

- pour les servitudes d'utilité publique, vous trouverez ci-joint une carte et une liste récapitulant les données dont nous avons connaissance.

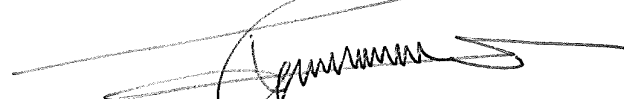
Pour la servitude T7, je vous conseille de consulter :

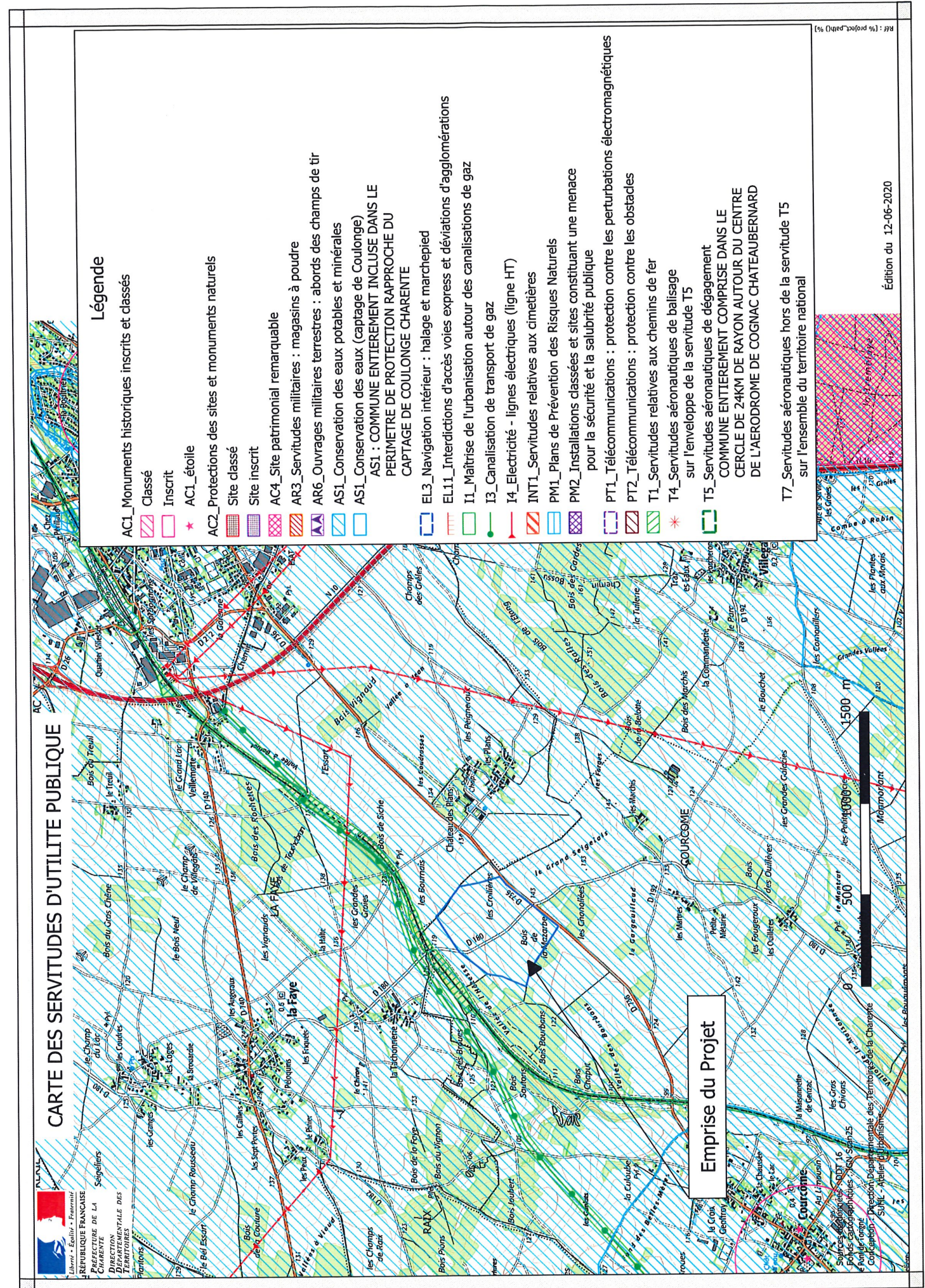
La DGAC  S.N.I.A. Pôle de Bordeaux Unité domaine et servitudes aéroport bloc technique B.P.60284 33 697 MERIGNAC Cedex	l'Armée de l'air  Ce service demande à être consulté exclusivement par courriel.  dsae-dircam-sdrcam-sud-envaero.chef- div.fct@intra.def.gouv.fr
---	--

Les coordonnées des autres gestionnaires se trouvent sur la liste jointe.

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

P/la directrice et par délégation,  
L'adjoint au chef de service,

  
Philippe DESMARETZ



**Commune de COURCÔME**  
Servitudes d'Utilité Publique

CODE	NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE	DESIGNATION DU GENERATEUR	REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI PERMET DE L'INSTITUER	ACTE QUI L'INSTITUE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE	DESIGNATION DU SERVICE RESPONSABLE
A4	POLICE DES EAUX Servitudes concernant les terrains riverains des cours d'eau non domaniaux ou compris dans l'emprise du lit de ces cours d'eau	Le Bief	Code de l'Environnement articles L 211-7, L 215-4 et 5 Code Rural article L 151-37-1	Arrêté préfectoral du 26/11/1982	D.D.T. Service Eau - Environnement Risques 43, rue Charles Duroselle 16016 ANGOULEME
AC1	MONUMENTS HISTORIQUES Servitudes de protection des monuments historiques	Chapelle du cimetière  Eglise Notre Dame  Dolmen de Magnez	Code du Patrimoine articles L621-1 à L 621-32	Inscrite aux M.H. Arrêté du 20/07/1979  Classée aux M.H. Arrêté du 02/08/1881  Classée aux M.H. Arrêté du 11/02/1930	L'Architecte des Bâtiments de France Bat B citée adm Place du champ de mars 4 rue Raymond Pointcarre 16000 ANGOULEME
AS1	CONSERVATION DES EAUX Servitudes résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux destinées à la consommation humaine et des eaux minérales	Captage de Coulonges sur Charente à St.Savinien (17) périmètre de protection rapprochée  Captage de Moulin Neuf Forage	Code de la Santé Publique articles L 1321-2 L 1322-3 à 13 R 1321-13	Arrêtés Préfectoraux du 10/08/1971 31/12/1976  Arrêté préfectoral du 16/03/2007	A.R.S. Immeuble Le Manager Cour de l'Hippodrome 8, rue du père J. Wresinsky CS 22321 16023 ANGOULEME
I1	Servitudes relatives à la maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures de produits chimiques et de certaines canalisations de distribution de gaz.	Canalisation Tusson – La Faye diam 100 mm  Branchement de Raix diam 80 mm	Code de l'environnement L555-16 et R555-30 et 31	Arrêté Préfectoral Du 08/12/2017	G.R.T. Gaz Pôle Exploitation Centre Atlantique Service travaux Tiers et Urbanisme Site d'Angoulême 62, rue de la Brigade Rac Z.I. de Rabion 16023 ANGOULEME Cedex
I2	GAZ Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz	Canalisation Tusson – La Faye diam 100 mm  Branchement de Raix diam 80 mm	loi du 15/06/1906 consolidée au 20/12/2003	Arrêté Ministériel Du 04/08/2006  Arrêté préfectoral Du 29/11/2012	G.R.T. Gaz Pôle Exploitation Centre Atlantique Service travaux Tiers et Urbanisme Site d'Angoulême 62, rue de la Brigade Rac Z.I. de Rabion 16023 ANGOULEME Cedex
I4	ELECTRICITE Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques	Ligne H.T. 90 Kv Longchamp Naclair	loi du 15/06/1906 consolidée au 20/12/2003	Décret du 14/10/1991 consolidé au 11/05/2003	RTE – GMR Poitou-Charentes Rue Aristide Bergès 17187 PERIGNY CEDEX
T1	VOIES FERREES Servitudes relatives aux chemin de fer	Ligne n°570 000 Paris Bordeaux  Ligne n° 566000 LGV SEA-Atlantique	Code de la Voirie Routière Article L 114-6 Code des Transports Articles L 2231-1 à 2231-9		S.N.C.F. Agence Immobilière Régionale 25, rue Chinchauvaud B.P. 65 87065 LIMOGES Cedex

**Commune de COURCÔME**  
Servitudes d'Utilité Publique

CODE	NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE	DESIGNATION DU GENERATEUR	REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI PERMET DE L'INSTITUER	ACTE QUI L'INSTITUE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE	DESIGNATION DU SERVICE RESPONSABLE
T7	RELATIONS AERIENNES Servitudes aéronautiques à l'extérieur des zones de dégagement concernant les installations particulières		Code des transports Article L6352-1	applicables sur tout le territoire national	DGAC \ S.N.I.A. Pôle de Bordeaux Unité domaine et servitudes Aéroport - Bloc Technique TSA 85002 33 688 MERIGNAC Cedex  l'Armée de l'air Ce service demande à être consulté exclusivement par courriel. dsae-dircam-sdrcom-sud- envaero.chef- div.fct@intradef.gouv.fr

Affaire suivie par :  
**Héloïse BRICCHI-DUHEM**  
Tél : 05 49 36 30 43  
Mél : heloise.bricchi-duhem@culture.gouv.fr

Poitiers, le **23 JUL. 2020**

Le directeur régional des affaires culturelles de  
la région Nouvelle-Aquitaine

Ref : HBD/FJA20/ *1646*

à

**Madame Magali DAVID  
ENCIS ENVIRONNEMENT  
Parc Ester Technopole  
21 rue Columbia  
87068 LIMOGES Cedex**

**Objet :** Demande de renseignements sur la carte archéologique nationale

Madame,

En réponse à votre courrier en date du 19 mai 2020, portant sur une étude en vue de l'implantation d'un parc éolien, je vous informe qu'aucun site archéologique n'est recensé à ce jour dans la base de données *Patriarche* concernant la zone que vous nous avez indiquée sur la commune de **Courcôme (Charente)**. Vous trouverez ci-joint la carte et la liste des sites correspondants à ce secteur.

J'attire toutefois votre attention sur le fait que la carte archéologique ne reflète que l'état actuel des connaissances et que les périmètres hors des zonages (ZPPA) et des sites ne sont pas pour autant exempts de tout contrôle de nos services. La zone considérée n'ayant pas encore fait l'objet d'études approfondies, son potentiel archéologique ne peut être précisément déterminé.

