maisons individuelles.

Pour connaître, votre zone de sismicité: <https://www.georisques.gouv.fr/> - rubrique « **Connaitre les risques près de chez moi** »

Le moyen le plus sûr pour résister aux effets des séismes est la construction parasismique : concevoir et construire selon les normes parasismique en vigueur, tenir compte des caractéristiques géologiques et mécaniques du sol.

Pour en savoir plus:

Qu'est-ce qu'un séisme, comment mesure-t-on un séisme ? → <https://www.georisques.gouv.fr/minformer-sur-un-risque/seisme>

Que faire en cas de séisme ? → <https://www.georisques.gouv.fr/me-preparer-me-protger/que-faire-en-cas-de-seisme>



PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER**
Service Transports et Risques
Unité Prévention des Risques

IAL-2019-18

**LE PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE
PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE**
Chevalier de la Légion d'Honneur

**Arrêté Préfectoral relatif à
l'Information des Acquéreurs et des Locataires de biens immobiliers
sur les Risques Naturels, Miniers et Technologiques Majeurs
de la commune de ANCENIS/SAINT-GÉRÉON**

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L 125-5 et R 125-23 à R 125-27 ;

VU le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU les décrets n° 2010-1254 et n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 modifiant le décret n° 91-461 du 14 mai 1991 relatif à la prévention du risque sismique et portant délimitation des zones de sismicité du territoire français ;

VU Arrêté ministériel du 20 février 2019 relatif aux informations et aux recommandations sanitaires à diffuser à la population en vue de prévenir les effets d'une exposition au radon dans les immeubles bâtis ;

VU l'arrêté préfectoral en date du 17 septembre 2019 prescrivant la révision du Plan de Prévention des Risques d'Inondation Loire Amont en Loire-Atlantique sur les communes de Montrelais, Loireauxence, Vair-sur-Loire, Ancenis/Saint-Géréon, Oudon, Le Cellier, Mauves-sur-Loire, Divatte-sur-Loire, Thouaré-sur-Loire, Saint-Julien de Concelles, Le Loroux-Bottereau, Sainte-Luce-sur-Loire, Basse-Goulaine, Haute-Goulaine, La Chapelle-Heulin et Le Landreau ;

VU l'arrêté préfectoral général n° IAL-2019-14 du 17 octobre 2019, relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels, miniers et technologiques ;

SUR proposition du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique ;

.../...

ARRÊTÉ

ARTICLE 1^{er} - Les éléments nécessaires à l'information sur les risques naturels, miniers et technologiques majeurs des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers situés sur la commune de Ancenis/Saint-Géréon sont consignés dans le dossier d'information annexé au présent arrêté.

Ce dossier comprend :

- le document d'information sur les risques naturels, miniers et technologiques majeurs, comprenant la liste des documents de référence auxquels le vendeur ou le bailleur peut se référer,
- la fiche synthétique sur la nature et l'intensité des risques présents dans la commune,
- la liste des arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique sur le territoire de la commune.

Ce dossier et les documents de référence attachés sont consultables en préfecture, sous-préfecture et en mairie.

ARTICLE 2 - Ce dossier communal d'information sera mis à jour au regard de l'obligation d'annexer un état des risques naturels, miniers et technologiques en application du code de l'environnement.

ARTICLE 3 - Le présent arrêté et le dossier d'information seront publiés au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture de la Loire-Atlantique et dans un journal diffusé dans le département de la Loire-Atlantique.

Une copie du présent arrêté et du dossier d'information sera adressée au maire de Ancenis/Saint-Géréon et à la chambre départementale des notaires.

L'arrêté et le dossier d'information seront accessibles à partir du Portail Internet des Services de l'Etat en Loire-Atlantique : www.loire-atlantique.gouv.fr

ARTICLE 4 - Les obligations découlant pour les vendeurs et les bailleurs des dispositions de l'article L 125-5 du code de l'environnement sont applicables à compter du premier jour du quatrième mois suivant la publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Loire-Atlantique des arrêtés préfectoraux prévus à ce même article.

ARTICLE 5 - Le secrétaire général de la préfecture de Loire-Atlantique, le sous-préfet de Châteaubriant/Ancenis, la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de Loire, le maire de Ancenis/Saint-Géréon et le directeur départemental des territoires et de la mer de Loire-Atlantique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Fait à NANTES, le 20 DEC. 2019

LE PRÉFET

**Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général**

Serge BOULANGER

MOA tiers - Directives de Sécurité Ferroviaire (DSF)

Ce texte définit les Directives de Sécurité Ferroviaires que SNCF Réseau exige d'un Maître d'Ouvrage tiers, dès la conception du projet. Ces directives s'imposent, chacun en ce qui le concerne, à tous les intervenants participants à l'opération (Maître d'Œuvre, entrepreneurs, etc).

IG94589
(EF 0)

Édition du 18 Décembre 2017

Version n° 01 du 18 Décembre 2017

Applicable à partir du 15 Janvier 2018

Référence article : IG94589 - 181217 - 01I

Émetteur : I&P - Département Ouvrages d'Art (I&P - OA)



COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Sommaire

PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE	1
OBJET	1
1. ABREVIATIONS	2
2. RESPONSABILITES	3
2.1. Responsabilités du MOA.....	3
2.2. Responsabilités de SNCF Réseau.....	3
3. PROCEDURE	3
3.1. Conception.....	3
3.1.1. Mise en place d'un schéma directeur de la qualité (SDQ).....	3
3.1.2. Etablissement d'une convention études et travaux	4
3.1.3. Désignation des acteurs compétents	4
3.1.4. Dossier de Conception Spécifique « interface avec le RFN » (DCS).....	5
3.1.5. Planification des ressources ferroviaires.....	6
3.1.6. Elaboration de la Notice de Sécurité Ferroviaire (NSF).....	7
3.2. Consultation.....	8
3.2.1. Consistance du DCE.....	8
3.2.2. Désignation des entreprises	8
3.3. Réalisation	8
3.3.1. Organisation des contrôles.....	8
3.3.2. Désignation d'un Responsable de la sécurité	9
3.3.3. Evolution de la NSF et relations avec le correspondant MSF	10
4. REFERENTIELS	11
4.1. Référentiels techniques.....	11
4.2. Référentiel qualité – Schéma Directeur de la Qualité	12
5. REGLES TECHNIQUES EN PHASE TRAVAUX	12
5.1. Modification des installations ferroviaires	12
5.2. Équipements (provisoires et définitifs) à mettre en place	12
5.2.1. Dispositifs de protection et clôtures.....	12
5.2.2. Liaisons équipotentielles (lignes électrifiées) et mise à la terre	13
5.2.3. Fixation des caténaires sous l'ouvrage	14
5.2.4. Dispositif de protection sous ouvrage pour le personnel SNCF Réseau	15
5.3. Engins et matériels de chantier.....	15
5.3.1. Généralités	15
5.3.2. Condition d'utilisation aux abords des voies ferrées	16
5.3.3. Utilisation d'engins mécaniques puissants (explosifs et autres procédés spéciaux).....	16
5.4. Travaux de franchissement de voies ferrées par des lignes électriques aériennes...22	
5.5. Terrassements, fouilles, et fondations aux abords des voies	23
5.5.1. Études d'exécution.....	23
5.5.2. Surveillance de la plateforme ferroviaire.....	23
5.6. Mise en place de conduites et canalisation sans tranchée.....	23
5.7. Travaux d'injection.....	24

5.8.	Rétablissements hydrauliques.....	24
5.9.	Dispositifs d’alerte, dispositifs d’arrêt des trains.....	24
5.9.1.	Dispositifs d’alerte.....	24
5.9.2.	Dispositif d’arrêt des trains.....	25
6.	REGLES RELATIVES A L’OUVRAGE DEFINITIF	25
6.1.	Protections latérales sur ouvrage contre les chutes de véhicules routiers dans le domaine ferroviaire.....	25
6.2.	Détecteurs de chute de véhicules routiers sur les voies ferrées considérées comme étant une ligne importante.....	25
6.3.	Protection contre les risques électriques (auvents de protection caténaire sur lignes électrifiées).....	26
6.4.	Protection anti-vandalisme (auvents).....	26
6.5.	Sécurité incendie.....	26
6.6.	Maintenance et surveillance	26
6.6.1.	Maintenance de l’ouvrage réalisé	26
6.6.2.	Maintenance des installations ferroviaires.....	26
6.7.	Servitudes grevant les propriétés riveraines	27
6.7.1.	Généralités	27
6.7.2.	Servitudes des constructions, écoulement des eaux, excavations, dépôts et plantations.....	27
6.7.3.	Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau.....	33
6.7.4.	Autres dispositions.....	34

ANNEXE 1 : INSTALLATIONS FERROVIAIRES**ANNEXE 2 : CONTENU DU DOSSIER DE CONCEPTION SPECIFIQUE « INTERFACE AVEC LE RFN »****ANNEXE 3 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A L’UTILISATION DES GRUES A TOUR****ANNEXE 4 : AUVENTS DE PROTECTION LATERAUX****ANNEXE 5 : LIAISONS EQUIPOTENTIELLES, RACCORDEMENT****ANNEXE 6 : PLAQUE DE RACCORDEMENT ELECTRIQUE****ANNEXE 7 : PLAQUE DANGER DE MORT****ANNEXE 8 : DISPOSITIF D’ACCROCHAGE DE TETE DE PERCHE****ANNEXE 9 : CROQUIS DE PRINCIPE DES CONTRAINTES FERROVIAIRES****ANNEXE 10 : MISE EN PLACE DE CONDUITES ET FOURREAUX PAR UNE TECHNIQUE DE TRAVAUX SANS TRANCHEE**

Préambule / Note pédagogique

Origine de la création ou de la modification du texte :

Ce texte a été créé suite à un souhait de SNCF Réseau de mettre en qualité la communication des consignes de sécurité techniques aux MOA Tiers.

Objectifs du texte :

Réduire les accidents d'exploitation ferroviaire et les dégradations des installations de SNCF Réseau par :

- L'information, au plus tôt, des MOA Tiers des contraintes d'exploitation de SNCF Réseau et leurs responsabilités ;
- La mise en qualité des analyses de risques des MOA Tiers.

Utilisateurs du texte :

- Les MOA Tiers et leurs équipes projet (MOE, entreprises de travaux, ...)
- Les correspondants Mission de Sécurité Ferroviaire de SNCF Réseau

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

Ce texte est une nouveauté.

Objet

Ce texte s'applique à toutes les opérations réalisées par un Maître d'Ouvrage Tiers à SNCF Réseau (désigné dans le document « MOA ») et susceptibles d'avoir un impact sur :

- le maintien de l'exploitation ferroviaire en toute sécurité et sans perturbation inopinée du trafic,
- la sécurité du chantier, pour ce qui est de ses interfaces avec l'exploitation ferroviaire,
- la pérennité des installations ferroviaires de SNCF Réseau.

Il définit les directives de sécurité ferroviaires que SNCF Réseau exige du MOA, dès la conception du projet. Par suite, ces directives s'imposent, chacun en ce qui le concerne, à tous les intervenants participants à l'opération (Maître d'Œuvre, entrepreneurs, etc).

A noter que ce document ne traite pas de la sécurité du personnel des travailleurs. A ce sujet, conformément au Code du Travail, le MOA doit solliciter l'établissement de SNCF Réseau impacté par l'opération pour obtenir les consignes de sécurité en vue de protéger le personnel notamment en réalisant :

- l'Inspection Commune, en phase conception, si l'opération est soumise à Coordination Sécurité et Protection de la Santé (R.4532-14),
- ou l'Inspection Commune Préalable si l'opération est soumise à Plan de Prévention (R.4512-2).

1. Abréviations

Abréviation	Signification
CC	Consignation Caténaire
CDPA	Câble De Protection Aérien
CDPE	Câble De Protection Enterré
DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
DCS	Dossier de Conception Spécifique « interface avec le RFN »
DSF	Directives de Sécurité Ferroviaire
ITC	Interruption Temporaires des Circulations ferroviaires
LPV	Limitation Permanente de la Vitesse de circulation des trains (RAL>6 mois)
LTV	Limitation Temporaire de Vitesse de circulation des trains (RAL<6 mois)
MOA	Maître d'OuvrAge
MOE	Maître d'Œuvre
MSF	Mission de Sécurité Ferroviaire
NSF	Notice de Sécurité Ferroviaire
OA	Ouvrage d'Art
OT	Ouvrage en Terre
OH	Ouvrage Hydraulique
PAQ	Plan d'Assurance Qualité
RAL	RALentissement de la vitesse de circulation des trains
RFN	Réseau Ferré National
SDQ	Schéma Directeur de la Qualité
ZI	Zone Interdite
ZP	Zone de Protection

2. Responsabilités

2.1. Responsabilités du MOA

Le MOA est le premier responsable de l'organisation de la sécurité et de l'application des réglementations en vigueur durant toute la durée de l'opération : conception, réalisation et anticipation de la maintenance et de l'exploitation future.

Le MOA doit prendre en compte les exigences définies dans ce document (DSF) dans l'organisation de son opération.

Le MOA est responsable du choix de ses partenaires (MOE et autres organismes de contrôle extérieur, entrepreneurs, coordonnateur SPS, etc.) dans la conception et la réalisation de l'opération. Il s'assure de leurs compétences et leur attribue les moyens nécessaires à la réalisation de leurs missions. Il leur impose l'application du présent document (DSF).

Il s'assure également que l'organisation qu'il a mise en place permet la mise en œuvre des directives du présent document, et que ces dernières sont effectivement appliquées.

2.2. Responsabilités de SNCF Réseau

Le directeur de l'établissement SNCF Réseau sur ou à proximité duquel le chantier doit se réaliser est responsable de la sécurité de l'exploitation et des infrastructures ferroviaires, ainsi que de la sécurité de son personnel.

En phase de réalisation des travaux, il **peut faire arrêter le chantier lorsqu'il constate - de manière inopinée - que les dispositions du présent document ne sont pas appliquées** et en cas de difficultés ou d'incidents pouvant mettre en cause la régularité et la sécurité de l'exploitation ferroviaire (sécurité des infrastructures, régularité et sécurité des circulations, sécurité des voyageurs et des agents SNCF Réseau). A défaut de pouvoir arrêter le chantier, il pourra être contraint de faire arrêter les circulations dont les impacts financiers seront réclamés au MOA.

3. Procédure

Cette procédure s'applique dès lors que des risques vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire sont identifiés notamment lorsque la réponse de SNCF Réseau, à la Déclaration de projets de Travaux (DT), précise que l'opération est « Concernée ».

3.1. Conception

3.1.1. Mise en place d'un schéma directeur de la qualité (SDQ)

Le MOA doit établir, en amont des phases de conception de l'opération, un schéma directeur de la qualité (SDQ) qui s'impose notamment au MOE et autres organismes de contrôle et à l'entrepreneur (y compris ses cotraitants, sous-traitants et fournisseurs). Il suit

pour cela, la recommandation T-1-87 du Groupe Permanent des Etudes des Marchés de Travaux.

Le SDQ est le document par l'intermédiaire duquel le MOA impose aux différents acteurs de s'inscrire dans la démarche de l'assurance qualité qu'il met en œuvre.

En particulier le SDQ :

- définit l'organisation des contrôles (au sens large), tant en phase de conception qu'en phase de réalisation ; notamment il organise les contrôles relatifs aux parties d'ouvrages interférant - ou dont l'exécution interfère - avec les installations ferroviaires (parties d'ouvrage définitif, ouvrages provisoires de 1ère catégorie et opérations de construction de 1ère catégorie au sens de l'IG90033),
- définit la consistance et la portée des missions de contrôle extérieur,
- précise quelles sont les missions confiées au MOE et quelles sont celles attribuées, le cas échéant, à un organisme de contrôle indépendant du MOE.

Le SDQ doit mettre en évidence qu'un contrôle extérieur est obligatoire en phase de réalisation de l'opération. Ce contrôle, qui ne peut en aucun cas se substituer au contrôle intérieur de l'entrepreneur, est assuré par le MOE et éventuellement par un autre organisme de contrôle extérieur.

Si des missions de contrôle sont confiées à un organisme indépendant du MOE, le MOA doit préciser au SDQ qui, du MOA ou du MOE, assure le pilotage de cet organisme et l'analyse de ses prestations.

Par le biais du SDQ, le MOA doit imposer à l'ensemble des acteurs de son projet de mettre en place un système qualité concrétisé par un plan d'assurance de la qualité (PAQ) couvrant les études (de conception et d'exécution) et les travaux, et qui intègre le contrôle interne de ses prestations. Cette demande doit être traduite par le MOA dans le marché de travaux.

Le MOA s'assure tout au long de la conception et de la réalisation de l'opération, que les principes et règles définis par le SDQ sont correctement appliqués.

3.1.2. Etablissement d'une convention études et travaux

Dans le cas où les travaux nécessitent de modifier les installations ferroviaires (voir la liste des installations en Annexe 1), une convention études et travaux doit être réalisée entre le MOA et SNCF Réseau.

Cette convention définit le partage des missions de Maitrise d'Ouvrage avec SNCF Réseau et les sujétions particulières que SNCF Réseau peut imposer dans la désignation des acteurs compétents (voir 3.1.3).

3.1.3. Désignation des acteurs compétents

3.1.3.1. Maître d'œuvre

Le MOE choisi par le MOA doit posséder les compétences et disposer des moyens nécessaires pour la conception et le suivi de la réalisation d'ouvrages dans ou à proximité des installations de SNCF Réseau.

Dans le cas où les travaux nécessitent de modifier les installations ferroviaires, le MOE est :

- soit SNCF Réseau,

- soit une entreprise reconnue compétente par SNCF Réseau, référencée pour l'ensemble des domaines d'activité concernés. La liste de ces entreprises peut être fournie par SNCF Réseau à la demande du MOA.

Dans le cas où les travaux ne nécessitent pas de modifier les installations ferroviaires, le MOA doit évaluer la compétence du MOE au regard d'une analyse des risques ferroviaires générés par l'opération. Si le MOE ne possède pas les compétences nécessaires dans tel ou tel domaine, le MOA doit faire appel - en appui au MOE - à un organisme de contrôle indépendant possédant, lui, les compétences requises.

Dès la désignation du MOE, le MOA doit communiquer à SNCF Réseau les références du MOE en matière de réalisation d'opérations en site exploité, et notamment en site ferroviaire exploité, accompagnées de certificats de capacité correspondants délivrés par les MOA.

Une fois le MOE désigné, le MOA impose contractuellement l'application des DSF dans le contrat du MOE.

3.1.3.2. Correspondant Mission de Sécurité Ferroviaire

Le MOA doit contractualiser une **Mission de Sécurité Ferroviaire (MSF)** auprès de SNCF Réseau.

Cette contractualisation doit être réalisée le plus tôt possible dans la conception du projet.

La MSF, assurée par SNCF Réseau, a pour objectif d'émettre un avis :

- sur la faisabilité de l'opération aux regards des risques ferroviaires engendrés,
- sur le choix des mesures de sécurité ferroviaire envisagées et arrêtées pour l'opération,
- le cas échéant, sur la nécessité pour le MOA de faire appel à des entités reconnues compétentes par SNCF Réseau pour l'ensemble des domaines d'activité concernés.

Ces avis ne dispensent pas le MOA ainsi que l'ensemble des intervenants à l'opération de leurs responsabilités notamment en termes de conception et de VISA.

Le MOA doit désigner la personne qui est son représentant pendant toute la durée de l'opération (conception et réalisation), et qui devient l'interlocuteur privilégié du Correspondant MSF au sein de SNCF Réseau.

3.1.3.3. Autres organismes de contrôle extérieur (le cas échéant)

L'intervention d'un organisme de contrôle indépendant du MOE peut avoir lieu à l'initiative du MOA, ou à la demande expresse de SNCF Réseau.

Dans tous les cas, cette mission est à la charge du MOA, et l'organisme doit être accrédité dans le domaine du Contrôle Technique de la Construction.

3.1.4. Dossier de Conception Spécifique « interface avec le RFN » (DCS)

Le MOA, avec l'aide de son MOE doit intégrer dans la conception de l'opération la prise en compte des directives du présent document.

Le MOA doit réaliser une analyse, sur la base du présent document (DSF) dans le but de proposer des mesures de prévention, vis-à-vis du risque ferroviaire, en cohérence avec la nature des travaux et les procédures d'exécution. Cette analyse doit contenir le découpage de l'opération par phase travaux et les mesures de prévention envisagées vis-à-vis du risque ferroviaire.

Le MOA formalise cette analyse au travers du **Dossier de Conception Spécifique « interface avec le RFN » (DCS)**. Le contenu de ce DCS est défini en Annexe 2.

Le MOA transmet, le plus tôt possible avant la Notice de Sécurité Ferroviaire, ce DCS au Correspondant MSF pour porter à sa connaissance les éléments du projet en lien avec la sécurité et l'exploitation du RFN. En fonction des éléments contenus dans ce dossier, le Correspondant MSF peut émettre des exigences complémentaires à celles portées par les DSF. Le Correspondant MSF contribue également à la planification/programmation des mesures de protection ferroviaires.

3.1.5. Planification des ressources ferroviaires

Selon l'analyse des risques vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire, le MOA doit identifier et planifier les besoins en mesures de sécurité ferroviaires.

Le coût de ces mesures peut varier de quelques centaines à plusieurs milliers d'euros par jour selon la(les) voie(s) ferrée(s) impactée(s) par le projet.

Il est donc du plus grand intérêt pour le MOA que la conception de son ouvrage ainsi que les méthodes de réalisation du chantier permettent d'éviter le recours à ces mesures de sécurité ferroviaires, qui peuvent être les suivantes :

3.1.5.1. Accompagnement dans les emprises ferroviaires

Tout travail en limite ou dans les emprises ferroviaires nécessite un accompagnement par SNCF Réseau.

3.1.5.2. Ralentissement des trains (RAL)

Des ralentissements de la vitesse de circulation des trains peuvent être imposés par SNCF Réseau pendant toute la durée des travaux à risques (et parfois au-delà), afin de réduire les conséquences d'un éventuel accident.

Ces ralentissements sont définis en fonction des conditions locales du trafic, de l'implantation de l'opération et de son impact vis-à-vis des plans de stabilité de la plateforme ferroviaire définis dans l'IG90033, ainsi que du mode de réalisation des travaux, du type de fondations, etc.

3.1.5.3. Interception du Trafic Ferroviaire (ITC)

Des interceptions du trafic ferroviaire sont nécessaires pour certaines opérations présentées dans l'IG90033 comme étant susceptibles de générer des risques trop importants pour la sécurité des circulations ferroviaires.

Les interceptions naturelles sont des périodes libres existant entre les passages de trains, et pendant lesquelles l'entreprise pourra réaliser des opérations pour lesquelles des interceptions de voies - avec ou sans consignation des installations caténaïres - sont nécessaires.

3.1.5.4. Consignation des Caténaïres (CC)

Des consignations du courant des caténaïres sont nécessaires pour les opérations générant des risques électriques envers le chantier et son personnel, et pouvant dégrader les installations ferroviaires.

Ces consignations du courant de traction ont pour conséquence d'interrompre la circulation des trains électriques sur la voie électrifiée concernée et nécessitent la mise en œuvre par SNCF Réseau de dispositif physique en milieu ferroviaire.

3.1.5.5. Délais de préavis

Le MOE doit prendre les dispositions nécessaires pour que la conception de l'ouvrage et du chantier soit compatible avec les interceptions programmées de trafic ferroviaire fournies par SNCF Réseau.

Si les interceptions proposées se révèlent insuffisantes, le MOE, par l'intermédiaire de son MOA, doit en aviser au plus tôt SNCF Réseau pour que celle-ci puisse étudier l'éventuelle possibilité d'organiser des périodes d'interception de trafic plus importantes. Si cette possibilité n'existe pas, le MOA doit adapter son projet aux interceptions proposées.

Le MOA est informé, d'une part, que les demandes d'interceptions supplémentaires (autres que les interceptions programmées de trafic) peuvent être refusées et que, d'autre part, toutes les interceptions de trafic sont sujettes à aléas (exemple: incident d'exploitation).

Si des modifications d'horaires de trains sont nécessaires pendant une période de plusieurs mois, un délai de préavis est nécessaire avant une programmation ferme de la période concernée.

D'autre part le personnel SNCF assurant la mise en place des ITC, CC et RAL nécessite également un préavis avec les délais donnés à titre indicatif dans le tableau suivant :

Tableau 1

	Travaux sans conséquences sur les circulations sans ITC sans CC sans RAL	Travaux avec conséquences sur les circulations avec ITC avec/sans CC avec RAL	Travaux complexes ayant des conséquences sur le plan de transport circulation avec ITC avec/sans CC avec RAL
Plages travaux	4 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	9 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	3 ans <u>Avant le démarrage des travaux</u>
Demande de personnel	3 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	8 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	1 an <u>Avant le démarrage des travaux</u>

3.1.6. Elaboration de la Notice de Sécurité Ferroviaire (NSF)

Lorsque le projet est arrêté (fin de phase PRO), le correspondant MSF doit disposer d'un DCS complet. Sur la base de ce DCS complet et du canevas fourni par SNCF Réseau, le MOA réalise une NSF qu'il transmet au Correspondant MSF.

La NSF :

- identifie les intervenants et décrit l'organisation de la qualité,
- liste les ouvrages provisoires et définitifs et les opérations de construction (ou démolition) classées en 1ère catégorie,
- développe les analyses de risques réalisées au sens du document IG90033,
- fait référence au DCS pour justifier les analyses de risques et les mesures conservatoires,

- définit les mesures de sécurité retenues afin de garantir le maintien de l'exploitation ferroviaire en toute sécurité et sans perturbation du trafic ferroviaire, y compris les procédures d'alerte et d'arrêt des circulations des trains.

Le Correspondant MSF adresse au MOA une lettre portant avis sur la NSF. **Un avis favorable est requis pour l'établissement du DCE et le démarrage des travaux.**

3.2. Consultation

3.2.1. Consistance du DCE

La NSF fait partie intégrante du dossier de conception et doit être jointe au dossier de consultation des entreprises lors des appels d'offre.

Afin de permettre au Correspondant MSF de planifier son intervention, le MOA l'informe régulièrement de l'avancement de l'opération (date d'envoi des appels d'offre, date de clôture, ...).

3.2.2. Désignation des entreprises

L'entrepreneur doit posséder les compétences nécessaires vis-à-vis des méthodes et techniques à mettre en œuvre, et vis-à-vis des conditions de réalisation d'un chantier au-dessus, au-dessous ou à proximité d'installations ferroviaires exploitées.

Dans le cas où les travaux modifient les installations ferroviaires, l'entrepreneur est nécessairement qualifié par SNCF Réseau pour la nature des travaux concernés selon la procédure GF01110, et pour la nature des missions de sécurité concernées selon la procédure GF01150.

Dans le cas où les travaux ne modifient pas les installations ferroviaires, le MOA doit évaluer la compétence de l'entrepreneur au regard de la nature de l'opération.

Par ailleurs, dans tous les cas le MOA fournit les références des principaux cadres de l'entreprise (dont l'encadrement de terrain) pour des chantiers tiers de difficulté analogue (niveau de risque et difficultés techniques).

3.3. Réalisation

3.3.1. Organisation des contrôles

3.3.1.1. Entrepreneur

L'entrepreneur met en place un système qualité sanctionné par un Plan d'Assurance de la Qualité (PAQ) qui intègre le contrôle interne de ses prestations. Le PAQ comprend au minimum :

- la liste des ouvrages provisoires et opérations de constructions classés en première catégorie,
- la procédure « études d'exécution »,
- les procédures « travaux »,
- le plan d'organisation des contrôles (« POC »),

- les fiches de contrôle.

Le contrôle intérieur comprend :

- le contrôle interne : autocontrôle et contrôle hiérarchique. Le contrôle assuré par le chargé des ouvrages provisoires 'COP' (cf. IG90033) sur la conception et la réalisation des ouvrages provisoires et des opérations de construction constitue un contrôle interne,
- et éventuellement un contrôle externe.

3.3.1.2. Maître d'Œuvre

Le MOE est (entre autres) chargé, contractuellement et pour le compte du MOA :

- de la mise à jour éventuelle de la NSF,
- du contrôle de sa bonne application.

En phase de réalisation des travaux, les missions suivantes, définies par les décrets de décembre 1993, sont obligatoires et assurées par le MOE ou par un autre organisme de contrôle extérieur :

- « contrôle des études d'exécution » (ces dernières étant établies par l'entrepreneur, ses cotraitants et/ou sous-traitants),
- « direction de l'exécution du ou des contrats de travaux »,
- et « ordonnancement, coordination et pilotage ».

Dans ce dernier cas, les principes de dévolution, conformes à l'article 3.1.3.3 du présent document, sont définis par le SDQ. Les actions de contrôle effectuées par cet organisme sont formalisées par un VISA des documents contrôlés et des avis écrits transmis au MOA ou au MOE.

Il est exigé un contrôle extérieur systématique et exhaustif des documents d'exécution (plans d'exécution, justifications de calculs et procédures d'exécution) relatifs aux parties d'ouvrages interférant - ou dont l'exécution interfère - avec le domaine ferroviaire. Cette exigence vise à la fois :

- les parties d'ouvrage définitif,
- les ouvrages provisoires et les opérations de construction (ou démolition) associées dès lors qu'ils sont classés en 1ère catégorie au sens de l'IG90033.

Le contrôle de la bonne réalisation des parties d'ouvrages définitif, des ouvrages provisoires et des opérations de construction (ou démolition) interférant avec le domaine ferroviaire doit lui aussi être systématique, ainsi que le contrôle de la bonne application des Directives de Sécurité Ferroviaire.

Ces contrôles in situ peuvent être confiés partiellement à un organisme autre que la Maîtrise d'Œuvre désigné conformément à l'article 3.1.3.3 du présent document, suivant les principes de dévolution définis par le SDQ.

3.3.2. Désignation d'un Responsable de la sécurité

Le MOA valide et transmet le nom (également mentionné dans le PAQ de l'entrepreneur) du "responsable de la sécurité", chargé - au sein de l'entreprise - de faire appliquer les mesures de sécurité, quelles qu'elles soient, sur le chantier, pendant toute la durée des travaux.

Ce responsable veille à ce que toutes les dispositions soient prises pour ne pas porter atteinte à la sécurité des circulations ferroviaires, tant celle des installations de SNCF Réseau que celle du personnel circulant ou travaillant dans les emprises ferroviaires.

Le responsable de la sécurité fait appliquer les règles de sécurité précisées dans le présent document ainsi que celles mentionnées dans les divers règlements et documents cités.

