

arrondissement territorial
sud

unité aménagement et
renouvellement urbain

Avril 2012

Commune de VINZELLES

PAC de l'État pour la révision du PLU Annexe 1

Servitudes d'utilité publique

Plan et fiches correspondants

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Direction départementale des territoires
de SAÔNE ET LOIRE

www.developpement-durable.gouv.fr

Les servitudes d'utilité publique (SUP) sont instituées par des lois ou règlements particuliers. Le code de l'urbanisme, dans ces articles L.126-1 et R.126-1, ne retient juridiquement que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols, c'est-à-dire celles susceptibles d'avoir une incidence sur la constructibilité et plus largement sur l'occupation des sols.

La liste de ces servitudes, dressée par décret en conseil d'État, et annexée au code de l'urbanisme, subdivise les servitudes d'utilité publique en quatre catégories :

- les servitudes relatives à la conservation du patrimoine,
- les servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipement,
- les servitudes relatives à la défense nationale,
- les servitudes relatives à la salubrité et la sécurité publique.

Les servitudes d'utilité publique, en tant que protectrices des intérêts généraux protégés par d'autres collectivités, s'imposent au document d'urbanisme et doivent lui être annexées.

Les servitudes d'utilité publique affectant la commune de Vinzelles sont reportées sur le plan joint et sur les fiches ci-jointes, dans l'ordre suivant :

CODE DE LA SUP	INTITULE DE LA SUP
AC1	Servitude de protection des monuments historiques, architectural et urbain
EL7	Servitudes d'alignement
I4	Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques
JS1	Servitudes de protection des installations sportives
PM1	Servitudes résultant du plan de prévention intercommunal des risques naturels prévisibles
PT3	Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques
T1	Servitudes relatives aux chemins de fer
T5	Servitudes aéronautiques – Servitudes de dégagement (aérodromes civils et militaires)

AC1**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes de protection des monuments historiques.

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

Articles L 621.1 à L 621.7, L 621.25 et L 621.26 du code du Patrimoine
(Loi du 31 décembre 1913 abrogée)

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE :

- Eglise (ISMH: 10 avril 1929)
- "Vieux Château" et Château du Layé (ISMH: 29 octobre 2003)
- Puits couvert (ISMH: 23 mai 1928)
- Débord de l'église à LOCHE-MACON

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

M. le Chef du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
37, Boulevard Henri Dunant - B.P. 4029
71040 - MACON CEDEX 9
03.85.39.95.20

EL7**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes d'alignement

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

Code de la voirie routière, articles L112.1 à L112.7, R112.1 à R112.3 et R141.1

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE :

Servitude d'alignement le long de la VC n°2 dite « Des Sources », sur environ 200m à partir de la VC n°3 dite « Route de Loche » (tracé approuvé le 19 août 1985)

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

M. le Maire de Vinzelles
Commune de Vinzelles
Le Bourg 71680 Vinzelles
03 85 35 61 19

1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :

Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques.

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

- Loi du 15 juin 1906 : article 12 modifié
- Loi de finances du 13 juillet 1925 : article 298
- Loi n° 46.628 du 8 avril 1946 modifiée : article 35
- Décret n° 64.481 du 23 janvier 1964 : article 25.
- Décret n° 85.1109 du 15 octobre 1985.
- Loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique et le décret 67.886 du 6 octobre 1967 établissent une équivalence entre l'arrêté préfectoral de mise en servitudes légales et les servitudes instituées par conventions.
- Décret n° 2004-835 du 19 août 2004 permettant l'institution de servitudes prévues par l'article 12 bis de la loi du 15 juin 1906.

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques,

Servitudes d'ancrage, d'appui, de passage, d'abattage et d'élagage d'arbres, s'appliquant aux ouvrages électriques existants :

- Lignes B.T. (tension alternative ne dépassant pas 1 000 volts)
- (les servitudes s'appliquent à ces lignes bien que non reportées au plan),
- Lignes H.T.A. (tension comprise 1 000 et 50 000 volts),
- Lignes H.T.B. (tension supérieure à 50 000 volts), non présentes sur le territoire communal de MALAY.

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

Lignes BT et HTA

Electricité de France

Centre de distribution de Chalon-sur-Saône

20 avenue Victor Hugo - BP 162

71104 CHALON SUR SAONE Cedex

5. EFFETS DE LA SERVITUDE :

1. Prérogatives de la puissance publique :

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, sur les toits et terrasses des bâtiments à condition qu'on puisse y accéder par l'extérieur, sous les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que ces propriétés soient ou non closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens sur des terrains privés non bâtis qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation). Lorsqu'il y a application du décret du 27 décembre 1925, les supports sont placés autant que possible sur les limites des propriétés ou des cultures.

