



Mise à jour N°1
Arrêté du Maire du 28 juin 2018

6. ANNEXES

6.3. Servitudes d'Utilité Publique



Mise à jour N°1
Arrêté du Maire du 28 juin 2018

6. ANNEXES

6.3. servitudes d'utilité publique

6.3.2. - Liste des SUP

Type	Gestionnaire	Description	Acte	N°	Date	Objet
A4	DDT de la Drôme - SEFEN	La Barberolle : Servitude de libre passage sur les berges des cours d'eau non navigables ni flottables	Arrêté préfectoral	5121	02-12-1968	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Inscription du domaine de Murat-Fontlozier, chemin du Bois de Murat à Valence	Arrêté Préfet de Région	16-308	20-06-2016	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Inscription des vestiges de l'ancienne abbaye Saint-Ruf hors-les-murs situés avenue de Provence à Valence	Arrêté Préfet de Région	14-209	14-10-2014	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Villa Valensolles : Maison principale en totalité, intérieur et extérieur, ainsi que le parc et les communs, la petite maison d'habitation, le bâtiment d'usine désaffecté, le pigeonnier	Arrêté ministériel	inconnu	05-03-2007	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Ancienne cartoucherie - Anc. usine textile / Usine de produits explosifs : Bât. Principal et cheminée d'usine, entrepôt de 1902, poudrière de 1878, gare, canalisations, bassin avec annexes et canalisations	Arrêté Préfet de Région	03-026	05-02-2003	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Ancienne abbaye de Saint-Ruf le Haut : Portail de l'ancienne cour d'honneur, situé rue Malizard, façade sur la rue Sabaterie et toiture correspondante, ainsi que l'escalier intérieur monumental avec la cage en totalité du bâtiment situé 10-12 rue Sabaterie	Arrêté ministériel	inconnu	28-04-1999	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Chapelle des Capucins (ancienne) : Chapelle	Arrêté ministériel	inconnu	24-10-1997	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Ancien Clos Genest : Villa des Cigales, en totalité, y compris l'emprise foncière de l'ancien jardin avec la fabrique subsistante ainsi que les façades et toitures de la villa Margot	Arrêté ministériel	inconnu	30-07-1997	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Hôtel des Ponts et Chaussées : Porte d'entrée et escalier intérieur avec sa rampe en fer forgé	Arrêté ministériel	inconnu	21-03-1983	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Dépôt des archives départementales : Inscrit : Ancienne chapelle, sauf partie classée / Classé : Façade principale	Arrêté ministériel	inconnu	21-03-1983	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Kiosque Peynet : Kiosque	Arrêté ministériel	inconnu	11-10-1982	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Gare : Façade principale sur rue du pavillon central	Arrêté ministériel	inconnu	11-10-1982	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Maison Trocellier : Escalier intérieur avec sa rampe en fer forgé	Arrêté ministériel	inconnu	21-09-1981	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Eglise Saint-Jean : Clocher-porche	Arrêté ministériel	inconnu	04-08-1978	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Maison des Têtes : Maison	Arrêté ministériel	inconnu	19-05-1944	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Temple Saint-Ruf : Temple	Arrêté ministériel	inconnu	17-05-1921	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Cathédrale Saint-Apollinaire : Cathédrale	Arrêté ministériel	inconnu	30-12-1899	Création