Il est présent sur le chantier pendant les phases de travaux pouvant présenter des risques pour les circulations ferroviaires, ainsi que - dans le cas de phases de travaux réalisés sous couvert d'interruption de l'exploitation ferroviaire (ITC) avec ou sans consignation des installations électriques de traction - en fin d'interception des voies, et le cas échéant à la fin de la mise hors tension des caténaies.

Il a le pouvoir d'arrêter le chantier ou toute manœuvre qui lui semble dangereuse, sans avoir à en référer à quelque autorité que ce soit.

Conformément aux procédures que le représentant de SNCF Réseau a communiquées au MOE (procédures d'alerte et d'arrêt des trains, procédures liées à l'organisation de périodes de ralentissement des circulations et/ou de neutralisation du trafic, etc.), le responsable de la sécurité au sein de l'entreprise désigne les personnes qui, en cas de danger inopiné pour les circulations ferroviaires (présence d'un obstacle, déformation de voie, situation présentant un danger pour les circulations, etc.) devront donner l'alerte pour que SNCF Réseau puisse prendre les mesures de sécurité adéquates.

3.3.3. Evolution de la NSF et relations avec le correspondant MSF

La NSF peut être mise à jour au cours de la phase de Réalisation, à l'occasion de la Visite d'Inspection Commune ou suite à modification d'organisation du chantier. L'avis favorable du Correspondant MSF est impératif avant mise en application de la nouvelle version de la NSF.

Le MOA ou le MOE informe régulièrement le correspondant MSF de l'avancement de l'opération. Il fournit, à une fréquence et un format convenus avec SNCF Réseau, le planning travaux à jour (qui peut être de type Gantt, avec fil rouge) ainsi qu'un tableau de suivi des documents d'exécution (plans, calculs justificatifs, procédures études et travaux, etc.) présentant leur libellé, la date de leur dernier indice et de la date de VISA correspondante.

Sauf demande expresse, les documents d'exécution n'ont pas à être transmis à SNCF Réseau dans la mesure où cette dernière n'assume pas de mission de Maîtrise d'Œuvre pour le compte du MOA. Toutefois, SNCF Réseau se réserve le droit de demander à tout instant, et au format de son choix, certains documents d'exécution visés par le MOE relatifs à certaines phases de travaux ou certaines parties d'ouvrages.

Toute insuffisance constatée par SNCF Réseau peut donner lieu à l'arrêt du chantier.

4. Référentiels

Les textes énumérés au présent paragraphe, que SNCF Réseau applique également pour ses propres travaux, concernent tant les ouvrages provisoires que les ouvrages définitifs.

4.1. Référentiels techniques

Pour la réalisation de son projet, le MOA doit imposer à la totalité des acteurs impliqués la prise en compte et le respect des documents techniques énumérés ci-dessous.

a) Les normes, notamment :

- NF EN 1990 à NF EN 1998 : *Eurocodes**

*il est précisé que pour l'ensemble des structures réalisées au-dessus ou en-dessous du domaine ferroviaire, les parties « ponts » s'appliquent, notamment :

- NF EN 1990 Annexe 2, *Application aux ponts*,
- NF EN 1991-2, *Actions sur les ponts, dues au trafic*,
- NF EN 50 122-1 : *applications ferroviaires - installations - 1ère partie « mesures de protection relatives à la sécurité électrique et à la mise à la terre ».*

b) Les documents SNCF¹ (prévalant le cas échéant sur les normes) :

- IN00031, *Organisation de la qualité dans le domaine des études d'exécution et de l'exécution des travaux*,
- IG90033 (ex IN0033), *Règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de construction*,
- Lorsque l'IG90033 l'exige et / ou dans le cas de travaux d'ouvrages d'art :
 - IN00034, *Exécution des ouvrages en béton armé et en béton précontraint*,
 - IN00035, *Exécution des ponts et charpentes métalliques et mixtes* (livret CPC 2.32),
 - IN0036, *Traitement anticorrosion des constructions métalliques* (livret CPC 2.59),
- Dans le cas de travaux d'ouvrages d'art :
 - IN04470, *Conception et calcul des ouvrages d'art du Réseau Ferré National aux Eurocodes*,
- IC00162, *Implantation des obstacles par rapport aux voies (gabarits d'obstacles) et des voies entre elles (entraxes), pour des vitesses de circulation ne dépassant pas 200 km/h, ou éventuellement 220 km/h pour les seuls matériels de type TAGV*,
- GG09046, *Référentiel national de mise en accessibilité des gares*,
- IC00168, *GABARITS - Lignes à Grande Vitesse*,
- IN01884, *Petits ouvrages sous voies et à proximité des voies*.

¹ Les documents spécifiques SNCF sont disponibles à la vente à l'adresse suivante : SNCF Réseau - Direction Juridique et de la conformité – Pôle Prescriptions et Textes Règlementaires - Vente de textes - 15 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 93418 LaPlaine Saint-Denis CEDEX. Infra.textes.reglementaires@sncf.fr

c) Les fiches UIC :

- fiche UIC 777-1, *Mesures pour prévenir les chocs de véhicules routiers contre les ponts rails et visant à empêcher la pénétration des véhicules sur la voie ferrée,*
- fiche UIC 777-2, *Constructions situées au-dessus des voies ferrées - dispositions constructives dans la zone des voies.*

d) Les guides techniques DU SETRA :

- Guide GEFRA « *Jumelage des plateformes ferroviaires et routières ou autoroutières - aide à la définition des dispositifs de protection anti-pénétration* »,
- Guide « *Choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'un pont en fonction du site* ».

4.2. Référentiel qualité – Schéma Directeur de la Qualité

Les recommandations du « Guide pour une démarche d'Assurance qualité » de décembre 1997 (document SETRA/SNCF/FNTP/MFQ) sont applicables.

5. Règles techniques en phase travaux

5.1. Modification des installations ferroviaires

En dehors des situations prévues au marché et encadrées par la NSF qui y est jointe, l'entreprise n'est en aucun cas autorisée à modifier une installation ferroviaire.

5.2. Équipements (provisoires et définitifs) à mettre en place

5.2.1. Dispositifs de protection et clôtures

L'ensemble des dispositifs mis en place reste soumis à validation préalable de SNCF Réseau.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux chantiers à proximité des lignes à grande vitesse. Dans ces cas, SNCF Réseau précisera les directives qui s'appliquent.

5.2.1.1. Protection des installations ferroviaires situées dans la zone de chantier

L'intégrité des réseaux (caniveaux à câbles, guérite, potence signalétique, etc.) et matériels ferroviaires dans la zone de chantier ou à proximité doit être préservée. Ces éléments sont à protéger par l'entrepreneur.

5.2.1.2. Dispositif de protection

L'IG90033 définit les cas où un dispositif de protection est nécessaire et fournit les prescriptions pour son dimensionnement.

5.2.1.3. Clôture de chantier

Les chantiers doivent être isolés des voies ferrées par un dispositif répondant à minima aux exigences ci-dessous.

5.2.1.3.1. Cas de travaux sur quai voyageur

Les éléments de clôture doivent être liaisonnés entre eux (cas des barrières grillagée), l'ensemble doit être stable (si besoin les fixer dans le sol) afin de ne pas créer de possibilité de renversement d'aucun élément pouvant engager le gabarit ferroviaire. Leur hauteur doit être à minima de 2.00 mètres et le cheminement libre d'obstacle doit répondre aux exigences des gabarits définis dans le référentiel GG09046.

5.2.1.3.2. Cas de travaux aux abords des voies circulées

L'isolation du chantier par rapport aux voies ferrées exploitées doit être réalisée par des clôtures défensives de 2.00 mètres de hauteur minimale, située à plus de 1.50 mètre du bord extérieur du rail le plus proche pour les lignes circulées jusqu'à 160 km/h ; ou à plus de 2.00 mètres dans le cas de ligne à vitesse supérieur à 160 km/h sans dépasser 220 km/h.

Le représentant de SNCF Réseau peut demander l'augmentation de ces distances de 0.70 m (ou plus) pour permettre la circulation du personnel SNCF.

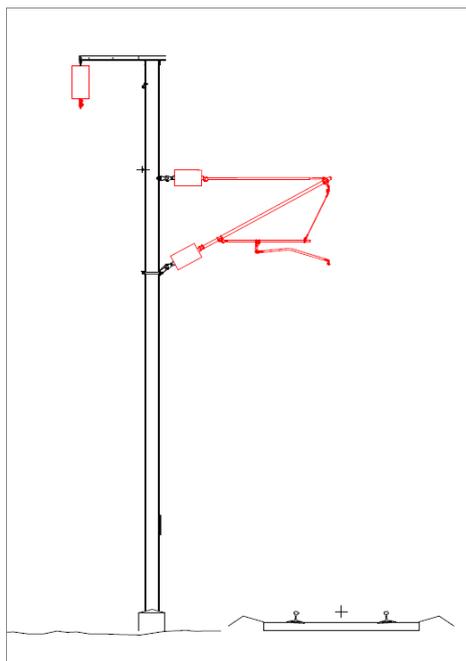
5.2.2. Liaisons équipotentiellles (lignes électrifiées) et mise à la terre

Ces prescriptions sont valables non seulement pour la situation définitive, mais aussi pour les phases provisoires du chantier, et complètent les exigences réglementaires de mise à la terre.

En vertu de la norme NF EN 50 122-1 de novembre 1999 « Applications ferroviaires - Installations fixes - 1ère partie : mesures de protection relatives à la sécurité électrique et à la mise à la terre », **toutes les parties métalliques des ouvrages provisoires et définitifs** (clôtures, auvents, etc.) **susceptibles d'entrer en contact avec un élément sous tension lors de la rupture de ce dernier, sont équipées d'une liaison équipotentielle avec mise au rail ou à la terre selon les cas.** A minima toutes les structures métalliques situées à moins de 3.00 mètres d'un élément sous tension doivent faire l'objet d'une liaison équipotentielle (cf. annexe 5)

La liaison de toutes les structures métalliques des ouvrages (équipotentialité), reliée au rail ou au circuit de protection SNCF assure l'élimination du risque électrique vis-à-vis du public.

Les éléments à considérer sous tension ne se résument pas à la caténaire ; dans la Figure 1 ci-dessous donné à titre d'exemple, les éléments en rouge sont sous tension :

**Figure 1**

Le MOA fait réaliser les connexions entre, d'une part, les parties métalliques de l'ouvrage et, d'autre part, un bornier fourni et posé par l'entreprise adjudicataire (cf. Plaque de raccordement en annexe 6).

SNCF Réseau donne son avis technique quant à la conformité de ces installations en étude et travaux, assure la liaison du ceinturage de l'ouvrage au circuit de protection SNCF Réseau, et fournit des plaques « DANGER DE MORT » à installer sur les auvents ou en rive d'ouvrage (cf. annexe 7).

L'entrepreneur procède à la pose des liaisons équipotentielles des structures, à la pose des plaques « DANGER DE MORT », aux installations des protections verticales (auvents), et prévoit la fixation du fil de ceinturage en fonction du type d'auvent.

SNCF Réseau réalise ensuite la liaison entre d'une part le bornier, et d'autre part le rail ou le Câble de Protection Aérien (CDPA) avec ses divers équipements, dans le cadre des travaux connexes sous Maîtrise d'Ouvrage SNCF Réseau.

SNCF Réseau vérifie la réalité de la connexion au bornier de liaison commun avant la remise sous tension des caténaires.

5.2.3. Fixation des caténaires sous l'ouvrage

Selon la hauteur libre réellement dégagée par un ouvrage surplombant le domaine ferroviaire et le type d'électrification, les caténaires sont ou ne sont pas accrochées sous l'ouvrage.

En cas d'accrochage, les dispositifs de fixation sont généralement fournis et posés par SNCF Réseau. Les réservations pour leur fixation sont à prévoir par le MOA de l'opération sur la base d'une étude d'implantation que SNCF Réseau réalisera à partir du plan projet de l'ouvrage. Elles répondent aux exigences techniques formulées par SNCF Réseau.

5.2.4. Dispositif de protection sous ouvrage pour le personnel SNCF Réseau

Autant de dispositifs d'accrochage de tête de perche que de voies électrifiées surplombées sont à prévoir en rive d'ouvrage (cf. Dispositif en annexe 8).

5.3. Engins et matériels de chantier

L'utilisation d'engins et la manipulation de matériels au-dessus, au-dessous ou aux abords des voies sont soumises à des règles de sécurité, notamment vis-à-vis du risque électrique, du respect des gabarits ferroviaires et des vibrations qu'ils sont susceptibles de produire.

5.3.1. Généralités

Pour tous les matériels et engins qu'il compte utiliser sur le chantier (grues à tour, grue mobiles ou autres engins de levage, engins de terrassement, engins de démolition, engin « passe-câble », machine de forage, etc.), le MOA ou son représentant doit pouvoir présenter à SNCF Réseau :

- les documents d'épreuves et de contrôles techniques datant de moins de six mois, conformément à la réglementation en vigueur,
- les certificats d'entretien en cours de validité, conformément à la réglementation en vigueur,
- la(les) procédure(s) « travaux » comprenant :
 - les dessins, croquis et calculs justificatifs de stabilité éventuels,
 - des dispositions proposées montrant les emplacements de travail et les déplacements des engins,
 - les dispositions prévues pour éviter leur perte d'équilibre statique (renversement, etc.) compte tenu :
 - de la configuration des lieux,
 - de la nature des sols,
 - des charges déplacées ou manutentionnées,
 - des efforts résultant du vent, etc.

Les procédures comprennent également les cinématiques de manutentions à la grue (ouvrages provisoires et définitifs).

- les autorisations communales ou préfectorales le cas échéant (engin de levage type grue),
- les documents d'exécution et de montage des engins de levage type grue, approuvés par l'organisme agréé montrant que celui-ci :
 - a bien vérifié la conformité du montage,
 - que les essais préalables de mise en service ont bien été réalisés (engin de levage type grue),

- que les prescriptions de l'IG90033 sont bien respectées (interdiction de survol de la zone de protection par les colis et éléments mobiles de la grue tel que flèche, contrepoids, etc.).

5.3.2. Condition d'utilisation aux abords des voies ferrées

5.3.2.1. Règles générales

Sont strictement applicables les conditions d'utilisations décrites dans l'IG90033, représentées sur le schéma de l'Annexe 9.

Les zones d'évolution des engins doivent être matérialisées sur le terrain.

A la suite d'un incident (exemple : ballant de la charge manipulée, renversement accidentel d'un engin, etc.), **une interruption de l'exploitation ferroviaire (ITC) avec mise hors tension des caténaires (CC) doit être demandée immédiatement par l'entrepreneur au représentant SNCF Réseau en cas d'intrusion :**

- **à l'intérieur de la Zone Interdite (ZI),**
- **ou à l'intérieur de la Zone de Protection (ZP),**
- **ou dans une zone inférieure à 3 mètres du rail le plus proche.**

5.3.2.2. Compléments relatifs aux grues à tour

Le montage et l'utilisation des grues à proximité des voies ferrées présentent des risques pour l'environnement ferroviaire : risque de pénétration ou de chute de la charge, risque de chute du contrepoids ou de la grue pouvant engager le gabarit ferroviaire, et risque électrique entre la charge et la caténaire (ou autre élément sous tension).

Conformément à l'IG90033, lorsqu'une grue à tour est implantée à proximité des voies, le MOA doit justifier de l'absence de risque de pénétration de la charge dans la zone de protection du volume ferroviaire, et l'absence de risque de renversement accidentel en justifiant des éléments listés en annexe 3 du présent document.

En outre, **le survol des voies est interdit dans le cas général.** Dans le cas d'une impossibilité matérielle de modifier l'installation pour éviter ce survol, une **demande d'autorisation spéciale** est à transmettre à SNCF Réseau conformément à l'IG90033.

Dans le cas où la demande d'autorisation spéciale est acceptée, le non-respect d'un seul des engagements est suffisant pour que SNCF Réseau revoit sa position et interdise le survol par la flèche et/ou la contre-flèche.

La demande d'autorisation spéciale doit être demandée au plus tôt, il est suggéré qu'elle soit établie au minimum deux mois avant la date prévisionnelle d'installation de la grue, et que le second courrier relatif au rapport des missions de contrôle sans réserve M3 (vérification des grues à la mise en service) et M4 (vérification du dispositif de contrôle des mouvements de grues à tour à zones d'interférences et/ou zones interdites) soit adressé au minimum un mois avant la date prévisionnelle de mise en service de la grue.

5.3.3. Utilisation d'engins mécaniques puissants (explosifs et autres procédés spéciaux)

Les spécifications de l'IG90033 sont applicables. L'entrepreneur ne peut pas avoir recours à l'emploi d'engins mécaniques puissants sans avoir reçu l'autorisation préalable du représentant de SNCF Réseau.

L'utilisation d'engins mécaniques puissants peut générer dans le sol des vibrations susceptibles de nuire directement aux installations environnantes (assise de voies, réseaux, ouvrages d'art, ouvrages en terre, bâtiments) et peut aussi provoquer des nuisances indirectes (tassement de sol, perturbation de l'exploitation ferroviaire, bruit, poussière). De ce fait leur utilisation est soumise au respect de seuils vibratoires limites à ne pas dépasser.

Les méthodologies envisagées doivent prendre en compte l'aspect vibratoire des modes de réalisation. Dans le principe :

- Chantier situé à moins de 30 mètres des installations ferroviaires :
Seuls les engins de chantier de 1ère catégorie (énergie de frappe < 1800 joules par coup en réglage maximum, ou puissance < 20 kW) sont autorisés à travailler (risque de vibration occasionnant des perturbations sur les installations de signalisation ferroviaires),
- Chantier situé entre 30 mètres et 50 mètres des installations ferroviaires :
Seuls les engins de chantier de 2ème catégorie (énergie de frappe comprise entre 1800 joules et 2500 joules, ou puissance < 300 kW) sont autorisés à travailler.

Pour les engins lourds et de puissance supérieure aux valeurs indiquées ci-dessus, sans reconnaissance du terrain encaissant et étude spécifique des structures d'ouvrages, ainsi que des essais et mesures vibratoires définissant les distances d'utilisation aux abords des infrastructures ferroviaires par loi de propagation des vibrations : **leur utilisation est interdite quelle que soit la distance.**

5.3.3.1. Seuils à respecter lors de l'utilisation de tir de mine

Les seuils à respecter sont précisés au Tableau 2.

Ces seuils s'appliquent **dans un périmètre de 200 mètres autour des tirs.**

Tableau 2 - Seuils pour les vibrations générées par des explosifs

		Seuils * de vitesses particulières (en mm/sec) par plages de fréquences (en Hz)				
		f < 5	5 ≤ f < 10	10 ≤ f < 30	30 ≤ f < 100	f > 100
Ouvrages, bâtiments et équipements	État jugé résistant (1)	0,50	15	20	30	50
	État jugé sensible (2)**	0,32	10	15	20	30
	État jugé très sensible(3)***	0,16	5	10	15	20
Plateforme et poteau caténaire		0,50	20	30	50	70
<p>* les seuils sont donnés à titre indicatif pour mener les essais préalables, selon des plages de fréquences (f) caractéristiques correspondant à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante (amplitude maximale du spectre). Les seuils définitifs sont fixés à l'issue de l'étude vibratoire.</p> <p>** en présence d'appareillages électromécaniques, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs</p> <p>*** en présence d'appareillages électronique et informatique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs</p> <p>(1) structure ne présentant pas d'avarie particulière</p> <p>(2) structure à pathologie déclarée</p> <p>(3) structure sous surveillance particulière</p>						

5.3.3.2. Seuils à respecter lors de l'utilisation d'engins mécaniques puissants

Le terme engins mécaniques puissants regroupe des catégories d'engins de travaux publics tels que brise-roche, foreuse, engin de battage, engin de vibrofonçage, engin de compactage, etc.

Ces engins peuvent engendrer des effets sismiques pouvant entraîner une désorganisation des sols et causer des dégâts aux infrastructures ferroviaires.

5.3.3.2.1. Engins de frappe

1ère catégorie – engins légers ou de faible puissance

Cette catégorie d'engins, ne délivrant qu'une faible énergie vibratoire, est autorisée sans restriction à proximité des ouvrages et installations dans la plupart des cas.

Sont notamment concernés :

- brise-roche dont l'énergie de frappe maximale est inférieure à 1800 joules par coup,
- pelles et engins mécaniques travaillant uniquement au ramassage, au chargement et/ou à l'extraction de terrain meuble,
- sondeuses ou perforatrices légères (moins de 20 kW), les marteaux perforateurs légers manœuvrables à la main,
- scies diamantées ou disques abrasifs,
- marteaux piqueurs et autres outils à main.

2ème catégorie – engins de puissance moyenne

Cette catégorie regroupe des engins pouvant produire des ébranlements selon la géologie des sites, les conditions d'emploi, et ouvrages et installations présents à proximité.

Les distances limites d'utilisation, à moins de 30 mètres des infrastructures, doivent être confirmées après essai et mesures de vibrations.

Sont notamment concernés :

- brise-roche dont l'énergie de frappe maximale est comprise entre 1800 et 2500 joules par coup,
- engins de battage,
- pelles, défonceuses, haveuses, fraises mécaniques, de puissance inférieure à 300 kW,
- tous les engins de foration.

3ème catégorie – engins lourds et de forte puissance

Cette catégorie regroupe des engins pouvant produire des ébranlements graves, même à de grande distance.

Leur utilisation est interdite 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 limites d'utilisation aux abords des infrastructures ferroviaires.

Sont notamment concernés :

- brise-roche et marteau de battage dont l'énergie de frappe est supérieure à 2500 joules par coup,

- pelles, défonceuses, haveuses, fraises mécaniques, de puissance supérieure à 300 kW,
- engins de foration lourds (dont sondeuse de puissance > à 50 kW).

5.3.3.2.2. Engins de compactage

1ère catégorie – engins légers

Dans la plupart des cas cette catégorie d'engins est autorisée sans restriction à proximité des ouvrages et installations.

Sont notamment concernés :

- compacteurs à pneus de poids inférieur à 10 tonnes,
- compacteur à rouleaux de poids inférieur à 5 tonnes,
- rouleaux et plaques vibrantes de type léger à conducteur non porté (type V1, V2).

2ème catégorie – engins de puissance moyenne à forte

Cette catégorie regroupe les autres engins de compactage pouvant produire des ébranlements selon la géologie des sites, les conditions d'emploi, les ouvrages et installations présents à proximité.

Les distances limites d'utilisation, à moins de 30 mètres des infrastructures, doivent être définies après essais et mesures de vibrations.

5.3.3.2.3. Seuils de vibrations – engins mécaniques puissants

Les valeurs de vibrations ci-dessous sont des seuils absolus à ne pas dépasser.

Les laboratoires ayant la charge des études vibratoires doivent faire apparaître sur leurs rapports d'analyse les valeurs mesurées selon les mêmes plages de fréquence associées aux seuils définis aux Tableau 3 et Tableau 4.

Ces seuils s'appliquent pour **des engins mécaniques puissants à moins de 30 mètres des installations ferroviaires.**

**Tableau 3 – Seuils pour vibrations entretenues
(continues, non transitoires)**

		Seuils* de vitesses particulières (en mm/sec) par plages de fréquences (en Hz)				
		f < 5	5 ≤ f < 10	10 ≤ f < 30	30 ≤ f < 100	f > 100
Ouvrages, bâtiments et équipements	État jugé résistant (1)	Utilisa- tion d'engins inter- dite**	5	6	8	10
	État jugé sensible (2)***		3	5	6	8
	État jugé très sensible (3)****		2	3	4	6
Plateforme et poteau caténaire	5		10	15	20	

* les seuils sont donnés à titre indicatif pour mener les essais préalables, selon des plages de fréquences (f) caractéristiques correspondant à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante (amplitude maximale du spectre). Les seuils définitifs sont fixés à l'issue de l'étude vibratoire.

** sauf si études spécifiques

*** en présence d'appareillages électromécaniques, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs

**** en présence d'appareillages électronique et informatique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs

(1) structure ne présentant pas d'avarie particulière
(2) structure à pathologie déclarée
(3) structure sous surveillance particulière

**Tableau 4 – Seuils pour vibrations non entretenues
(transitoires à impulsions répétées)**

		Seuils* de vitesses particulières (en mm/sec) par plages de fréquences (en Hz)				
		f < 5	5 ≤ f < 10	10 ≤ f < 30	30 ≤ f < 100	f > 100
Ouvrages, bâtiments et équipements	État jugé résistant (1)	Utilisa- tion d'engins inter- dite**	8	12	15	20
	État jugé sensible (2)***		6	9	12	15
	État jugé très sensible (3)****		4	6	9	12
Plateforme et poteau caténaire	8		15	20	30	

* les seuils sont donnés à titre indicatif pour mener les essais préalables, selon des plages de fréquences (f) caractéristiques correspondant à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante (amplitude maximale du spectre). Les seuils définitifs sont fixés à l'issue de l'étude vibratoire.

** sauf si études spécifiques

*** en présence d'appareillages électromécaniques, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs

**** en présence d'appareillages électronique et informatique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs

(1) structure ne présentant pas d'avarie particulière
(2) structure à pathologie déclarée
(3) structure sous surveillance particulière

5.3.3.3. Mise en œuvre des techniques de vibrofonçage

5.3.3.3.1. Généralités

Les spécifications de l'IG90033 sont applicables.

La technique du vibrofonçage de profilés ou tubes dans le sol génère des vibrations susceptibles de nuire aux installations environnantes (ouvrages d'art et en terre, bâtiments, voies, équipements de signalisation et de télécommunication, installations caténaïres, constructions riveraines, etc.). Ces nuisances sont principalement de 2 types :

- celles directement liées aux vibrations, qui peuvent dépasser les seuils de nocivité,
- le tassement du sol, qui est la conséquence d'un réarrangement des grains sous l'effet de ces mêmes vibrations, et qui peut rapidement s'avérer incompatible avec la sécurité des circulations ou un bon niveau de service.

Sans études, reconnaissances spécifiques et essais préalables ayant fait l'objet d'un avis favorable de SNCF Réseau, la technique du vibrofonçage est interdite à moins de 50 m des installations ferroviaires.

Entre 50 m et 200 m la technique du vibrofonçage est soumise à l'accord préalable de SNCF Réseau.

5.3.3.3.2. Nuisances liées à la transmission directe des vibrations

En ce qui concerne le risque de transmission directe des vibrations, les seuils indiqués au 5.3.3.2 pour les vibrations entretenues sont à respecter.

5.3.3.3.3. Risques de tassement du sol

En ce qui concernant le risque de tassement du sol, une éventuelle demande de dérogation à l'IG90033 ne saurait être recevable que dans la mesure où elle serait étayée par des reconnaissances de sols appropriées et un avis favorable délivré par un laboratoire spécialisé en mécanique des sols (avis émis après évaluation des risques - remaniement, tassement et éventuellement liquéfaction des sols - vis-à-vis des installations ferroviaires et de leur environnement).

L'analyse des résultats des reconnaissances et l'appréciation du risque sont à mener par une personne compétente en géotechnique et en structures ; le risque est à apprécier en fonction de divers facteurs, parmi lesquels :

- la distance entre le chantier de vibrofonçage et l'ouvrage (ou l'installation),
- la nature et les caractéristiques du terrain,
- la morphologie des ouvrages et leur sensibilité vis-à-vis de mouvements potentiels d'appuis,
- leur état de conservation,
- la configuration des terrains d'assise des ouvrages (en crête de talus, etc.),
- le type de matériel de vibrofonçage employé,
- les caractéristiques des éléments vibrofoncés,
- la vitesse d'exploitation de la ligne,
- etc.

La prise en compte de ces données est nécessaire pour une analyse de risques portant sur la sécurité et la pérennité des Ouvrages d'Art (OA) et des Ouvrages en Terre (OT). Pour ce qui concerne les équipements ferroviaires (équipements de signalisation par exemple) ou pour toute autre installation à proximité du chantier (bâtiments, réseaux, etc.), il convient d'analyser également l'incidence des travaux sur un possible tassement de terrain au

regard des critères d'acceptabilité (qu'il sera nécessaire de rechercher auprès des fabricants de matériels, auprès des tiers, etc.).

Des reconnaissances géotechniques sont indispensables pour bien identifier les sols en présence et apprécier leurs caractéristiques de compacité. Ces reconnaissances doivent comporter au minimum, pour chaque couche de sol, les éléments suivants :

- essais pressiométriques,
- mesure des niveaux piézométriques,
- essais de laboratoires,
- mesure des teneurs en eau,
- analyses granulométriques et sédimentométriques,
- mesures des masses volumiques,
- détermination des limites d'Atterberg, de l'indice de plasticité et de l'indice de consistance.

D'autres essais, moins courants, peuvent apporter des éléments d'appréciation supplémentaires utiles :

- détermination du coefficient d'aplatissement des granulats,
- mesure de l'indice de densité i_d ,
- détermination du coefficient de frottement R_f d'après des essais au pénétromètre,
- essais au pénétromètre dynamique (SPT),
- etc.

L'insuffisance - et a fortiori l'absence - de données géotechniques conduira SNCF Réseau à refuser la demande du MOA.

5.4. Travaux de franchissement de voies ferrées par des lignes électriques aériennes

Les travaux de franchissement de voies ferrées exploitées ne peuvent être entrepris sans la mise en œuvre d'ouvrages ou d'engins de protection appelés « protections spéciales », destinés notamment à réduire les conséquences d'une chute accidentelle de câble.

Les « protections spéciales » doivent répondre aux spécifications figurant dans l'IG90033.

Les opérations sur les câbles électriques au-dessus des voies ferrées (levage, mise en tension mécanique, etc.) sont à effectuer sous interruption de l'exploitation ferroviaire et mise hors tension des caténaires (ITC + CC).

Toutefois, lorsqu'une « protection spéciale » est préalablement mise en œuvre, le trafic peut être maintenu pour certains types d'opérations, uniquement si toutes les conditions techniques et organisationnelles décrites dans l'IG90033 sont remplies et s'il existe un dispositif d'alerte conforme au paragraphe 5.9.

5.5. Terrassements, fouilles, et fondations aux abords des voies

L'exécution de fouilles ou de terrassements à proximité des voies ferrées, peut conduire à des déformations de voies inacceptables pour les circulations ferroviaires.

Les déformations verticales et horizontales de la voie occasionnées par les travaux ne doivent pas dépasser les valeurs limites définies par SNCF Réseau.