Droit pour le bénéficiaire de couper les arbres et les branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages.

2. Limitation au droit d'utiliser le sol :

Obligations passives :

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'en cas de nécessité et à des heures normales, sauf en cas d'urgence pour assurer la continuité du service, après en avoir prévenu les intéressés dans toute la mesure du possible et s'il est nécessaire d'accéder sur des toits ou terrasses.

Droits résiduels des propriétaires :

Les propriétaires dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses ou de servitudes d'implantation ou de surplomb conservent le droit de se clore ou de bâtir ; ils doivent toutefois, un mois avant d'entreprendre l'un de ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'entreprise exploitante.

REMARQUE IMPORTANTE :

Seules sont reportées au plan les lignes HTA.

JS1**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes de protection des installations sportives privées dont le financement a été assuré par une ou des personnes morales de droit public.

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

- Loi n°84.610 du 16 juillet 1984, article 42
- Décret n°86.684 du 14 mars 1986

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE :

Parcelle 126 section ZB, dont la destination est 1 court de tennis, 1 espace polyvalent et 1 jeu de boules.

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

Direction Départementale de la Cohésion sociale
Pôle réglementation, prévention, formation
Mission réglementation des activités physiques et sportives
173 Bld Henri Dunant
71000 MACON
03 85 21 99 00

PM1**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes résultant des plans de prévention des risques naturels prévisibles

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

- Loi n° 82.600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes des catastrophes naturelles. Complétée par les lois n° 87.565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile et à la prévention des risques majeurs et n° 90-509 du 25 juillet 1990 modifiant le code des assurances.
- Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.
- Décret n° 95-1089 du 5 octobre 1995 relative à l'élaboration des plans de prévention du risque naturel prévisible.

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUTE SUR LE TERRITOIRE

Servitudes résultant du plan de prévention intercommunal du risque inondation de La Saône couvrant le territoire des communes du secteur 1 lequel comprends les communes de Varennes les Mâcon, Vinzelles, Crêches sur Saône, La Chapelle de Guinchay, Saint Symphorien d'Anelles, Romanèches Thorins instituées par arrêté préfectoral n°11-03224 du 5 juillet 2011.

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

Direction Départementale des Territoires (DDT)
Service environnement
37, bvd Henri Dunant
BP 94029
71025 MACON cedex 9

5. EFFETS DE LA SERVITUDE :

La servitude d'utilité publique constituée par le P.P.R.I est opposable à toute personne publique ou privée.

1. Prérogatives de la puissance publique :

Afin de pouvoir bénéficier de la garantie ouverte par la loi du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des propriétaires victimes de catastrophes naturelles, les propriétaires des biens existants antérieurement à la publication du P.P.I.R.I. ont un délai de 5 ans pour s'y conformer. Ces travaux ne doivent pas excéder 10 % de la valeur vénale du bien concerné. Dans le cas contraire il y a lieu d'étudier l'efficacité des mesures

partielles et éventuellement de prescrire que celles-ci ne constituent plus une obligation pour pouvoir continuer à bénéficier des garanties en cas de survenance d'une catastrophe naturelle.

2. *Limitation au droit d'utiliser le sol :*

Toute occupation ou utilisation physique du sol soumis ou non à autorisation doit respecter la réglementation du plan de prévention des risques naturels inondation - PPIRI.

Le respect des dispositions du PPIRI conditionne l'indemnisation des propriétaires victimes de catastrophes naturelles.

PT3**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques.

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

- Loi n° 96-659 du 26 juillet 1996
- Code des Télécommunications : article L 48
- Décret n° 97-683 du 30 mai 1997.

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUTE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

- Passage sur voie communale et dans l'emprise RFF,
 - Câbles régionaux
- (les servitudes s'appliquent à la distribution publique bien que non reportée au plan).