Type	Gestionnaire	Description	Acte	N°	Date	Objet
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Maison Dupré Latour : Is: Maison Cl: Tourelle d'escalier et voûte latérale au rez-de-chaussée	Arrêté ministériel	inconnu	30-12-1899	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Monument funéraire : Pendentif	Arrêté ministériel	inconnu	30-12-1899	Création
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Abbaye Notre-Dame de Soyons (ancienne) : 08/06/1926 : Porte de l'arsenal (appartenant à l'ancienne abbaye) 12/07/1965 : Chapelle ND de Soyons	Arrêté ministériel	inconnu	30-12-1899	Création
AC2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Mobilité Aménagement Paysage	Ensemble urbain	Arrêté Ministériel	inconnu	20-11-1975	Création
AC2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Mobilité Aménagement Paysage	Ensemble constitué par la terrasse de la cath. St-Apollinaire, côte St-Estève et immeubles proches	Arrêté Ministériel	inconnu	14-06-1946	Création
AC2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Mobilité Aménagement Paysage	Côte Sylvante	Arrêté Ministériel	inconnu	28-05-1946	Création
AC2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Mobilité Aménagement Paysage	Côte St-Martin	Arrêté Ministériel	inconnu	25-05-1946	Création
AC2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Mobilité Aménagement Paysage	Terrasses et perspectives que l'on découvre en direction du Rhône	Arrêté Ministériel	inconnu	10-02-1942	Création
AC2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Mobilité Aménagement Paysage	Terrasse et jardin du Musée	Arrêté Ministériel	inconnu	26-11-1941	Création
AR3	Etablissement du Génie, Grenoble	Zones de prohibition et polygone d'isolement du dépôt de munitions de Billard.	Décret	inconnu	31-07-1987	Modification
AS1	ARS - Délégation Territoriale Départementale de la Drôme	Protection sanitaire du captage des Couleures, exploité par la commune de Valence et situé sur les territoires de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence.	Arrêté préfectoral	08-0807	18-02-2008	Création
AS1	ARS - Délégation Territoriale Départementale de la Drôme	Protection sanitaire du captage d'eau potable de THABOR situé sur la commune de Valence	Arrêté préfectoral	1268	04-04-2005	Création
AS1	ARS - Délégation Territoriale Départementale de la Drôme	Protection sanitaire du forage des Petits Eynards exploité par le Syndicat des Eaux de la Plaine de Valence, concernant Alixan, Saint-Marcel-lès-Valence et Valence	Arrêté préfectoral	4923	14-10-1996	Création
AS1	ARS - Délégation Territoriale Départementale de la Drôme	Protection des 3 captages de Mauboule.	Arrêté préfectoral	895	21-03-1994	Création
EL11	Direction Interdépartementale des Routes Centre-est	Interdiction d'accès sur la RN7 depuis le péage A7-Valence-nord jusqu'au giratoire des Couleures - Bourg-les-Valence	Décret	inconnu	01-01-2002	Création
EL11	Direction Interdépartementale des Routes Centre-est	Interdiction d'accès sur la déviation de Valence entre RN 532 et CD 261	Décret	EQUR8800807D	21-11-1988	Création
EL11	Direction Interdépartementale des Routes Centre-est	Interdiction d'accès sur la RN 532 - Déviation de Saint-Marcel-les-Valence	Arrêté préfectoral	5259	29-10-1985	Création
EL11	Direction Interdépartementale des Routes Centre-est	Interdiction d'accès sur les déviations de la RN7 - Porte-les-Valence, Étoille-sur-Rhône	Décret	inconnu	08-01-1981	Création
EL11	Direction Interdépartementale des Routes Centre-est	Interdiction d'accès sur la rocade sud de Valence depuis l'échangeur Valence-sud jusqu'au CD 261	Décret	inconnu	12-05-1976	Création
EL3	Service de la Navigation Rhône-Saône	Servitudes de halage et marchepied le long du Rhône	Décret	inconnu	27-07-1957	Création