5.5.1. Études d'exécution

Le Maître d'œuvre (en phase de conception) et l'Entrepreneur (en phase travaux) établissent une étude pour toute opération ou ouvrage classé en première catégorie au sens de l'IG90033 comprenant :

- un dessin du chantier (avec vues en plan et coupes) montrant les fouilles, les fondations, les terrassements (déblais et remblais) dont la réalisation est susceptible d'affecter la stabilité des voies ferrées,
- un rapport géotechnique,
- les calculs de résistance, de stabilité et de déformation des talus, blindages et fondations,
- une méthodologie de réalisation (terrassement, blindage, bétonnage, etc.) incluant des croquis de phasage, et une procédure complète en phase travaux.

En aucun cas, le démarrage des travaux ne peut être autorisé sans que le MOE n'en ait vérifié et visé l'étude d'exécution.

5.5.2. Surveillance de la plateforme ferroviaire

Selon les exigences de l'IG90033, une surveillance de la déformation des blindages, et le cas échéant, de la géométrie de la voie, est réalisée par le MOA.

Le responsable de la sécurité du chantier fait procéder à l'analyse des écarts entre les valeurs mesurées et les valeurs attendues, et met en œuvre, en concertation avec le MOE, les dispositions permettant de remédier aux causes de ces écarts et de supprimer les risques.

En cas de dépassement des valeurs de déformations maximales prescrites par SNCF Réseau, le MOE (ou le responsable de la sécurité du chantier) arrête le chantier, prend les mesures de sécurité qui s'imposent et avertit immédiatement le représentant SNCF Réseau en lui communiquant toutes les informations utiles.

Après vérification par ses soins, réalisation d'études complémentaires et au vu des mesures prises, le MOE demande par écrit l'autorisation de reprise des travaux au représentant SNCF Réseau.

5.6. Mise en place de conduites et canalisation sans tranchée

Dans l'attente de la révision de l'IN01884 - version du 13.07.2001, il y a lieu de se référer à l'annexe 10.

5.7. Travaux d'injection

Toutes les mesures utiles doivent être prises au moment des travaux d'injection pour éviter toutes montées en pression intempestives et éviter tout cheminement anarchique de coulis.

La composition des coulis et la pression d'injection doivent être judicieusement choisies en fonction du but recherché et de la nature géotechnique des terrains rencontrés. A défaut, la pression de chaque lance d'injection est limitée à 3 bars. Les quantités de coulis nécessaires aux injections de remplissage doivent être déterminées et contrôlées pour injecter une zone de terrain correspondant à environ 1.00 m autour de la zone d'injection.

Dans le cas d'apparition de désordres (résurgence, défaut de géométrie de la voie, etc.), les injections doivent immédiatement être stoppées et ne peuvent être reprises qu'après une prise complète du coulis d'injection.

5.8. Rétablissements hydrauliques

La continuité et le fonctionnement des réseaux hydrauliques (assainissement) doivent être assurés dans la zone impactée par le chantier, tant pendant les phases de travaux qu'en situation définitive.

Pendant les travaux et en fin de chantier, le terrain est prévu pour recevoir les eaux naturelles telles qu'eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée. L'entreprise, dans le cadre de ces travaux, ne doit rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaire.

5.9. Dispositifs d'alerte, dispositifs d'arrêt des trains

Les travaux présentant des risques explicites vis-à-vis de la sécurité des circulations ferroviaires doivent toujours avoir lieu pendant des périodes d'interdiction des circulations ferroviaires.

Des dispositions permettant de donner l'alerte à SNCF Réseau ou d'arrêter les trains en cas d'urgence sont à mettre en place pour pallier les risques « résiduels » pouvant affecter la sécurité des circulations ferroviaires.

5.9.1. Dispositifs d'alerte

La mise en place d'un dispositif d'alerte et sa maintenance est impérative pour tous les chantiers. Celui-ci vise à avertir un ou plusieurs agents SNCF Réseau qui disposeront de tous les moyens nécessaires pour provoquer l'arrêt d'urgence des trains en cas d'incident sur le chantier.

Ce dispositif est à la charge du MOA et est soumis à SNCF Réseau pour avis préalable. Il est rendu opérationnel a minima pendant toute la durée des travaux présentant un risque résiduel :

- d'engagement accidentel du gabarit ferroviaire au-dessus ou aux abords des voies ferrées,
- d'engagement accidentel d'une zone électrique sous tension,
- de déstabilisation de la plate-forme ferroviaire.

L'alerte peut être donnée par le personnel de l'entreprise présent sur le chantier, par l'agent SNCF Réseau chargé de la protection des circulations ferroviaires ou par les deux (entreprise et agent SNCF Réseau).

5.9.2. Dispositif d'arrêt des trains

Dans des cas spécifiques, SNCF Réseau peut imposer la mise en œuvre d'un dispositif d'arrêt des trains. Celui-ci est actionné par SNCF Réseau (à l'exception des dispositifs automatiques). La mise en œuvre et la maintenance de ce type de dispositif sont réalisées par SNCF Réseau à la charge du MOA.

6. Règles relatives à l'ouvrage définitif

6.1. Protections latérales sur ouvrage contre les chutes de véhicules routiers dans le domaine ferroviaire

Ces protections font partie de l'ouvrage et sont réalisées sous la responsabilité du MOA de l'opération.

Les abords d'un ouvrage pouvant recevoir des véhicules sont équipées au minimum d'un dispositif de retenue des véhicules routiers, de type barrières de sécurité de niveau N, selon la terminologie des guides techniques GC du SETRA (cf. « barrières de sécurité pour la retenue des véhicules légers – barrières de niveau N en accotement, aménagement en TPC » de septembre 2001).

Dans tous les cas de voirie (en et hors agglomération), il doit être fait application du guide technique GC du SETRA « choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'un pont en fonction du site » de février 2002 ; ce dernier peut conduire à retenir des dispositifs plus performants que le niveau N.

Le MOA soumettra pour accord à SNCF Réseau les conclusions de l'analyse du Maître d'Œuvre ainsi que les dispositifs de retenue qu'il se propose d'installer.

6.2. Détecteurs de chute de véhicules routiers sur les voies ferrées considérées comme étant une ligne importante

Le guide du GEFRA - édition avril 2004 - préconise l'installation d'un détecteur de chute de véhicules routiers dans les cas de franchissements présentant un risque accentué de pénétration accidentelle d'un véhicule routier sur les voies ferrées.

Le MOA soumettra pour accord à SNCF Réseau les conclusions de son analyse de risque.

Le dispositif définitif, mis en place pour la phase d'exploitation de l'ouvrage, déclenche la mise au rouge des signaux ferroviaires en cas de rupture d'un fil détecteur à la suite de la chute d'un véhicule routier. De ce fait, la réalisation de cet équipement fait partie des travaux connexes réalisés sous Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'Œuvre SNCF Réseau.

6.3. Protection contre les risques électriques (auvents de protection caténaire sur lignes électrifiées)

Tout comme les protections latérales évoquées ci avant, les auvents caténaires font partie de l'ouvrage et sont réalisées sous la responsabilité du MOA.

Tout ouvrage présentant un danger pour les tiers vis-à-vis du risque électrique (caténaires) doit être équipée en situation définitive : d'auvents de protection caténaires verticaux faisant minimum 1.80 m de hauteur (sur la partie située au-dessus des voies ferrées et jusqu'à 3.00 m minimum au-delà du dernier fil sous tension).

Ces auvents doivent être conformes à la norme NF EN 50 122-1 de novembre 1999 « applications ferroviaires - installations fixes - 1ère partie : mesures de protection relatives à la sécurité électrique et à la mise à la terre » et au cahier des charges SNCF des auvents de protection (cf. cahier des charges IGTE 21476/215760 en Annexe 4).

Les écrans de protection sont à considérer comme étant des ouvrages de 1ère catégorie au sens de l'IG90033.

6.4. Protection anti-vandalisme (auvents)

Les auvents de protection dit "anti-vandalisme" s'étendent jusqu'à 3.00 m au-delà de l'axe des voies ferrées et doivent avoir une hauteur de 2.50 mètres.

Leur consistance est identique à celle définie pour les auvents de protection contre les risques électriques (cf. § 6.3).

6.5. Sécurité incendie

Le MOA doit se conformer aux dispositions légales relatives à la stabilité au feu et à la ventilation-désenfumage imposées le cas échéant par la présence du réseau ferroviaire. Ainsi par exemple, les ouvrages de franchissement doivent répondre aux prescriptions des Spécifications Techniques d'Interopérabilité, dès lors qu'ils sont assimilables à des tunnels au sens de ces textes, de par leur longueur prise isolément ou cumulée à des ouvrages existants juxtaposés.

6.6. Maintenance et surveillance

6.6.1. Maintenance de l'ouvrage réalisé

La maintenance et la surveillance des ouvrages réalisés doivent s'effectuer en minimisant l'impact sur l'exploitation ferroviaire. Les dispositions envisagées doivent être détaillées dès le stade de la conception.

6.6.2. Maintenance des installations ferroviaires

Le MOA ne doit pas amener de contraintes supplémentaires aux conditions d'exploitation et de maintenance des installations ferroviaires (par exemple en réduisant les accès aux emprises ferroviaires).

6.7. Servitudes grevant les propriétés riveraines

6.7.1. Généralités

Les servitudes ferroviaires concernent les propriétés riveraines des chemins de fer et sont instituées dans des zones définies :

- par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer reprise en grande partie dans le code des transports à savoir :
 - interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer,
 - interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres,
 - interdiction de déposer des matières inflammables, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer,
 - interdiction de déposer, sans autorisation préfectorale préalable, des pierres ou des objets non inflammables à moins de cinq mètres d'un chemin de fer,
 - interdiction de planter des arbres à moins de 2 mètres du chemin de fer.
- par les articles L. 114-1 et suivants du code de la voirie routière, portant création de servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée définies par un plan de dégagement établi par l'autorité gestionnaire de la voie publique.

Il existe par ailleurs d'autres dispositions dans le code des transports visant à protéger le domaine public ferroviaire relatives à l'écoulement des eaux, à l'exploitation des mines, aux installations radioélectriques, aux enseignes lumineuses,... Les exploitants ferroviaires ont par ailleurs des prérogatives : Ils peuvent être autorisés à occuper temporairement des terrains privés pour effectuer des travaux publics, peuvent réaliser des travaux de débroussaillage en zone boisée,...

Les paragraphes suivants donnent une liste non exhaustive des grands principes généraux qui en découlent.

6.7.2. Servitudes des constructions, écoulement des eaux, excavations, dépôts et plantations

6.7.2.1. Détermination de la limite du chemin de fer

La limite du chemin de fer (désignée également « limite légale ») est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plate-forme sans fossé :

Une ligne idéale tracée à 1,50 mètre du bord du rail extérieur (Figure 2).

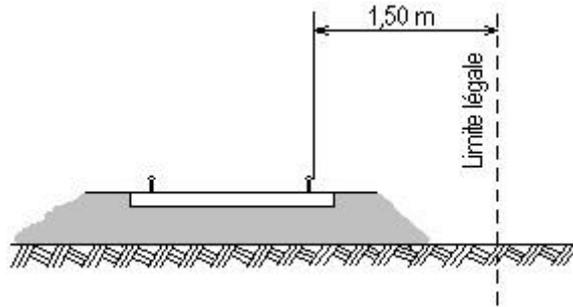


Figure 2

b) voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (Figure 3).

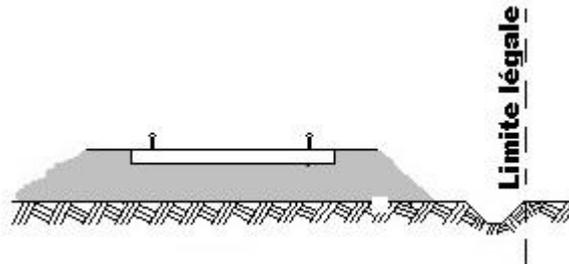


Figure 3

c) voie en remblai :

L'arête inférieure du talus de remblai (Figure 4)

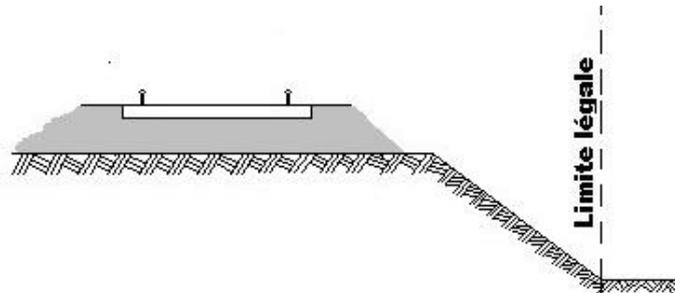


Figure 4

OU

Le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un (Figure 5).

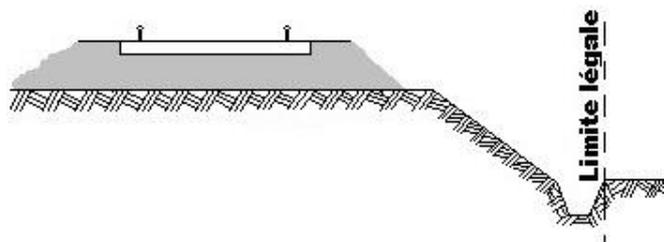


Figure 5

d) voie en déblai :

L'arête supérieure du talus de déblai (Figure 6).

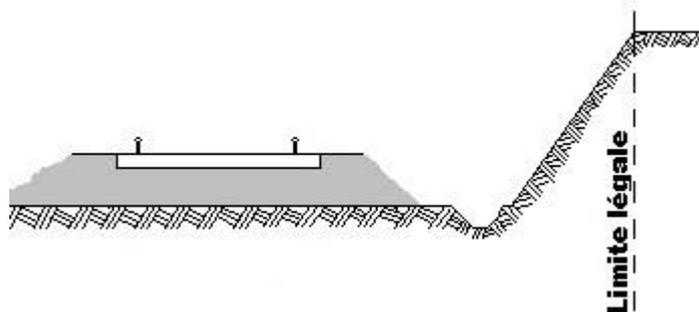


Figure 6

Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du terrain naturel (Figure 7 et Figure 8).

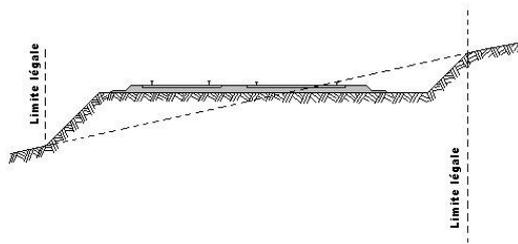


Figure 7

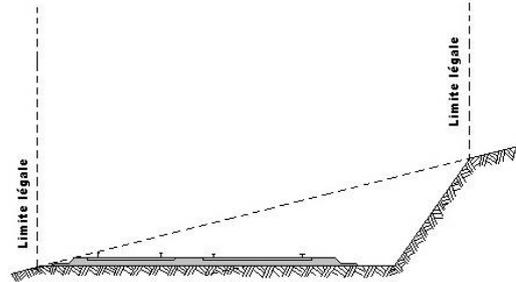


Figure 8

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 (Figure 9 et Figure 10).

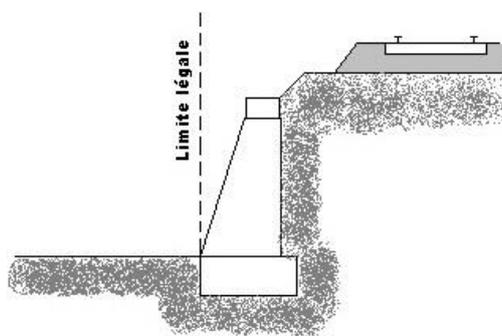


Figure 9

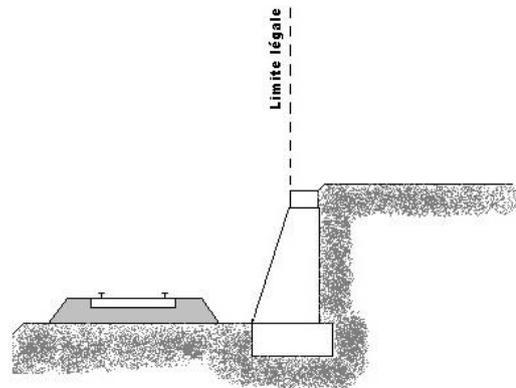


Figure 10

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 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 est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

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 et du code des transports subséquent, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

6.7.2.2. Constructions

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règles définies par les documents d'urbanismes, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voie routière, mais à une propriété privée, sous réserve, le cas échéant, des particularités tenant au régime de la domanialité publique.

Les constructeurs ne peuvent, par conséquent, constituer sur le domaine ferroviaire les prospectus qu'ils sont en droit de prendre sur la voie routière. Ils sont tenus de se conformer aux dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport aux fonds voisins, telles qu'elles sont prévues par le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), ou à défaut, par le règlement national d'urbanisme. En outre, compte tenu des nécessités du service public

du chemin de fer, des prospects ne peuvent grever les emprises ferroviaires que dans la mesure où ils sont compatibles avec l'affectation donnée à ces emprises.

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les documents cités précédemment, aucune construction, autres qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de deux mètres de la limite du chemin de fer (

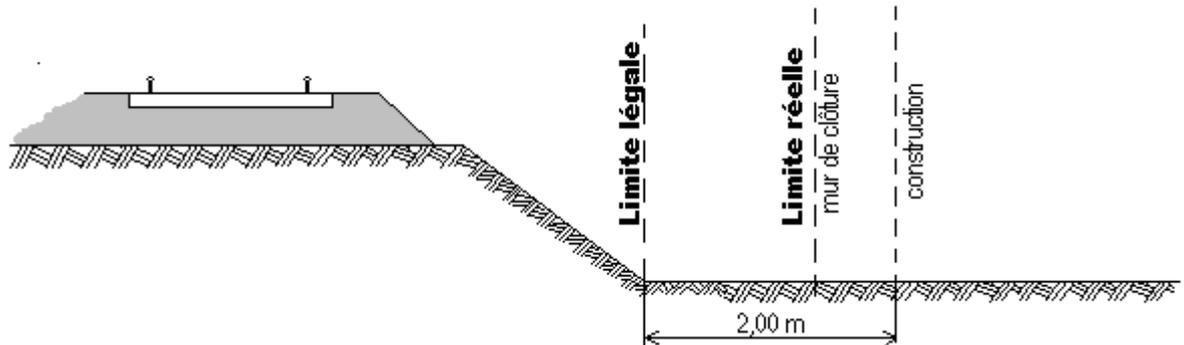


Figure 11).

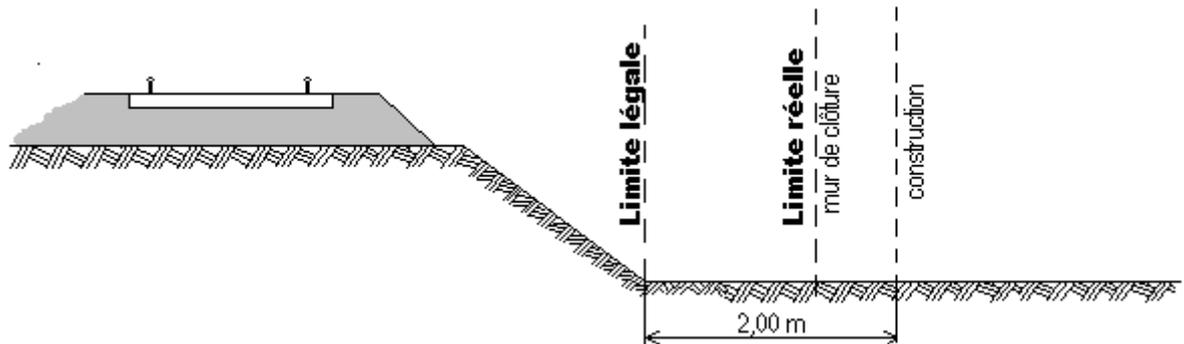


Figure 11

Il y a une obligation pour tout riverain du chemin de fer, avant tous travaux de construction, de demander la délivrance d'un arrêté préfectoral d'alignement.

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 dans le cas où celle-ci serait située à moins de deux mètres de la limite.

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.

6.7.2.3. Écoulement des eaux

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles qu'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 et résiduelles dans les dépendances du chemin de fer (Article 2231-3 du Code des transports).

6.7.2.4. Excavations

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus, sauf dérogation spéciale (Article L. 2231-6 du Code des transports – Figure 12).

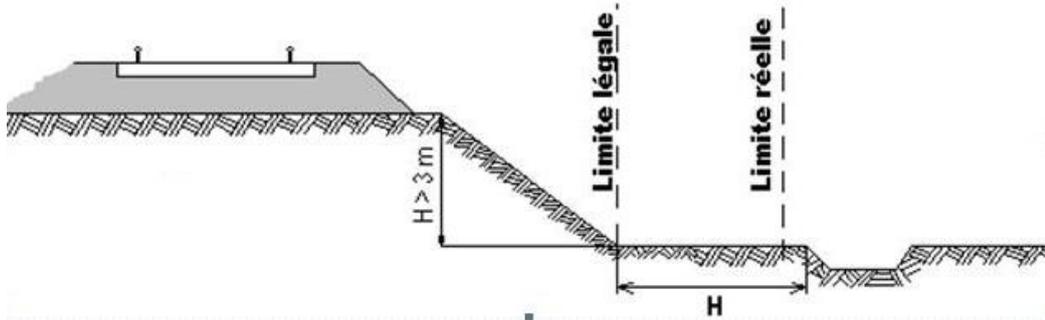


Figure 12

A ces prescriptions s'ajoutent celles relatives à tous les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage réalisés à proximité des voies ferrées indiquées dans l'IG90033.

6.7.2.5. Dépôts

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de quelque matière que ce soit ne peut être établi sans autorisation préalable de l'autorité administrative. Lorsque la sécurité et l'intérêt du service ferroviaire le permettent, cette distance peut être réduite en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative.

Cette autorisation est révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

- pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin de fer ;
- pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

6.7.2.6. Plantations

Il est interdit aux riverains du chemin de fer d'établir ou de laisser croître des arbres ou haies à moins de 2 mètres de la limite du chemin de fer.

Cette règle s'applique quelle que soit la limite réelle du chemin de fer (Figure 13).

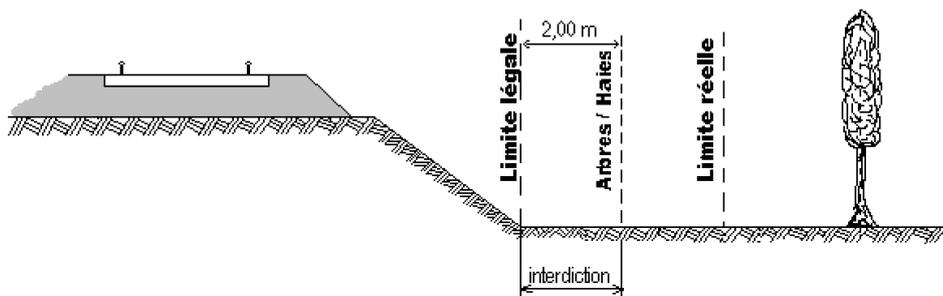


Figure 13

Il est interdit de réaliser la plantation d'arbres à hautes tiges à une distance inférieure à 6 m de la limite du chemin de fer.

L'entretien de la végétalisation aux abords des voies ferrées doit répondre aux exigences suivantes :

a) Cas où la voie ferrée est de même niveau que le terrain naturel :

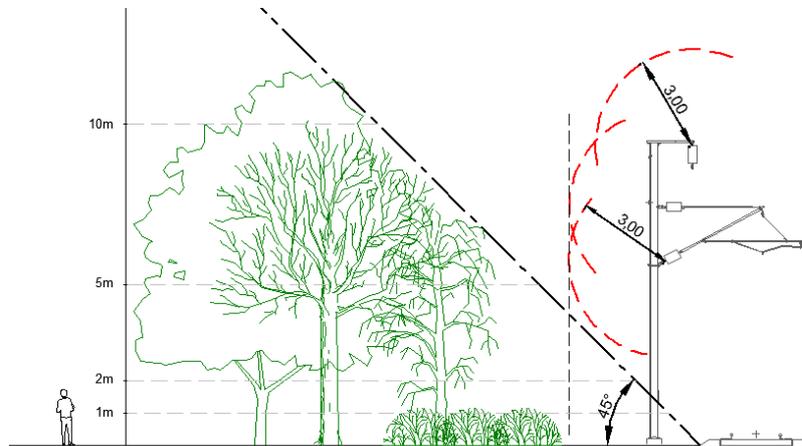


Figure 14

b) Cas où la voie est en déblai :

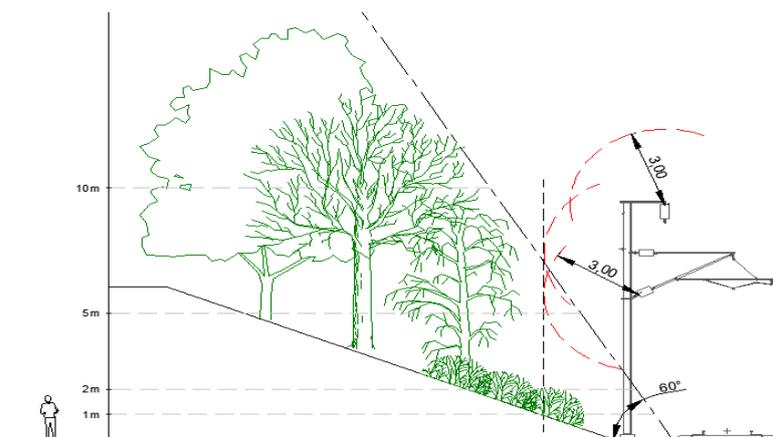


Figure 15

c) Cas où la voie est en remblai :

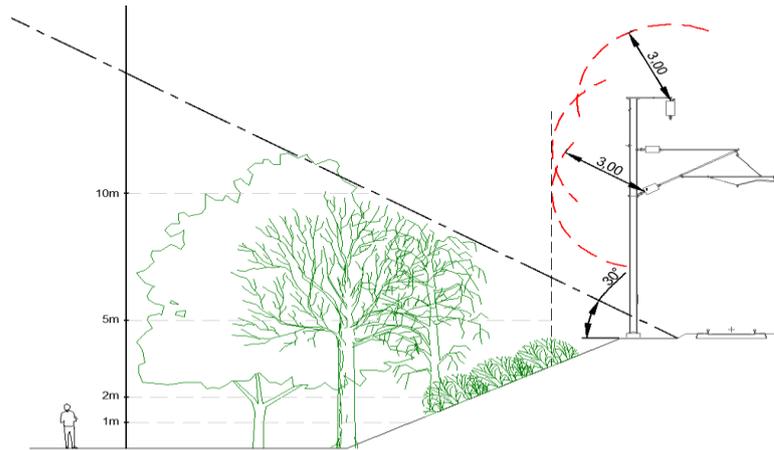


Figure 16

La gestion extensive maîtrisée de la végétation nécessite de la part des acteurs concernés d'être en situation de pouvoir élaborer des actions à mener sur le long terme afin de garantir le maintien à 45°, 60° ou 30° défini sur les schémas ci-dessus.

6.7.3. Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les propriétés riveraines ou voisines des passages à niveau doivent supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement institué par arrêté préfectoral (art. L. 114-1 et suivants du Code de la voirie routière).

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, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vues satisfaisantes.

La zone concernée est teintée en gris sur la

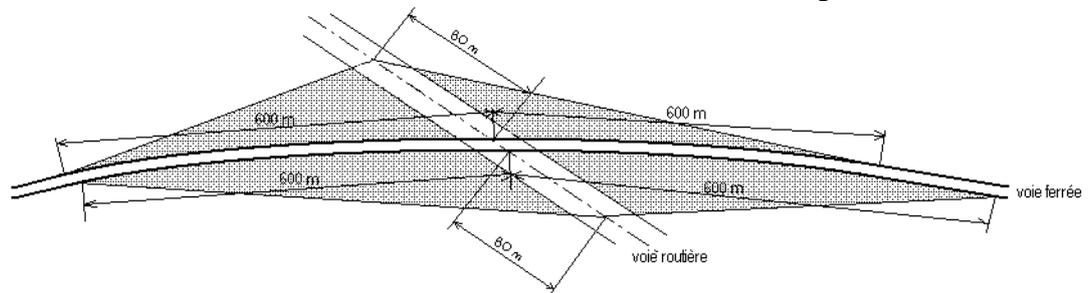


Figure 17 ci-dessous.

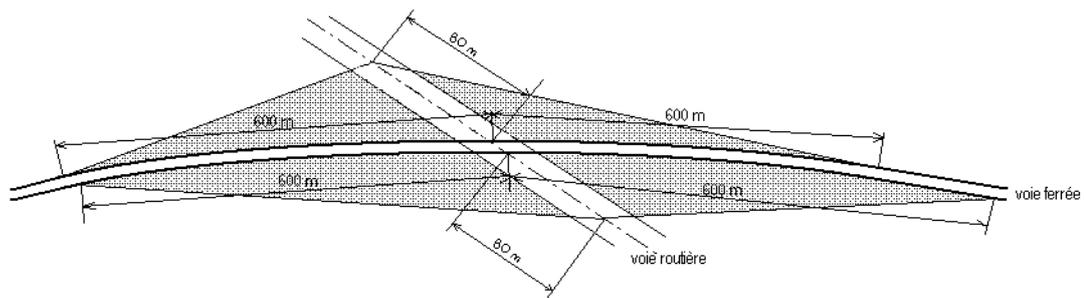


Figure 17

6.7.4. Autres dispositions

6.7.4.1. Enseignes ou sources lumineuses

Il est interdit de laisser subsister, après mise en demeure du Préfet de les supprimer, toutes installations lumineuses et notamment toutes publicités lumineuses au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents des chemins de fer (article L2242-4 du code des transports).

6.7.4.2. Installations radioélectriques

Conformément à l'article L2231-8 du code des transports, tout propriétaire d'une installation radioélectrique doit s'assurer que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires et que les prescriptions ferroviaires établies par des arrêtés des ministres chargés des transports et de l'industrie sont respectées.

6.7.4.3. Mines

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

Annexe 1 : Installations ferroviaires

Annexe 1 de la directive 2012-34 EU :

« L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- terrains,
- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige,
- ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.,
- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière,
- superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction),
- chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons,
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie,
- installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation,
- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports,
- bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport. »

COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 2 : Contenu du Dossier de Conception Spécifique « interface avec le RFN »

Le Dossier de Conception Spécifique « interface avec le RFN » (DCS) a pour objectifs :

- d'informer le correspondant MSF de la nature des travaux et des ouvrages à réaliser,
- de démontrer que le MOA a mis en place un Schéma Directeur de la Qualité comme demandé dans l'IG90033,
- de démontrer que le projet est conforme aux exigences du présent document.