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

France Telecom
Unité de Pilotage Réseaux Nord Est
73, rue de la Cimaie
59650 Villeneuve d'Asq
03.20.19.20.20

Direction de télécommunications du réseau national
30 rue du Commandant René Mouchotte
75675 PARIS Cedex 74

5. EFFETS DE LA SERVITUDE :

Cette servitude se rattache pour :

1. les prérogatives de la puissance publique (service universel)

- à l'article de loi n° 96-659 du 29 juillet 1996 L 33-1 - L 35.1 à L 35.5 (la définition du service universel

des télécommunications et son contenu)

- à l'article de loi n° 96-659 du 29 juillet 1996 L 45-1 (le droit de passage dans les propriétés)
- à l'article de loi n° 96-659 du 29 juillet 1996 L 48 (le droit d'établir des équipements de réseaux et de pourvoir à leur entretien sur le sol et dans le sous-sol des propriétés non bâties et dans les parties des immeubles collectifs et des lotissements affectés à un usage commun).

2. les limitations au droit d'utiliser le sol

Obligations passives

à l'article de loi n° 96-659 du 29 juillet 1996 L 48 (droit de passage pour les agents désignés par le bénéficiaire : à défaut d'accord amiable entre le propriétaire du terrain et le bénéficiaire de la servitude, il est autorisé par le Président du Tribunal de Grande Instance).

Droits résiduels du propriétaire

l'article de loi n° 96-659 du 29 juillet 1996 L 48 (droit du propriétaire d'entreprendre des travaux de démolition, réparation, modification ou clôture de leur propriété sous condition d'en prévenir le bénéficiaire de la servitude au moins 3 mois avant).

ainsi qu'au décret n° 97-683 du 30 mai 1997 (articles R 20-55 à R 20-62) qui fixe les procédures légales de l'implantation de ces servitudes issues du code de l'expropriation (article R 11-19) Droit pour le propriétaire, à défaut d'accord amiable, de demander le recours à l'expropriation, si l'exécution des travaux entraîne une dépossession définitive.

T1**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes relatives aux chemins de fer.

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, décret loi du 30 octobre 1935 modifié, article 6, portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques.

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

ligne Paris-Lyon-Marseille

4. SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :

S.N.C.F. – Direction régionale
Division Immobilière Régionale
2 rempart de la Miséricorde
21000 DIJON
Tél. 03.80.40.16.84

5. SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

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

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

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

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

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

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

Voie en plate-forme sans fossé :

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

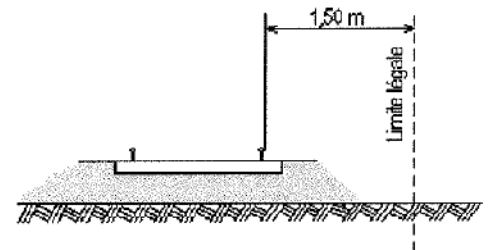


Figure 1

Voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2)

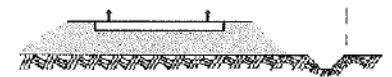


Figure 2

Voie en remblai :

L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)

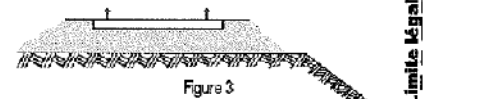


Figure 3

ou

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

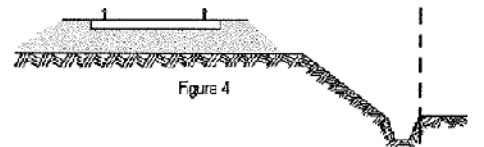


Figure 4

voie en déblai :

L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)