Type	Gestionnaire	Description	Acte	N°	Date	Objet
I1	Société du pipeline Méditerranée-Rhône SPMR	Pipeline Méditerranée - Rhône / SPMR	Non renseigné	inconnu	29-02-1968	Création
I1b	Société Trapil - Oléoducs de Défense Commune	Oléoduc de Défense Commune (O.D.C.) / MARSEILLE - LANGRES	Décret	6382	04-02-1963	Modification
I3	GRT Gaz Région Rhône Méditerranée	Canalisation de transport de gaz, déviation Antenne de Valence	Autre	inconnu	15-03-1971	Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV LORIOLE-GERBA / LORIO MOUR5 1 - Aérien	Décret	inconnu	21-05-1957	Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV BEAUMONT-MONTEUX-POLYGONE (CLIENT) - Souterrain	Mise en service	inconnu	06-07-1956	Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	225 kV LOGIS-NEUF-VALENCE - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV BEAUMONT-MONTEUX-POLYGONE (CLIENT) - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV BEAUMONT-MONTEUX-VALENCE - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV BEAUMONT-MONTEUX-VALENCE - Souterrain	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV GERBAUD-GERBA / LORIO MOUR5 1 - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV GERBAUD-MOURETTES (LES) - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV GUILHERAND-MOURETTES (LES) - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV MOURETTES (LES)-GERBA / LORIO MOUR5 1 - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV MOURETTES (LES)-MOUR5 / PORTE VALE8 1 - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV MOURETTES (LES)-VALENCE - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV POLYGONE (CLIENT)-VALENCE - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV PORTES-MOUR5 / PORTE VALE8 1 - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV VALENCE-MOUR5 / PORTE VALE8 1 - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	225 kV BEAUMONT-MONTEUX-VALENCE - Aérien	Mise en service	inconnu		Création
INT1	Commune	Cimetière communal de Valence	Texte de loi	96-142	21-02-1996	Création
PM1	DDT de la Drôme - Service Aménagement, Territoires et Risques	PPRN inondation sur la commune de VALENCE	Arrêté préfectoral	2016026-0010	26-01-2016	Création
PM1	DDT de la Drôme - Service Aménagement, Territoires et Risques	Plan des surfaces submersibles du Rhône valant PPRN en aval du confluent de l'Isère	Décret	inconnu	08-01-1979	Création
PM2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Unité inter-départementale Drôme-Ardèche	Ancien site STV-France (communes de Valence et Portes-lès-Valence)	Arrêté préfectoral	26-2018-02-12-004	12-02-2018	Création
PM2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Unité inter-départementale Drôme-Ardèche	Ancien site de fabrication de fils textiles en polyester exploité autrefois par la société NOUVELLE SETILA située à Valence	Arrêté préfectoral	26-2018-01-09-019	09-01-2018	Modification
PM2	DREAL Auvergne Rhône-Alpes - Unité inter-départementale Drôme-Ardèche	Site de l'ancienne boulonnerie calibrée, dit ZAC du Pontet, sur la commune de Valence	Arrêté préfectoral	02-5100	16-10-2002	Création
PT1	FRANCE TELECOM	Centre de réception radioélectrique de Valence-Préfecture.	Décret	PTTS9100210D	17-10-1991	Création
PT2	FRANCE TELECOM	Liaison hertzienne Valence-GCE - Valence-Préfecture	Décret	PTTS9100221D	29-10-1991	Création
PT2	FRANCE TELECOM	Liaison hertzienne VALENCE - PEYRUS.	Décret	PTTT9000441D	18-07-1990	Création
PT2	FRANCE TELECOM	Liaison hertzienne Livron - Valence / tronçon Livron - Valence	Décret	PTTT8700171D	22-07-1987	Création
PT2	FRANCE TELECOM	Terminal hertzien de Valence Lautagne	Décret	inconnu	29-03-1979	Création
PT3	FRANCE TELECOM	câble F004 tr.1 - Valence - Le Pontet (Valence - Montélimar)	Arrêté préfectoral	inconnu	29-05-1991	Création

Servitudes d'utilité publique

Type	Gestionnaire	Description	Acte	N°	Date	Objet
PT3	FRANCE TELECOM	câble de télécommunication 233 tr.01	Arrêté préfectoral	inconnu		Création
T1	SNCF	Ligne SNCF Paris - Lyon - Marseille	Décret	inconnu		Création
T5	DSAC Centre Est	Servitude aéronautique de dégagement pour la protection de l'aérodrome VALENCE_CHABEUIL	Arrêté Ministériel	DEVA1624714A	08-11-2016	Création
T8	DGAC - SNIA	Centre radioélectrique de Valence-Chabeuil (aérodrome)	Décret	inconnu	07-04-1971	Création
TMD	Gaz de France - Services Drôme-Ardèche	Servitudes pour la maîtrise des risques autour de l'ouvrage de GRTgaz VALENCE DP NORD	Arrêté préfectoral	26-2016-12-02-081	02-12-2016	Création
TMD	Société Trapil - Oléoducs de Défense Commune	Servitudes pour la maîtrise des risques autour de l'Oléoduc de Défense Commune	Arrêté préfectoral	26-2016-12-02-081	02-12-2016	Création
TMD	Gaz de France - Services Drôme-Ardèche	Servitudes pour la maîtrise des risques autour de l'ouvrage de GRTgaz Alimentation VALENCE NORD DP	Arrêté préfectoral	26-2016-12-02-081	02-12-2016	Création

Servitudes SNCF



NOTICE EXPLICATIVE SERVITUDE T1

de la loi du 15 juillet 1845
sur la police des chemins de fer

Le présent document a pour objet, d'une part, de définir les principales servitudes s'imposant aux propriétaires riverains du Chemin de Fer qui se proposent d'édifier des constructions à usage d'habitation, industriel ou commercial et, d'autre part, d'attirer l'attention des constructeurs sur la question des prospects susceptibles d'affecter le domaine ferroviaire.