Le DCS doit être initialisé dès l'émergence du projet (par exemple lors des études préliminaires, d'initialisation ou d'avant-projet), afin d'intégrer au mieux les contraintes et les délais ferroviaires dans la conception.

Le DCS évoluera en fonction du déroulement du projet dossier. Lors des mises à jour, les versions doivent être indicées et datées.

Les éléments graphiques du DCS doivent être cotés, à l'échelle, et impérativement représenter :

- toutes les distances de sécurité utiles vis-à-vis du ferroviaire (ZI, ZP et plans d'impact de stabilité de la plateforme ferroviaire PO/P1/P2, etc.),
- les gabarits ferroviaires,
- les infrastructures ferroviaires (numéro des voies, portiques et fils caténaire, caniveaux à câbles, dispositifs en bord de voie, etc.) et plus particulièrement les conducteurs caténaires du fait du risque électrique,
- l'implantation des clôtures de chantier et des clôtures définitives ainsi que les moyens d'accès,
- les limites domaniales des emprises,
- les engins et matériels utilisés ainsi que leurs zones d'évolution (engins, échafaudages, zone de stockage, etc.)

Le DCS doit être composé ainsi :

1 Présentation du projet

1.1 Situation géographique

Le dossier doit clairement identifier la situation géographique des travaux (Ligne, PK, plan de situation) et les conditions normales d'exploitation de la ligne (nombre de voies, vitesse, etc.).

Des photographies du lieu montrant la limite ferroviaire et les installations avoisinantes sont à intégrer au dossier.

1.2 Description du projet

Une description succincte des opérations du projet doit être réalisée, avec illustrations de la situation actuelle et future, dont :

- un plan général des opérations,
- un plan prévisionnel d'installation de chantier,
- des coupes, du projet au plus proches des voies ferrées, orthogonalement à celles-ci,
- la note d'hypothèse du projet.

2 Schéma Directeur de la qualité

Le Schéma Directeur de la Qualité, réalisé selon les prescriptions de l'article 3.1.1, doit être communiqué.

3 Analyse de risque

3.1. Classement des ouvrages et opérations

Tous les ouvrages définitifs ou provisoires et toutes les opérations de construction doivent faire l'objet d'une proposition de classement en 1^{ère} catégorie ou 2^{ème} catégorie selon l'article 1.2.2. de l'IG90033 dès la phase de conception.

Les justifications de ce classement doivent être fournies opération par opération et ouvrage par ouvrage via des illustrations graphiques ou des démonstrations écrites.

En cas de défaut de justification les ouvrages et opérations sont à considérer en première catégorie.

3.2 Identification des risques

Tous les ouvrages définitifs ou provisoires et opérations de construction de 1^{ère} catégorie doivent faire l'objet de justification de conception (plans de phasages, notes de calculs,

mission géotechnique justifiant les choix, etc.) et d'une analyse décrivant les risques vis-à-vis du RFN en terme de :

- sécurité du chantier, pour ce qui est de ses interfaces avec les circulations et les conducteurs sous tensions,
- pérennité des installations ferroviaires de SNCF Réseau,
- maintien de l'exploitation ferroviaire en toute sécurité et sans perturbation du trafic.

Par exemple : pour le risque de renversement des engins de chantiers et de chute de charges manipulées, il faut tenir compte de la taille des engins et des colis transportés en situation la plus défavorable ainsi que de l'ensemble des voies ferroviaires circulées.

4 Mesures prises pour assurer la sécurité ferroviaire

Chacun des risques identifiés lors de l'analyse doit être couvert par des mesures appropriées (dispositif de protection, arrêt des circulations ferroviaires...).

En s'appuyant sur l'IG90033 et les recommandations du présent texte, ce chapitre doit détailler les moyens envisagés pour annuler ou rendre acceptables les risques résultant des travaux. Parmi ces moyens, figurent les mesures de sécurité ferroviaires (accompagnement, RAL, ITC, CC) définies à l'article 3.1.5 du présent texte.

Au minimum ce chapitre doit contenir :

4.1 Clôtures de chantier:

Si le projet est situé en limite ou sur les emprises ferroviaires directes du RFN ou sur le RFN, ce point doit définir le système de clôture mis en place en tenant compte de la nature des travaux.

4.2 Engins et matériels de chantier, y compris grue routier et à tour

- Détail des types d'engin et des catégories prévues sur les opérations du projet,
- Mesures prévues pour respecter les catégories d'engins,
- Si besoin, mesures prévues pour la réalisation des essais préliminaires (pour le vibrofonçage par exemple),
- Si besoin, mesures prévues pour parer au risque de pénétration et de renversement lors de l'utilisation des grues à tours, des grues mobiles et des autres engins de levage et de manutentions,
- Détails des écrans de protections et dispositifs de retenue prévus pour parer à un risque de pénétration, si nécessaires.

4.3 Autres opérations et ouvrages à risques (classés en 1ère catégorie)

- Les principes et modes opératoires doivent être fournis,
- La liste des études d'exécution qui seront produites par l'entreprise et visées par le MOE en conformité avec les chapitres 3 et 4 de l'IG90033 doit être fournie,
- Si les opérations de 1^{ère} catégorie sont prévues avec maintien des circulations :
 - Leur durée doit être quantifiée et justifiée,
 - De plus, des carnets de phasage doivent être établis pour présenter clairement les méthodologies envisagées, conformes aux présentes directives de sécurité ferroviaire. Chaque planche doit faire apparaître :
 - les éléments décrits dans l'introduction à cette annexe,
 - les mesures de sécurité ferroviaires (dispositif de protection mis en œuvre, accompagnement, RAL, ITC, CC.),
 - les éventuels dispositifs de protection et de sécurité (auvent, écran ou plancher de protection, barrière...).

4.4 Système de surveillance

Si des systèmes de surveillances et des procédures d'alertes en cas de dépassement des différents seuils doivent être mis en place pour contrôler l'impact des travaux sur les installations ferroviaires ou la stabilité des ouvrages provisoires (cf. IG90033), ils doivent être clairement définis et détaillés dans ce chapitre.

4.5 Planning détaillé

Si des besoins en mesures de sécurité ferroviaire sont nécessaires, un planning intemporel prévisionnel détaillé en heures de l'ensemble des opérations doit être donné. Ce planning doit faire clairement apparaître les durées des opérations et les conditions d'intervention vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire (avec/sans circulation ferroviaire, avec/sans consignation caténaires). Il servira de base pour les demandes en capacité et ressources ferroviaires SNCF Réseau.

Annexe 3 : Dispositions spécifiques à l'utilisation des grues à tour

En complément des dispositions communes, le dossier à transmettre à SNCF Réseau pour avis doit comprendre à minima les éléments suivants :

- Une note justifiant le choix du type de grue incluant une analyse de risque,
- Le principe de montage des grues,
- Le principe de démontage des grues,
- L'engagement de prise d'un abonnement météorologique,
- Le cas échéant, la Demande d'Autorisation Spéciale de survol du réseau,
- L'engagement à produire en début de phase travaux avant l'installation de la grue :
 - Un document attestant de la prise d'un abonnement météorologique,
 - La documentation technique de la grue,
 - La fiche technique du limiteur de course du chariot, le cas échéant,
 - La fiche technique des anémomètres mis en œuvre sur les grues,
 - La note de calcul justificative de l'assise des grues visée sans observation par le MOE,
 - Le plan de ferrailage des assises des grues visé sans observation par le MOE,
 - Le plan de coffrage des assises des grues visé sans observation par le MOE,
 - Le rapport sans réserve de mission M1 (examen environnemental du site), le rapport de mission MF (assistance technique en cas d'effet de site constaté en mission M1), le rapport sans réserve de mission M2 (avis technique de stabilité des grues), le rapport sans réserve de mission M2C (vérification des fondations de la grue sur site avant montage) établis par un organisme accrédité dans le domaine du Contrôle Technique de la Construction.
- L'engagement à produire avant la mise en service de la grue :
 - Le rapport sans réserve de mission M3 (vérification des grues à la mise en service) établi par un organisme accrédité dans le domaine du Contrôle Technique de la Construction,
 - Le cas échéant, le rapport sans réserve de mission M4 (vérification du dispositif de contrôle des mouvements de grues à tour à zones d'interférences et/ou zones interdites pour les 2 grues) établi par un organisme accrédité dans le domaine du Contrôle Technique de la Construction.

COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 4 : Auvents de protection latéraux

Extrait du cahier des charges pour la conception des auvents de protection, des protections latérales et des aires de passage pour courant alternatif (Référence IGTE 21476/215750 de juillet 2013)

1 Préambule

Les conditions techniques de distribution d'énergie électrique prescrivent la mise hors de portée des éléments sous tension électrique vis à vis des personnes.

Cette mise hors de portée peut être réalisée soit par le seul éloignement, soit par isolation, soit par interposition d'obstacles tels que des auvents de protection, des protections latérales ou l'obturation des aires de passage.

2 Domaine d'application

Le présent document s'applique à tous les ouvrages tels que ponts route ou d'autoroute, passerelles, sauts de mouton, têtes de tunnel, conduites et canalisations qui surplombent des voies électrifiées par caténaire.

Des auvents de protection sont installés et l'obturation des aires de passage est réalisée au-dessus des éléments sous tension électrique. Ces dispositions ne sont pas obligatoires si la zone accessible aux personnes surplombe d'au moins 10 m les éléments sous tension électrique.

Le cahier des charges des protections latérales s'applique lorsque les éléments sous tension électrique sont situés à moins de 3 m des zones accessibles aux personnes.

Les personnes concernées sont le public et le personnel.

3 Objet

Le présent document a pour objet de définir les exigences et les caractéristiques des auvents de protection, des protections latérales et des aires de passage.

4 Définition

Leur fonction est de constituer un obstacle entre les personnes et les lignes aériennes de traction électrique.

5 Textes de référence

Arrêté du 17 mai 2001	Conditions techniques de distribution de l'énergie électrique
NF C 13 200	Installations électriques à haute tension - Règles.
NF EN 50122-1	Applications ferroviaires – Installations fixes - Mesures de protections relatives à la sécurité électrique et à la mise à la terre.
NF EN 60529	Degrés de protection procurés par les enveloppes (code IP).

6 Caractéristiques générales

Sur chaque rive de l'ouvrage, la longueur de l'obstacle doit dépasser latéralement de 1,50 m des éléments sous tension électrique y compris ceux de l'archet du pantographe et de 0,50 m du câble de protection aérien.

La longueur de 1,50 m doit éventuellement être augmentée pour respecter une distance minimale de 3 m entre l'aire de passage et les éléments sous tension électrique y compris l'archet du pantographe.

L'obstacle est constitué généralement d'auvents de protection indépendants des garde-corps, sauf dans les cas suivants :

- ouvrage avec garde-corps conformes aux exigences du chapitre 7 de la présente annexe.
- ouvrage avec grille d'au moins 2 m de hauteur avec la protection définie au chapitre 7, fixée sur celle-ci.

Les auvents de protection sont verticaux, sauf dérogation accordée par SNCF Réseau.

Les auvents sont constitués intégralement ou partiellement par :

- des écrans pleins,
- des écrans perforés respectant un degré de protection de classe IP3X conformément aux exigences de l'arrêté technique du 17 mai 2001. Le degré de protection IP3X est défini par la norme NF EN 60529 et correspond à la non pénétration d'un outil de diamètre supérieur ou égal à 2,5 mm.
- des écrans perforés respectant un degré de protection de classe IP2X conformément aux exigences de l'arrêté technique du 17 mai 2001. Le degré de protection IP2X est défini par la norme NF EN 60529 et correspond à la non pénétration d'un outil de diamètre supérieur ou égal à 12,5 mm.
- des écrans grillagés dont la maille n'excède pas 1200 mm² (protections latérales et auvents verticaux) ou 650 mm² (auvents horizontaux ou inclinés).

Les auvents sont jointifs sans interstice entre eux et l'ouvrage, les interstices éventuels sont à obturer en corrélation avec le degré protection des écrans considérés.

Les écrans résistent aux chocs et aux jets de projectiles sans perdre leur fonction d'obstacle, par conséquent l'emploi de vitres en verre non feuilleté est interdit.

Ils résistent à la corrosion causée par le sel de déneigement.

Les scellements sont à réaliser en accord avec le gestionnaire de l'ouvrage.

Sur chaque rive de l'ouvrage, les auvents de protection comportent :

- au moins une plaque "DANGER DE MORT" (voir annexe 7),
- autant de dispositifs d'accrochage de tête de perche que de voies électrifiées surplombées (voir annexe 8).

7 Auvents de protection verticaux

Les auvents de protection verticaux sont conçus pour ne pas favoriser leur escalade, pour rendre impossible le stationnement ou le déplacement sur le sommet des écrans ou des panneaux.

Leur démontage ne doit pas pouvoir s'effectuer côté accessible aux personnes.

Les auvents en matériau non conducteur (béton, bois, verre feuilleté, plexiglass...) sont entourés d'un conducteur nu ou d'un châssis métallique relié au circuit de protection.

Les panneaux grillagés en métal plastifié sont interdits.

Ces auvents de protection ne permettent pas de s'affranchir de la pose éventuelle de dispositifs de détection de chute de véhicules (fermettes, câbles détecteurs...).

7.1 Caractéristiques dimensionnelles

Les auvents verticaux ont une hauteur totale minimale de :

- 1,80 m en zone normale.
- 2,50 m en zones sujettes aux actes de malveillance à l'encontre des circulations ferroviaires.

Pour les aires de passage et ouvrages qui surplombent des éléments sous tension électrique à une distance verticale inférieure ou égale à 3 m, les auvents verticaux sont constitués :

- soit d'écrans pleins ou perforés avec un degré de protection IP2X d'une hauteur minimale de 1,80 m ou 2,50 m,
- soit d'écrans pleins ou perforés avec un degré de protection IP2X d'une hauteur minimale de 1 m surmontés d'écrans constitués de panneaux perforés ou grillagés d'une hauteur de 0,80 m ou 1,50 m mini.

Pour les aires de passage et ouvrages qui surplombent des éléments sous tension électrique à une distance verticale comprise entre 3 m et 10 m, les auvents verticaux sont constitués :

- soit d'écrans pleins ou perforés d'une hauteur minimale de 1,80 m ou 2,50 m,

- soit d'écrans pleins ou perforés d'une hauteur minimale de 1 m surmontés d'écrans constitués de panneaux perforés ou grillagés d'une hauteur de 0,80 m ou 1,50 m mini,
- soit d'écrans grillagés d'une hauteur minimale de 1,80 m ou 2,50 m.

7.2 Caractéristiques mécaniques

Ils doivent résister :

- aux charges climatiques (vent) suivant les règles en vigueur.
- à des charges horizontales ponctuelles de 1 kN, appliquées à une hauteur de 1,80 m au-dessus du trottoir (vandalisme) et équidistantes de 1,50 m.
- ces deux charges horizontales sont à cumuler.
- à des charges verticales de 0,5 kN, agissant dans le sens ascendant et équidistantes de 1,50m.

8 Protections latérales

Ces protections ont une hauteur minimale de 1,80 m au-dessus du sol.

Elles sont constituées :

- soit par des écrans pleins lorsque la distance des éléments sous tension électrique et la protection latérale est inférieure à 1 m.
- soit par des écrans pleins surmontés d'écrans grillagés ou perforés conformes au paragraphe 7 de la présente annexe lorsque la distance des éléments sous tension électrique et la protection latérale est supérieure ou égale à 1 m.

Les scellements sont à réaliser suivant les prescriptions du gestionnaire de l'ouvrage.

Chaque protection latérale doit comporter au moins une plaque « DANGER DE MORT » (voir annexe 7).

9 Aires de passage

Toutes les parties supérieures d'un ouvrage : tablier, trottoir, canalisation, corniche,... sont à considérer comme aires de passage.

Les aires de passage situées au-dessus d'éléments sous tension électrique sont constituées d'écrans pleins et sont pourvues d'auvents de protection définis aux chapitres 6 et 7 de la présente annexe.

Les interstices éventuels entre différentes parties d'un ouvrage sont à obturer conformément aux règles suivantes.

9.1 Caractéristiques dimensionnelles

La longueur de l'écran plein doit dépasser latéralement de 1,50 m des éléments sous tension électrique (conducteurs, archet de pantographe) et de 0,50 m du câble de protection aérien.

La longueur de 1,50 m doit éventuellement être augmentée pour respecter une distance minimale de 3 m entre l'extrémité de l'écran plein et les éléments sous tension électrique.

9.2 Caractéristiques mécaniques

Ils doivent résister :

- aux charges verticales définies par l'utilisation de l'ouvrage.
- à des charges verticales ponctuelles de 1 kN, appliquées entre 2 appuis.
- aux charges climatiques (neige) suivant les règles en vigueur.
- ces charges verticales dirigées vers le bas sont à cumuler.
- à une charge verticale ascendante (effet de souffle provoqué par les circulations ferroviaires) équivalente à une pression de 1,6 kN/m².

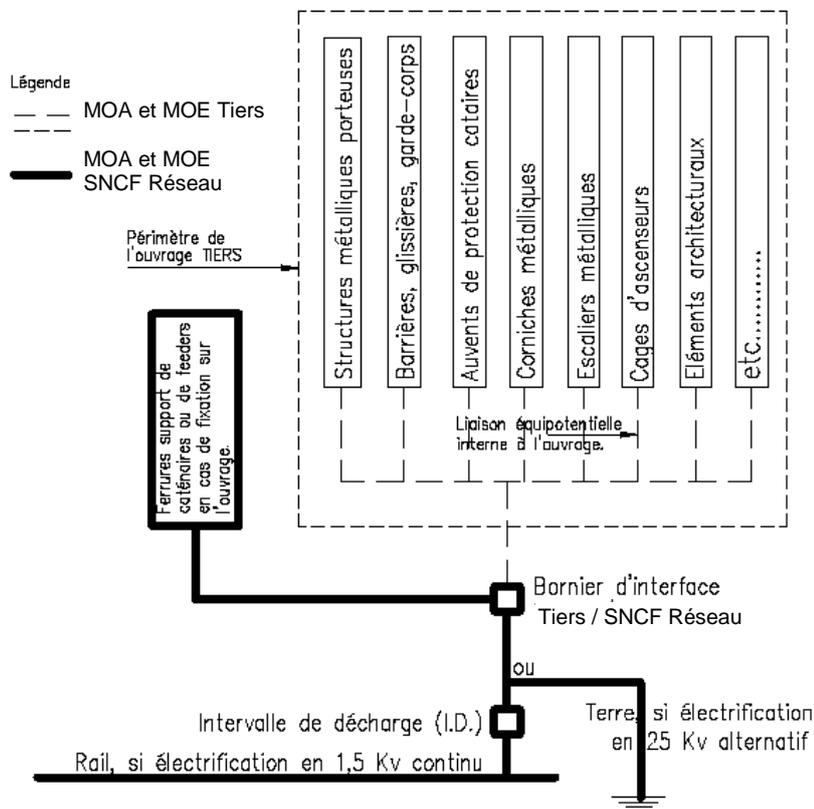
COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 5 : Liaisons équipotentielles, raccordement

Équipement d'un ouvrage sur ou aux abords d'une voie ferrée électrifiée.

Principe de la liaison équipotentielle des parties métalliques.

Toute structure métallique située à moins de 3 m d'un élément sous tension doit faire l'objet d'une liaison équipotentielle.



A) clôture de courte ou moyenne longueur :

Longueur ≤ 200 m :

>raccordement en un point au circuit de protection

Longueur comprise entre 200 m et 500 m :

>raccordement en un point au moins au circuit de protection

Longueur comprise entre 500 m et 1000 m :

>raccordement à chaque extrémité au circuit de protection

B) clôture de courte ou moyenne longueur :

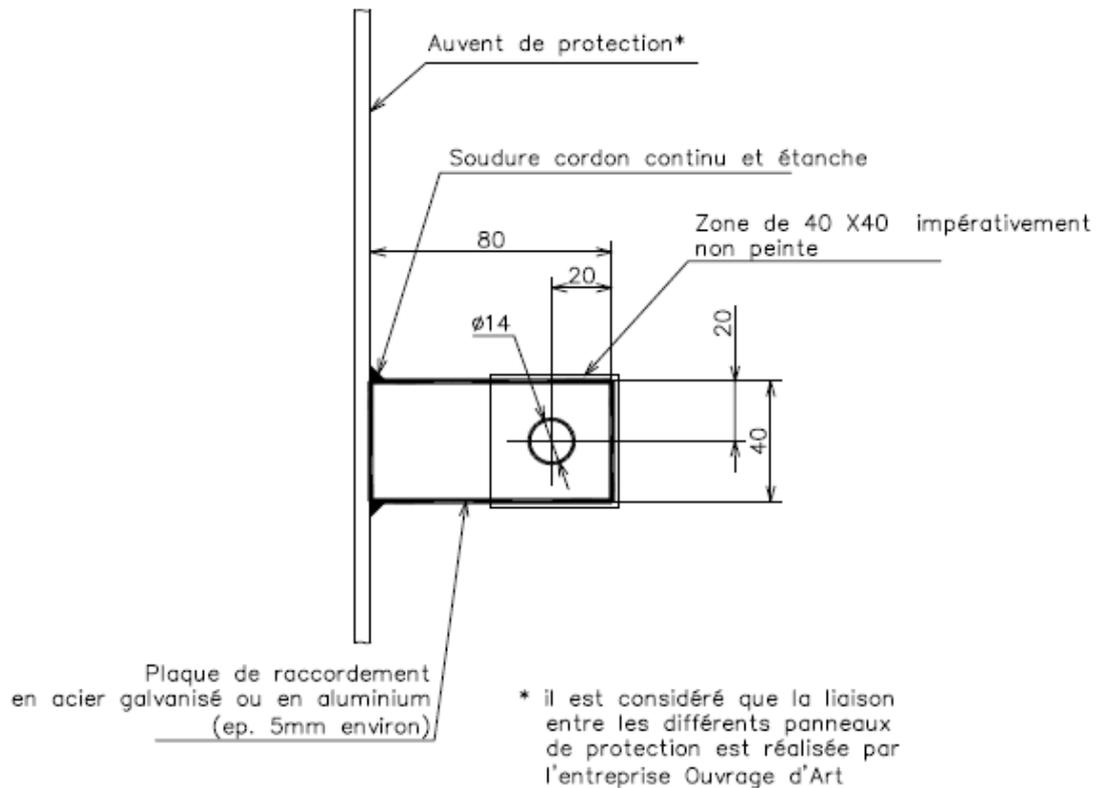
Longueur > 1000 m :

>raccordement tous les 1000 m au circuit de protection

La liaison équipotentielle doit être réalisée par un conducteur électrique continu équivalent à une section cuivre de 35 mm² minimale.

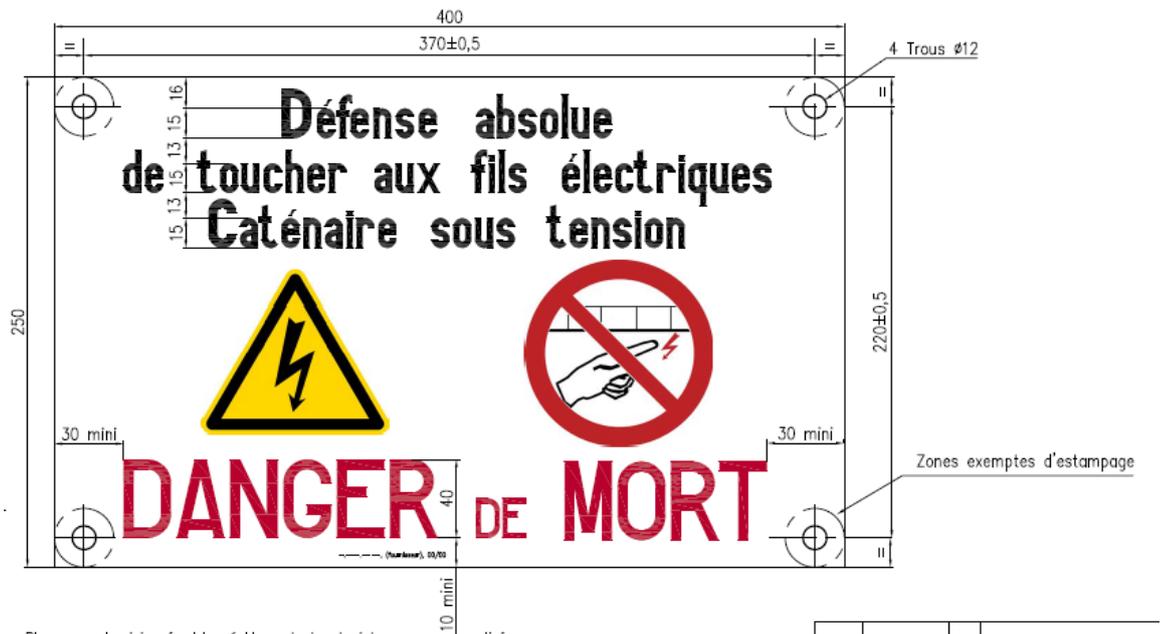
COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 6 : Plaque de raccordement électrique



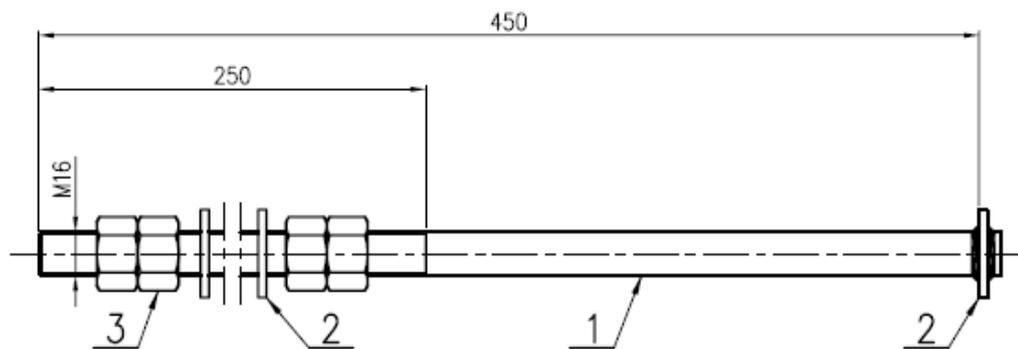
COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 7 : Plaque danger de mort



COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 8 : Dispositif d'accrochage de tête de perche

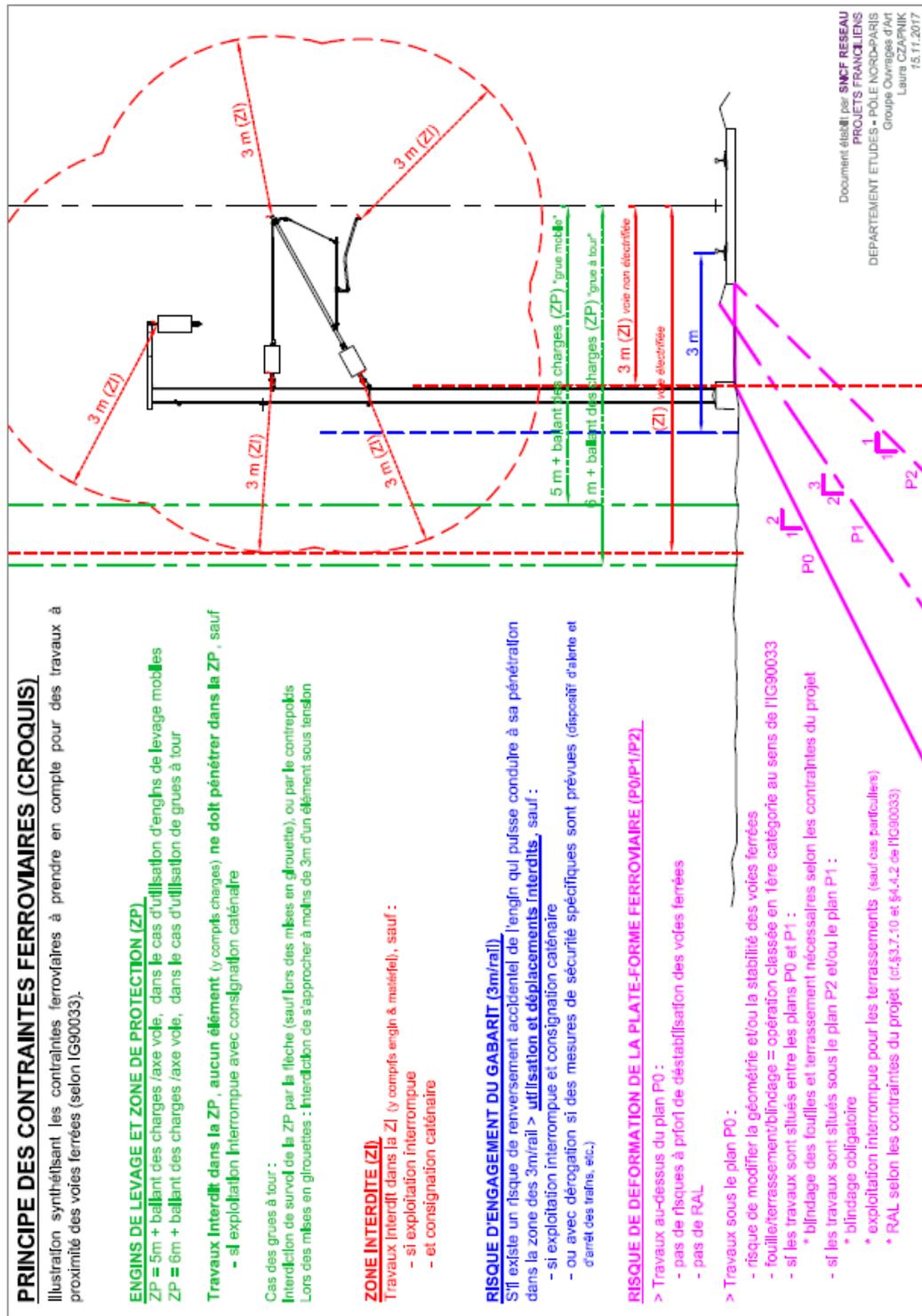


Légende :

- 1 - tige diamètre 16 mm
- 2 - rondelle M16
- 3 - écrou M16

COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Annexe 9 : Croquis de principe des contraintes ferroviaires



Ce schéma est une illustration synthétisant les principales contraintes décrites dans l'IG90033 mais ne se substitue en rien au texte de l'IG90033.