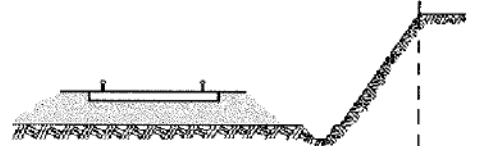


Figure 5

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

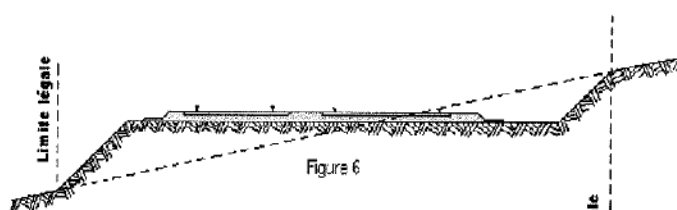


Figure 6

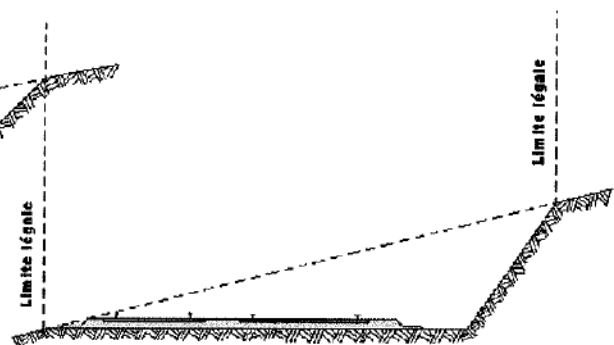
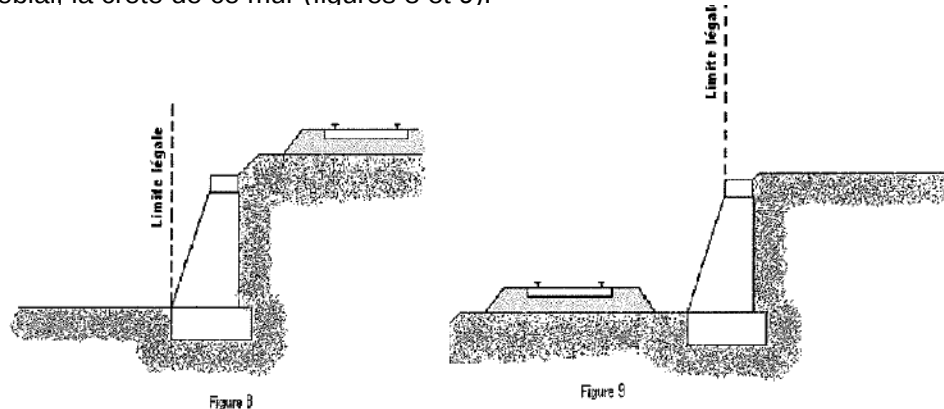


Figure 7

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



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies. En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés. Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

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

1. Alignement

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

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations. L'alignement ne donne pas droit aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits « aisances de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2. Écoulement des eaux

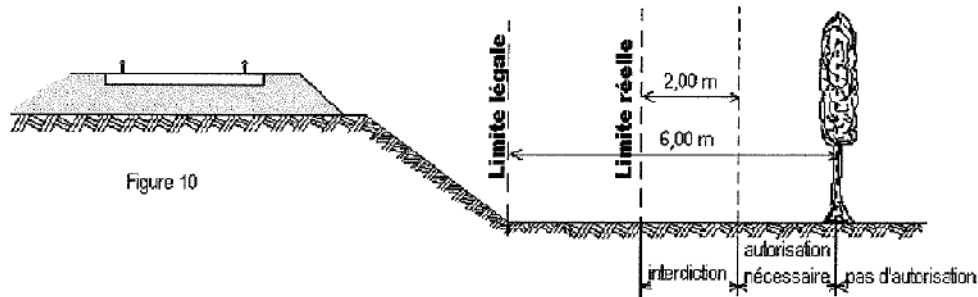
Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles qu'eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

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

3. Plantations

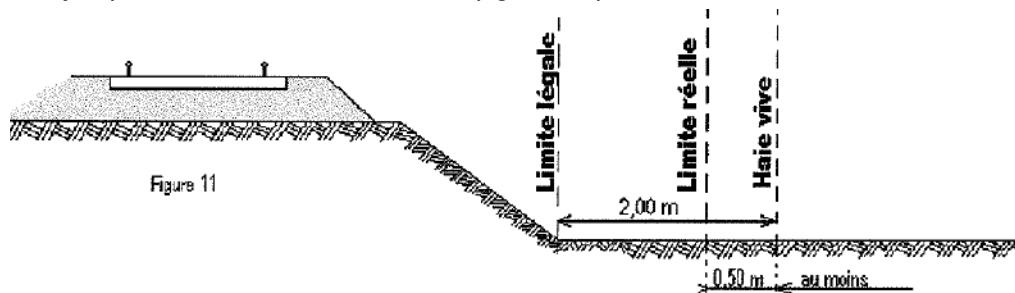
Arbres à hautes tiges

aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de six mètres de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à deux mètres de la limite réelle par autorisation préfectorale (figure 10).



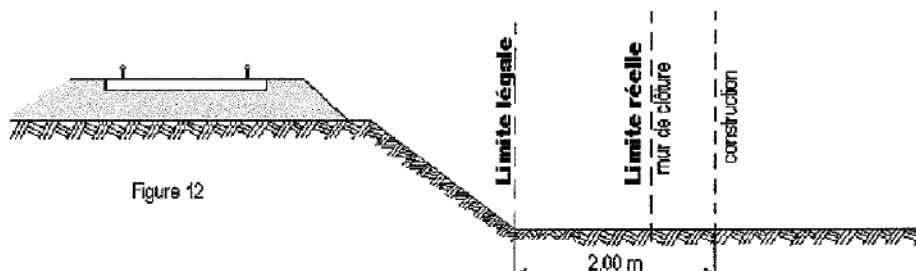
Haies vives :

Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m de la limite réelle (figure 11).



4. Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) ou dans les cartes communales pour les communes dépourvues de P.L.U., aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.



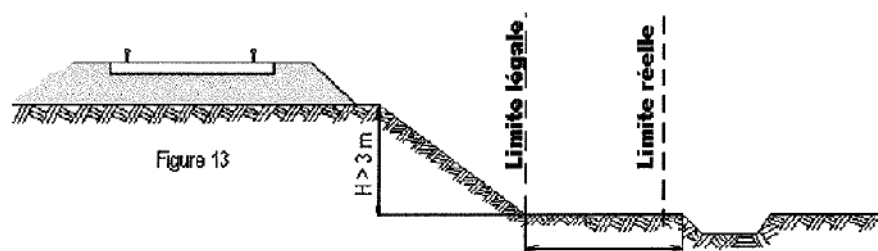
Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite dans le cas où celle-ci serait située à moins de deux mètres de la limite légale.

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

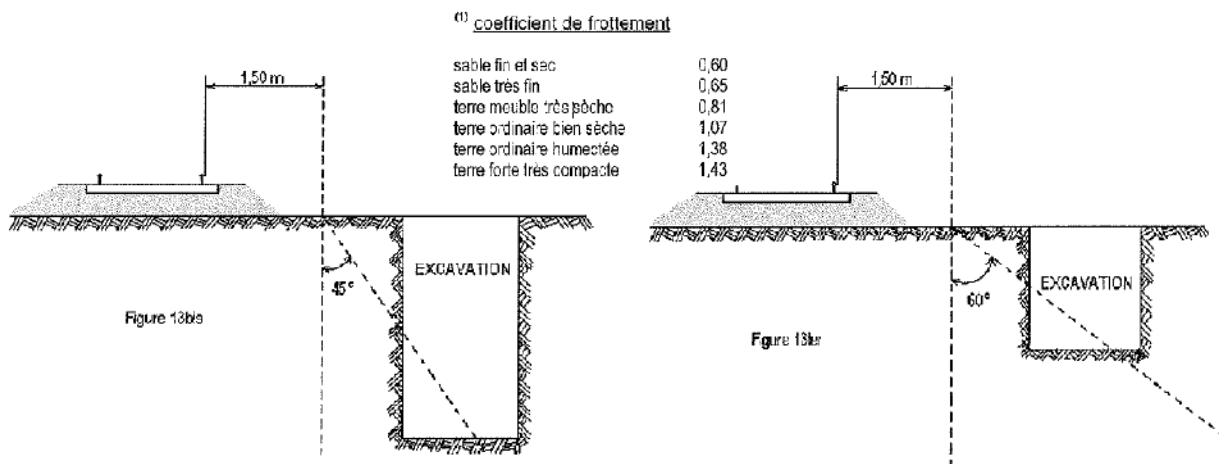
Par ailleurs, il est rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF, des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire (cf. 2^{ème} partie ci-après).

5. Excavations

Aucune excavation ne peut être édifiée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai, mesurée à partir du pied de talus (figure 13).



Est à considérer comme dangereux pour le chemin de fer, une excavation dont le fond de fouille entamerait un talus fictif dont la crête serait située à 1,50 m du rail le plus proche et ayant une inclinaison de 45° par rapport à la verticale, lorsque le terrain naturel a un coefficient de frottement⁽¹⁾ supérieur à 1 (figure 13bis) et une inclinaison de 60° par rapport à la verticale lorsque le terrain naturel, peu stable, a un coefficient de frottement inférieur à 1 (figure 13ter).



Sont considérés comme carrières les gîtes de matériaux de construction, de matériaux d'empierrement et de viabilité, de matériaux pour l'industrie céramique, de matériaux d'amendement pour la culture des terres et d'autres substances analogues, le tout exploité à ciel ouvert ou avec des galeries souterraines.

L'exploitation d'une carrière doit être déclarée au Maire qui transmet la déclaration au Préfet. Elle est soumise à la réglementation édictée par le décret 56.838 du 16 août 1956 portant code minier, et aux décrets pris en application de l'article 107 de ce code.