Ouvrage créant la servitude :

**Ligne n°830000 allant de Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles
Ligne n°908000 allant de Valence à Moirans**

Service Gestionnaire de la servitude :

**SNCF – Délégation Territoriale de l'Immobilier Sud-Est
Immeuble Le Danica
19 avenue Georges Pompidou
69486 Lyon cedex 03
Tel :04.27.44.25.62**

1 / 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 :

a) Voie en plate-forme sans fossé :

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

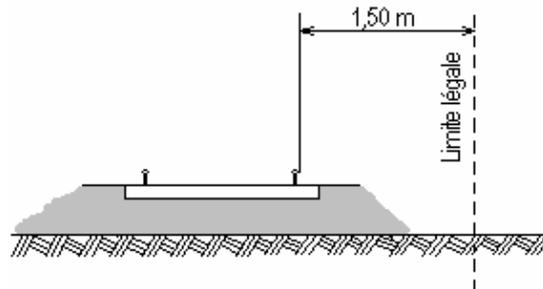


Figure 1

b) voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2)

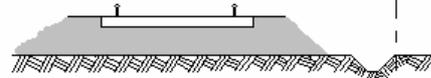


Figure 2

c) voie en remblai :

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

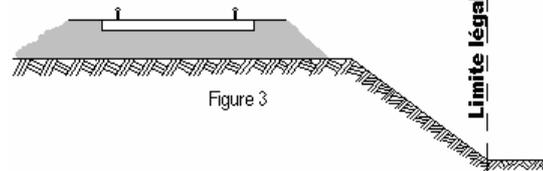


Figure 3

ou

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

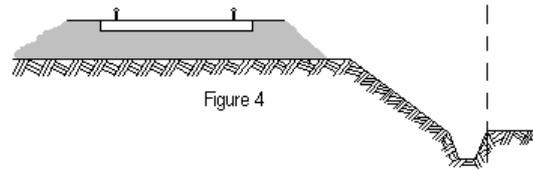


Figure 4

d) voie en déblai :

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

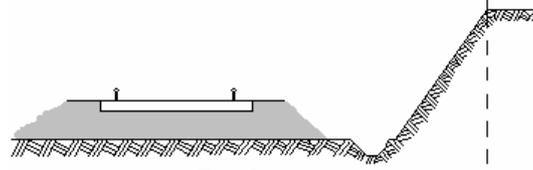


Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à 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).