Je vous rappelle que, conformément aux dispositions du Code du Patrimoine, et notamment son livre V, mon service pourra être amené à prescrire, lors de l'instruction du dossier, une opération de diagnostic archéologique visant à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

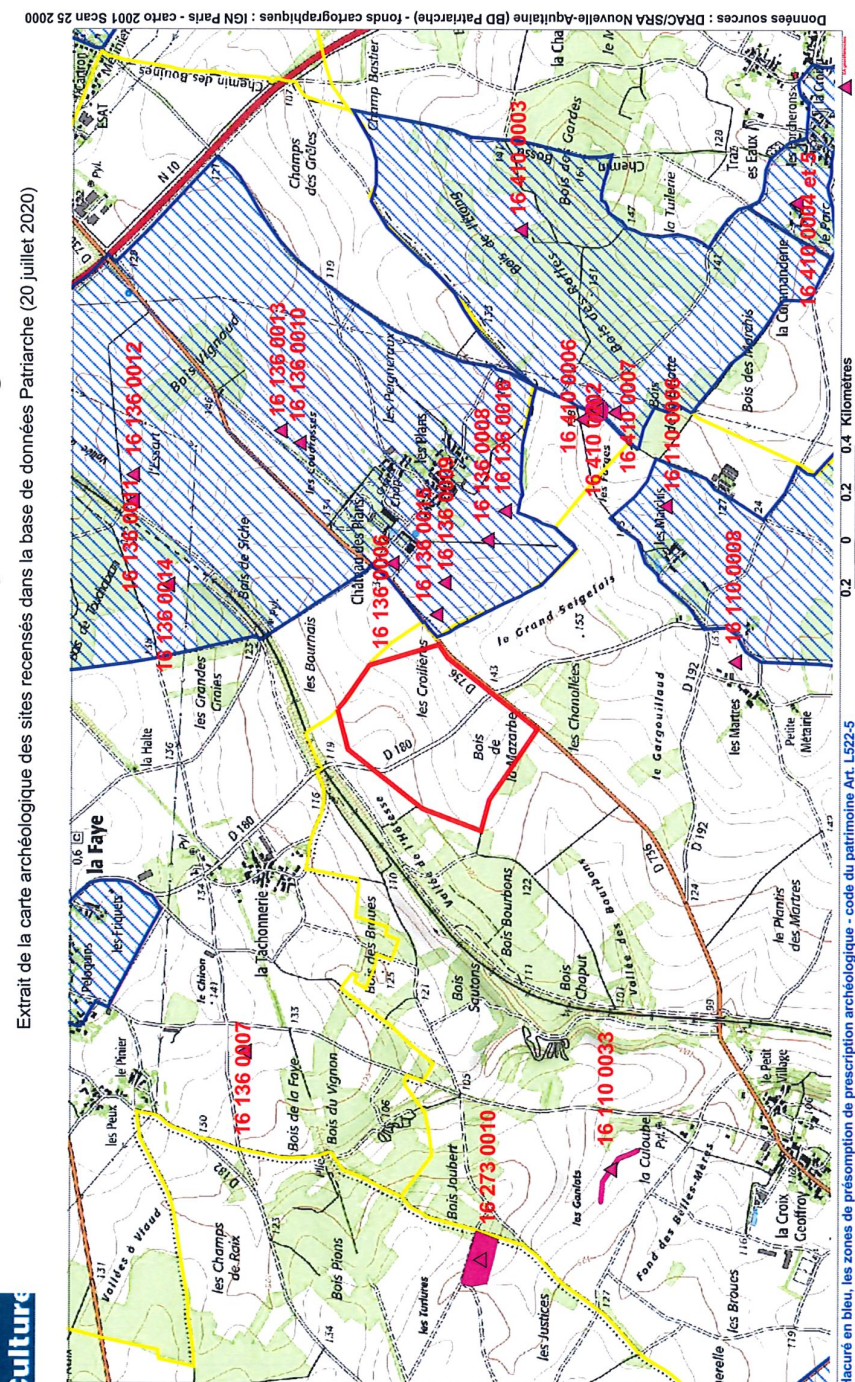
Pour le Directeur régional des affaires culturelles et  
par délégation,  
La Conservatrice régionale de l'archéologie adjointe

  
Gwenaëlle MARCHET-LEGENDRE

PJ : une carte et une liste des sites

**Département de la Charente  
Communes de Courcôme, La Faye, Raix et Villegats**

Extrait de la carte archéologique des sites recensés dans la base de données Patriarche (20 juillet 2020)





**Base Patriarche**

**Commune (s) :** COURCOME;LA FAYE;RAIX;VILLEGATS

**Département(s) :** CHARENTE

**Nombre d'entités . 27**

**21/07/2020**

Numéro de l'entité	Description
16 110 0006	9348 / 16 110 0006 / COURCOME // Le Marchis / villa / Gallo-romain
16 110 0008	11887 / 16 110 0008 / COURCOME // Les Martres / occupation / Gallo-romain
16 110 0009	12036 / 16 110 0009 / COURCOME // Les Ouillères / Age du bronze - Age du fer / enclos
16 110 0033	28404 / 16 110 0033 / COURCOME / / Les Ganlots / Epoque indéterminée / fossé
16 136 0001	26 / 16 136 0001 / LA FAYE // LE PETIT CERISIER / carrière / Epoque indéterminée
16 136 0002	9373 / 16 136 0002 / LA FAYE // Bois de Raix / occupation / Gallo-romain
16 136 0003	9374 / 16 136 0003 / LA FAYE // Bois de Touchabran, Bois des Rochettes / occupation / Gallo-romain
16 136 0006	16205 / 16 136 0006 / LA FAYE // Château des PLans / villa / Gallo-romain
16 136 0007	17754 / 16 136 0007 / LA FAYE // Le Chiron / habitat / Gallo-romain
16 136 0008	17755 / 16 136 0008 / LA FAYE // Les Plans / habitat / Gallo-romain
16 136 0009	17756 / 16 136 0009 / LA FAYE // Les Plans / habitat / Gallo-romain
16 136 0010	17757 / 16 136 0010 / LA FAYE // Nord-ouest Les Plans / habitat / Gallo-romain

16 136 0011	17758 / 16 136 0011 / LA FAYE // L'Essart / habitat / Gallo-romain
16 136 0012	17759 / 16 136 0012 / LA FAYE // Vallée à Barbot / occupation / Epoque indéterminée
16 136 0013	17760 / 16 136 0013 / LA FAYE // Les Coudrasses / enceinte / Epoque indéterminée
16 136 0014	17761 / 16 136 0014 / LA FAYE // La Faye / enceinte / Epoque indéterminée
16 136 0015	23783 / 16 136 0015 / LA FAYE // Les Plans / enceinte / Epoque indéterminée ?
16 136 0016	23784 / 16 136 0016 / LA FAYE // Les Plans / Age du bronze - Age du fer / enclos
16 136 0017	25779 / 16 136 0017 / LA FAYE / Eglise et prieuré Saint-Vincent / LE BOURG / église / prieuré / Moyen-âge classique - Epoque moderne
16 273 0010	24594 / 16 273 0010 / RAIX / / Les Turlures / Epoque indéterminée / enclos
16 273 0011	25331 / 16 273 0011 / RAIX / / Bois de Raix / occupation / Gallo-romain
16 410 0002	14652 / 16 410 0002 / VILLEGATS / Les Forges / les Petites Forges / production métallurgique / Gallo-romain
16 410 0003	14653 / 16 410 0003 / VILLEGATS / Bois de l'Etang / sous l'Etang / atelier de terre cuite architecturale / Gallo-romain
16 410 0004	10883 / 16 410 0004 / VILLEGATS / / La Commanderie / occupation / habitat / Gallo-romain
16 410 0005	20178 / 16 410 0005 / VILLEGATS // La Commanderie / commanderie / Moyen-âge
16 410 0006	24766 / 16 410 0006 / VILLEGATS / / Les Forgeso / occupation / Moyen-âge ?
16 410 0007	28145 / 16 410 0007 / VILLEGATS / / Les Forges / Epoque indéterminée / enclos, fossé

**De :** MOULINEC Nadia <[nadia.moulinec@grtgaz.com](mailto:nadia.moulinec@grtgaz.com)>  
**Envoyé :** jeudi 30 avril 2020 10:58  
**À :** Bérénice Vanpouille <[Berenice.vanpouille@neoen.com](mailto:Berenice.vanpouille@neoen.com)>  
**Objet :** RE: 2nde consultation - Courcôme - Neoen

Madame,

D'après les éléments que vous nous avez transmis, nous avons donc réalisé une étude de compatibilité prenant en compte les caractéristiques du message ci-dessous, ce qui a donné une distance minimale d'éloignement de nos ouvrages ramenée à 279 m.  
Une fois que le projet d'implantation et le choix définitif des éoliennes sera effectif, nous vous demandons bien vouloir nous reconsulter afin de vérifier la compatibilité avec la présence de nos ouvrages.

De plus, les aménagements et constructions connexes (voiries incluses) devront respecter les recommandations techniques du Guide Technique des Travaux et feront l'objet d'une concertation avec nos services.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Cordialement,



**Nadia MOULINEC**  
Agent Technique Urbanisme et Travaux Tiers  
Direction des Opérations Pôle Exploitation Centre Atlantique Département  
Maintenance - Travaux Tiers - Données  
62 ,rue de la Brigade Rac 16023 Angoulême  
T +33 (0)5 45 24 23 72 - M +33 (0)6 75 56 40 00  
[blg-grt-do-peca-ttu-rc@grtgaz.com](mailto:blg-grt-do-peca-ttu-rc@grtgaz.com)  
[www.grtgaz.com](http://www.grtgaz.com)



Niveau d'accessibilité : Public :  Interne :  Restreint :  Secret :   
 Pensez à l'environnement avant d'imprimer ce message.

Classification GRTgaz : Public  Interne  Restreint  Secret

**De :** Bérénice Vanpouille <[Berenice.vanpouille@neoen.com](mailto:Berenice.vanpouille@neoen.com)>  
**Envoyé :** jeudi 30 avril 2020 09:06  
**À :** MOULINEC Nadia <[nadia.moulinec@grtgaz.com](mailto:nadia.moulinec@grtgaz.com)>  
**Objet :** RE: 2nde consultation - Courcôme - Neoen

Bonjour Madame Moulinec,

Je vous remercie pour votre retour.  
Voici ci-joint les informations sur le projet, valeurs approximatives étant donné que le modèle n'est pas encore définitif :

Hauteur de la tour – Ht	180	En mètres
Masse de la tour de l'éolienne - Mt	300	En tonnes
Masse totale du rotor, de la nacelle et des pales - Mr	120	En tonnes

Rayon du rotor (longueur d'une pale) - R	70	En mètres
--	----	-----------

N'hésitez pas à me contacter pour toute autre information,  
Bien cordialement,

**Bérénice Vanpouille**  
Chef de projet



6 rue Ménars, 75002 Paris  
M. +33 6 34 26 32 34

**De :** MOULINEC Nadia <[nadia.moulinec@grtgaz.com](mailto:nadia.moulinec@grtgaz.com)>  
**Envoyé :** mercredi 29 avril 2020 13:52  
**À :** Bérénice Vanpouille <[Berenice.vanpouille@neoen.com](mailto:Berenice.vanpouille@neoen.com)>  
**Objet :** RE: 2nde consultation - Courcôme - Neoen

Madame,

Votre zone de projet se situe à moins de 2 fois la hauteur total de l'éolienne (mât + pales). GRTgaz doit procéder à un examen approfondi des règles qu'il est indispensable de prendre en compte dans ce type de projet.