Annexe 10 : Mise en place de conduites et fourreaux par une technique de travaux sans tranchée

Ces règles sont applicables en attente de la révision de l'IN1884 (version du 13.07.2001), pour les opérations de travaux neufs.

Elles concernent la mise en place, par des techniques sans tranchée, de canalisations ou fourreaux, d'ouverture maximale 2.00 mètres de diamètre et notamment en :

- traversant sous la plateforme ferroviaire,
- longeant la plateforme ferroviaire à moins de 4.00 mètres du bord extérieur du rail
- longeant la plateforme ferroviaire à quelque distance que ce soit si elles viennent à engager le plan P1 défini par l'IG90033.

1 Généralités

La prévention des incidents, en matière de traversées sans tranchée, repose essentiellement sur l'analyse de risques qui est imposée dans ce texte au MOA, quels que soient la méthode de réalisation retenue, le diamètre et le type de la canalisation à mettre en place ou encore les conditions d'exploitation ferroviaire locales.

Les mesures de prévention les mieux appropriées pour ce type d'opérations sont celles qui peuvent être élaborées dès la conception de l'ouvrage :

- adéquation de la méthode de creusement à la nature des terrains traversés,
- programmation des travaux dans des périodes d'interception des circulations ou sous couvert de dispositions particulières (limitation temporaire de vitesse, etc.),
- surveillance permanente, par l'entreprise et le MOE, des paramètres de chantier.

Le choix de la méthode doit être basé sur une véritable étude de faisabilité assortie d'une analyse de risques.

2 Considérations relatives aux méthodes de réalisation

Parmi les différentes méthodes couramment employées, certaines sont considérées comme apportant des garanties acceptables de maintien des terres, d'autres pas :

Méthode	Garantie de maintien des terres
<p>Fonçage de tube ouvert ou Battage de tubes*</p> <p>Mise en place de tube métallique creux enfoncé dans le sol au moyen d'un marteau pneumatique. Le fourreau progresse en carottant le terrain en place.</p>	<p>Cette méthode est considérée comme assurant le maintien des terres en cours de chantier.</p>
<p>Forage à la tarière</p> <p>Tube acier poussé dans le sol à l'abri d'une trousse coupante équipée d'une tarière (outil de coupe) assurant par foration l'excavation des sols. L'évacuation des terrains est effectuée au moyen d'une vis sans fin placée à l'intérieur du tube.</p>	<p>Le maintien des terres n'est assuré intégralement qu'à la condition de la présence d'une trousse coupante et que la tarière présente un décousu de 0.50m en retrait de la trousse coupante.</p>
<p>Forage marteau fond de trou*</p> <p>Tube acier poussé dans de la roche à l'abri d'une trousse coupante équipée d'un taillant au carbure assurant par foration et percussion l'éclatement de la roche. L'évacuation du matériau broyé est effectuée au moyen d'une vis sans fin placée à l'intérieur du tube.</p>	<p>Cette méthode est considérée comme assurant le maintien des terres en cours de chantier.</p>
<p>Forage dirigé</p> <p>Réalisation du forage en 3 phases,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tir pilote, fonçage d'une tête guidé et biseauté assurant un guidage relativement précis, - Alésages successifs par foration du trou, - Tirage de la canalisation. <p>Nécessité d'un fluide de forage pour l'évacuation des matériaux et le refroidissement des outils de forage.</p>	<p>Cette méthode ne garantit le maintien des terres pendant le chantier que pour les forages de petit diamètre réalisés sans réalésage.</p> <p>Cette méthode présente un risque de remontée de bentonite en surface, notamment en cas de faible hauteur et un risque de soulèvement des voies.</p> <p>Les phases d'alésage ne sont pas considérées comme garantissant le maintien des terres.</p>
<p>Micro-tunnelage</p> <p>Mise en place du tube par foration des sols à l'aide d'une roue de coupe étanche.</p> <p>La tête de forage assure le broyage et le concassage des matériaux. L'évacuation des terrains est effectuée par marinage hydraulique à l'intérieur du tube.</p>	<p>Cette méthode est considérée comme assurant le maintien des terres en cours de chantier.</p>
<p>* L'emploi des méthodes « Fonçage de tube ouvert » et « Forage marteau fond de trou » engendrent des vibrations des sols. Cela suppose que les règles du § 5.3.3. relatives à l'utilisation d'engins mécaniques puissants soient appliquées</p>	

L'utilisation de certaines méthodes suppose l'accord préalable de SNCF Réseau. Dans le cas d'un avis favorable, les mesures de sécurité ferroviaire tiennent compte alors des résultats d'une analyse de risque particulière à conduire à l'issue d'un essai préalable, qui doit être réalisé - en dehors des zones ferroviaires exploitées - 1 mois au moins avant le démarrage sur site des travaux envisagés.

3 Incidence des travaux sur l'exploitation ferroviaire

Les travaux de mise en place de canalisations sous ou à proximité des voies ferrées maintenues en exploitation doivent être conduits avec **l'objectif de ne pas réduire le niveau de sécurité d'exploitation des installations ferroviaires, et de ne pas perturber la régularité des circulations**, ceci tant pendant la réalisation des travaux qu'après leur achèvement.

La déformation de la voie ferrée, en plan ou en profil, est l'incident majeur contre lequel le MOA et ses partenaires (entrepreneur, MOE, etc.) doivent se prémunir. Le défaut géométrique de la voie ferrée peut être causé, entre autres, par les événements ou manquements suivants :

- déviation de la trajectoire du forage ou du fonçage,
- entraînement des terrains encaissants,
- effondrement du front de taille,
- remontées de vides ou de fontis provoquées par les travaux,
- remontées de fluides de forage,
- injections de terrain non maîtrisées, remontées de coulis d'injection,
- tassements différés.

Les vibrations (entretenues ou non) générées à l'occasion des travaux constituent une autre source potentielle de risques pouvant affecter la voie ferrée, mais aussi les autres installations ferroviaires, notamment les installations de signalisation ou encore les Ouvrages d'Art.

Tous les risques présentés par l'opération, en particulier ceux évoqués ci-avant (liste non exhaustive), doivent être identifiés et analysés dès la phase d'avant-projet, de manière à ce que des mesures de prévention pertinentes et efficaces puissent être définies et mises en œuvre au moment opportun (avant le début des travaux pour certaines mesures, en cours de chantier pour d'autres, et enfin à l'issue de ce dernier). Ces mesures de prévention comprennent :

- des mesures techniques propres aux travaux,
- des mesures de sécurité en rapport direct avec l'exploitation ferroviaire.

Il conviendra de tenir compte dans l'analyse de risque :

- de la méthodologie de forage retenue,
- de la méthodologie de déblocage de l'outil en cas d'anomalie de forage,
- du suivi topographique de la voie mis en place,
- de la nature des terrains rencontrés.

SNCF Réseau fournit au MOA les éléments utiles à la réalisation, par ce dernier, de l'analyse des risques (vitesse de circulation, nombre de train journalier, présence d'installations sensibles, normes géométriques à respecter pour la voie ferrées, etc.).

Cette analyse de risques accompagnée de son dossier de conception doit être communiquée à SNCF Réseau pour avis.

SNCF Réseau procède alors à sa propre analyse des risques (vis-à-vis de la sécurité et de la régularité des circulations ainsi que vis-à-vis de la préservation des infrastructures ferroviaires), à l'issue de laquelle elle détermine les mesures de sécurité à mettre en œuvre (Travaux réalisés en faveur d'interruption de l'exploitation ferroviaire, conservation de l'exploitation ferroviaire mais limitation temporaire de vitesse de circulation des trains, abaissement du profil, surveillance de la voie, etc.).

L'analyse de risques faite par SNCF Réseau tient compte, notamment, de la position, du diamètre de la canalisation par rapport aux voies, de la qualité des terrains rencontrés, de la méthode de mise en place utilisée et de la période de réalisation envisagée.

La fourniture de l'analyse de risques à la SNCF Réseau et un avis favorable écrit de ce dernier sont un préalable à tout démarrage des travaux sur le site.

4 Qualité des terrains, ouvrages existants

Dans tous les cas, le MOA doit faire réaliser une étude géologique, géotechnique et hydrogéologique du site de niveau G2 PRO conformément à la norme NF P 94-500, afin de permettre de fixer les paramètres suivants :

- le mode de mise en place, qui est choisi en fonction de la qualité du terrain traversé (cadence d'avancement) et de son homogénéité (risque de déviation si le terrain contient des bancs ou des blocs rocheux isolés) et de la présence d'eau,
- le choix des éléments de canalisation qui tient compte, en outre, de l'agressivité éventuelle du milieu ambiant,
- les précautions éventuelles à prendre sur le chantier vis à vis des ouvrages existants - réseaux concessionnaires ou autres ouvrages enterrés ou non.

Ces investigations devront reconnaître les terrains à au moins 2.00 mètres sous la génératrice inférieure du forage.

L'étude doit comporter au minimum un sondage de part et d'autre de la plate-forme ferroviaire, au plus près de celle-ci, accompagné de recherches bibliographiques. Suivant les résultats de cette première étude, une campagne d'investigations géotechniques complémentaires peut être imposée par SNCF Réseau (cette investigation complémentaire reste à la charge du tiers).

L'étude géologique doit permettre de caractériser certaines données du sol considérées comme défavorables telles que :

- la présence de vides d'origine naturelle ou artificielle,
- la présence de couches de terrain compressibles ou de zones décomprimées (la mesure des caractéristiques pressiométriques des couches rencontrées est indispensable),
- la présence de nappes au-dessus de la base de la canalisation (niveaux piézométriques),
- la présence au-dessus de la base de la canalisation, d'écoulements d'eau souterrains,

- la présence de couches de terrains boulant ou de terrains n'ayant qu'une faible cohésion,
- la présence de blocs rocheux ou d'une couche rocheuse dans le volume de la future canalisation (des terrains de résistance à la compression $R_c > 20$ MPa peuvent poser des problèmes de forage),
- la présence de terrains collants ou gonflants (les terrains plastiques colmatent les têtes de coupe et obturent les circuits de marinage),
- la présence d'obstacles artificiels (anciens collecteurs, vestiges d'anciens ouvrages partiellement démolis, etc.).

Le terrain sera considéré comme défavorable si une ou plusieurs de ces données sont détectées.

L'absence d'investigations préalables suffisantes peut entraîner soit une impossibilité technique pour la réalisation du tracé envisagé, soit un accroissement notable de son coût, soit encore des incidents pouvant avoir pour conséquence la mise en œuvre de mesures de sécurité inopinées et contraignantes pour l'exploitation ferroviaire.

Les mesures de sécurité à prendre vis-à-vis des circulations ferroviaires seront dépendantes des résultats de ces investigations.

Le programme d'investigation complémentaire que peut imposer SNCF Réseau doit être constitué de :

- reconnaissances par des méthodes géophysiques
 - o micro-gravimétrie, sondages soniques ou électriques dans le cas de recherche de vides francs ou de zones fortement décomprimées,
 - o méthodes radar 3D ou similaires.
- sondages
 - o sondages à la pelle mécanique,
 - o sondages avec prise d'échantillons intacts (sondages carottés, Standard Pénétration Test) en vue de réaliser des essais de laboratoire (granulométrie, plasticité, essais triaxiaux, RC, essais de gonflement, etc.),
 - o sondages sans prise d'échantillon (pénétromètre statique, pressiomètre).

Les forages doivent être équipés de piézomètres de manière à détecter la présence éventuelle de la nappe et sa position, élément important dans la détermination de la méthode la mieux adaptée.

Par ailleurs le MOA doit faire analyser et prendre en compte les effets du mode de forage retenu sur les ouvrages en place à proximité de la future canalisation (bâtiment, pile de pont, mur de soutènement, installation de signalisation, etc.), notamment au regard de l'état de conservation de ces ouvrages. L'analyse doit alors préciser les risques induits par leur présence et préconiser les mesures adéquates à prendre : confortement provisoire, consolidation définitive, traitement de sol, surveillance, etc.

Au vu des résultats, les conclusions de l'analyse des risques doivent soit confirmer la pertinence du choix de la méthode envisagée, soit orienter vers une autre méthode.

5 Zones de risques

Les mesures de sécurité à prendre au regard des circulations ferroviaires sont dépendantes de la profondeur la canalisation projetée par rapport aux voies.

Quatre zones sont identifiées :

- Zone A : zone interdite,
- Zone B1 : zone à risques très importants,
- Zone B2 : zone à risque moyens,
- Zone C : zone à risque faible.

Ce zonage des risques encourus à l'occasion des opérations de traversées sous voies (cf. Figure 1 et Figure 2 de la présente annexe) a été établi en fonction :

- de la position de la canalisation : hauteur H de couverture entre, d'une part, le dessous des traverses au droit du rail le plus bas et, d'autre part, la génératrice supérieure du forage,
- du diamètre extérieur \varnothing du forage.

La définition de la zone de risque est un paramètre permettant de déterminer les conditions d'exploitation ferroviaire pour la réalisation de l'opération.

5.1 Définition des zones de risques dans le cas des lignes classiques (Vitesse < 160km/h)

H et Ø sont exprimés en mètre et Ø correspond au diamètre de foration

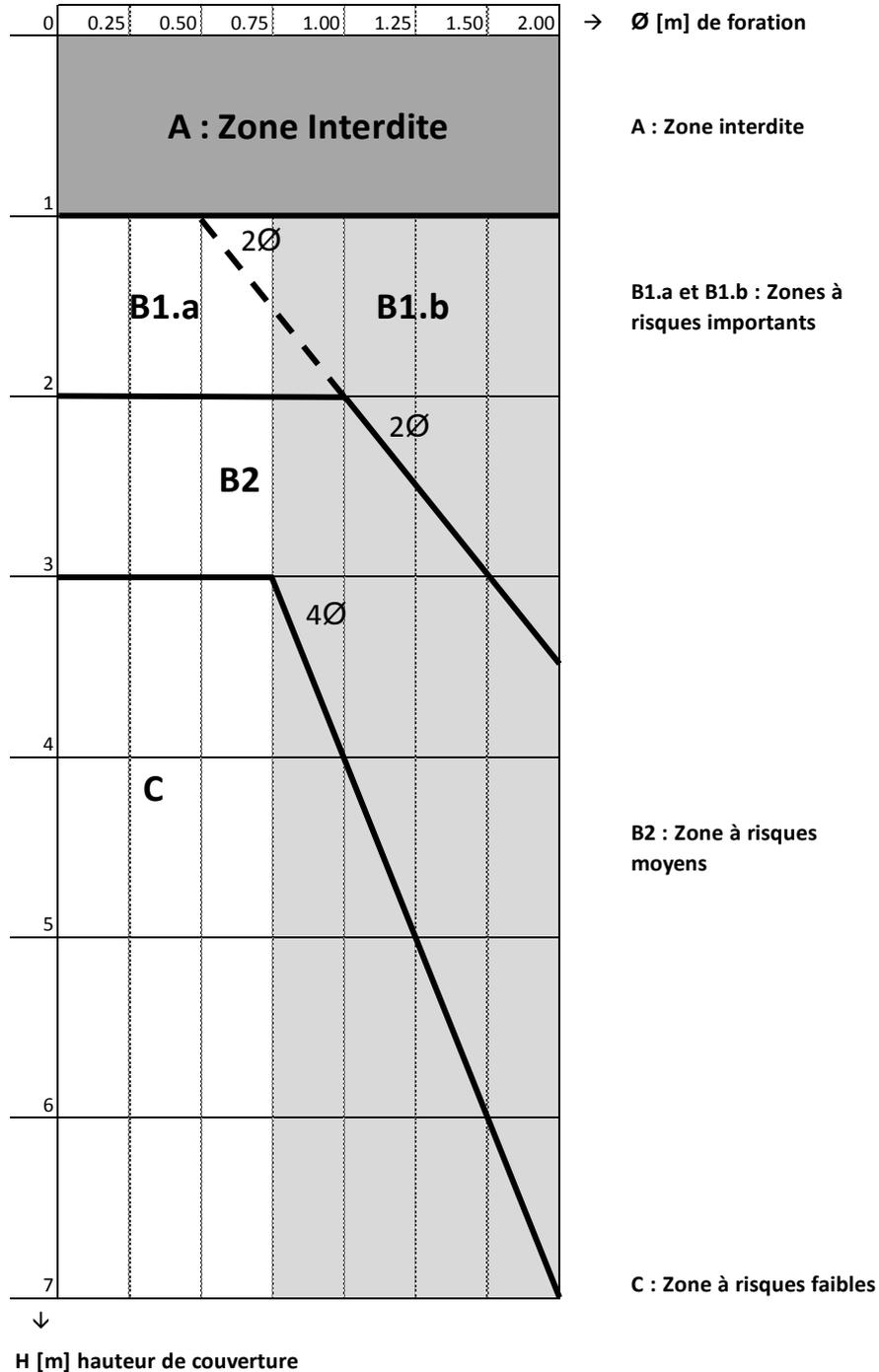


Figure 1 -

5.2 Définition des zones de risques dans le cas des lignes à grande vitesse (LGV) et des lignes classiques circulant 160km/h et plus

H et Ø sont exprimés en mètre et Ø correspond au diamètre de foration

(Par rapport à la Figure 1 de la présente annexe, la hauteur de la zone A est portée à 2 m pour tenir compte de la présence des structures d'assises en forte épaisseur ainsi que de la sensibilité de l'arase terrassement).

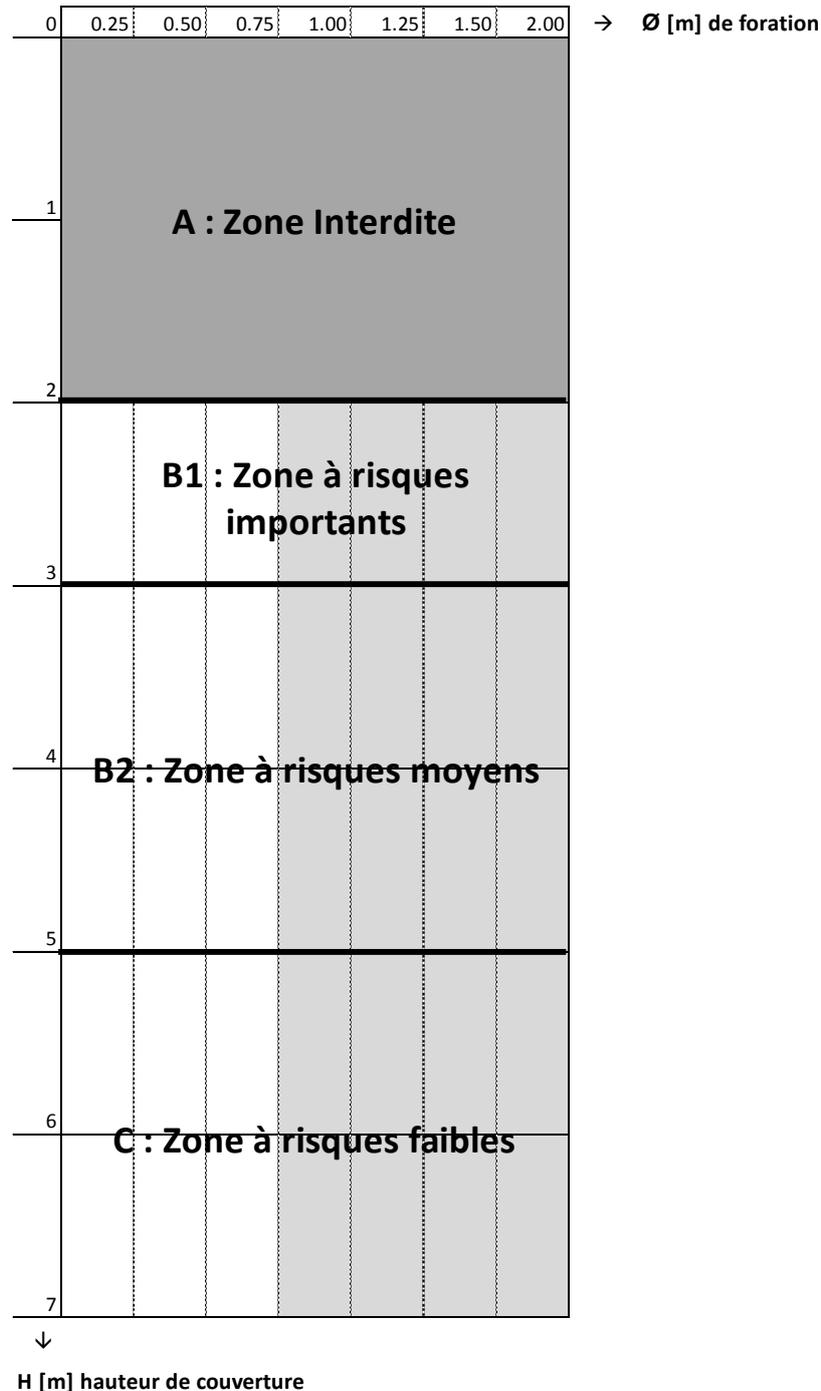


Figure 2 -

6 Zones sensibles de la traversée sous voies

Pour les passages sous les voies, il y a lieu de prendre en considération les notions de zone sensible et de zone d'influence.

6.1 Zone sensible

La zone sensible correspond à la zone dans laquelle les mouvements de terrain doivent être maîtrisés pour éviter toute perturbation du trafic ferroviaire. Elle se situe au niveau du terrain naturel et comprend principalement la plate-forme (quais, pistes et poteaux caténares inclus), mais également les structures (bâtiment voyageurs et murs encadrant la plate-forme ferroviaire) qui se situent dans la zone d'influence créée par le passage du forage ou tous travaux liés au creusement de la galerie.

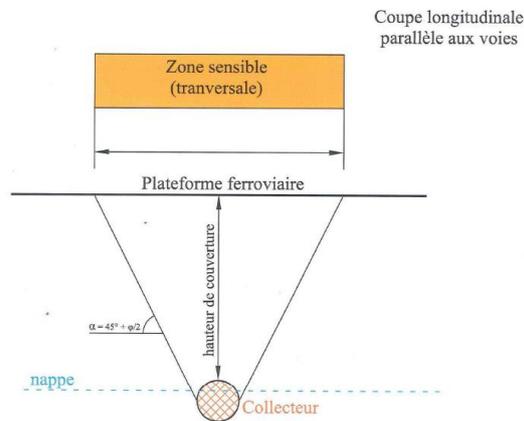


Figure 3 -

La zone sensible permet d'identifier la zone qu'il est nécessaire d'instrumenter pour surveiller la géométrie de la voie.

6.2 Zone d'influence

La zone d'influence correspond à la zone de creusement dans laquelle les travaux peuvent créer des mouvements de terrain qui se répercuteraient sur la zone sensible. La zone d'influence se situe dans le terrain encaissant, donc au niveau du forage. Ses limites peuvent se déterminer par l'intersection de la droite, de pente $\alpha = (\pi/4 + \phi/2)$, prise à partir du front et venant rencontrer les limites de la zone sensible.

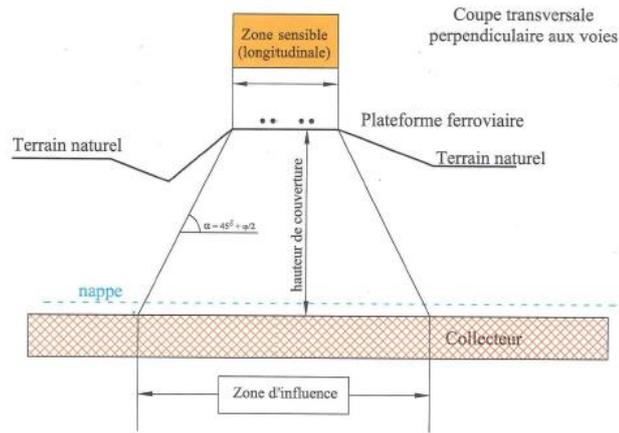


Figure 4 -

La zone d'influence permet d'identifier à partir de quel moment il est nécessaire d'obtenir un suivi précis de la géométrie de la voie.

5 Prescriptions techniques

7.1 Méthodes de forage

L'utilisation de la méthode « Forage à la tarière » est proscrite dans les terrains meubles sous nappe

La mise en œuvre de la méthode par forage à la tarière n'est autorisée que si :

- le chantier est organisé de manière à ne jamais excaver au-delà de la trousse coupante, et le MOE y veille.
- la trousse coupante ou le bouclier sont équipés d'un diaphragme permettant de stabiliser très rapidement le front de taille, et dans tous les cas ce dernier est blindé pendant les interruptions de chantier, en cas de forage dans des terrains boulant ou dont la stabilité est douteuse.

La méthode avec utilisation d'une fusée pneumatique est proscrite.

7.2 Zone de risque

La zone C est à privilégier, peu importe la technique de forage employée.

Le positionnement en zone A des traversées réalisées par des techniques sans tranchées est strictement proscrit. Tout projet situé dans cette zone doit être exécuté à ciel ouvert.

Concernant la méthode de forage dirigé, le zonage en zone C est défini selon les critères complémentaires suivants :

- $H_{\text{mini}} = 3\text{m}$ et 10 fois le diamètre foré

7.3 Exploitation ferroviaire

Sur les lignes à grande vitesse (LGV), la réalisation des travaux n'est autorisée qu'à la faveur d'interceptions de circulation.

Sur les lignes classiques, la possibilité de réaliser les travaux avec interdiction des circulations ferroviaires sur les voies doit être systématiquement recherchée (y compris pour les ouvrages positionnés en zone C). Dans le cas contraire, des mesures particulières doivent être prises vis-à-vis de la préservation de l'infrastructure et de la sécurité de l'exploitation.

La programmation des travaux doit donc être suffisamment anticipée pour atteindre cet objectif. Elle doit par ailleurs tenir compte du temps nécessaire au montage du dossier de conception étudié par le MOE et du délai d'examen par SNCF Réseau. Cet examen nécessite un délai de plusieurs mois entre la réception du projet et l'engagement des travaux, ce qui proscrit les chantiers MOA de traversées lancés à la hâte (cf. paragraphe suivant).

La programmation de l'opération doit intégrer également la nécessité de réaliser des investigations géotechniques et des recherches de réseaux existants dans l'emprise ferroviaire (y compris à l'achèvement des travaux) pour lesquelles il est nécessaire de prévoir des interruptions de l'exploitation ferroviaire.

Lorsque les travaux sont réalisés sous interruption de l'exploitation ferroviaire pour des ouvrages positionnés en zone B1 ou B2 :

- l'interdiction de circulation doit être acquise au plus tard lorsque l'extrémité du forage ou du fonçage pénètre à l'intérieur du plan oblique à 45° passant par l'extrémité des traverses des voies concernées,
- la circulation des trains ne peut être rétablie avant la fin du forage ou du fonçage.

Dans le cas de techniques n'assurant pas le maintien des terres (exemple : phases de réalésage en méthode forage dirigés), il y a lieu de travailler sous interception de circulation ferroviaire jusqu'à la mise en place du tube ou encore à l'abri d'un ouvrage provisoire de franchissement.

Les travaux peuvent cependant être autorisés sans interception lorsque l'une des conditions suivantes est remplie :

- le terrain est homogène et sa résistance à la compression est supérieure à 10 MPa,
- un calcul aux éléments finis permet de démontrer la stabilité du trou de forage au passage des circulations ferroviaires.

7.4 Surveillance de l'ouvrage en cours de réalisation

Le MOA prévoit un système qualité assurant une surveillance permanente des travaux. Ces contrôles sont réalisés par l'entreprise et confirmés par le MOE.

Les principaux contrôles portent essentiellement sur les paramètres de forage (pression sur l'outil, vitesse d'avancement, pression de boue de forage, volume extrait, qualité des produits mis en place, etc.), avec comparaison aux seuils prédéfinis lors de la phase conception.

Le suivi des quantités de matériaux extraits, avec comparaison par rapport au volume théorique (suivi particulièrement indispensable dans le cas de forage à la tarière), suppose de disposer au chantier des moyens nécessaires : bennes, containers de stockage, adaptés aux besoins des contrôles.

Le MOE s'assure que le suivi réalisé par l'entreprise est adapté (procédé, fréquence, modalités d'interprétation des mesures, procédure en cas d'anomalie constatée, etc.) et que ce dispositif est effectivement mis en œuvre sur le chantier.

7.5 Surveillance des voies pendant et après travaux

7.5.1 Surveillance en cours de chantier

Dans tous les cas, indépendamment et en complément de la nécessaire surveillance de l'ouvrage à réaliser, le MOA fait réaliser la surveillance de la plate-forme ferroviaire et de la voie ferrée pendant toute la durée des travaux.

Cette surveillance a pour objectif de s'assurer de :

- l'absence de défaut géométrique de la plateforme et de la voie, en contrôlant le nivellement des files de rails, le dévers et la variation de dévers et d'autres points particuliers jugés caractéristiques du bon déroulement des travaux (les déformations calculées au niveau de la base du ballast doivent être compatibles avec le niveau de qualité géométrique de la voie),
- l'absence de remontée de fluide de forage ou de coulis d'injection, en particulier au niveau des assainissements longitudinaux et transversaux,
- l'absence d'incident pouvant faire craindre la présence d'un vide ou l'apparition d'un fontis,
- l'efficacité des blindages ou des dispositifs d'obturation du front de taille.

Cette surveillance doit être réalisée en liaison directe et immédiate avec le responsable local de SNCF Réseau, chargé- en cas d'incident de chantier ou d'avaries survenant aux installations ferroviaires - de prendre ou faire prendre les mesures réglementaires de sécurité qui s'imposent. Les conditions d'information et d'alerte sont définies avant le démarrage du chantier entre les différents intervenants (Établissement SNCF Réseau, MOE, entreprise) dans une consigne de sécurité ferroviaire (cf. plan de prévention).

7.5.2 Surveillance après achèvement du fonçage/forage

Dans certains cas, la surveillance de la plateforme et des voies est poursuivie après l'achèvement du chantier.

Il est indispensable que de manière systématique, en fin de mise en place du fourreau ou de la canalisation, avant le départ de l'entreprise, un véritable état des lieux de la plateforme ferroviaire soit réalisé pour contrôler son intégrité et donc sa capacité à supporter sans dommage le trafic ferroviaire.

La surveillance de la géométrie de la voie est prolongée de un mois après la fin de la mise en place de la canalisation.

S'agissant de travaux souterrains, cet état des lieux nécessite des reconnaissances de sols par méthodes géotechniques ou géophysique.