Lors de l'exploitation à ciel ouvert, les bords de fouilles ou excavations sont établies et tenues à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments ou constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, etc. L'exploitation de

la masse est arrêtée, à compter des bords de la fouille, à une distance horizontale réglée à un mètre pour chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide (figure 14) ou à un mètre pour chaque mètre de profondeur totale de fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement (figure 15).

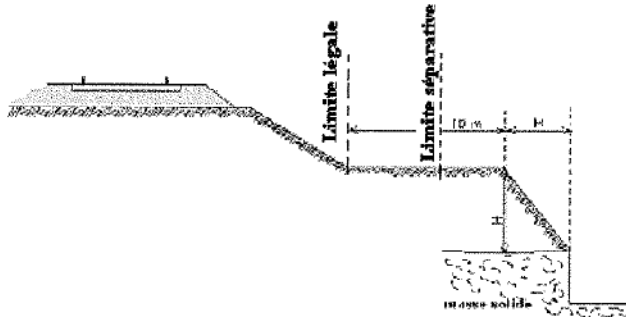


Figure 14

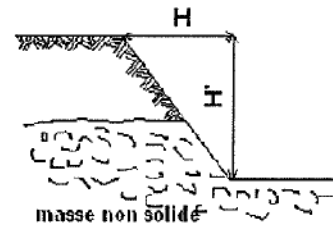


Figure 15

L'exploitation d'une carrière souterraine ne peut être poursuivie que jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres des bâtiments et constructions quelconques, des routes et des chemins, etc. Cette distance est augmentée d'un mètre pour chaque mètre de hauteur de l'excavation (figure 16).

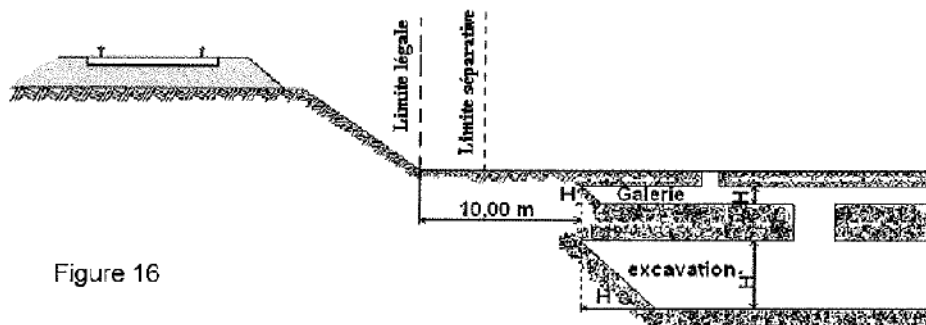


Figure 16

Si l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert ou d'une carrière souterraine à proximité du chemin de fer a pour effet de compromettre la solidité de la voie, la SNCF conserve la possibilité d'intervenir pour faire modifier les conditions de cette exploitation ou faire rapporter l'arrêté préfectoral qui l'a autorisée. Il appartient au chef de district d'alerter ses supérieurs et au Directeur d'Établissement d'intervenir auprès du Préfet.

6. Dépôts

Dépôts de matières inflammables

Les dépôts de matières inflammables ne peuvent être établis à moins de 20 mètres de la limite légale du chemin de fer (figure 17).

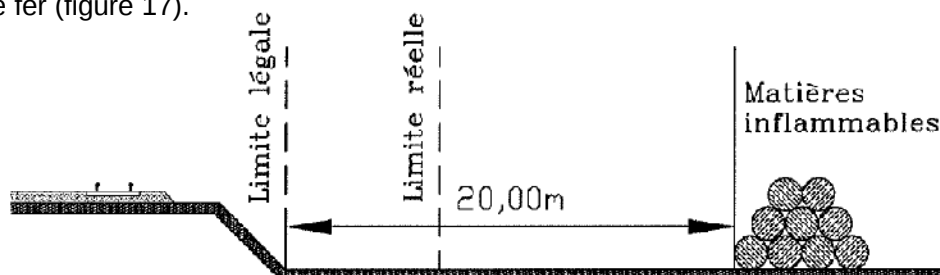


Figure 17

Cette interdiction ne s'applique pas aux dépôts provisoires de récoltes établis pendant le temps la moisson, et, par assimilation, aux dépôts de fumier et de gadoue pendant le laps de temps nécessaire à leur enfouissement.