Nous préconisons de ce fait des distances d'éloignement de nos ouvrages de transport de gaz en se basant sur des scénarii de défaillance de l'éolienne (chute d'éléments mécaniques).

Afin de pouvoir réaliser ces calculs et délimiter la zone de sécurité que nous devons prendre en compte pour répondre à votre projet, nous vous demandons de bien vouloir nous donner les caractéristiques des éoliennes à implanter en complétant le tableau ci-dessous.

Hauteur de la tour – Ht		En mètres
Masse de la tour de l'éolienne - Mt		En tonnes
Masse totale du rotor, de la nacelle et des pales - Mr		En tonnes
Rayon du rotor (longueur d'une pale) - R		En mètres

Dans l'attente de votre retour.

Cordialement,



**Nadia MOULINEC**  
Agent Technique Urbanisme et Travaux Tiers  
Direction des Opérations Pôle Exploitation Centre Atlantique Département  
Maintenance - Travaux Tiers - Données  
62 ,rue de la Brigade Rac 16023 Angoulême  
T +33 (0)5 45 24 23 72 - M +33 (0)6 75 56 40 00  
[blg-grt-do-peca-ttu-rpcl@grtgaz.com](mailto:blg-grt-do-peca-ttu-rpcl@grtgaz.com)



Niveau d'accessibilité : Public : [X] Interne : [ ] Restreint : [ ] Secret : [ ]  
 Pensez à l'environnement avant d'imprimer ce message.

Classification GRTgaz : Public [ ] Interne [X] Restreint [ ] Secret [ ]

De : Bérénice Vanpouille <Berenice.vanpouille@neoen.com>

Envoyé : mercredi 29 avril 2020 12:29

À : BLG-GRT-DO-PECA-TTU-RPCL <BLG-GRT-DO-PECA-TTU-RPCL@grtgaz.com>

Objet : 2nde consultation - Courcôme - Neoen

Bonjour Madame, Monsieur,

Nous vous avons contacté le 4 juin 2019 pour vous faire part du projet éolien que nous développons sur la commune de Courcôme. Je vous joins à ce mail la zone d'étude dont les coordonnées sont les suivantes :

	Lambert 93		WGS 84 (Degrés minutes secondes)		Altitude Z (m)
	E (m) = X	N (m) = Y	Latitude (Nord)	Longitude (Est)	
A	480307.68	6549433.16	46°0'32.69" N	0°9'3.6" E	124
B	480499.89	6549301.57	46°0'28.5" N	0°9'46.95" E	132
C	480575.14	6548989.48	46°0'18.67" N	0°9'50.15" E	141
D	480239.07	6548589.34	46°0'5.27" N	0°9'35.07" E	134
E	479790.39	6548829.42	46°0'12.56" N	0°9'13.79" E	130

Les caractéristiques du gabarit maximales des éoliennes sélectionnées seraient les suivantes :

- Diamètre maximale du rotor : 140 mètres
- Hauteur maximale du mât : 130 mètres
- Hauteur totale en bout de pôle : 200 mètres

Vous nous aviez répondu par courrier postal de la présence d'une conduite de gaz à proximité, le 13 juin 2019. Pourriez-vous me transmettre par mail une réponse et m'indiquer si ce projet représente une gêne à votre activité ?

Pourriez-vous dans ce cas, m'indiquer la nature, ainsi que les mesures à mettre en place afin d'éviter toute gêne à vos activités, s'il en existe ?

Je vous remercie de votre compréhension,

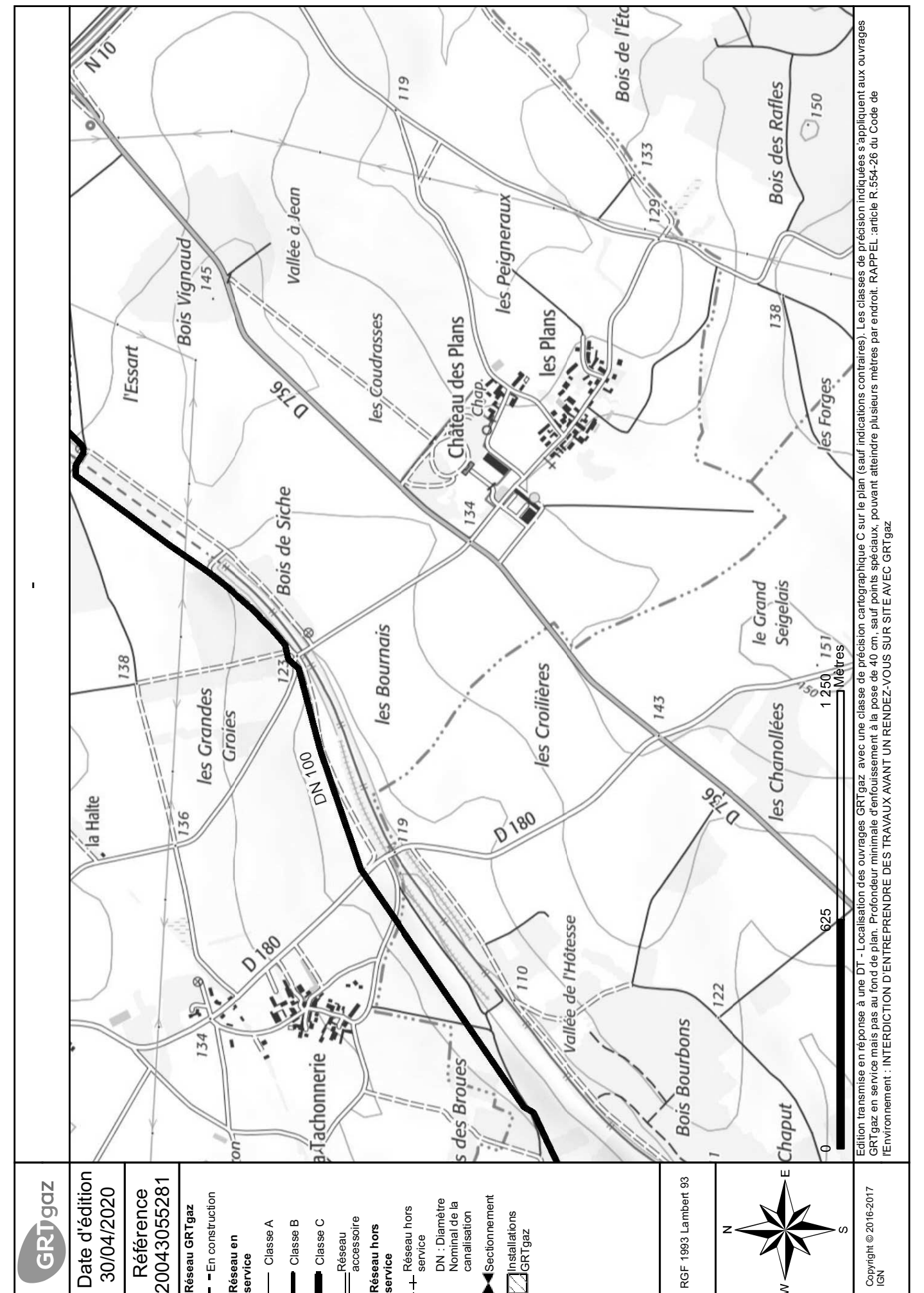
Bien cordialement,

**Bérénice Vanpouille**

Chef de projet

**NEOEN**

6 rue Ménars, 75002 Paris  
 M. +33 6 34 26 32 34



**Météo-France**

Direction interrégionale Sud-Ouest  
7, avenue Roland Garros  
33692 MERIGNAC CEDEX

**NEOEN**

A l'attention de Stéphane AUNEAU  
Immeuble Skyline  
22, mail Pablo Picasso  
44000 NANTES

Référence : DIRSO/2019/166  
Affaire suivie par : Philippe GAUTIER  
Téléphone : +33 (0) 5 57 29 12 06  
Courriel : philippe.gautier@meteo.fr

Mérignac, le 17 juin 2019


**OBJET :** projet éolien vis-à-vis des radars météorologiques  
**REF :** votre courrier du 5 juin 2019

Monsieur,

Par courrier ci-dessus référencé, vous avez saisi Météo-France concernant un projet de parc éolien à Courcôme (16). Ce parc éolien se situerait à une distance de 76 kilomètres du radar<sup>1</sup> le plus proche utilisé dans le cadre des missions de sécurité météorologique des personnes et des biens (à savoir le radar de Cherves).

Cette distance est supérieure à la distance minimale d'éloignement fixée par l'arrêté du 26 août 2011 relatif aux installations de production d'électricité utilisant l'énergie éolienne. Dès lors, aucune contrainte réglementaire spécifique ne pèse sur ce projet éolien au regard des radars météorologiques, et l'avis de Météo-France n'est pas requis pour sa réalisation.

Je vous prie, Monsieur, de croire en l'assurance de toute ma considération.