Le contrôle à réaliser comprend donc :

- Des reconnaissances des sols : le programme doit être établi par un laboratoire de mécanique des sols en fonction de la configuration des lieux (hauteur de couverture, etc.), de la nature des terrains, du procédé de mise en place utilisé, des difficultés éventuellement rencontrées en cours de chantier, des contraintes de l'exploitation ferroviaire, etc... Parmi les moyens de reconnaissance à mettre en Œuvre, citons : les méthodes géophysiques, les sondages au pénétromètre statique, les sondages destructifs avec enregistrement des paramètres, et les moyens d'investigation éventuellement utilisables depuis l'intérieur de la buse. Il sera à chaque fois nécessaire de jumeler deux types de reconnaissances pour corroborer les résultats obtenus (exemple : radar

géophysique avant travaux, radar géophysique après travaux, et en fonction de l'analyse comparative réalisation de sondages si nécessaire),

- Une analyse, par le laboratoire de mécanique des sols, des données recueillies,
- La communication à SNCF Réseau, par le MOA, de l'engagement de ce laboratoire sur l'aptitude du terrain à supporter durablement le trafic : l'engagement porte sur l'absence d'anomalie consécutive aux travaux (déconsolidation, vides, etc.). Cet engagement sur un état des lieux non dégradé doit comprendre un descriptif des travaux (localisation, procédé, etc.), l'historique des événements particuliers ou anomalies survenus en cours de chantier (ces informations peuvent être fournies par le MOE et l'entrepreneur), les conclusions de l'interprétation des investigations, et l'engagement proprement dit.

La surveillance de la plateforme ferroviaire et de la voie, comme la limitation temporaire de vitesse - le cas échéant - sont maintenues jusqu'à présentation de ces conclusions à SNCF Réseau, voire au-delà s'il s'avère que ces dernières n'apportent pas les garanties souhaitées.

7.6 Dispositions communes à tous les procédés

Il convient de tenir compte dans le choix de la méthode, dans l'analyse de risques et dans l'organisation pratique du chantier, de la nécessité de réaliser les opérations de forage ou de fonçage sans arrêt en cours de creusement.

En cas d'impossibilité de réaliser les travaux en une seule fois, un phasage sous interceptions multiples sera recherché (ex : phase 1 : trou pilote, phase 2 : alésage, phase 3 : tirage, mise en place de la canalisation).

L'interruption d'une phase de forage, de fonçage ou de réalésage doit rester exceptionnelle, quelle que soit la localisation de cet arrêt par rapport à la zone de voie.

Ces opérations doivent être réalisées en continu (24h sur 24) sans interruptions prolongées au-delà du temps strictement nécessaire à la mise en œuvre d'un tronçon de canalisation.

Toutes dispositions doivent être prévues dans la procédure de réalisation pour garantir la stabilité du front de taille, y compris lors des éventuels arrêts de chantier.

Le biais de la traversée ne doit pas excéder 30° par rapport à l'axe des voies ferrées.

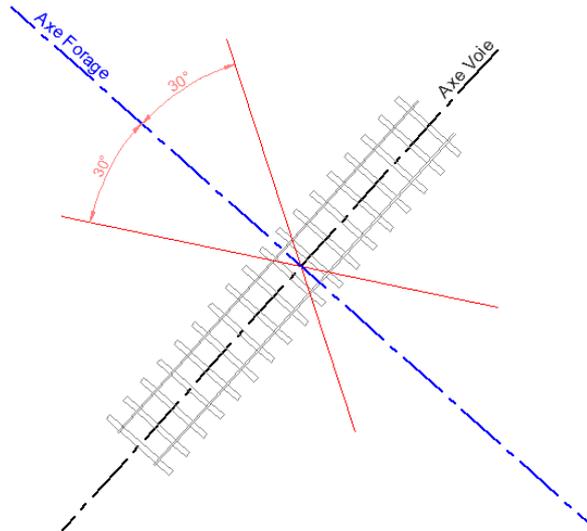


Figure 5 -

7.6.1 En cas d'incident survenu en cours de chantier

En cas d'incident en cours de réalisation (blocage de l'avancement, etc.), il convient d'appliquer les mesures correctives appropriées prédéfinies lors de l'analyse des risques et identifiées dans la procédure de réalisation. Toute méthodologie qui n'aurait pas fait l'objet d'une réflexion préalable (cf. analyse de risque) est à proscrire. Cette réflexion peut nécessiter l'intervention du géotechnicien ayant participé au choix du procédé

En cas d'incident en cours de chantier réalisé avec maintien de l'exploitation, il peut s'avérer nécessaire de procéder à des investigations de reconnaissances de sols par méthodes géotechniques ou géophysique et à l'analyse qui s'en suit. Suite au signalement d'un incident, SNCF Réseau peut exiger du MOA - au titre des mesures de sécurité nécessaires à la sécurité et à la régularité de l'exploitation - qu'il fasse réaliser des reconnaissances de contrôle du type de ceux évoqués à l'article 4 de la présente annexe, et de proposer de réparations en cas d'anomalies constatées.

Des mesures spécifiques vis-à-vis des phases de reprise du chantier doivent être prévues dans la procédure de réalisation. La procédure doit tenir compte par ailleurs des risques de déstabilisation de la plate-forme, inhérents aux méthodes de déblocage de l'outil d'excavation (exemple : injection sous forte pression de bentonite en terrain plastique).

Des mesures propres à la reprise du chantier doivent alors être prévues dans une procédure. La procédure doit tenir compte des risques de déstabilisation de la plate-forme, inhérents aux méthodes de déblocage de l'outil d'excavation

7.6.2 En cas de fortes intempéries

Des épisodes de fortes intempéries survenus pendant le déroulement du chantier nécessitent que des investigations soient réalisées pour s'assurer de l'absence de dégradation dans la plateforme ferroviaire.

7.7 Puits entrée et sortie

L'attention est attirée sur le fait qu'en fonction de la méthode envisagée, des excavations supplémentaires (puits de départ et puits d'arrivée) doivent parfois être entreprises pour loger des dispositifs de poussage, de forage, etc. Les fouilles correspondantes peuvent

alors engager les plans de stabilité des voies ferrées (cf. P0/P1/P2 défini dans l'IG90033). Leur réalisation peut nécessiter la mise en œuvre de mesures de sécurité (surveillance, limitation temporaire de vitesse, etc.) qui peuvent s'avérer plus contraignantes que celles imposées par le positionnement de la canalisation définitive elle-même.

Il convient donc de rechercher - chaque fois que cela est possible - un positionnement géographique de la canalisation permettant aux installations de chantier et ouvrages annexes de ne pas engager les plans de stabilité de la voie ferrée (P0/P1/P2 défini dans l'IG90033), comme par exemple une traversée en pied de talus de remblai. Dans le cas contraire, le recours à des méthodes de mise en place à ciel ouvert pourrait être justifié économiquement comme en termes de criticité.

Les prescriptions de l'IG90033 sont applicables à ces travaux d'« excavations supplémentaires ».

COPIE non tenue à jour du 25/03/2022

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	MOA tiers - Directives de Sécurité Ferroviaire (DSF)
<i>Référentiel</i>	Référentiel Ingénierie
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Règle Ouvert SNCF RESEAU
<i>Sécurité</i>	Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire
<i>Émetteur</i>	I&P - Département Ouvrages d'Art (I&P - OA)
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	IG94589 (EF 0)
<i>Date d'édition</i>	18-12-2017
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 18-12-2017
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 15-01-2018
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>	
Guillaume GARNIER (I&P.OA.SET)	18-12-2017	Stéphane CHARDONNET (PENP-OA) Olivier LEBON (PESP-OA)	18-12-2017
<i>Approbateur</i>		<i>Administrateur</i>	
Bernard PLU (I&P.OA)	18-12-2017		

Textes abrogés

Néant

Textes de référence

Néant

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
18-12-2017	Version 01	18-12-2017	15-01-2018

Mise à disposition / distribution

Type de média : Intranet

Document mis à disposition sur le site internet sncf.com

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	I&P IGT, MTMDT, MTSQS, AR, DSSR, DPF PPP
<i>Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif</i>	
<i>Entités supra régionales et territoriales</i>	DIIP, MTP
<i>Sièges régionaux</i>	PRI, AP,
<i>Établissements</i>	SV
<i>Organismes rattachés</i>	
<i>Collections individuelles</i>	
<i>Entités concernées</i>	Toutes.
<i>Particularités de distribution</i>	

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Direction déléguée de l'Environnement de travail Pôle Système de Prescription	Répartition, tél. : 38 49 57 Routage, tél. : 21 82 91 ou 21 82 92 ou 21 82 96
Distribution complémentaire	Prestataire de stockage	Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du Système de Prescription

Résumé

Ce texte définit les Directives de Sécurité Ferroviaires que SNCF Réseau exige d'un Maître d'Ouvrage tiers, dès la conception du projet. Ces directives s'imposent, chacun en ce qui le concerne, à tous les intervenants participants à l'opération (Maître d'Œuvre, entrepreneurs, etc).

Accompagnement du texte

La mise en application de ce document d'application ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier.

Recommandations

1. Sécurité

• 1.1 Sécurité du personnel

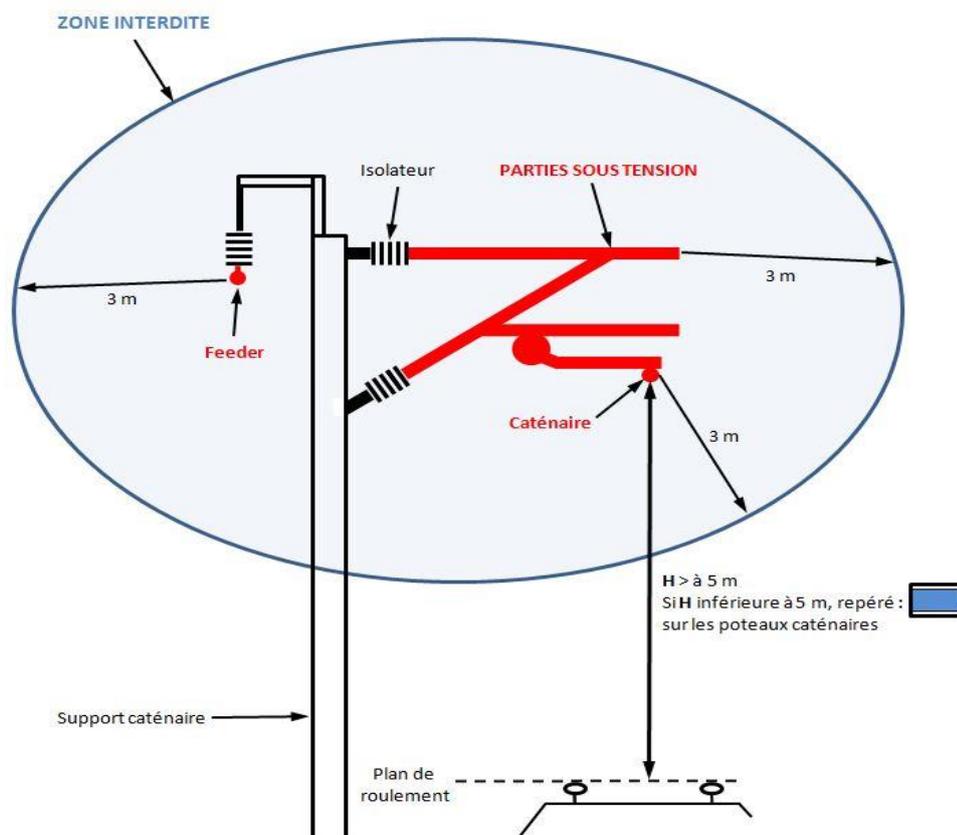
Il est interdit de pénétrer dans les emprises ferroviaires sans l'accord préalable du représentant de SNCF Réseau.

Il est rappelé que la traversée des voies ferrées est rigoureusement interdite au personnel étranger à SNCF Réseau.

Pour cela, le chantier devra être clos vis-à-vis du domaine ferroviaire (clôture de chantier).

• 1.2. Sécurité électrique

Le personnel, les engins et le matériel de chantier ne doivent en aucun cas s'approcher à moins de 3 m des installations électriques sous tension.



2. Servitude pour situation définitive après travaux (pour la MOA)

Le pétitionnaire devra respecter le code des transports et la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Ces articles rendent applicables aux propriétés riveraines de la voie ferrée les servitudes prévues par les lois et règlements de la grande voirie et qui concernent notamment :

- L'alignement (article 3 de la loi du 15/07/1845)
- L'écoulement des eaux (article L.2231-3 du code des transports)
- La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés (article 671 du Code Civil)
- La construction (article L.2231-5 du code des transports)
- Les dépôts de matières inflammables (article 7 de la loi du 15/07/1845)
- Les dépôts de matières non inflammables (article L.2231-7 du code des transports)
- Les excavations (article L.2231-6 du code des transports)

3. Utilisation d'engins de chantier

Les engins et matériels de chantier ne doivent en aucun cas pénétrer à l'intérieur d'une zone – dite zone interdite – délimitée par un plan vertical situé à 3 m de l'axe des voies (cette distance de 3 m par rapport à l'axe de la voie correspond à une distance de 2,22 m environ comptée par rapport au bord extérieur du rail).

S'il existe un risque de renversement accidentel d'un engin de chantier qui puisse conduire à la pénétration de cet engin dans la zone – dite zone interdite - son utilisation ou ses déplacements seront interdits, sauf dans les périodes d'arrêt de circulation des trains et de mise hors tension des caténaires. Par dérogation à cette règle, les grues et engins de levage peuvent toutefois être utilisés dans cette zone (voir chapitre 4).

4. Utilisation d'engins de levage et de grues

• 4.1. Engin de levage

La stabilité des engins de levage doit être assurée en toutes circonstances.

Tous les déplacements de charges et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur du plan vertical en limite de domaine ferroviaire ou à une distance verticale inférieure à 3 mètres des installations de courant électrique de traction sont interdits.

Il doit être tenu compte du ballant des charges et son amplitude doit être évaluée. Vous devrez donc prendre toutes les dispositions pour interdire ce survol (pour le survol en girouette, pas de préconisation spécifique, seulement les crochets sont remontés et dépourvus de charge).

Nous vous demandons de nous fournir les mesures que vous prendrez pour avoir l'assurance du respect de cette préconisation (un essai validant les zones de survol interdites sera réalisé et ses résultats seront consignés sur un P.V. puis transmis à l'infirpôle concerné).

- **4.2. Grue à tour**

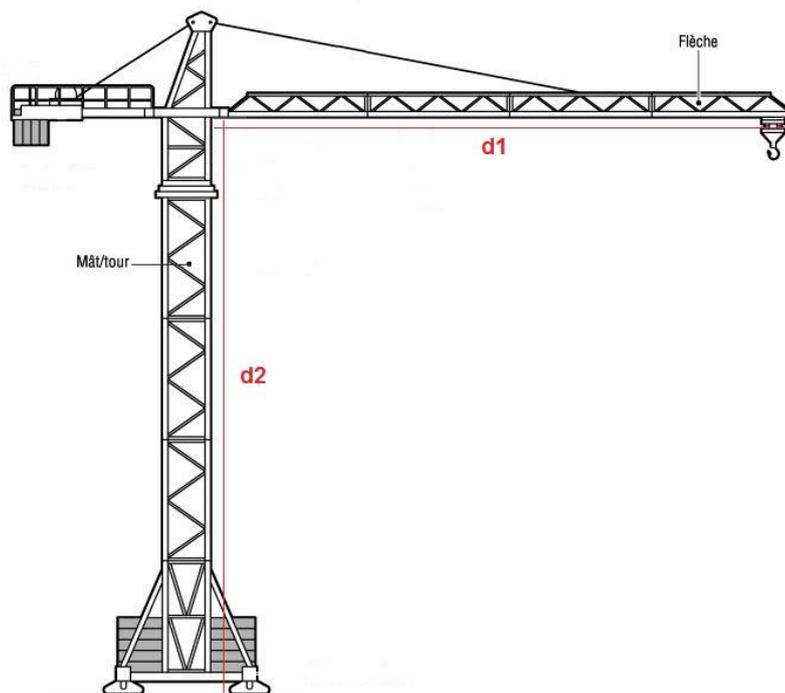
L'utilisation de grue à tour à proximité des emprises ferroviaires comme définie ci-dessous est **interdite**, en application au texte SNCF Infrastructure « IN00033 ».

D < d1+d2 interdit

D : distance entre la tour et la limite des emprises ferroviaires

d1 : longueur de la flèche

d2 : hauteur de la tour



5. Terrassement à proximité des emprises

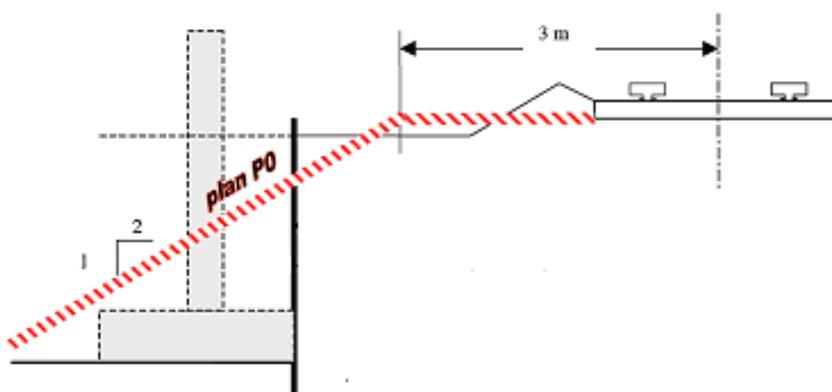
Ne pas modifier le système hydraulique aux abords de la plateforme ferroviaire sans un accord de SNCF Réseau (fournir une étude).

- **5.1. La plateforme ferroviaire est en remblai**

Les travaux de terrassement ou de fouille susceptibles d'engager le plan P0, défini par une pente à 2 sur 1 passant par un point situé à 3.00 m de l'axe de la voie au niveau inférieur des traverses (soit 2,22 m par rapport au bord extérieur du rail), peuvent présenter des risques de déstabilisation de la voie et doivent faire l'objet de mesure particulière définie par SNCF Réseau.

Un plan de coupe des terrassements devra être fourni à cet effet et une convention sera établie entre SNCF Réseau et le Tiers (1).

Le plan P0 est représenté ci-dessous.



(1) Les terrassements, fouilles et blindages à proximité des voies ferrées sont considérés comme des ouvrages ou opérations de 1^{ère} catégorie. Ils font l'objet de calculs de résistance, stabilité et déformations tenant compte des données géotechniques (nature et caractéristiques des matériaux, épaisseur et pendage des couches, présence éventuelle d'eau...) et du phasage d'exécution.

- **5.2. La plateforme ferroviaire est en tranchée**

- Les travaux de terrassement ou de fouille susceptibles de compromettre la stabilité du talus ferroviaire (risque d'inondation et de glissement de talus si

apport d'eau non maîtrisée) doivent faire l'objet d'une autorisation auprès de l'infrapôle concerné.

- Les travaux de remblaiement ne doivent pas compromettre non plus la stabilité du talus.

6. Protection des structures métalliques

Les canalisations métalliques aériennes longeant les voies, les clôtures métalliques et les canalisations métalliques souterraines isolées peuvent être soumises à des mesures spécifiques, notamment en ce qui concerne leur mise en continuité électrique.

Vous devrez alors nous fournir un plan de pose avec les caractéristiques techniques.

7. Engins et matériels induisant des vibrations

Le recours au vibrofonçage et au lançage de tubes ou profilés à moins de 50 m des installations ferroviaires est interdit. Entre 50 et 100 m, l'utilisation de telles techniques est soumise à l'accord de SNCF Réseau.

L'utilisation d'autres engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations (brise roche, engin de battage, engin de compactage...) peut également apporter des nuisances au fonctionnement des installations ferroviaires (bâtiments, ouvrages d'art, équipements de signalisation ferroviaire...). Certains engins puissants peuvent également induire des tassements et/ou des déformations de voies.

L'utilisation de ces engins doit systématiquement avoir reçu l'accord préalable de SNCF Réseau.

Seuils applicables pour engins mécaniques puissants à moins de 30m des installations

Ouvrages et installations	Seuils* pour vibrations ENTRETENUES (continues, non transitoires)				
	Déplacements	Vitesses particulière en mm/s			
	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
Plateforme et poteau caténaire	interdit **	5	10	15	20

Ouvrages et installations	Seuils* pour vibrations NON ENTRETENUES (transitoires, à impulsions répétées)				
	Déplacements	Vitesses particulière en mm/s			
	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
Plateforme et poteau caténaire	interdit **	8	15	20	30

*	Les seuils sont donnés à titre indicatif pour mener les essais préalables, selon des plages de fréquences (F) caractéristiques correspondant à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante (amplitude maximale du spectre). Les seuils définitifs sont fixés à l'issue de l'étude vibratoire.
**	Sauf si études spécifiques
***	En présence d'appareillage électromécanique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs
****	En présence d'appareillage électronique et informatique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs
(1)	Structure ne présentant pas d'avarie particulière
(2)	Structure à pathologie déclarée
(3)	Structure sous surveillance particulière

8. Travaux aux abords des Passages à Niveau (PN)

Avant tout travaux aux abords des PN, il est impératif de contacter l'Unité voie du secteur concerné (coordonnées ci-dessous) afin de définir ensemble les procédures de sécurité vis-à-vis des circulations routières à appliquer.

Si les travaux que vous envisagez sont concernés par les points précités, vous devez informer par e-mail l'infrapôle concerné (coordonnées ci-dessous), vos travaux ne pourront débuter qu'après étude et accord préalable de SNCF Réseau.

Infrapôle Bretagne gestion.dict.bretagne@reseau.sncf.fr

UO VOA Ille et Vilaine : Dirigeant : 02 99 29 13 80 ou Adjoint : 02 99 29 13 81

UO VOA Bretagne Nord : Dirigeant : 02 96 01 63 62 ou Adjoint : 02 96 01 63 63

UO VOA Bretagne Sud : Dirigeant : 02 97 88 42 04 ou Adjoint : 02 97 88 41 73

Infrapôle Centre david.miche@reseau.sncf.fr / thierry.baldin@reseau.sncf.fr

UP Tours : Jean-Pierre LORY jean-pierre.lory@reseau.sncf.fr

UP Orléans : Sylvain BUTON sylvain.buton@reseau.sncf.fr

UP Vierzon : Olivier BRESSON olivier.bresson@reseau.sncf.fr

PRI Tours : Pauline LAURENT ext.agap2.pauline.laurent@sncf.fr

Infrapôle Pays de Loire jeanlouis.chevalier@reseau.sncf.fr

UO VOA Nantes : Dirigeant : 02 40 08 13 62 ou Adjoint : 02 28 20 26 93

UO VOA Angers : Dirigeant : 02 44 01 71 21 ou Adjoint : 02 44 01 71 23

UO VOA Le Mans : Dirigeant : 02 43 21 73 50 ou Adjoint : 02 43 21 47 07

Prévention des risques électriques

L'électricité et le corps humain

- Dans un environnement **sec**, un homme soumis à une tension de 220 V est parcouru par une intensité de **110 mA**.
- Dans un environnement **humide**, et avec le même contact, il est parcouru par une intensité de **370 mA**

C'est la valeur de l'intensité du courant électrique qui est la cause des dommages corporels

Dangers présentés par les courants électriques

Tous contact du corps humains avec un conducteur nu ou une pièce nue sous tension peut entraîner la mort par électrocution ou des effets sur le corps humain (tétanisation, brûlures, syncopes, ...) plus ou moins graves, par électrisation. Ce contact peut s'établir, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un objet, d'un jet continu de liquide, de gaz, ou d'une flamme.

Lignes électrifiées en courant continu 1500 V

Contact avec les parties d'installations mises accidentellement sous tension

Une rupture de caténaire ou un contournement d'isolateur peut provoquer une mise sous tension des structures métalliques avoisinant ou supportant les installations de traction électrique (supports et portiques, passages routiers, halls de gare, abris de quai, ...)

Phénomènes électrostatiques

Les lignes électrifiées en courant continu 1500 V ne génèrent pas d'effets électrostatiques dangereux.

Phénomènes des tensions induites

Les lignes électrifiées en courant continu 1500 V ne génèrent pas de tensions induites permanentes.

Lignes électrifiées en courant monophasé 25 000 V

Contact avec les parties d'installations mises accidentellement sous tension

Une rupture de caténaire ou un contournement d'isolateur peut provoquer une mise sous tension des structures métalliques avoisinant ou supportant les installations de traction électrique (supports et portiques, passages routiers, halls de gare, abris de quai, ...)

Aussi pour éviter que le contact de personnes avec lesdites structures métalliques puisse être dangereux, celles ci sont reliées au circuit de retour du courant de traction et/ou à la terre.

Règles de sécurité pour la prévention des dangers électriques

Prescriptions générales

Tout conducteur électrique nu ou isolé et toute installation électrique doivent être considérés comme étant sous tension, sauf assurance du contraire.

Interdictions

Les interdictions permettant d'assurer la sécurité des personnes se répartissent en trois familles de prescriptions relatives aux :

- comportements
- éléments (feu et eau)
- objets manipulés

Interdictions relatives aux comportements

il est interdit :

- **d'approcher** des supports ou ouvrages sur lesquels se produisent des phénomènes anormaux tels que grésillements, étincelles, ...,
- **de pénétrer** dans les locaux ou enceintes électriques d'un établissement (sous-station, poste de transformation...).
- Cette interdiction ne concerne pas les agents qui, dans le cadre de leur activité, sont autorisés à y pénétrer seuls ou accompagnés,
- **d'intervenir** sur toute installation électrique, machine, appareil, ... d'enlever ou déplacer tout dispositif :
 - mettant hors d'atteinte les installations électriques (parois pleines ou ajourées, grillages, capots, couvercles, ...),
 - interdisant la manœuvre des appareils de coupure (pancartes, dispositifs d'attention ...)

Cette interdiction ne concerne pas les agents qui, dans le cadre de leur activité sont autorisés à y pénétrer seuls ou accompagnés,

- **de monter aux poteaux** supportant les conducteurs, à moins d'être autorisé à effectuer ces opérations ou d'en avoir reçu l'autorisation de l'agent chargé sur place des travaux.
- **de laisser circuler des engins** (de terrassement, de levage, de transport, de manutention,...) à proximité des ouvrages électriques sans que les itinéraires soient choisis de façon à respecter les distances de voisinage définies ci après.

Interdictions relatives aux éléments :

⇒ **FEU**

il est interdit :

- **d'allumer du feu** au voisinage immédiat de lignes électriques aériennes ou, sur ou à proximité des caniveaux et chambres de tirage,
- **de s'approcher d'un foyer d'incendie** situé au voisinage immédiat de lignes électriques, aériennes tant que celles-ci n'ont pas été mises hors tension (risque d'amorçage),

⇒ **EAU**

il est interdit :

- **de diriger** sur les installations ou appareils électriques, ou d'utiliser à leur proximité **des lances à jet** (bâton ou non).

Par contre, cette interdiction ne s'applique pas dans les cas d'utilisation de dispositifs spéciaux destinés notamment au nettoyage et à l'entretien d'installations de traction électrique ou au nettoyage extérieur des véhicules ferroviaires, à la condition toutefois que ces dispositifs aient reçu l'agrément du Service Technique du Ministère de Tutelle ; l'emploi de ces dispositifs doit faire l'objet d'une consigne établie par la Direction Technique intéressée,

- **de jeter de l'eau** ou des linges mouillés sur des installations ou appareils électriques, ou d'utiliser des extincteurs ou des lances non autorisés sur courant électrique pour combattre un incendie,
- **d'uriner** sur les installations électriques et leurs supports (caténaire, troisième rail, rails de toute nature, boîtes de raccordements, ...).

Interdictions relatives aux objets manipulés

il est interdit :

- **de projeter des objets**, notamment métalliques, sur des installations ou équipements électriques,
- **d'utiliser des objets métalliques** (mètres, décimètres, règles et échelles) au voisinage d'installations électriques comportant des conducteurs nus ou des pièces nues sous tension.

Mesures de prévention des risques dus aux installations de traction électrique

Compte tenu des dispositions constructives énoncées précédemment les mesures de prévention consistent à :

- ne pas toucher sans nécessité les supports caténaux directement ou par l'intermédiaire d'un objet métallique.
- Eviter d'appuyer contre les supports ou de déposer trop près d'eux des objets de quelque sorte que ce soit (outil, bicyclette,)
- Ne pas toucher simultanément à mains nues directement ou par l'intermédiaire d'un objet métallique :
 - Deux parties d'un rail cassé.
 - Un rail (ou une liaison raccordée à ce rail) et une connexion nue non branchée sur ce rail
 - Deux connexions entre elles
 - Deux rails d'une même file séparés par un joint isolant, deux files de rails différentes.
- Assurer en toute circonstance la continuité électrique de tout corps métallique (clôture, conduite de fluide,...) avant de travailler sur ce conducteur, s'il se trouve accidentellement coupé ou si on veut le couper.

Travaux au voisinage des conducteurs électriques de lignes électrifiées par caténaires

Les conducteurs électriques sur lignes électrifiées par caténaires sont constitués par :

les caténaires elles-mêmes,

les feeders et les barres d'alimentation,

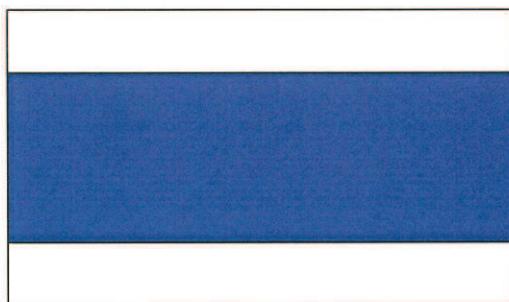
les appareils d'interruption seuls ou regroupés sur une herse d'alimentation,

les pièces de raccordement (câbles électriques, barres, ...).

Hauteur des fils de contact et repérage

Les fils de contact des caténaires sont placés, en général, à une hauteur supérieure ou égale à 5 mètres par rapport au plan de roulement.