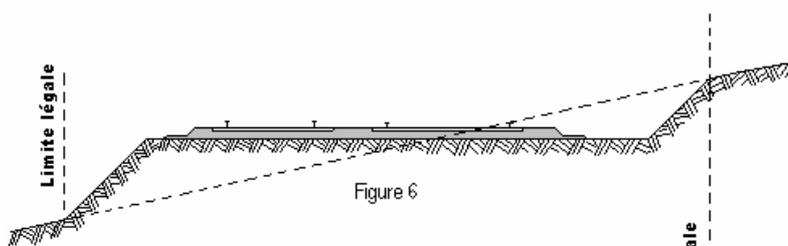


Figure 6

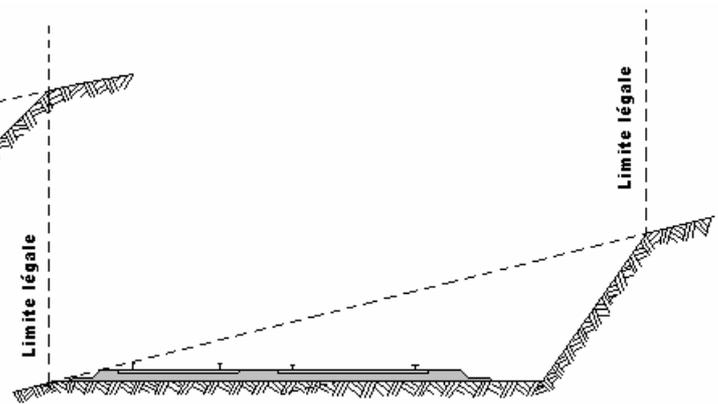
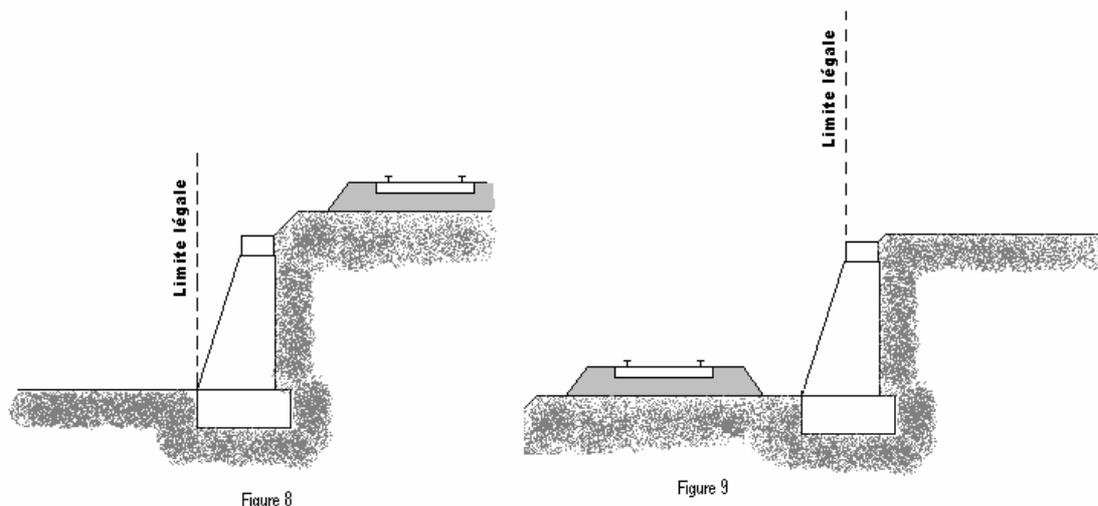


Figure 7

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 - ECOULEMENT 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

- a) 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).

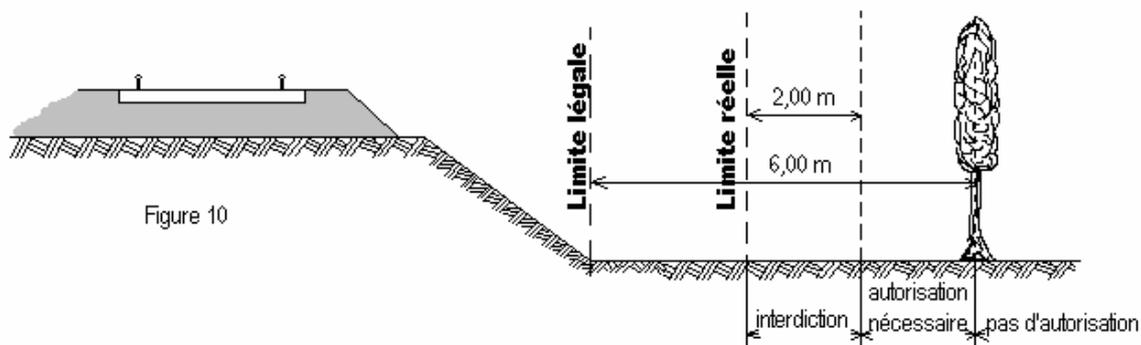


Figure 10

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

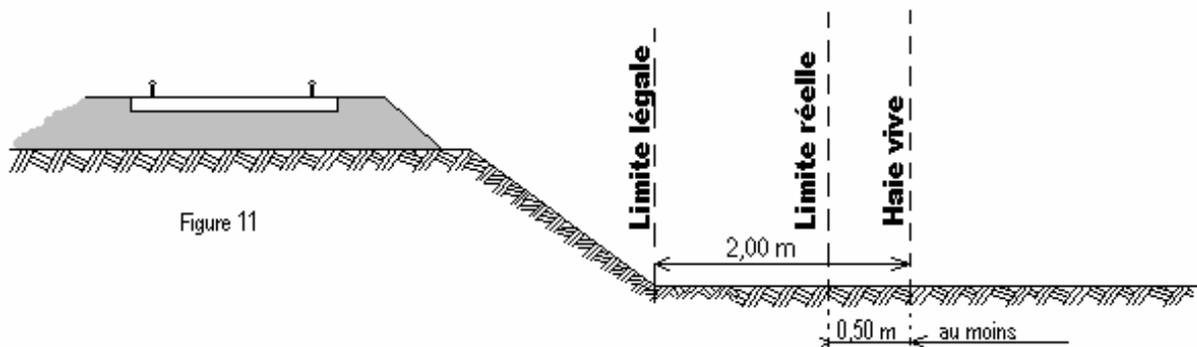


Figure 11

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.