  
L'Ingénieur en Chef des Ponts,  
des eaux et des forêts  
Isabelle DONET  
Directrice interrégionale pour  
Météo-France Sud-Ouest

Copies : DIRSO/OBS, Secrétariat DIRSO chrono

1 : les coordonnées géographiques des radars concernés vous sont accessibles depuis l'extranet <https://pro.meteofrance.com> (avec identifiant : radeol et mot de passe : rad258eoLIEN!D)

Météo-France  
73, avenue de Paris - 94165 Saint-Mandé CEDEX - France  
[www.meteofrance.fr](http://www.meteofrance.fr) @meteofrance  
Météo-France, certifié ISO 9001 par AFNOR Certification



Liberté • Égalité • Fraternité  
REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Ministère chargé  
de l'écologie

## Récépissé de DT Récépissé de DICT

Au titre du chapitre IV du titre V du livre V (partie réglementaire) du Code de l'environnement  
et de la section 12 du chapitre IV du titre III du livre V de la 4ème partie (partie réglementaire) du Code du travail  
(Annexe 2 de l'arrêté du 15 février 2012 modifié - NOR : DEVP1116359A)



N° 14435\*04

### Destinataire

- Récépissé de DT  
 Récépissé de DICT  
 Récépissé de DT/DICT  
conjointe

Dénomination  
Numéro / Voie  
Code postal / Commune  
Pays

DAVID Magali  
21 rue Columbia  
87068 LIMOGES  
France

N° consultation du téléservice : 2020051300899TEY  
Référence de l'exploitant : 2020042524.202001RDT02  
N° d'affaire du déclarant :  
Personne à contacter (déclarant) : Magali DAVID  
Date de réception de la déclaration : 13/05/2020  
Commune principale des travaux : 16240 Courcôme  
Adresse des travaux prévus :

### Coordonnées de l'exploitant :

Raison sociale : ORANGE PO UI LPC  
Personne à contacter :  
Numéro / Voie : TSA 70011  
Lieu-dit / BP :  
Code Postal / Commune : 69134 DARDILLY CEDEX  
Tél. : +33328300450 Fax :

### Éléments généraux de réponse

- Les renseignements que vous avez fournis ne nous permettent pas de vous répondre. La déclaration est à renouveler. Précisez notamment :  
 Les réseaux/ouvrages que nous exploitons ne sont pas concernés au regard des informations fournies. Distance > à : \_\_\_\_\_ m  
 Il y a au moins un réseau/ouvrage concerné (voir liste jointe) de catégorie : TL (voir liste des catégories au verso)

### Modification ou extension de nos réseaux / ouvrages

Modification ou extension de réseau/ouvrage envisagée dans un délai inférieur à 3 mois : \_\_\_\_\_  
 Réalisation de modifications en cours sur notre réseau/ouvrage.  
Veuillez contacter notre représentant : \_\_\_\_\_ Tél. : \_\_\_\_\_  
NB : Si nous avons connaissance d'une modification du réseau/ouvrage dans le délai maximal de 3 mois à compter de la consultation du téléservice, nous vous en informerons.

### Emplacement de nos réseaux / ouvrages

Plans joints : Références : Echelle (1): Date d'édition (1): Sensible : Prof. règl. mini (1): Matériau réseau (1):  
NB : La classe de précision A, B ou C figure dans les plans. \_\_\_\_\_ cm  
\_\_\_\_\_ cm  
 Réunion sur chantier pour localisation du réseau/ouvrage :  Date retenue d'un commun accord : \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_  
ou  Prise de RDV à l'initiative du déclarant (date du dernier contact non conclusif : \_\_\_\_\_)  
 Votre projet doit tenir compte de la servitude protégeant notre ouvrage.  
 (cas d'un récépissé de DT) Vous devez prévoir des investigations complémentaires à notre charge (hors cas d'exemption prévus dans la réglementation) (2)  
 Des branchements non cartographiés sont présents. Ils sont soit pourvus d'affleurants visibles et rattachés à un réseau principal souterrain identifié dans les plans joints, soit munis de dispositifs automatiques supprimant tout risque en cas d'endommagement (2)  
(1) : facultatif si l'information est fournie sur le plan joint (2) pour les tronçons et branchements non cartographiés en classe A, prévoir des clauses techniques et financières particulières dans le marché

### Recommandations de sécurité

Les recommandations techniques générales en fonction des réseaux et des techniques de travaux prévues sont consultables sur [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)  
Les recommandations techniques spécifiques suivantes sont à appliquer, en fonction des risques liés à l'utilisation des techniques de travaux employées :  
**PRESENCE LIAISON A FORT TRAFIC**  
Rubriques du guide technique relatives à des ouvrages ou travaux spécifiques : \_\_\_\_\_  
Pour les exploitants de lignes électriques : si la distance d'approche a été précisée, indiquez si la mise hors tension est :  possible  impossible  
Mesures de sécurité à mettre en œuvre : Code 3 : Si nécessité d'un complément d'information sur la localisation de nos ouvrages votre contact est : [pdcs.alo@orange.com](mailto:pdcs.alo@orange.com)

### Dispositifs importants pour la sécurité :

### Cas de dégradation d'un de nos ouvrages

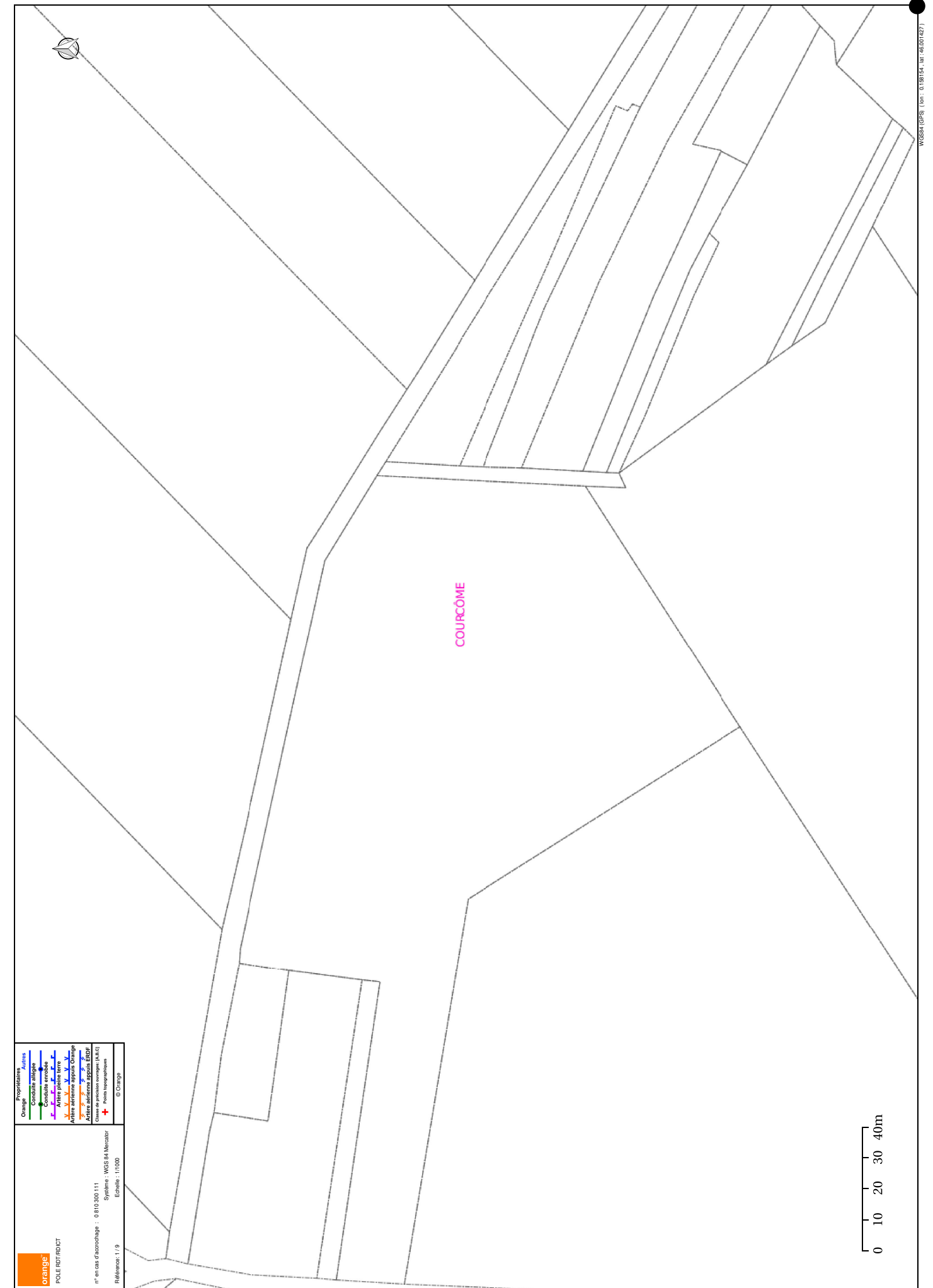
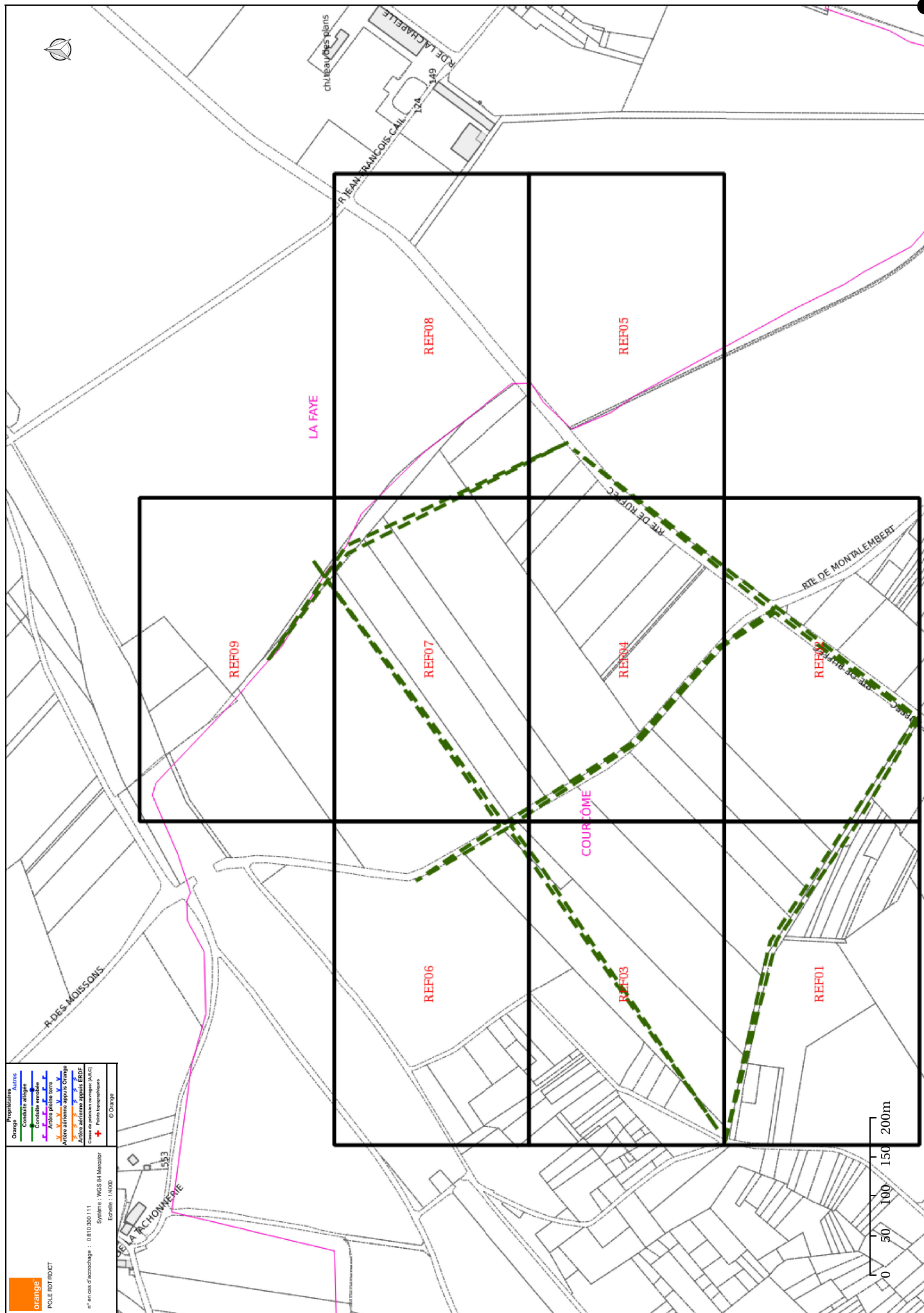
En cas de dégradation d'un de nos ouvrages, contactez nos services au numéro de téléphone suivant : 0810300111  
Pour toute anomalie susceptible de mettre en cause la sécurité au cours du déroulement du chantier, prévenir le service départemental d'incendie et de secours (par défaut le 18 ou le 112) :