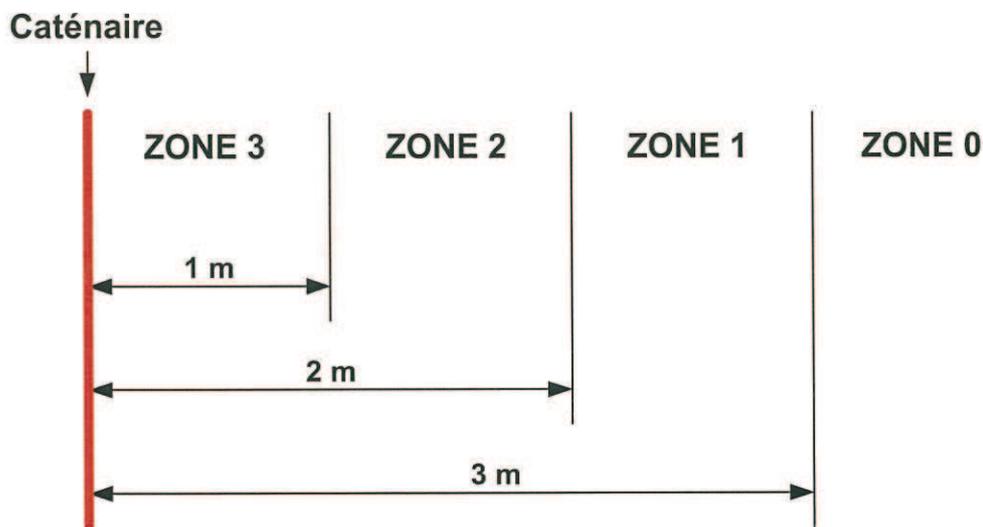
Cette hauteur peut être réduite à moins de 5 mètres au droit de certains ouvrages d'art. Ces zones sont repérées sur ou au droit des supports par une bande bleue avec liserés blancs.



Toutefois, dans les tunnels, souterrains, tranchées couvertes, le fil de contact est à considérer, sauf indications contraires, comme se trouvant à une hauteur inférieure à 5 mètres, même en l'absence de repérage.

Travaux au voisinage de conducteurs nus ou pièces nues sous tension

Lorsque des travaux doivent être effectués au voisinage de conducteurs nus ou de pièces nues sous tension, il y a lieu d'obtenir chaque fois que cela est possible la mise hors tension de l'installation considérée.



Définition des zones d'environnement

Zone 0 : zone située à l'intérieur des emprises ferroviaires et accessible à tous les agents,

Zone 1 : zone accessible aux agents avertis des risques électriques et formés aux prescriptions de sécurité correspondantes,

Zone 2 : zone accessible :

- aux agents habilités "caténaire" "C0"
- agents non habilités "caténaire", autorisés à travailler en zone 1, travaillant seuls ou en équipe et placés sous la surveillance d'un agent habilité "caténaire" "C0"
- pendant le stationnement, le déplacement et le travail sur :

Zone 3 : zone accessible uniquement aux :

- agents de la spécialité "caténaire"
- agents d'autres spécialités, habilités "caténaire" "C0" et autorisés à la prise de mesures complémentaires de sécurité (pose de connexions de mise aux rails)
- agents exécutant des travaux avec prises de mesures particulières (écran, limiteur de course sur engins de levage ou de manutention, ...).

La hauteur par rapport au rail que ne doit pas dépasser un engin de manutention si caténaire est :

- Inférieure à 5,0 m : **3,92 m.**
- Supérieure à 5,0 m : **4,28 m.**

La hauteur du plan de travail par rapport au rail que l'on ne doit pas dépasser en zone bleue :

- Avec un plan métallique ou conducteur : **1,60 m**
- Avec un plan non-conducteur : **1,80 m**

C O M M U N E D' A N C E N I S - S A I N T - G E R E O N

Plan Local d'Urbanisme d' A N C E N I S



4.2.1

REGLEMENT
MODIFICATION n°3 // APPROBATION

P.L.U.	PRESCRITE	PROJET ARRETE	APPROUVEE
Elaboration du P.L.U.	Le 14 janvier 2008	Le 19 novembre 2012	Le 28 avril 2014
Modification Simplifiée n° 1	Le 16 juin 2014	////////////////////	Le 22 septembre 2014
Modification n° 1	Le 16 juin 2014	////////////////////	Le 28 septembre 2015
Révision Allégée n° 1	Le 16 juin 2014	Le 14 décembre 2015	Le 20 juin 2016
Modification n° 2	////////////////////	////////////////////	Le 20 juin 2016
Modification Simplifiée n° 2	////////////////////	////////////////////	Le 24 septembre 2018
Modification Simplifiée n° 3	////////////////////	////////////////////	Le 24 février 2020
Modification n°3	////////////////////	////////////////////	Le 09 juin 2023

*Vu pour être annexé à la décision
en date du 09/06/2023*

Le Maire

TABLE DES MATIERES

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES.....	6
TITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES	19
SECTEUR Ua 20	
SECTEUR Ua-i	32
SECTEUR Ub 44	
SECTEUR Uc 57	
SECTEUR Uc-i	66
SECTEUR Ue 77	
SECTEUR Uh 88	
SECTEUR UL 98	
SECTEUR Ur 106	
SECTEUR Uz1	119
SECTEUR Uz2	128
TITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A URBANISER.....	137
SECTEUR 1AUe-b	138
SECTEUR 2AU	147
TITRE IV - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AGRICOLE.....	151
ZONE A 152	
TITRE V - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NATURELLE ET FORESTIERE	160
SECTEUR Nn 161	
SECTEUR Nh 169	
SECTEUR NL 177	
SECTEUR Np 187	
TITRE VI - ANNEXES AU REGLEMENT	195
ANNEXE 1 : ANNEXE BIOCLIMATIQUE	196
ANNEXE 2 : RECOMMANDATIONS ARCHITECTURALES	204
ANNEXE 3 : DEVANTURES COMMERCIALES.....	208
ANNEXE 4 : PLANTATIONS	209
ANNEXE 5 : LISTE DES ESPECES INVASIVES DE LOIRE ATLANTIQUE	213
ANNEXE 6 : LISTE DES ENTITES ARCHEOLOGIQUES	215
ANNEXE 7 : BATIMENTS DE CARACTERE SUSCEPTIBLES DE CHANGER DE DESTINATION EN SECTEURS Nh.....	224
ANNEXE 8 : SECTIONS DE VOIES SITUEES HORS AGGLOMÉRATION SOUMISES AUX DISPOSITIONS D'ACCES ET DE REcul SPECIFIQUES AU DOMAINE ROUTIER DEPARTEMENTAL	226

SECTEUR Ue

CARACTERE DU SECTEUR Ue

Le secteur Ue correspond aux quartiers spécialisés pour l'accueil des activités économiques.

C'est un secteur déjà urbanisé destiné aux activités économiques de bureaux, d'artisanats, de commerces et d'industries. Les équipements publics existent ou sont en cours de réalisation ou de programmation.

Le secteur Ue est constitué de 3 sous secteurs :

- le sous secteur Ue1-*b* qui correspond aux zones d'activités de l'Hermitage, de la Fouquetière, de l'Aufresne et de Château Rouge ; il fait également l'objet de dispositions spécifiques au regard du cinquième alinéa de l'article L.111-1-4 dans le cadre d'une étude justifiant la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages (urbanisation conçue à l'origine hors espaces urbanisés le long d'une voie à grande circulation).
- le sous secteur Ue2-*b* qui correspond au site industriel de la Noëlle, associé à l'entrée de ville Est et identifié au PADD en tant que secteur de renouvellement urbain potentiel à long terme. Le site est essentiellement occupés par des activités non compatibles avec les quartiers d'habitat et les fonctions urbaines proches. Il s'agit d'encadrer l'évolution des activités existantes afin :
 - de ne pas aggraver les nuisances avec les quartiers d'habitat,
 - de ne pas hypothéquer les potentialités de renouvellement urbain à long terme.
- le sous secteur Ue3-*f* qui correspond au domaine ferré lié à la gare.

L'indice *b* rappelle la présence de constructions susceptibles de générer des nuisances importantes.

L'indice *f* cible les secteurs à vocation ferroviaire ou existent, ou sont prévus, des structures et des espaces spécifiques de type gare, parking, entrepôts de fret, liés à l'exploitation du réseau ferré.

REGLES APPLICABLES AU SECTEUR Ue

Ue - ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article 2 ci dessous.

Toute construction et installation est interdite dans la zone non aedificandi figurant aux orientations d'aménagement.

Les zones humides, repérées aux documents graphiques par une trame spécifique, sont soumises à un ensemble de dispositions ; voir à ce propos l'article 14 des Dispositions Générales.

Ue - ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

2.1. UNIQUEMENT DANS LE SOUS SECTEUR Ue1-*b*

Sont admises sous conditions de faire preuve d'une bonne intégration paysagère dans le site, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à l'industrie,
- les constructions destinées à l'artisanat y compris les activités de restauration,
- les constructions à destination de bureaux,
- les constructions à destination de commerce de gros et de demi gros,

- les constructions commerciales de détail en complément d'une activité autorisée sur l'unité foncière à condition que celles-ci soient intégrées dans le volume bâti du bâtiment d'activité ou en extension de la construction existante dans les limites maximales suivantes :
 - pour les unités foncières comprises dans le périmètre défini par les rues Edouard Branly, Ferdinand de Lesseps et Marc Seguin, et la rue de l'Aubinière (lots situés en façade Est du parc d'activités de La Fouquetière) : 30 % de la surface de plancher du bâtiment d'activité existant initialement (avant extension),
 - dans tous les autres cas : 10 % de la surface de plancher de l'activité.
- exclusivement en dehors du parc d'activités de La Fouquetière, l'extension des constructions commerciales de détail existantes à la date d'approbation du PLU,
- les constructions destinées à la fonction d'entrepôt,
- les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif,
- les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation préalable ou enregistrement à condition que les risques et nuisances fassent l'objet de mesures de prévention.
Dans les zones exposées à des effets indirects, les constructions sont admises à condition de réduire la vulnérabilité des projets, notamment concernant les ouvertures vitrées.
- les constructions à destination d'habitation aux conditions cumulatives suivantes :
 - qu'elles soient destinées au logement des personnes nécessaires pour assurer la surveillance des constructions ou installations autorisées et présentes dans le secteur,
 - que la surface de plancher à destination d'habitation n'excède pas 50 m²,
 - et qu'elles soient comprises dans le volume du bâtiment d'activité.
- l'aménagement, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes sans changement de destination ni création de logement supplémentaire,
- les aires de jeux,
- les aires de stationnement,
- les dépôts,
- les dépôts de véhicules liés à une activité de garage autorisée et installée sur l'unité foncière,
- les affouillements et exhaussements du sol directement liés ou nécessaires à une occupation ou utilisation admise dans le secteur.

2.2. UNIQUEMENT DANS LE SOUS SECTEUR Ue2-b

Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à la fonction d'entrepôt et aux bureaux dès lors qu'elles sont directement liées à une activité économique présente dans le sous secteur Ue2-b, aux conditions cumulatives suivantes :
 - leur emprise au sol n'excède pas 10 % de l'emprise au sol des constructions existantes à la date d'approbation du PLU ;
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour réduire les nuisances avec les quartiers environnants et réduire les dangers éventuels,
 - que par leur nature et leur localisation, ces constructions ne compromettent pas les potentialités de renouvellement urbain ultérieures et cohérentes du secteur ;
- la réfection, l'aménagement et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement existantes à condition que ces modifications n'aggravent pas les dangers ou les inconvénients présentés par leur exploitation ;
- la réfection, l'aménagement et l'extension des habitations existantes sans changement de destination ni création de logement supplémentaire, dans la limite de 30 % de la superficie habitable existante à la date d'approbation du PLU ;
- les annexes aux habitations existantes, dans la limite de 50 m² d'emprise au sol, aux conditions cumulatives suivantes :
 - les annexes projetées doivent être directement liées à une habitation existante sur l'unité foncière,
 - que par leur nature, leur importance et leur localisation, ces constructions ne compromettent pas les potentialités de renouvellement urbain ultérieures et cohérentes du secteur ;
- les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif à condition que celles-ci ne compromettent pas les potentialités de renouvellement urbain ultérieures et cohérentes du secteur ;
- les aires de stationnement et les dépôts à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour éviter les nuisances éventuelles,

les affouillements et exhaussements du sol directement liés ou nécessaires à une occupation ou utilisation admise dans le sous-secteur.

2.3. UNIQUEMENT DANS LE SOUS SECTEUR Ue3-f

Sont admises dès lors qu'elles sont directement liées à une activité ferroviaire ou qu'elle nécessitent la proximité du réseau ferré, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à la fonction d'entrepôt,
- les constructions à destination de bureaux,
- les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif,
- les installations classées pour la protection de l'environnement quel que soit leur régime d'autorisation,
- les aires de stationnement,
- les dépôts,
- les affouillements et exhaussements du sol directement liés ou nécessaires à une occupation ou utilisation admise dans le sous-secteur.

2.4. CONDITIONS RELATIVES AUX ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les occupations et utilisations du sol autorisées doivent être compatibles avec les principes indiqués dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (pièce n°3).

Les éléments de patrimoine identifiés en vertu de l'article L.123-1-5,7^{ème} du code de l'urbanisme sont soumis à un ensemble de dispositions, dont le permis de démolir; voir à ce propos l'article 11 des Dispositions Générales.

Ue - ARTICLE 3

DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

3.1. ACCES

Tout nouvel accès devra satisfaire aux règles minimales de sécurité et de desserte notamment en ce qui concerne la défense contre l'incendie.

L'accès doit être aménagé de façon à ne pas entraîner de risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration, de la visibilité, ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent être autorisées, sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

Aucun accès automobile ne peut s'effectuer sur les voies affectées exclusivement aux cycles et piétons.

Est interdit, tout accès aux voies suivantes : A 11 et RD 923.

Des dispositions spécifiques d'interdictions d'accès s'appliquent dans le cadre de l'orientation d'aménagement et de programmation de La Fouquetière.

3.2. VOIRIE

Les dimensions et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions qu'elles doivent desservir.

Toute voie nouvelle de desserte de construction doit permettre la circulation et l'utilisation des véhicules assurant un service public, et notamment de collecte des déchets, si cette circulation et cette utilisation sont nécessaires.

Les intersections de voirie doivent être aménagées de manière à permettre l'évolution sans danger des véhicules poids lourds et assurer les conditions d'accès des moyens de sécurité.

Les voies nouvelles destinées à la circulation automobile doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- largeur minimale de chaussée : 6 mètres,
- largeur minimale d'emprise : 9 mètres.

Une emprise minimale de 6 mètres, et une chaussée adaptée en conséquence, pourront être admises pour des voies secondaires à circulation limitée.

Les voies nouvelles en impasses, ouvertes à la circulation automobile, doivent être aménagées afin de permettre aux véhicules des services publics de faire aisément demi-tour.

Les projets et opérations réalisés doivent être compatibles avec les principes d'accès et de voiries, de carrefour, de liaison douce et de continuité cyclable à réaliser figurant dans les orientations d'aménagement et de programmation relatives à des quartiers ou à des secteurs.

Ue - ARTICLE 4

DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

4.1. EAU POTABLE

Le raccordement au réseau collectif d'eau potable est obligatoire pour toute construction à destination d'habitation, d'activité, ou d'établissement recevant du public.

4.2. ASSAINISSEMENT : EAUX USÉES

Toute construction doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement des eaux usées dans les conditions et selon les modalités définies par le gestionnaire du réseau.

Les canalisations d'eaux usées ne doivent transporter que des eaux domestiques, qui comprennent les eaux ménagères et les eaux vannes, ainsi que les eaux artisanales et industrielles prétraitées conformes aux normes de rejet.

Toutes les eaux et matières usées doivent être évacuées par des canalisations souterraines raccordées au dispositif d'assainissement.

L'évacuation directe des eaux usées dans les rivières, fossés ou égouts pluviaux est interdite.

4.3. ASSAINISSEMENT : EAUX PLUVIALES

PRINCIPE GENERAL

Toute construction ou installation nouvelle doit disposer d'un système de collecte et d'évacuation des eaux pluviales garantissant le bon écoulement dans le réseau de collecte lorsque ce dernier dessert le terrain et que le raccordement est techniquement possible.

Lorsque ces conditions ne sont pas réalisées, le constructeur doit assurer à sa charge les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété, en réalisant les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

L'ensemble de ces aménagements ne doit pas faire obstacle au libre écoulement des eaux de ruissellement.

Pour l'aménagement des voies de circulation, aires de stationnement, de stockage et de manœuvre, la réalisation d'un dispositif de traitement des eaux de ruissellement avant rejet pourra être exigé sur l'unité foncière afin d'éviter toutes pollutions (déshuileur, débourbeur, ...).

Il est interdit de rejeter des eaux autres que pluviales dans les dispositifs d'infiltration ou dans le réseau public d'assainissement des eaux pluviales, excepté les eaux de refroidissement non polluées.

MAITRISE DU DEBIT DE REJET DES EAUX PLUVIALES

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, doivent intégrer des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

4.4. ELECTRICITE

En dehors des emprises publiques, les câbles de distribution des réseaux nouveaux doivent être enterrés à l'intérieur de l'emprise des lotissements et de toute opération d'ensemble (permis groupé, permis d'aménager, ...).

Dans les projets d'ensemble, tous les réseaux électriques doivent être mis en souterrain y compris l'éclairage public, l'alimentation électrique en basse ou moyenne tension.

4.5. RESEAUX DE COMMUNICATION

Dans le cas de projets d'ensemble, à l'intérieur des lotissements et des opérations groupées, la réalisation de fourreaux enterrés, suffisamment dimensionnés pour le passage ultérieur de câbles réseaux pour la transmission d'informations numériques et téléphoniques (y compris câblage optique), est obligatoire et doit être prévue lors de la demande d'autorisation (permis de construire, permis d'aménager, ...); celle-ci doit prévoir la possibilité d'y raccorder en souterrain tout nouveau programme immobilier professionnel.

Ue - ARTICLE 5 SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non règlementé

Ue - ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. CHAMP D'APPLICATION

Le champ d'application du présent article est précisé à l'article 10 des Dispositions Générales du présent règlement.
Des dispositions spécifiques s'appliquent pour la sauvegarde et la mise en valeur des éléments de patrimoine identifiés en vertu de l'article L.123-1-5,7^{ème} du code de l'urbanisme ; voir à ce propos l'article 11.4 des Dispositions Générales.

6.2. DISPOSITIONS APPLICABLES AU RESEAU ROUTIER COMMUNAL

UNIQUEMENT DANS LES SOUS SECTEURS Ue1-b ET Ue2-b

Sauf lorsque des principes d'implantation spécifiques s'appliquent dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation, les constructions doivent être implantées en observant une marge de recul de 4 mètres minimum à partir de l'alignement des voies et emprises publiques.

UNIQUEMENT DANS LE SOUS SECTEUR Ue3-f

Les constructions doivent être implantées en observant une marge de recul de 4 mètres minimum à partir de l'alignement des voies et emprises publiques.

Par rapport à l'axe des voies et emprises publiques, les constructions et dépôts nécessaires au service d'intérêt collectif ferroviaire peuvent être implantés avec un recul inférieur dans la mesure où ils n'apportent aucune gêne au trafic ferroviaire.

6.3. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU RESEAU ROUTIER NATIONAL

Sauf lorsque des principes d'aménagement spécifiques s'appliquent dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation, les constructions nouvelles ainsi que leurs annexes et extensions doivent respecter une marge de recul minimale de 100 mètres par rapport à l'axe de l'A11.

En cohérence avec les orientations d'aménagement et de programmation, les lignes de recul minimal des constructions par rapport aux bretelles de l'échangeur de l'Aufresne (A11) sont figurées aux documents graphiques du règlement.

6.4. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

En dehors des secteurs situés en agglomération (voir cartographie en annexe 8), les nouvelles constructions ainsi que leurs annexes et extensions doivent respecter une marge de recul minimale de :

- pour les constructions à destination d'habitation, admises à l'article 2 :
 - 100 mètres par rapport à l'axe de la RD 923 dont le tracé est figuré aux documents graphiques du règlement,
 - 100 mètres par rapport à l'axe de la RD 723,
- pour les constructions à vocation d'activités économiques :
 - 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 923 dont le tracé est figuré aux documents graphiques du règlement ; la marge de recul de 35 m est également reportée aux documents graphiques du règlement.
 - 50 mètres par rapport à l'axe de la RD 723.
- De plus les changements de destination de bâtiments implantés dans la marge de recul sont interdits.

Les projets et opérations réalisés doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation relatives à des quartiers ou à des secteurs, et notamment la zone non aedificandi figurant le long de la RD 923.

6.5. DISPOSITIFS ENERGETIQUES

Des dépassements des reculs définis ci-dessus sont autorisés pour le recours à des matériaux et des mises en œuvre innovantes en matière d'aspect et de techniques de construction, liés à la recherche d'économies d'énergie telle que l'amélioration des performances thermiques du bâtiment, dans le respect d'une bonne intégration à leur environnement.

6.6. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX LIAISONS DOUCES ET AUX COURS D'EAU

Par rapport aux liaisons douces, les constructions doivent être implantées en observant une marge de recul de 3 mètres minimum à partir de l'alignement des voies et emprises publiques.

Les constructions nouvelles doivent être implantées à une distance minimale de 15 mètres en recul des rives des cours d'eau identifiés aux documents graphiques.

6.7. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Des implantations différentes sont autorisées dans les cas suivants :

- lorsqu'il s'agit d'étendre une construction existante implantée dans les marges de recul, les extensions sont autorisées sous réserve que leur implantation ne réduise pas le recul du ou des bâtiments existants. Cette disposition ne s'applique pas en cas d'arrêté de péril ou de construction à l'état de ruine.
- lorsqu'il s'agit d'une construction à destination d'équipement collectif, d'un équipement technique lié à la sécurité (défense contre l'incendie), à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie (transformateur électrique), à la gestion de l'autoroute (péage, ...), la construction peut être implantée dans les marges de recul. Néanmoins, par rapport aux routes départementales hors agglomération (voir cartographie annexe 8) les constructions devront respecter un recul minimal de 7 mètres par rapport au bord de la chaussée (distance de sécurité).
- lorsqu'il s'agit d'un garage à vélos. Dans ce cas, une implantation différente peut être autorisée afin de favoriser une meilleure intégration paysagère.

Ue - ARTICLE 7

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1. CHAMP D'APPLICATION

Le champ d'application du présent article est précisé à l'article 10 des Dispositions Générales du présent règlement.

Des dispositions spécifiques s'appliquent pour la sauvegarde et la mise en valeur des éléments de patrimoine identifiés en vertu de l'article L.123-1-5,7^{ème} du code de l'urbanisme ; voir à ce propos l'article 11.4 des Dispositions Générales.

7.2. REGLES GENERALES

UNIQUEMENT DANS LES SOUS SECTEURS Ue1-b ET Ue2-b

Les constructions doivent être implantées :

- soit en limite séparative dans la mesure où des dispositions de sécurité, notamment contre l'incendie sont prévues,
- soit en observant un retrait minimum de 4 mètres par rapport aux limites séparatives.

UNIQUEMENT DANS LE SOUS SECTEUR Ue3-f

Les constructions doivent être implantées :

- soit en limite séparative dans la mesure où des dispositions de sécurité, notamment contre l'incendie sont prévues,
- soit en observant par rapport aux limites séparatives un retrait minimum au moins égale à 3 mètres.

7.3. DISPOSITIONS PARTICULIERES

A l'exception du parc d'activités de La Fouquetière où des principes d'implantation spécifiques s'appliquent dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation, les constructions nouvelles doivent être implantées en retrait des limites séparatives qui jouxtent un secteur à vocation dominante d'habitations (Ua, Ua-i, Ub, Uc, Uc-i, Uh, Ur, Nh), en observant un retrait minimum de 6 mètres.

Lorsqu'il s'agit d'une construction à destination d'équipement collectif, d'un équipement technique lié à la sécurité (défense contre l'incendie), à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie (transformateur électrique), à l'exploitation du réseau ferré, la construction peut être implantée dans les marges de retrait.

Lorsqu'il s'agit d'un garage à vélos, une implantation différente peut être autorisée afin de favoriser une meilleure intégration paysagère.

Ue - ARTICLE 8**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

Non réglementé

Ue - ARTICLE 9**EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS****9.1. UNIQUEMENT DANS LES SOUS SECTEURS Ue1-b ET Ue2-b**

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 80 % de la superficie de l'unité foncière.

Les projets et opérations réalisés doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation relatives à des quartiers ou à des secteurs, en particulier les zones non aedificandi figurant le long de la RD 923.

9.2. UNIQUEMENT DANS LE SOUS SECTEUR Ue3-f

Non réglementé

Ue - ARTICLE 10**HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS****10.1 DANS LE SECTEUR DÉLIMITÉ PAR L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA FOUQUETIÈRE**

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant exécution des fouilles et remblais (les modalités de calcul sont détaillées dans le lexique en annexe).

La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 15 mètres à l'acrotère des toitures terrasses.

Les règles prévues ci-dessus ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages techniques tels que pylônes, antennes, supports de transport d'énergie ou de télécommunications, cheminées, ascenseur, gardes corps ajourés ainsi que les éléments techniques nécessaires à l'utilisation des énergies renouvelables ;
- aux constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, à condition que leur destination l'impose.

10.2 DANS LES AUTRES SECTEURS

Non réglementé

Ue - ARTICLE 11**ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS - CLOTURES**

Une annexe au présent règlement énonce des recommandations architecturales concernant l'aspect extérieur des constructions.

11.1. PRINCIPES GENERAUX

Les constructions et les clôtures doivent s'intégrer parfaitement à leur environnement par :

- la simplicité et les proportions de leurs volumes,
- la qualité des matériaux,
- l'harmonie des couleurs.

Le recours à plusieurs couleurs doit être un élément de composition permettant d'accompagner (souligner, ou au contraire alléger) la volumétrie.

L'emploi à nu en parements extérieurs de matériaux destinés normalement à être recouverts est interdit.

Afin de maintenir l'unité d'ensemble, les toitures en pente doivent être obligatoirement masquées par un bandeau pour toutes les parties de bâtiment vues depuis l'espace public. Sauf « dispositif architectural » justifié par le parti architectural, tel que le marquage spatial d'une entrée par exemple, aucun élément ne doit déborder au dessus du bandeau. Dans le cas d'un « dispositif architectural » justifié, une toiture en pente visible peut être réalisée.

Les façades donnant sur les cours d'eau et voies ferrées doivent être traitées comme des façades principales, ouvertes sur un espace public.

11.2. DISPOSITIFS ENERGETIQUES

Le recours à des matériaux et des mises en œuvre innovantes en matière d'aspect et de techniques de construction (recherche de qualité environnementale, économies d'énergie, ...) est admis dans le respect d'une bonne intégration à leur environnement.

La pose de panneaux solaires (solaire thermique, photovoltaïque) en façade est autorisée dans la mesure où ceux-ci s'inscrivent dans l'architecture du bâtiment et participent pleinement à la composition architecturale, et à condition d'assurer une bonne intégration à leur environnement.

Les panneaux solaires (solaire thermique, photovoltaïque) en toiture sont autorisés à condition qu'ils s'intègrent du mieux possible dans le pan de la toiture. Est également autorisée la pose de panneaux solaires sur les toitures terrasses admises. Dans tous les cas, leur intégration doit être recherchée pour en limiter l'impact visuel.

11.3. CLOTURES

REGLES GENERALES

Des dispositions spécifiques s'appliquent en bordure des voies départementales ; voir à ce propos l'article 8 des Dispositions Générales.

Les clôtures doivent respecter les boisements linéaires et les arbres de haute tige existants.

Les matériaux destinés à être recouverts ne doivent en aucun cas rester bruts (parpaings, briques ...).

MISE EN ŒUVRE DES CLOTURES

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder de 2 mètres. Des hauteurs supérieures peuvent être admises pour des contraintes techniques particulières et justifiées.

Les clôtures doivent être constituées :

- d'un mur-bahut,
- d'un grillage soudé de teinte sombre, doublé ou non de végétation,
- de haies vives d'essences diversifiées.

A proximité immédiate des carrefours, des modalités particulières de clôture peuvent être imposées pour des raisons de sécurité : interdiction de mur plein, de haies vives, d'arbres, d'arbustes, réalisation de pan coupé, ...

11.4. EN SUS DANS LE SOUS SECTEUR Ue3 - f

Les façades donnant sur les voies ferrées doivent être traitées comme des façades principales, ouvertes sur un espace public.

11.5. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les dispositions suivantes s'appliquent dans le sous secteur Ue1-b de Château Rouge et de l'Aufresne, soumis par ailleurs aux Orientations d'Aménagement et de Programmation n°5 et n°6.

FAÇADES

En raison de l'impact visuel sur la RD 923, les façades demeurant sur cette voie ne pourront être considérés comme secondaires et doivent comporter sur au moins un quart de leur surface, soit de véritables ouvertures soit un traitement de parois assimilables à des percements.

Les couleurs vives ne pourront être autorisées que sur de petites surfaces.

TOITURES (DANS LE RESPECT DES SERVITUDES AERONAUTIQUES)

La réception des eaux de toitures sera réalisée au moyen de chenaux non apparents. Les gouttières pendantes ne seront pas admises.

CLOTURES

Les clôtures ne sont pas obligatoires et ne seront réalisées qu'en cas de nécessité, à savoir pour des raisons de sécurité et de protection.

Dans le cas de non-réalisation d'une clôture, une simple bordure délimitera la propriété par rapport aux emprises publiques. Les parties du terrain non clôturées longeant les voies recevront un aménagement paysager à dominante végétale.

Dans le cas de réalisation d'une clôture, les dispositions suivantes s'appliqueront :

- Sur rue : les clôtures végétales seront privilégiées. Cependant, en cas de nécessité, on pourra réaliser une clôture en barres verticales en acier laqué avec un muret de sous bassement de moins de 20 cm. Cette clôture sera doublée d'une haie vive d'essences diversifiées.
- Sur limites séparatives :
 - les clôtures peuvent être minérales ou végétales,
 - les clôtures maçonnées doivent être enduites.

11.6. STATIONNEMENT DES VELOS

Le garage à vélos constitue un élément architectural du projet à part entière : il doit ainsi être partie prenante de la conception architecturale du bâtiment. En outre, une intégration du point de vue du domaine public doit être effectuée.

Le stationnement des vélos doit être accessible, idéalement de plain-pied pour faciliter les entrées et sorties de cycles.

La pose d'équipements permettant de stationner les vélos en toute sécurité, avec 3 points d'accroche en évitant les pinces-roues au profit d'arceaux, doit être privilégiée.

Ue - ARTICLE 12

OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

12.1. GENERALITES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions doit être assuré en dehors des voies publiques, ou sur une unité foncière privée située dans l'environnement immédiat du projet .

12.2. MODALITES DE CALCUL DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT

Les modalités de calcul du nombre de places de stationnement sont définies à l'article 12.1 des Dispositions Générales ; les modalités applicables pour les constructions existantes y sont notamment détaillées.