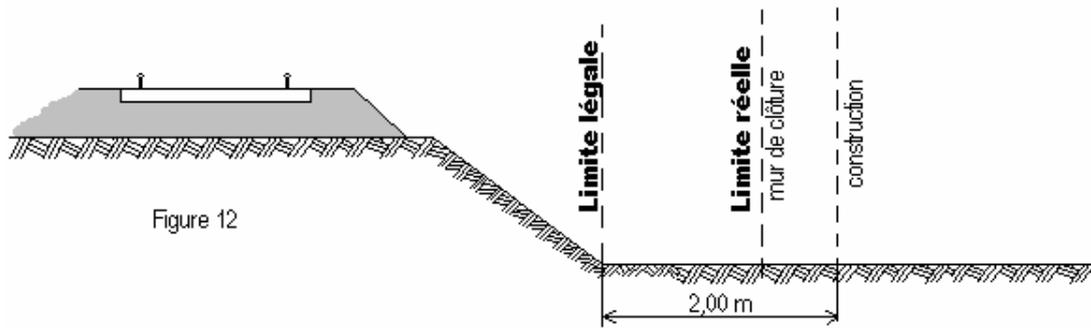


Figure 12

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite 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).

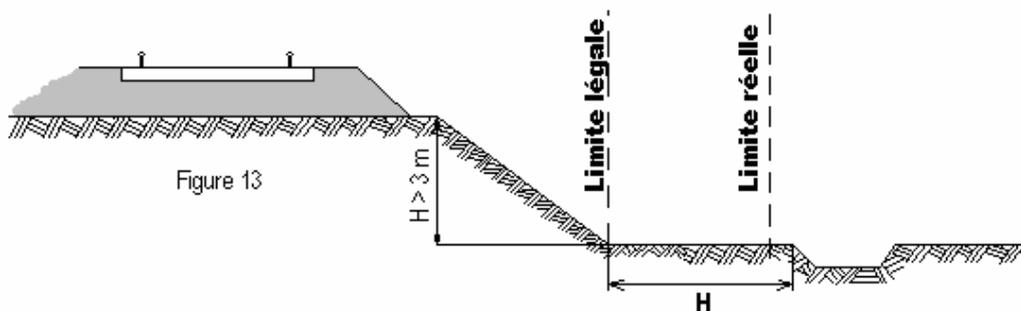


Figure 13

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).

⁽¹⁾ coefficient de frottement

sable fin et sec
sable très fin
terre meuble très sèche
terre ordinaire bien sèche
terre ordinaire humectée
terre forte très compacte