- Les principales matières inflammables sont :
 - Les meules de céréales et de pailles diverses ;
 - Les fumiers, les dépôts d'ordures et gadoues ;
 - Les bois de mine, les bois de sciage, les planches de bois tendre, tels que pin, sapin, peuplier ;
 - Les planches de bois dur d'une épaisseur inférieure à 26 mm, les déchets de bois, copeaux et sciures ;
 - Les couvertures en chaume ;
 - Les broussailles et herbes sèches coupées provenant spontanément du sol et amoncelées ou réunies, etc. ;
 - Les hydrocarbures même enfermés dans des réservoirs hermétiquement clos,
 - Les dépôts de vieux pneus à l'air libre.
- Ne sont pas considérés comme matières inflammables :
 - Les couvertures en carton bitumé et sablé ;
 - Les bois en grumes, les planches de bois dur d'une épaisseur au moins égale à 26 mm, les poutrelles et chevrons à condition que les dépôts ne contiennent pas de déchets, de sciures, fagots ou autres menus bois.

D'une manière générale, le caractère inflammable des dépôts s'apprécie d'après la consistance physique et non d'après une référence à un règlement ministériel. Cette liste n'a pas pour objet d'être exhaustive.

Dépôts de matières non-inflammables :

Aucun dépôt de matières non-inflammables ne peut être constitué à moins de 5 mètres de la limite légale du chemin de fer (figure 18), sauf dérogation accordée par le Préfet, préalablement à l'installation du dépôt.

Ces prescriptions sont applicables même dans le cas où il existe un mur séparatif entre le chemin de fer et une propriété riveraine.

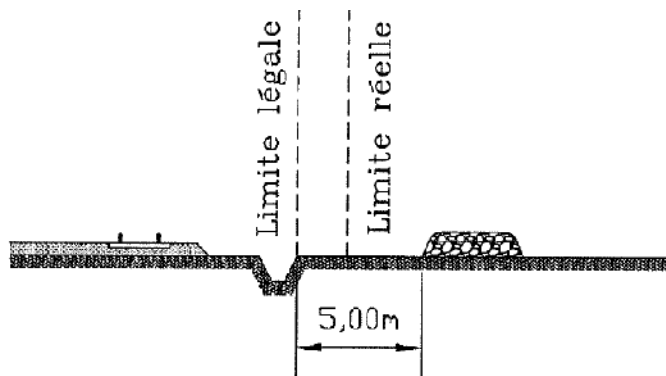


Figure 18

Les dépôts de matières non inflammables peuvent être constitués à la limite réelle du chemin de fer sans dérogation seulement dans le deux cas suivants :

- Si le chemin de fer est en remblai à la condition que la hauteur du dépôt n'excède pas la hauteur du remblai du chemin de fer (figure 19)
- S'il s'agit d'un dépôt temporaire d'engrais ou autres objets nécessaires à la culture des terres.

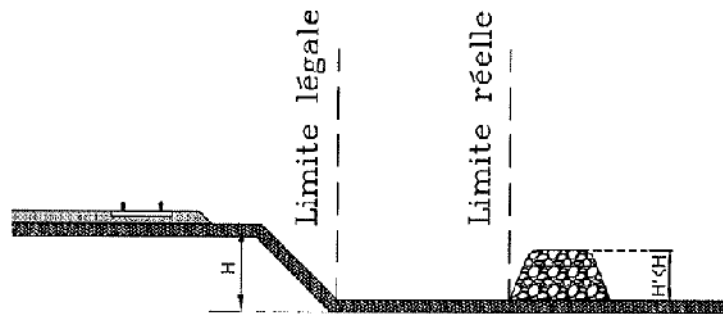


Figure 19

7. Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

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

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vues satisfaisantes

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

A défaut de plan de dégagement, le DDT soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de

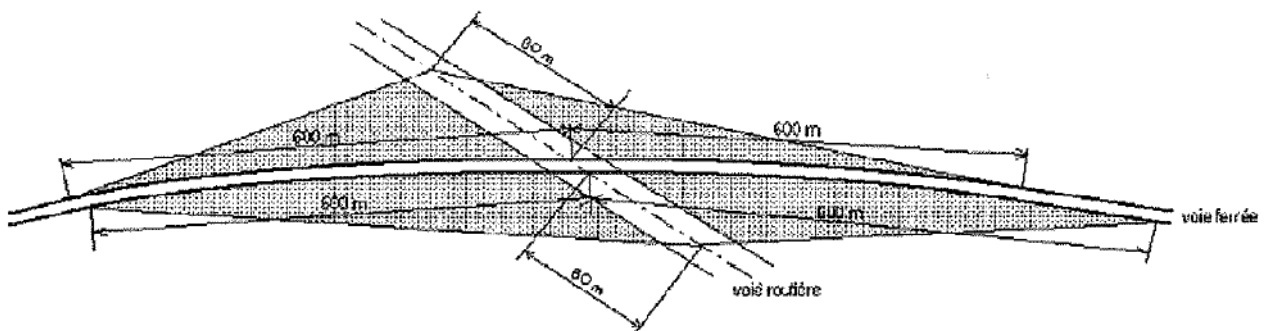


Figure 20

construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés. Cette zone est teintée en gris sur le croquis ci-dessous (figure 20).