### Responsable du dossier

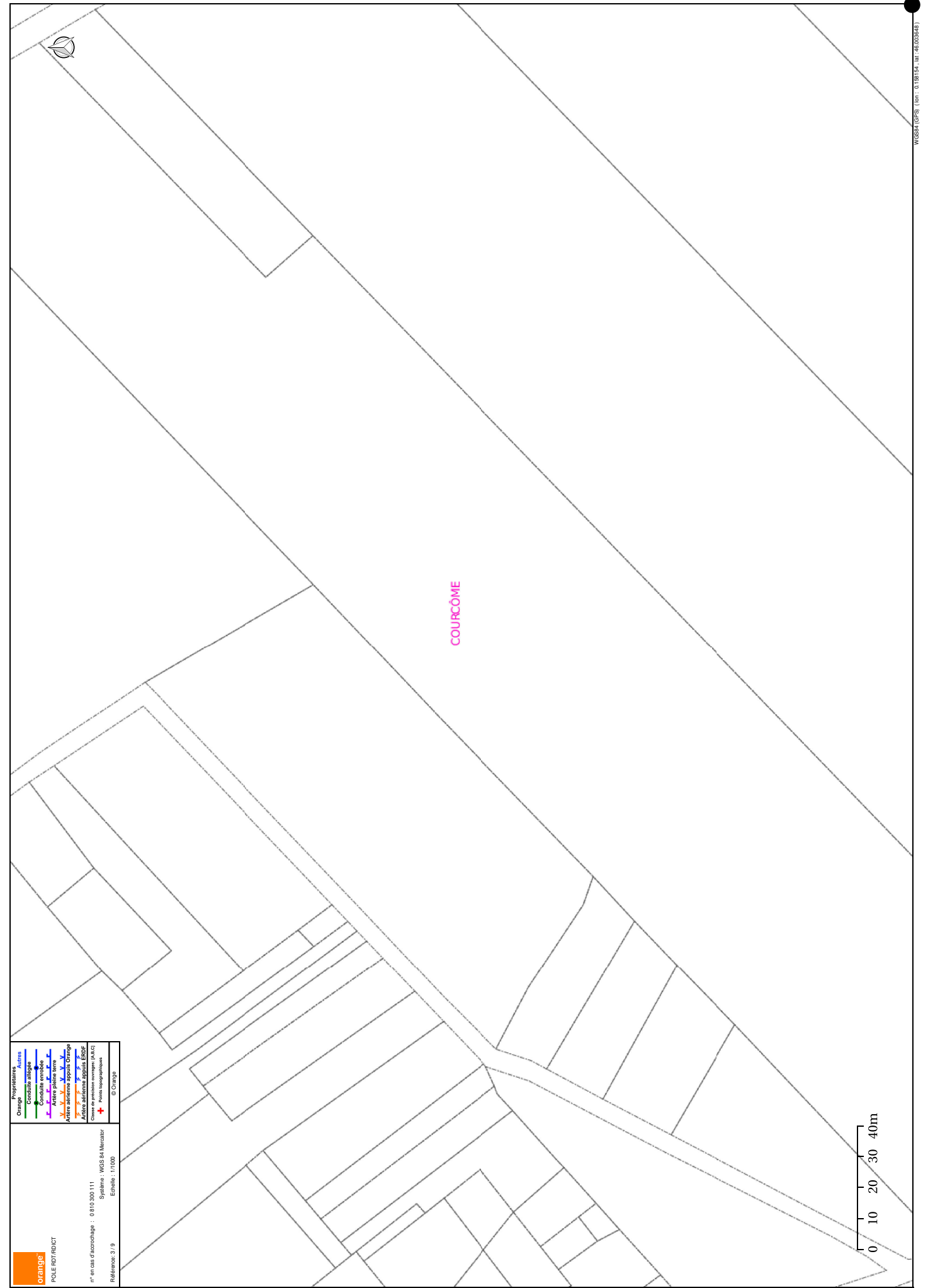
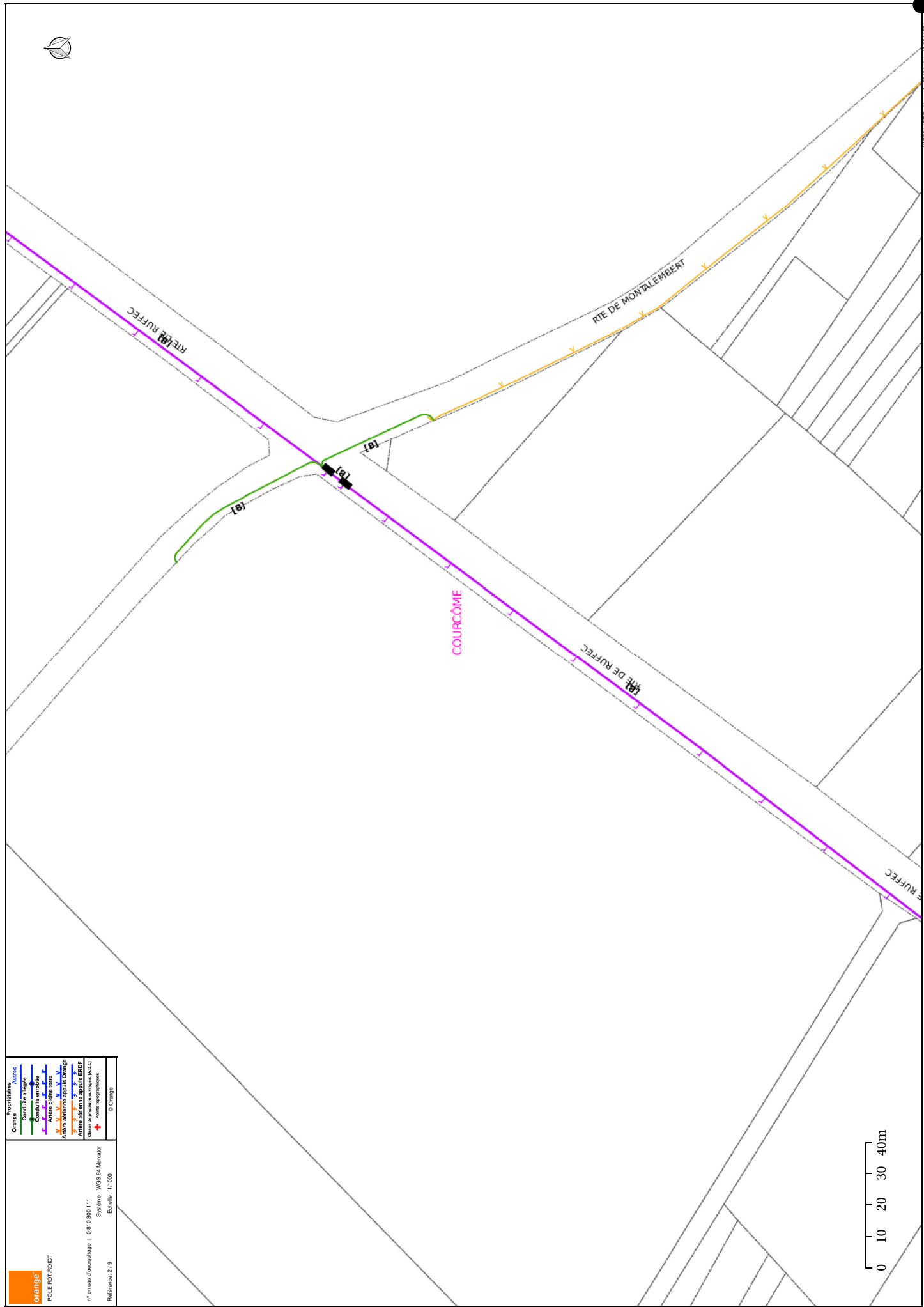
Nom : ORANGE  
Désignation du service : POLE RDT/RDICT  
Tél : +33 328300450