0,60
0,65
0,81
1,07
1,38
1,43

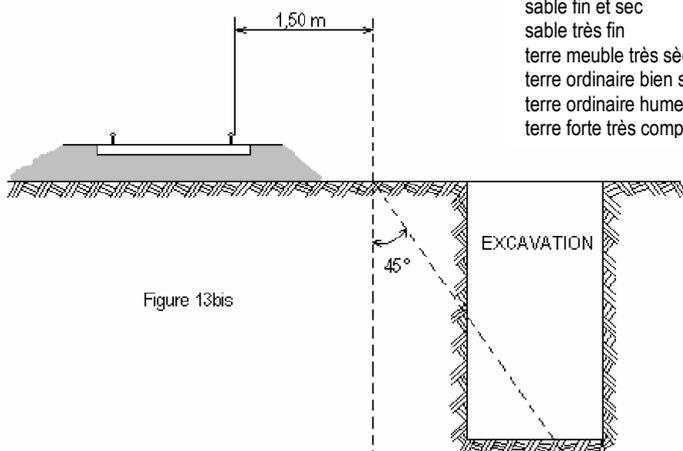


Figure 13bis

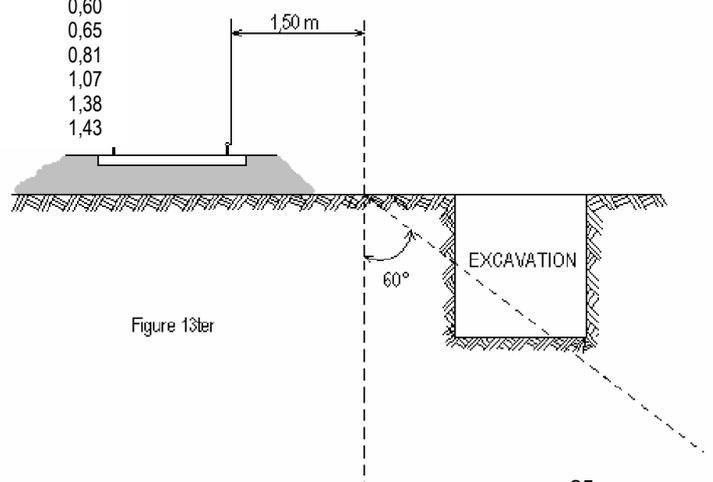


Figure 13ter

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).

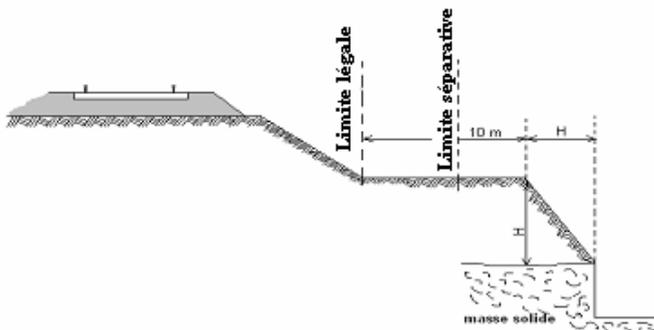


Figure 14

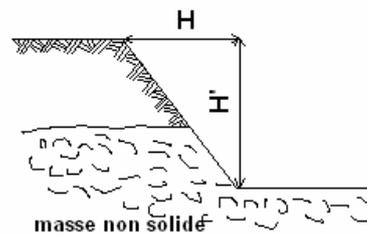


Figure 15

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).

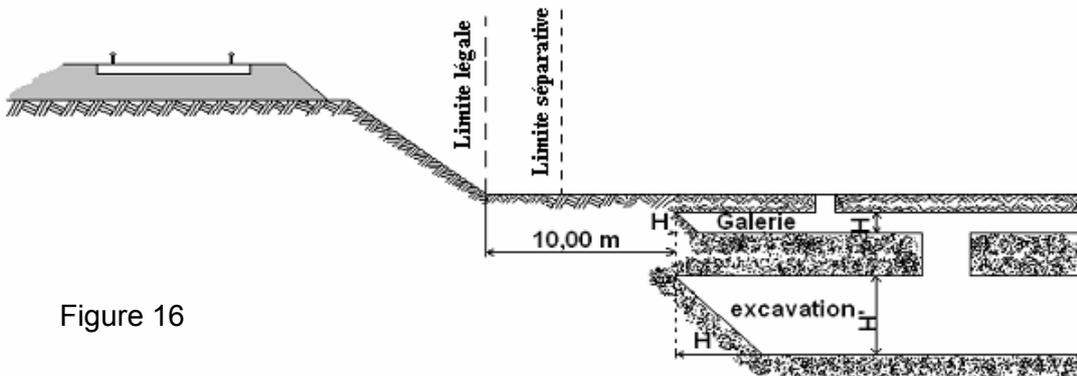


Figure 16

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’Etablissement d’intervenir auprès du Préfet.

6 – DEPOTS

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).

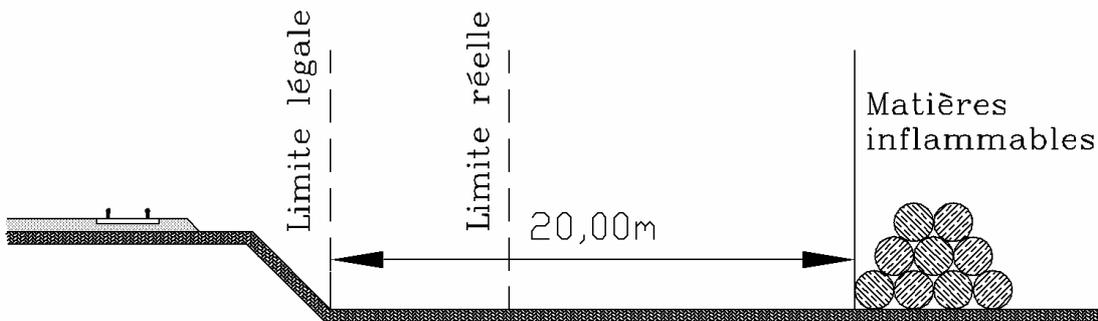


Figure 17

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.