12.3. REGLES DE STATIONNEMENT

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Il est exigé à minima :

constructions à destination de bureaux :

- 1 place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher,

constructions destinées à l'artisanat ou à l'industrie :

- 1 place de stationnement par tranche de 200 m² de surface de plancher affectée à l'activité avec un minimum obligatoire de 3 places. A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnels s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires liés à l'activité.

constructions destinées au commerce de gros et de demi gros :

- 1 place de stationnement pour 500 m² de surface de plancher,

constructions destinées au commerce de détail dans les conditions de l'article Ue-2 :

- 1 place de stationnement pour 20 m² de surface de vente,

constructions destinées à la fonction d'entrepôt :

- 1 place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher,

restaurant :

- 1 place de stationnement pour 20 m² de surface utile de salle de restaurant ;

constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif :

- équipement recevant du public > à 2 000 m² de surface de plancher : un espace équivalent à 15 % de la surface de plancher réservé à la réalisation de places de stationnement ;

un nombre de places plus élevé pourra être exigé en fonction de la nature de l'équipement, de sa situation géographique. A l'inverse le nombre de places pourra être minoré en fonction du regroupement de différents équipements sur le même site.

- équipement recevant du public ≤ à 2 000 m² de surface de plancher : aucune exigence

12.4. STATIONNEMENT DES DEUX ROUES

Pour toute construction nouvelle à destination industrielle, artisanale, de bureaux, commerciale, d'entrepôt, il est exigé à minima :

- 1 abri couvert pour 4 vélos pour les constructions < 300 m² SdP
- 1 abri couvert pour 10 vélos pour les constructions comprises entre 300 et 1 000 m² SdP
- 1 abri couvert pour 15 vélos pour les constructions excédant 1 000 m² SdP

Des adaptations pourront être admises pour des activités particulières (process d'activités nécessitant peu d'employés).

Ue - ARTICLE 13

OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

13.1. ASPECT QUALITATIF

Quelle que soit leur surface, les espaces libres doivent faire l'objet d'un traitement paysager approprié à leur fonction et au contexte environnant.

Les espaces libres doivent être conçus :

- comme un accompagnement des constructions existantes ou projetées sur l'unité foncière,
- en tenant compte de la composition des espaces libres voisins,
- en fonction de la nature du sol, de la topographie et de la configuration du terrain pour notamment limiter le ruissellement, afin de participer à une mise en valeur globale du cadre de vie.

Pour les plantations, il conviendra de privilégier des essences locales (cf. Annexe Plantations jointe au présent règlement). Le recours aux espèces invasives est interdit (cf. Annexe liste des espèces invasives de Loire Atlantique jointe au présent règlement).

Les aires de stationnement des véhicules motorisés prévues pour l'accueil de la clientèle et le stationnement des employés doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Ce traitement participera à la qualité recherchée, plusieurs angles d'approche devant être explorés : choix des matériaux, choix du mobilier, valorisation du végétal existant de qualité, végétalisation d'accompagnement permettant d'atténuer la présence visuelle des véhicules, choix de végétaux pérennes et adaptés à ce type d'espace notamment vis-à-vis du système racinaire, limitation de l'imperméabilisation des sols, etc.

Des écrans paysagés doivent être réalisés pour préserver les paysages environnants et atténuer l'impact de certaines constructions ou installations (protection visuelle de dépôts, aires de stockage).

13.2. ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE PAYSAGER A PRESERVER

La préservation et la mise en valeur des éléments de paysages naturels identifiés aux documents graphiques au titre de l'article L.123-1-5,7^{ème} du code de l'urbanisme doivent être assurées dans les conditions mentionnées à l'article 11 des Dispositions Générales. Ces dispositions s'appliquent également aux boisements et haies à préserver ainsi qu'aux merlons plantés figurant aux orientations d'aménagement et de programmation.

13.3. GESTION DES EAUX PLUVIALES

De manière générale, l'infiltration des eaux pluviales sera privilégiée. Elle sera systématiquement recherchée par les aménageurs à l'échelle de l'opération.

Pour le recueil et la gestion des eaux pluviales les surfaces perméables ou drainantes sont à privilégier. Les toitures végétalisées entrent notamment dans ce processus en participant à la régulation des eaux pluviales tout en améliorant notamment le confort thermique du bâtiment. De même, dans les projets d'ensemble et dans les projets importants, tout dispositif permettant de limiter les rejets sur les voies et espaces publics tels que chaussée réservoir, noue de collecte, réservoirs sous chaussée, ... entrent dans ce processus.

13.4 - OBLIGATION DE PLANTER

Les espaces plantés à réaliser et à préserver figurant aux documents graphiques du règlement doivent faire l'objet de plantations de haies à dominante arbustives et bocagères, ou de boisements denses selon les cas, constitués d'essences locales diversifiées (cf. Annexe Plantations jointe au présent règlement). Le recours aux espèces invasives est interdit (cf. Annexe liste des espèces invasives de Loire Atlantique jointe au présent règlement).

Une fois réalisés, ces espaces doivent être préservés dans le temps et faire l'objet d'un entretien régulier. Ils sont soumis aux dispositions de l'article 11 des Dispositions Générales en tant qu'éléments de paysages naturels.

13.5. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les projets et opérations réalisés doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation relatives à des quartiers ou à des secteurs.

Le long de la RD 723, dans certaines conditions, un talus paysager doit être aménagé. (cf. Annexe Plantations jointe au présent règlement). Une fois réalisés, ceux-ci doivent être préservés dans le temps et faire l'objet d'un entretien régulier. Ils sont soumis aux dispositions de l'article 11 des Dispositions Générales en tant qu'éléments de paysages naturels.

Dans la bande d'espace paysager semi ouvert figurant aux orientations d'aménagement et de programmation, les terrains doivent être aménagés sous forme de pelouse, de prairies naturelles et de surépaisseurs végétales sous forme de bosquets, bouquets d'arbres, petits boisements,....., suffisamment conséquentes pour constituer des habitats favorables au développement de la biodiversité. Des installations nécessaires au traitement des eaux usées et / ou pluviales (telles que lagunes, noues, bassin de rétention) sont également admises.

Ue - ARTICLE 14

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé



**OCCUPATION
D'IMMEUBLES BÂTIS OU NON BÂTIS
DÉPENDANT DU DOMAINE
PUBLIC SANS
EXPLOITATION ECONOMIQUE**

NON CONSTITUTIVE DE DROITS RÉELS

CONDITIONS PARTICULIERES

(Edition du 5 octobre 2016)
Mise à jour le 23 avril 2020



Projet SPA n° 0013274-OU / OS n° 26809

Département de **LOIRE-ATLANTIQUE (44)**
Commune d'**ANCENIS-SAINT-GÉREON**
(44150)

Ligne n°**515000**
De **TOURS**
A **SAINT-NAZAIRE**

ANCENIS GARE
UT 004269Y – Lot T003p

Occupant : **COMMUNE D'ANCENIS-SAINT-GÉREON**
SIRET : 200 083 228 00011

**CONVENTION D'OCCUPATION
D'UN IMMEUBLE BÂTI OU NON BÂTI
DÉPENDANT DU DOMAINE PUBLIC
SANS EXPLOITATION ECONOMIQUE
NON CONSTITUTIVE DE DROITS RÉELS**

Entre les soussignés,

La société dénommée « **SNCF Réseau** », société anonyme au capital social de 621 773 700 Euros dont le siège est situé à SAINT-DENIS (93200), 15-17 rue Jean-Philippe Rameau, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY et dont le régime résulte des articles L2111-20 et suivants du Code des Transports,

Représentée par la société dénommée « **Société nationale SNCF** », société anonyme, au capital de 1.000.000.000 Euros, dont le siège social est à SAINT DENIS (93200), 2 Place aux Etoiles, identifiée au SIREN sous le numéro 552 049 447 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY et dont le régime résulte des articles L.2102-1 et suivants du Code des Transports,

En application de la Convention de Gestion et de Valorisation Immobilière en date du 30 juillet 2015 conclue entre les anciens établissements publics SNCF et SNCF RESEAU aux droits desquels viennent respectivement la Société Nationale SNCF et SNCF Réseau,

Et est représentée par Monsieur Laurent FEVRE en sa qualité de Directeur de la Direction Immobilière Territoriale Centre-Ouest de SNCF Immobilier, dont les bureaux sont sis 9 rue Nina Simone, BP 34112 – 44041 NANTES CEDEX 01, dûment habilité.

Et,

LA COMMUNE D'ANCENIS-SAINT-GÉREON dont les bureaux sont sis Place du Maréchal Foch à ANCENIS-SAINT-GÉREON (44150), représentée par son Maire, Monsieur Rémy ORHON, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Municipal en date du

Désignée dans ce qui suit par le terme « **l'OCCUPANT** ».

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

- Le terme « **SNCF Réseau** » utilisé dans les Conditions Générales et particulières désigne la société attributaire du BIEN.
- Le terme « **SNCF Immobilier** » utilisé dans les Conditions Générales et particulières désigne la branche Immobilière de la Société nationale SNCF, qui a reçu mandat de SNCF Réseau pour conclure et gérer la présente convention d'occupation du domaine public dans le cadre d'une convention de gestion et de valorisation immobilière.
- Le terme « **OCCUPANT** » désigne la personne physique ou morale, publique ou privée à qui est consentie l'autorisation d'occupation du domaine public.
- Le terme « **GESTIONNAIRE** » désigne le mandataire de SNCF Réseau, agissant dans le cadre d'un marché de gestion du patrimoine foncier et immobilier et cessions de biens qui le lie à SNCF Immobilier.

NEXITY PROPERTY MANAGEMENT, ci-après dénommé le **GESTIONNAIRE**, société anonyme au capital de 11.518.866,20 €, dont le siège social est à ASNIERES (92665) – 2 rue Olympe de Gouges, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro SIREN 732 073 887, titulaire de la carte professionnelle n° CPI 9201 2016 000 005 894 «Transactions sur immeubles et fonds de commerce - Gestion Immobilière - Syndic» délivrée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris-Ile-de-France le 6 avril 2022, et de garanties financières accordées par la Compagnie Européenne de Garanties et Cautions, 16 rue Hoche, Tour Kupka B – TSA 39999, 92919 La Défense Cedex, Courtier d'assurance immatriculé à l'ORIAS n°11 060 430, représentée par Monsieur Pierre DOREL en qualité de Directeur Général, dûment habilité, dont les bureaux sont sis à Asnières (92665) – 2, rue Olympe de Gouge.

- Le terme « **BIEN** » désigne le bien objet de la présente convention d'occupation tel qu'il est décrit à l'article « Désignation » des Conditions Particulières.

PREAMBULE

Les dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques et plus particulièrement l'article L 2122-1-1 et suivants créée par l'Ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 ne sont pas applicables à la présente convention d'occupation. L'activité exercée sur le BIEN et reprise ci-après à l'article 4 « UTILISATION DU BIEN » **n'est pas une activité économique.**

Par convention n° 228886, signée le 20 juillet 2016, entre les parties ci-avant mentionnées, l'OCCUPANT a été autorisé à occuper un BIEN immobilier non bâti d'environ 2 800 m² pour une activité de parking gratuit pour les usagers de la gare.

Ledit BIEN situé sur la commune d'ANCENIS-SAINT-GEREON est repris au cadastre de ladite commune sous le n°459p de la Section T. Il est référencé selon la nomenclature SNCF comme suit : UT 004269Y, Lot n°T003p.

Etant précisé que la commune d'ANCENIS a fusionné avec la commune de SAINT-GEREON à compter du 1^{er} janvier 2019 pour former la commune nouvelle d'ANCENIS-SAINT-GEREON.

La convention n° 228886 d'une durée de CINQ (5) ans a pris effet à compter du 1^{er} février 2016 pour se terminer à la date de signature de l'acte authentique constatant le transfert de gestion du BIEN, fixée au plus tard au 31 janvier 2021.

Par avenant n°1 signé le 1^{er} février 2021, la convention n° 228886 a été prolongée pour une durée de TROIS (3) mois, soit jusqu'au 30 avril 2021.

Le montage du dossier permettant la signature de l'acte authentique constatant le transfert de gestion ayant pris du retard, il a été prévu entre les parties de décaler la signature à une date ultérieure.

Par ce fait, par convention n° 509370, signée le 23 mars 2022, entre les parties ci-avant mentionnées, l'OCCUPANT a été autorisé à occuper ledit BIEN à compter du 1^{er} mai 2021 pour se terminer à la date de signature de l'acte authentique opérant le transfert de gestion du BIEN considéré, fixée au plus tard le 30 juin 2023.

Le montage du dossier permettant la signature de l'acte authentique constatant le transfert de gestion ayant pris du retard, il a été prévu entre les parties de décaler la signature à une date ultérieure.

Les parties dispensent le rédacteur des présentes de relater plus amplement les clauses et conditions des contrats ci-dessus visés.

La convention n° 509370 conclue le 23 mars 2022 est arrivée à échéance le 30 juin 2023. Depuis cette date, le BIEN a été occupé de manière continue et sans interruption par l'OCCUPANT, sans titre régulier, jusqu'à la date d'effet des présentes.

Il est précisé un nouveau découpage cadastral à la rédaction des présentes : Ledit BIEN situé sur la commune d'ANCENIS-SAINT-GEREON est repris au cadastre de ladite commune sous le n°1p de la Section AI.

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

Les présentes Conditions Particulières non constitutives de droits réels ont pour objet d'autoriser l'OCCUPANT ci-dessus désigné à occuper et utiliser un bien immobilier appartenant à l'Etat et attribué à SNCF Réseau et désigné à l'article « Désignation » (ci-après dénommé « le BIEN »). Le BIEN constitue une dépendance du domaine public.

ARTICLE 2 DÉSIGNATION

(Article 12 des Conditions Générales)

2.1 Situation du BIEN

Le BIEN est situé sur le site de ANCENIS GARE, Avenue de la Libération, Place de la Gare à ANCENIS-SAINT-GÉREON (44150) et est repris au cadastre de ladite commune sous le n° 1p de la Section AI. Il est figuré sous teinte rouge au plan annexé (**ANNEXE n°2 - Plan du BIEN**).

Le BIEN est situé entre le Pk 397+210 et le Pk 397+112 de la ligne n° 515000 (de TOURS à SAINT-NAZAIRE), il porte la référence : UT- 004269Y, Lot T003p.

Le code technique du site porte le numéro 2635 et le code technique du bien porte le numéro 21328.

2.2 Description du BIEN

Le BIEN immobilier occupe une superficie d'environ 2 800 m² de terrain nu.

Etant précisé que les ouvrages, constructions, équipements et installations présents sur le BIEN ci-après ne sont pas mis à disposition de l'OCCUPANT :

- Les voies de services présentes sur le BIEN mis à disposition.

L'OCCUPANT déclare avoir une parfaite connaissance dudit BIEN, pour l'avoir visité et l'accepte en conséquence dans l'état où il se trouve, sans recours d'aucune sorte. Toute erreur dans la désignation ou la contenance indiquées aux présentes ou toute différence entre les surfaces indiquées aux présentes et les dimensions réelles du BIEN ne peut justifier ni réduction, ni augmentation de loyer, ni indemnité.

2.3 État des lieux

Par dérogation à l'article 12 des Conditions Générales, les parties conviennent de ne pas réaliser d'état des lieux d'entrée et de sortie du BIEN, le BIEN mis à disposition étant destiné à être intégré à un acte de transfert de gestion au profit de l'OCCUPANT.

Des photographies et un descriptif présentant l'état du bien en date du 04 août 2023 sont reprises en **ANNEXE N°3**.

ARTICLE 3 CONDITIONS GÉNÉRALES D'OCCUPATION DES LIEUX

La convention d'occupation non constitutive de droits réels est composée par les présentes Conditions Particulières et par les « **Conditions Générales d'occupation d'immeubles bâtis ou non bâtis dépendant du domaine public non constitutive de droits réels** » (**Edition 5 octobre**

2016 mise à jour du 23 avril 2020) dont l'OCCUPANT reconnaît avoir pris connaissance. Un exemplaire des Conditions Générales signé, paraphé et daté est annexé aux présentes Conditions Particulières (**Annexe n°1**). Ces deux documents constituent un tout indissociable.

Ces Conditions Générales sont complétées ou modifiées comme il est dit dans les articles ci-après.

ARTICLE 4 UTILISATION DU BIEN

(Article 4 des Conditions Générales)

4.1 Activité autorisée

L'OCCUPANT est autorisé à occuper le BIEN pour y exercer les activités suivantes :

- **Parking gratuit pour les usagers de la gare**

Tout changement de l'activité exercée par l'OCCUPANT dans le BIEN occupé devra préalablement faire l'objet de l'accord exprès de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE.

L'OCCUPANT utilisera ce bien dans les conditions suivantes :

- L'OCCUPANT doit clôturer le BIEN occupé à ses frais exclusifs et sous contrôle de SNCF Immobilier, ou maintenir les clôtures existantes, et notamment de telle sorte qu'il ne puisse exister d'accès direct sur les terrains affectés à l'exploitation ferroviaire. Le maintien en bon état d'entretien de ces clôtures sera à la charge exclusive de l'OCCUPANT.
- L'OCCUPANT devra être en conformité avec les préconisations et obligations reprises dans les directives de sécurité ferroviaire annexée aux présentes (**ANNEXE n°5**)
- L'OCCUPANT devra être en conformité avec les recommandations de sécurité reprises en **ANNEXE n°6**.
- L'OCCUPANT devra être en conformité avec les recommandations sur la prévention des risques électriques repris en **ANNEXE n°7**.
- Compte tenu de la proximité des installations ferroviaires et sensibles, les travaux quels qu'ils soient devront faire l'objet d'une demande d'autorisation et d'un contrôle auprès de la SNCF: Pôle Investissement Travaux Jean Louis CHEVALIER 02.40.08.14.79 - jeanlouis.chevalier@reseau.sncf.fr .

4.2 Manipulation de matières dangereuses et polluantes

Si l'OCCUPANT envisage d'effectuer, dans le cadre de l'activité autorisée ci-dessus, des opérations de chargement/déchargement, transbordement, transvasement ou dépôt de matières dangereuses et/ou polluantes, il doit recueillir au préalable l'accord exprès et écrit de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE.

Pour ce faire, il adresse au GESTIONNAIRE un courrier spécifique, précisant notamment :

- la nature exacte conformément à la réglementation relative au transport de matière dangereuse et la quantité des matières solides, liquides ou gazeuses en cause ;
- la fréquence des opérations de transbordement ou transvasement envisagées ;
- le cas échéant, le périmètre exact et la durée des dépôts envisagés.

Si la demande présentée par l'OCCUPANT porte sur des opérations récurrentes, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE pourra donner un accord exprès unique pour l'ensemble des opérations concernées.

Après obtention de cet accord, l'OCCUPANT doit effectuer toutes les démarches pour l'obtention des autorisations administratives nécessaires qu'il devra communiquer, pour information, au GESTIONNAIRE.

En outre, sans préjudice de ce qui précède, l'OCCUPANT s'engage à donner suite, à première demande de SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou du GESTIONNAIRE, à toute demande relative à la nature et/ou à la fréquence des opérations impliquant la manutention de matières dangereuses et/ ou polluantes.

4.3 Activité entrant dans le champ d'application des articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement c'est-à-dire en présence d'une ICPE

L'OCCUPANT déclare que son activité n'entre pas dans le champ d'application des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement.

4.4 Activité entrant dans le champ d'application des articles L 214-1 et R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement c'est-à-dire en présence d'une IOTA.

L'OCCUPANT déclare que son activité n'entre pas dans le champ d'application des articles L 214-1 et R 214-1 et suivants du code de l'environnement.

ARTICLE 5 SOUS-OCCUPATION *(Article 3 des Conditions Générales)*

Toute sous occupation est interdite.

ARTICLE 6 ENVIRONNEMENT - SANTE PUBLIQUE

6.1 Etat « Risques et Pollutions » (L. 125-5 I du code de l'environnement)

L'Etat « Risques et Pollutions » établi à partir d'informations mises à disposition par le préfet est annexé aux présentes ainsi que, le cas échéant, mention de l'arrêté concerné et des extraits des documents de référence permettant la localisation du BIEN au regard des risques pris en compte prévus à l'article R. 125-24 du code de l'environnement.

Annexe n°4 - Etat « Risques et Pollutions »

L'OCCUPANT déclare avoir pris connaissance de ces documents et vouloir faire son affaire personnelle de cette situation.

6.2 Déclarations relatives aux sinistres ayant donné lieu au versement d'une indemnité d'assurance garantissant les risques de catastrophes naturelles ou technologiques (Article L. 125-5 IV du code de l'environnement)

En application de l'article L. 125-5 IV du code de l'Environnement, SNCF Réseau, déclare qu'à sa connaissance l'immeuble n'a subi aucun sinistre ayant donné lieu au versement d'une indemnité d'assurance garantissant les risques de catastrophes naturelles (Art. L. 125-2 du code des

Assurances) ou technologiques (Art. L. 128-2 du code des assurances) et que par ailleurs, il n'a pas été lui-même informé d'un tel sinistre en application de ces mêmes dispositions.

6.3 Informations rendues publiques sur l'état environnemental du BIEN

En outre, pour une parfaite information de l'OCCUPANT, SNCF Réseau l'informe que :

La consultation des informations publiques sur les risques, sites et sols pollués donne les informations suivantes :

- Informations reprises en **ANNEXE n°4** ;

La consultation des documents d'urbanisme (documents graphiques...) donne les informations suivantes :

- Le BIEN est situé au sein de la zone classée Ue3-f, secteur déjà urbanisé destiné aux activités économiques de bureaux, d'artisanat, de commerces et d'industries ; domaine ferré lié à la gare, du plan local d'urbanisme de la commune d'ANCENIS-SAINT-GEREON (Extrait repris en **ANNEXE n°8**).

La consultation des services de la préfecture et de la DREAL a permis d'obtenir les informations suivantes :

- Informations reprises en **ANNEXE n°4** ;

L'OCCUPANT déclare avoir pris connaissance des informations ci-dessus et vouloir faire son affaire personnelle de cette situation.

ARTICLE 7 DATE D'EFFET - DURÉE

(Article 5 des Conditions Générales)

La présente convention est accordée pour une durée d'**UN (1) an**. Elle prend effet à compter du **1^{er} juillet 2023**, pour se terminer à la date de signature de l'acte authentique opérant le transfert de gestion du BIEN considéré. Cette date est fixée au plus tard le **30 juin 2024**.

Dans l'hypothèse où, à cette date, pour quelque raison que ce soit, l'acte de transfert de gestion ne serait pas signé, la convention cesserait de plein droit tout effet. Elle ne pourra en aucune façon faire l'objet d'un renouvellement tacite.

En cas de demande de prorogation, SNCF Réseau, SNCF Immobilier ou le GESTIONNAIRE et l'OCCUPANT se rapprocheront pour examiner les conditions d'un renouvellement éventuel ou d'une prorogation par voie d'avenant sans que la durée totale de cette prorogation ne puisse excéder 6 mois.

Par dérogation au chapitre V des Conditions Générales, la présente convention sera automatiquement résiliée au jour de la signature de l'acte de transfert de gestion en cas de transfert de gestion anticipée ou au jour du désistement de l'OCCUPANT sur son projet dûment notifié au GESTIONNAIRE par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception. Dans cette dernière hypothèse, la résiliation de la convention prendra effet quinze jours calendaires après la date de première présentation de ladite notification.

ARTICLE 8 REDEVANCE

(Article 6 des Conditions Générales)

8.1 Montant de la redevance

Conformément à l'article L2125-1 1° du Code général de la propriété des personnes publiques, la présente occupation ne donne pas lieu au paiement d'une redevance, l'activité de parking gratuit pour les usagers de la gare constituant un service public qui bénéficie gratuitement à tous.

Elle est constituée par l'obligation réelle d'aménagement, d'entretien et de sécurisation du BIEN mis à disposition.

8.2 Modalités de paiement

L'OCCUPANT paie la redevance par : virement.

L'OCCUPANT s'oblige à payer cette redevance par année et d'avance. Le premier terme sera exigible à la date de signature des présentes à compter de la date d'effet de la convention. Un avis d'échéance sera adressé par le GESTIONNAIRE 30 jours avant l'échéance.

Il est précisé que l'avis de paiement est à adresser :

- par dépôt sur la plate-forme Chorus-Pro : <https://chorus-pro.gouv.fr>, moyen de transmission obligatoire depuis le 01/01/2020:

SIRET N° 200 083 228 00011

L'OCCUPANT doit indiquer le numéro de facture attaché à son règlement dans la référence de ses virements.

ARTICLE 9 INDEXATION

(Article 7 des Conditions Générales)

Par dérogation à l'article 7 des Conditions Générales, l'OCCUPANT ne sera pas tenu à l'indexation de la redevance d'occupation.

ARTICLE 10 GARANTIE FINANCIÈRE

(Article 8 des Conditions Générales)

Par dérogation à l'article 8 des Conditions Générales, l'OCCUPANT ne sera pas tenu de produire une garantie financière.

ARTICLE 11 CHARGES A REMBOURSER

(Article 9 des Conditions Générales)

11.1 Prestations et fournitures

L'OCCUPANT fera son affaire personnelle des éventuels raccordements aux réseaux publics (eau, électricité, gaz, téléphone, etc.). Il règlera directement les frais d'installation, les taxes et les abonnements correspondants.

11.2 Impôts et taxes

Par dérogation à l'article 9.2 des Conditions Générales, l'OCCUPANT ne sera pas tenu au règlement d'un forfait concernant les impôts et taxes.

11.3 Frais de dossier

L'OCCUPANT paie à SNCF Réseau un montant forfaitaire fixé à **CINQ CENTS EUROS HORS TAXES, TVA en sus (500,00 EUROS HT)**, correspondant aux frais d'établissement du dossier. Ce montant est exigible au premier avis d'échéance adressé par le GESTIONNAIRE.

ARTICLE 12 INTÉRÊTS POUR RETARD DE PAIEMENT

(Article 11 des Conditions Générales)

Le défaut de mandatement dans le délai imparti fait courir de plein droit des intérêts moratoires décomptés à partir du jour suivant la date limite de mandatement jusqu'au jour du mandatement effectif, au taux d'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts ont commencé à courir, majoré de 2 points. La capitalisation des intérêts intervient de plein droit.

ARTICLE 13 ACCÈS AU BIEN

(Article 13 des Conditions Générales)

Les accès et itinéraires autorisés pour accéder au BIEN mis à disposition figurent au plan annexé **(ANNEXE n°2)**. L'accès se fait par l'Avenue de la Libération.

L'utilisation et l'entretien des accès font l'objet des dispositions particulières suivantes :

- Il conviendra à l'OCCUPANT d'entretenir les accès au BIEN mis à disposition et de maintenir les accès existants pour les équipes de SNCF Réseau.

ARTICLE 14 TRAVAUX

(Article 14 des Conditions Générales)

La présente convention ne donne pas droit à l'OCCUPANT de réaliser des travaux ouvrant droit à indemnisation dans les conditions de l'article 23 des Conditions Générales sur l'emplacement mis à disposition, à l'exception des travaux d'entretien et de réparation visés à l'article 15 et des travaux d'aménagement.

ARTICLE 15 ENTRETIEN & RÉPARATIONS

(Article 16 des Conditions Générales)

L'OCCUPANT prend à sa charge financière et matérielle les travaux et grosses réparations relevant de l'article 606 du code civil, les travaux ordonnés par l'administration ainsi que les travaux relatifs à la mise en conformité du BIEN à la réglementation, même s'ils constituent des grosses réparations de l'article 606 du Code civil

L'annexe [1] des Conditions Générales intitulée « Liste non limitative des charges d'entretien, des impôts, taxes et redevances, des frais de gestion et des travaux incombant à l'occupant » précise de manière non limitative les travaux d'entretien et les réparations incombant à l'OCCUPANT.

ARTICLE 16 ASSURANCES

(Article 20 des Conditions Générales)

Au titre des Assurances :

1. Responsabilité Civile « RC » (Art. 20.2.1 des Conditions Générales)

La somme minimale à faire assurer par l'OCCUPANT est fixée à **1.000.000 (un million) EUR par sinistre.**

2. Recours des Voisins et des Tiers « RVT » (Art. 20.2.3 des Conditions Générales)

L'OCCUPANT doit étendre les garanties de sa police de « responsabilité civile », aux responsabilités encourues du fait des risques d'incendie, d'explosion et de dégâts des eaux prenant naissance sur le BIEN mis à sa disposition et/ou dans ses propres biens.

La somme minimale à faire assurer par L'OCCUPANT est fixée à **1.000.000 (un million) EUR par sinistre.**

ARTICLE 17 SORT DES OUVRAGES RÉALISÉS PAR L'OCCUPANT

Sans objet.

ARTICLE 18 DOMICILIATION

Pour l'exécution des présentes,

- **SNCF Réseau** fait élection de domicile en son siège social indiqué en tête des présentes Conditions Particulières,
- **SNCF Immobilier** fait élection de domicile à l'adresse des bureaux de la Direction Immobilière Territoriale mentionnée en tête des présentes,
- **Nexity Property Management** fait élection de domicile en son siège social, sis 2 rue Olympe de Gouges à ASNIERES 92665,
- **LA COMMUNE D'ANCENIS-SAINT-GÉREON** fait élection de domicile en ses bureaux indiqués en tête des présentes Conditions Particulières.

En deux exemplaires, dont un pour chacun des signataires.

Fait à **ANCENIS-SAINT-GEREON**, le

Pour l'OCCUPANT

**Monsieur Rémy ORHON
Maire de la commune d'ANCENIS-SAINT-GEREON**

Fait à **NANTES**, le

Pour SNCF Réseau

**Monsieur Laurent FEVRE,
Directeur de la Direction Immobilière
Territoriale Centre-Ouest de SNCF
Immobilier**

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1** Conditions Générales d'occupation d'immeubles bâtis ou non bâtis dépendant du domaine public de SNCF Réseau non constitutive de droits réels
- ANNEXE 2** Plan du BIEN
- ANNEXE 3** Photographies du BIEN en date du 4 août 2023
- ANNEXE 4** Arrêté n° IAL-2019-18 en date du 20 décembre 2019 (L'Etat « Risques et Environnement »)
- ANNEXE 5** Directives de sécurité ferroviaire
- ANNEXE 6** Recommandation sécurité
- ANNEXE 7** Prévention risques électriques
- ANNEXE 8** Extrait du plan local d'urbanisme de la commune d'ANCENIS-SAINT-GEREON

PROJET