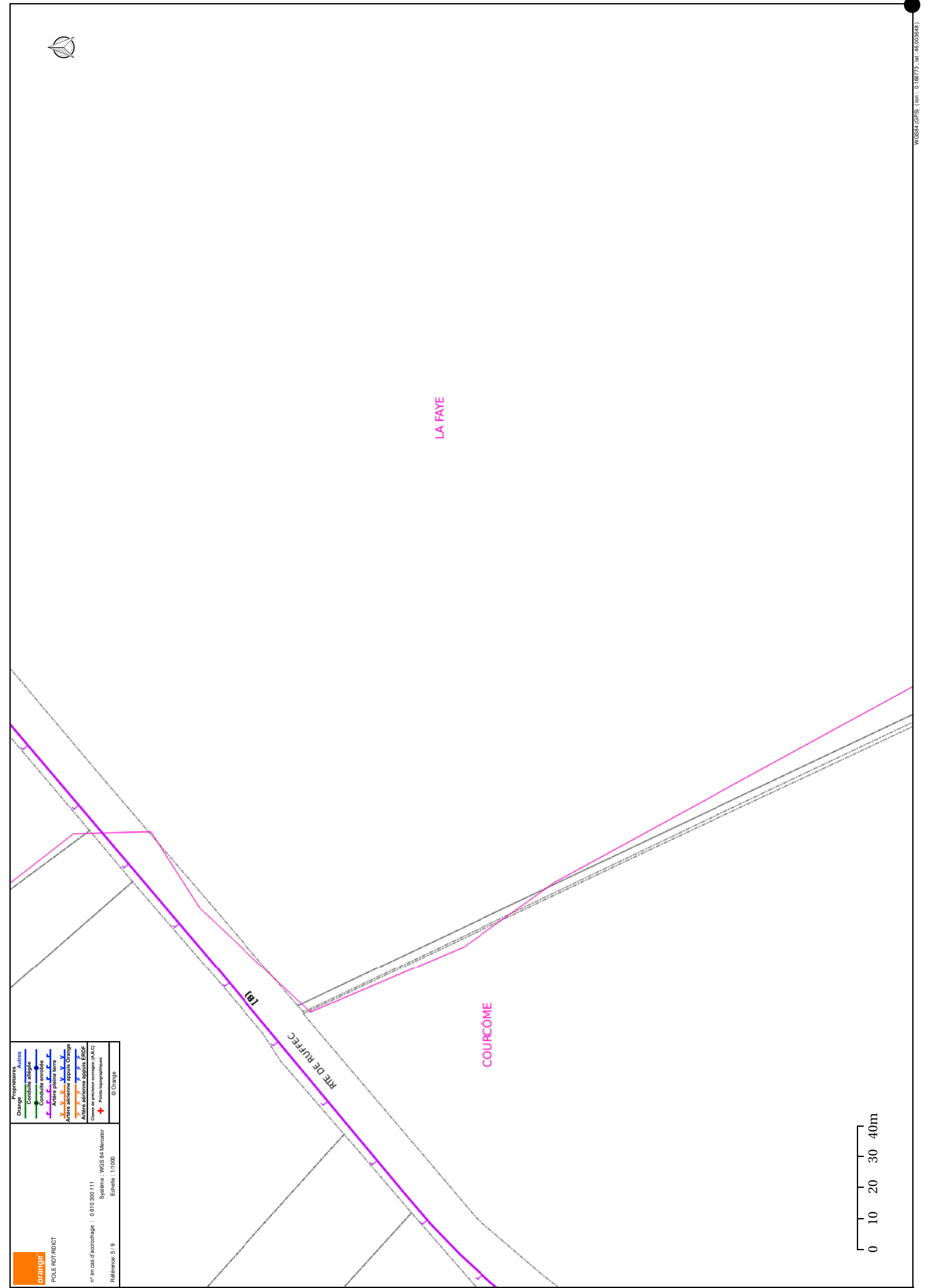
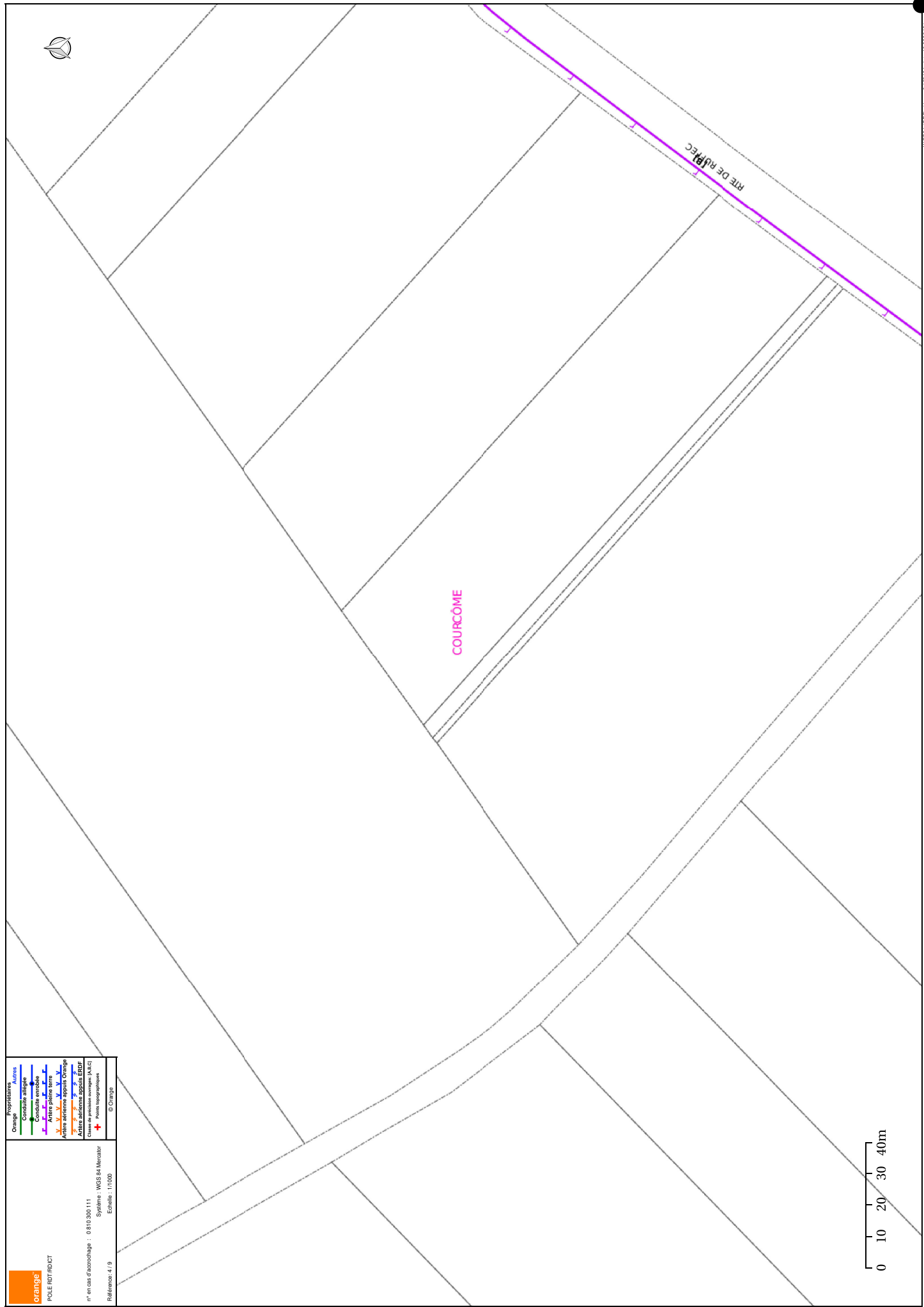
### Signature de l'exploitant ou de son représentant

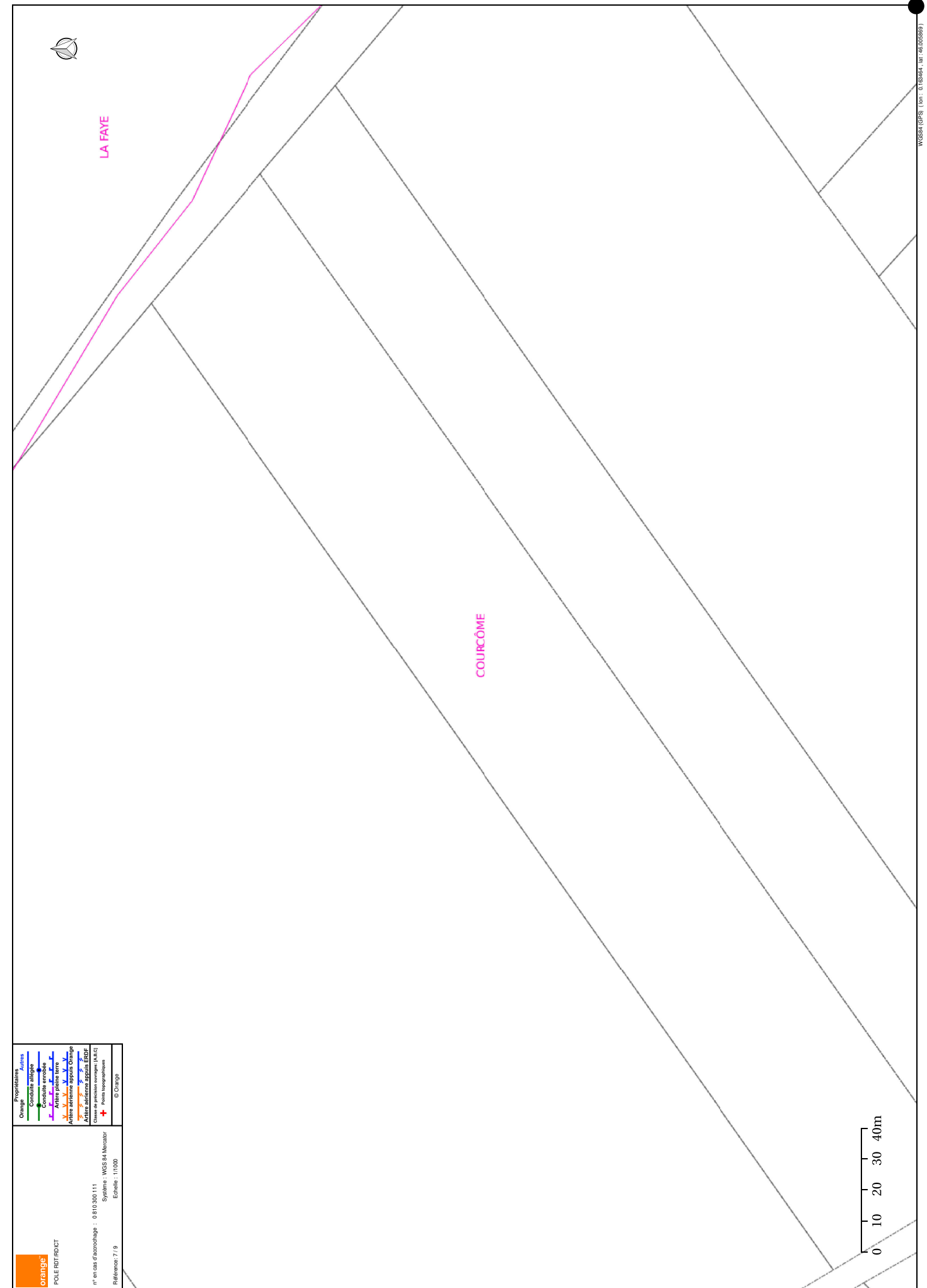
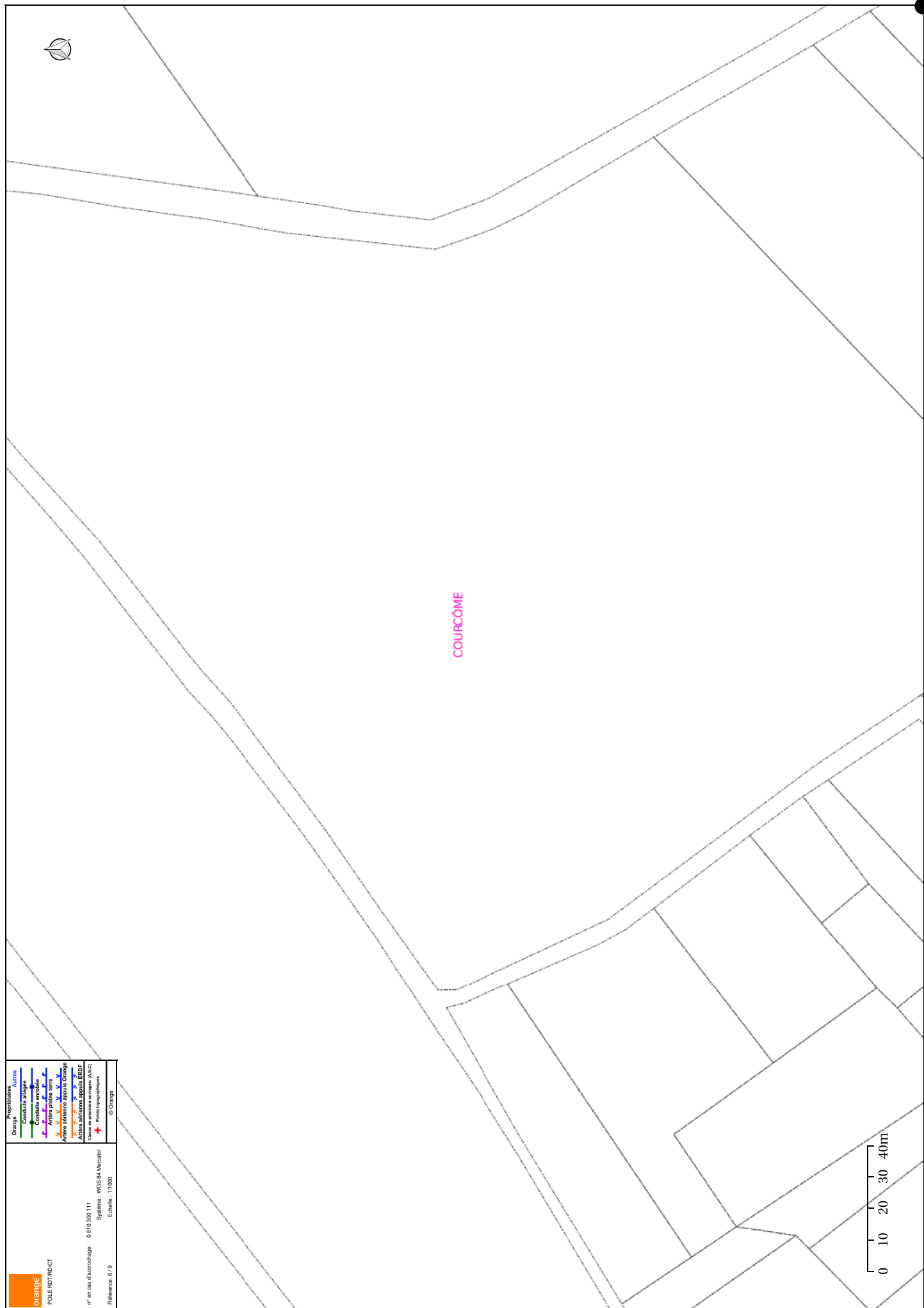
Nom : CHABANE Jean-Luc  
Signature :  
Date : 28/05/2020 Nombre de pièces jointes, y compris les plans : 10