8. Prospects susceptibles d'affecter le domaine ferroviaire

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règlements d'urbanisme, 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 prospects 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.

Dès lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la SNCF et, à cet effet, s'adresser au chef de la Direction Déléguée l'infrastructure de la Région. La SNCF examine alors si les besoins du service public ne s'opposent pas à la création du prospect demandé. Dans l'affirmative, elle conclut, avec le propriétaire du prospect intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude de non aedificandi sur la partie du domaine ferroviaire frappé du prospect en cause.

Si cette servitude affecte une zone classée par sa destination dans le domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision ministérielle ayant pour objet de soustraire cette zone au régime de la domanialité publique.

T5**1. NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes aéronautiques - Servitudes de dégagement (aérodromes civils et militaires).

2. REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :

Code de l'aviation civile, 1ère partie, articles L 280.1 à L 280.5 (dispositions pénales) 2e partie, livre II, titre IV, chapitre L.I article R 241.1 et 3e livre II, titre IV, chapitre II articles D 242.1 à D 242.14.

3. OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

Aérodrome de MACON – CHARNAY (arrêté ministériel du 19 décembre 1985).

4. SERVICES RESPONSABLES DE LA SERVITUDE :

Direction générale de l'aviation civile
Direction de l'Aviation Civile Nord-Est
District Aéronautique Bourgogne Franche-Comté
BP 81
21604 LONGVIC Cedex
Tél. 03.80.72.63.00

Direction Départementale des Territoires (DDT)
37 bld Henri Dunant
BP 94029
71040 Mâcon Cedex 9
Tél. 03.85.21.28.00

5. EFFETS DE LA SERVITUDE

1. Prérogatives de la puissance publique

Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour les agents de l'administration et pour les personnes auxquelles elle délègue des droits de pénétrer sur les propriétés privées pour y exécuter des études nécessaires à l'établissement des plans de dégagement, et ce dans les conditions prévues par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892 pour les travaux publics.

Possibilité pour l'administration d'implanter des signaux, bornes et repères nécessaires à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des zones de servitudes (application de la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution des travaux géodésiques et de la loi du 28 mars 1957 concernant la conservation des signaux, bornes et repères) (art. D 242.1 du code de l'aviation civile).

Possibilité pour l'administration de procéder à l'expropriation (art. R 241.6 du code de l'aviation civile).

Possibilité pour l'administration de procéder à l'expropriation (art. R 241.6 du code de l'aviation civile).

Possibilité pour l'administration de procéder d'office à la suppression des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou de pourvoir à leur balisage.

Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation de modifier ou de supprimer les obstacles de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs de la sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ou de pourvoir à leur balisage. Ces travaux sont exécutés conformément aux termes d'une convention passée entre le propriétaire et le représentant de l'administration.

2. Limitations du droit d'utiliser le sol

Obligations passives

Interdiction de créer des obstacles fixes (permanents ou non permanents), susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne.

Obligation de laisser pénétrer sur les propriétés privées les représentants de l'administration pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement du plan de dégagement.

Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour le propriétaire d'obtenir la délivrance d'un permis de construire, si le projet de construction est conforme aux dispositions du plan de dégagement ou aux mesures de sauvegarde.

Possibilité pour le propriétaire d'établir des plantations, remblais et obstacles de toute nature non soumis à l'obligation de permis de construire et ne relevant pas de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie, à condition d'obtenir l'autorisation de l'ingénieur en chef des services des bases aériennes compétent.

Le silence de l'administration dans les délais prévus par l'article D 242.9 du code de l'aviation civile vaut accord tacite.

Possibilité pour le propriétaire de procéder sans autorisation à l'établissement de plantations, remblais et obstacles de toute nature, si ces obstacles demeurent à quinze mètres au-dessus de la cote limite qui résulte du plan de dégagement.