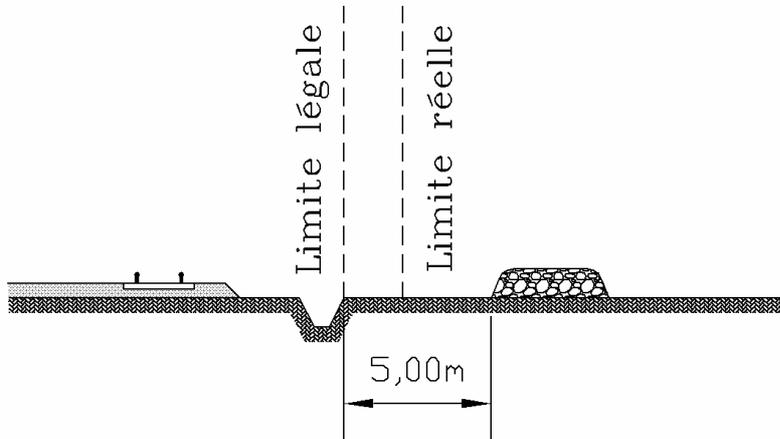


Figure 18

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.

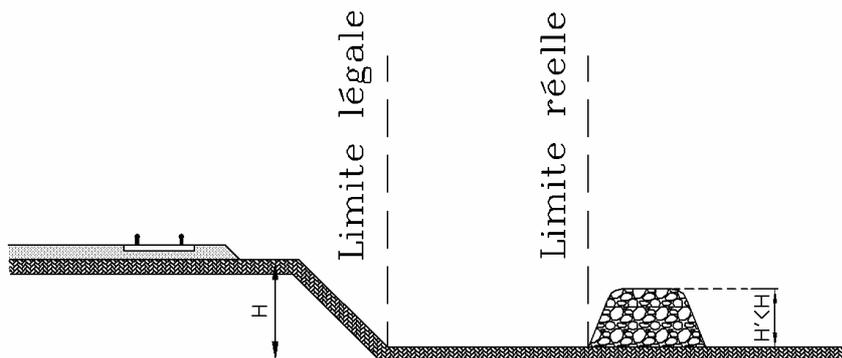


Figure 19

7 - SERVITUDES DE VISIBILITE AUX ABORDS DES PASSAGES A 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 construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est teinte en gris sur le croquis ci-dessous (figure 20).

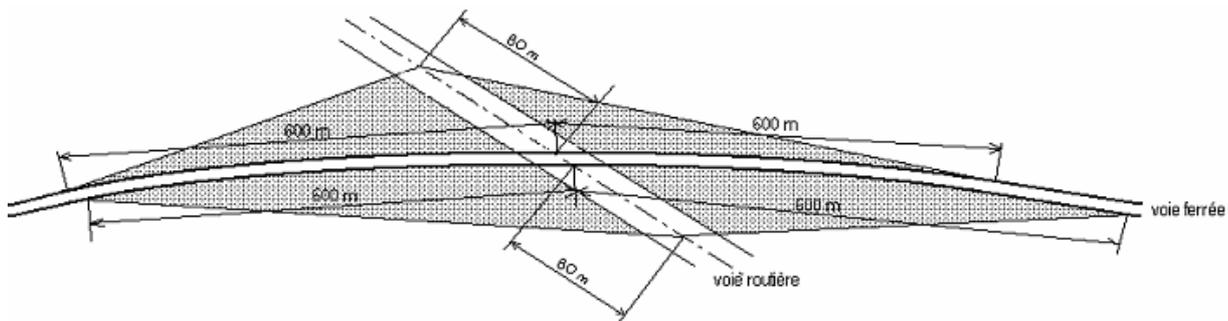


Figure 20

2 / PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER 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 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.