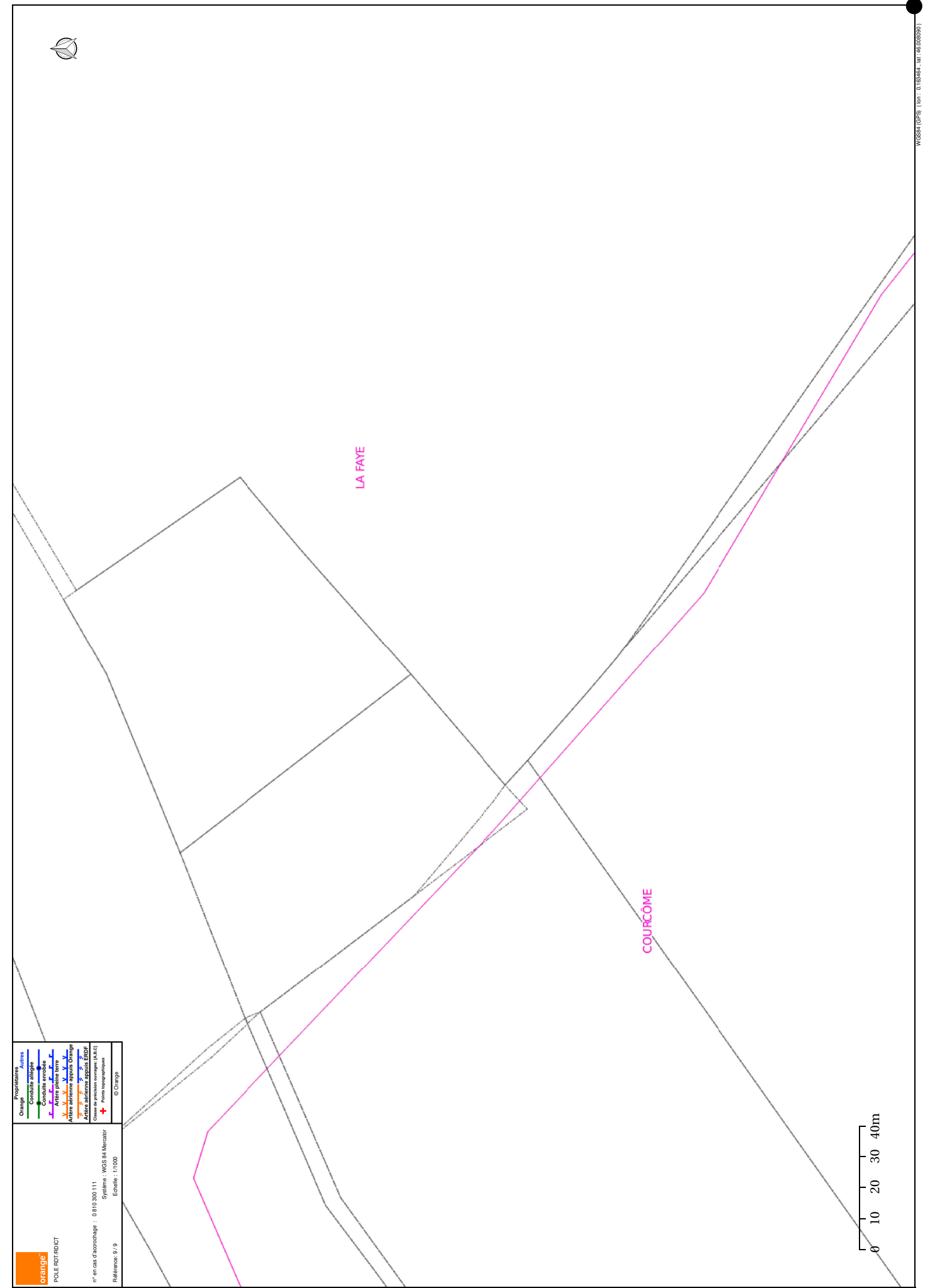
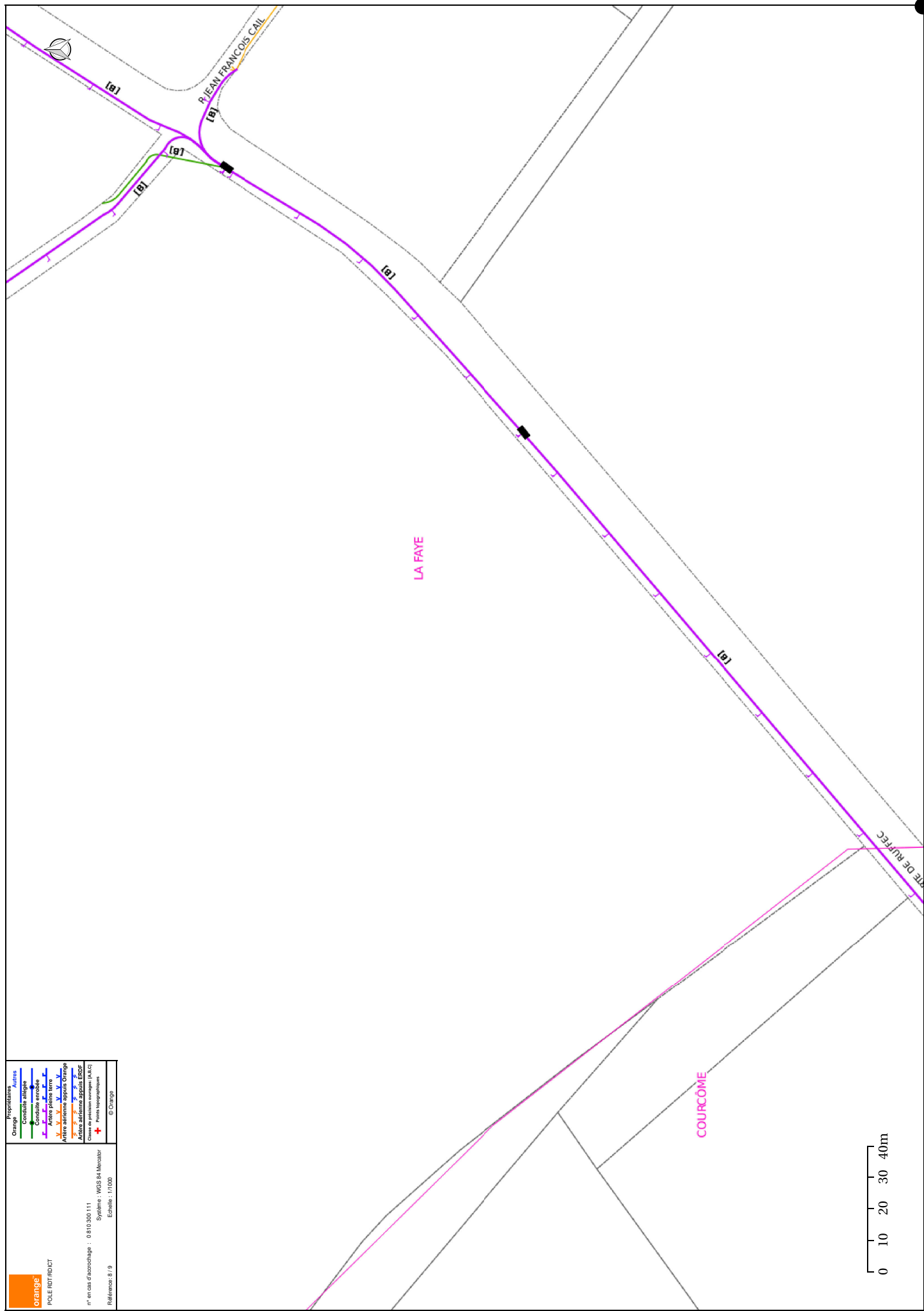


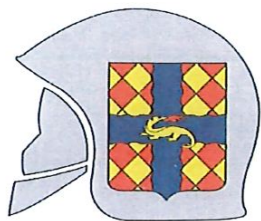












SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DE LA CHARENTE

GROUPEMENT OPÉRATION  
SERVICE ICPE

Affaire suivie par :  
Commandant Cyril LELONG  
DR/CD/1094/2020 - n° 1996  
Tél : 05 45 39 35 09  
✉ : service.prevention@sdis16.fr

L'Isle d'Espagnac, le 06 JUIN 2020

Le Directeur départemental

à

16240 COURCÔME

Objet : Projet de parc éolien

Réf. : PARC EOLIEN - Mme Magali DAVID - Responsable d'études

Par courrier reçu le mardi 26 mai 2020, vous avez bien voulu solliciter mon avis sur la demande précisée ci-dessus, dont les caractéristiques sont les suivantes :

COMMUNE : <b>COURCÔME</b>	RÉFÉRENCE SDIS : 11000016-I
DESIGNATION DU PROJET : <b>PARC EOLIEN Sté NEOEN</b>	
LOCALISATION : Lieux-dits Les Croilières, Bois de la Mazarbe	
CLASSEMENT : ICPE 2980	
EXPLOITANT : <b>ENCIS ENVIRONNEMENT</b>	

#### DESCRIPTION :

Le projet concerne une étude relative à l'implantation d'un parc éolien sur la commune de COURCÔME (voir plan ci-dessous).

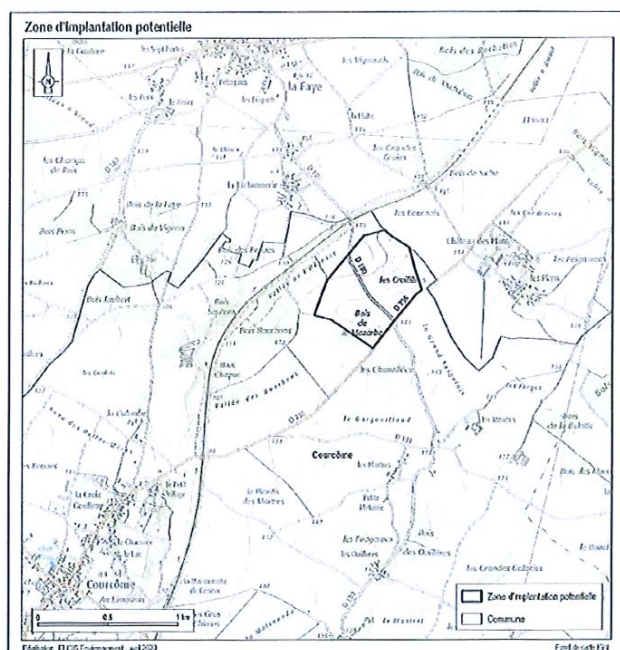
#### CLASSEMENT :

Compte tenu de la nature des activités exercées, l'installation semble soumise au code de l'environnement et notamment aux règles relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement. L'activité exercée semble relever de la rubrique n° 2980.

Toutefois, les renseignements transmis dans le dossier ne permettent pas de définir le régime de l'installation.

Après avoir étudié les éléments fournis dans le dossier déposé, j'émet en ce qui me concerne, les prescriptions et les observations suivantes :

Les prescriptions et observations suivantes résultent des documents fournis qui sont pris en compte dans l'analyse réalisée. L'ensemble des règles ne sont donc pas systématiquement rappelées ci-dessous car considérées comme intégrées dans ce projet. En conséquence et suite à votre demande, la construction et les divers aménagements devront prendre en compte ce qui suit.



#### PRESCRIPTIONS :

1. Permettre en toute circonstance, un accès aux sites et aux éoliennes par les véhicules de secours. Les caractéristiques des voies sont :
  - Largeur utilisable : 3 mètres
  - Force portante : 160 kN (16 tonnes)
  - Résistance au poinçonnement : 80 N/cm
  - Rayon intérieur : >11 mètres
  - Surlargeur dans les virages : S = 15/R
  - Hauteur libre : 3,5 mètres

#### OBSERVATIONS :

1. Se conformer aux règles de sécurité édictées dans les arrêtés types relatifs à la rubrique n° 2980.
2. L'implantation du parc éolien doit prendre en compte la présence des faisceaux hertziens. A ce sujet, la localisation des éoliennes ne semble pas impacter les installations du SDIS16.
3. Il est nécessaire de consulter le service de zone des systèmes d'information et de communication (SZISC) situé au 33-89 cours Dupré de Saint Maur (BP33) 33028 BORDEAUX afin de prendre en compte les éventuelles perturbations radio électriques.
4. Une clé d'accès aux éoliennes, un dispositif antichute adapté au rail de sécurité ainsi que les numéros de téléphone des techniciens présents dans l'éolienne doivent être positionnés sous le siège passager avant de leur véhicule, stationné au pied de l'éolienne.
5. Transmettre au service départemental d'incendie et de secours de la Charente (SDIS16), un plan du parc éolien. Il doit permettre la localisation du site, de ces accès et de chaque éolienne. Ces données doivent être transmises en format numérique (fichier Shape ou coordonnées GPS dans un fichier Excel)
6. Afin de favoriser l'intervention des secours, les informations suivantes doivent être transmises lors de l'alerte :
  - La Localisation exacte de l'intervention (adresse, accès, numéro de l'éolienne, coordonnées GPS, ...)
  - Les caractéristiques de l'éolienne, notamment sa hauteur, la localisation des arrêts d'urgence et les moyens de communication existants.
7. Chaque aérogénérateur doit être équipé :
  - D'au moins deux extincteurs situés à l'intérieur de l'éolienne, au sommet et au pied
  - D'un système de détection qui permet d'alerter l'exploitant en cas de fonctionnement anormal
8. Des consignes, affichées sur support inaltérable, doivent indiquer le numéro d'appels des services d'urgence (18 ou 112), les dispositions à prendre en cas d'accident ou de sinistre et le numéro d'appel du service chargé de l'entretien et de l'exploitation de ces installations.
9. Les abords des installations doivent être débroussaillés régulièrement sur une distance de 50 m, particulièrement si votre commune est concernée par le plan départemental de protection de la forêt contre l'incendie.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Le Directeur départemental,

Colonel Jean MOINE

Affaire suivie par :

Arnaud MILLARD

Tél : 05.57.19.42.48

[courriel: arnaud.millard@interieur.gouv.fr](mailto:arnaud.millard@interieur.gouv.fr)

DSIC/DRM/AM/N° 15055 / 2020

Bordeaux, le 30 juillet 2020

Le Secrétaire Général Adjoint du  
SGAMI Sud-Ouest

à

Société ENCIS Environnement

Ester Technopole, 21 rue Columbia

87 069 LIMOGES cedex

à l'attention de M<sup>me</sup> Magali DAVID

**OBJET :** Recensement de servitudes radio-électriques dans le cadre d'une étude de faisabilité d'un projet éolien sur la commune de Courcôme (16)

**Référence :** courrier de confirmation à notre réponse par courriel du 15/07/20

Madame,

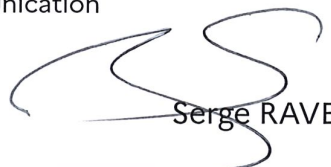
Vous nous sollicitez aux fins d'analyse de l'existence d'éventuelles servitudes radio-électriques dans la zone d'implantation sur la commune en objet ci-dessus.

Pour répondre à votre demande, et après étude d'impact sur les artères techniques du réseau INPT (Décret n°2006-106 du 3 février 2006) d'une part ainsi que sur les artères techniques du Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Charente d'autre part, je vous informe qu'il n'existe pas de servitudes radio-électriques pour les réseaux-radio gérés par le ministère de l'Intérieur ayant un effet sur la zone de votre projet.

Arnaud MILLARD du Département des Réseaux Mobiles se tient à votre disposition au 05.57.19.42.48 pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Secrétaire Général Adjoint,  
Le Directeur des Systèmes d'Information et de  
Communication

  
Serge RAVEZ

**De :** COURRIERS TIERS NA <COURRIERSTIERSNA@reseau.sncf.fr>

**Envoyé :** vendredi 2 octobre 2020 08:42

**À :** magali.david@encis-ev.com

**Objet :** Consultation parc éolien Courcome

Madame,

Par courrier en date du 19 mai 2020 vous nous sollicitez concernant un projet de parc éolien sur la commune de Courcome.

Vous trouverez ci-joint une note vous permettant d'appréhender tous les aspects des opérations dont le périmètre d'intervention se situe à proximité du réseau ferré national ainsi que les directives de sécurité ferroviaire.

Cordialement,

**SNCF RESEAU**

Immeuble LE SPINNAKER – 17 rue Cabanac – CS 61926 – 33081 BORDEAUX CEDEX



## NOTE PROJETS TIERS

### OPERATIONS DE CONSTRUCTION AUX ABORDS DU RESEAU FERRE NATIONAL



#### NOTE A DESTINATION DES TIERS

VERSION	MODIFICATIONS	DATES
03	Version définitive	02/09/16
04	Modif contact PC	26/01/2017
05	Ajout Annexes+Modif grue	07/11/2017
ETABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROUVÉ PAR
Philippe Latanne	Hervé Coiquaud	Dominique Berthelot

Version n° 05  
Édition du 07/11/2017

## SOMMAIRE

1	Travaux à proximité des emprises SNCF	7
1.1	Collecte de données d'entrées (Relevés topo, sondages...)	7
1.2	Construction et démolition	7
1.2.1	Végétation	7
1.2.2	Bâtiment	8
1.2.3	Réseaux	9
1.2.4	Terrassements (hors utilisation d'engins vibrants ou d'explosif)	11
1.2.5	Rabattement de nappe	12
1.2.6	Fondations profondes	12
1.2.7	Travaux d'injection	12
1.2.8	Utilisation d'engins	13
1.2.9	Utilisation d'explosifs	19
1.3	Travaux à proximité d'ouvrages souterrains	19
1.4	Travaux routiers à proximité des passages à niveau	20
2	Travaux réalisés à l'intérieur des emprises SNCF	21
2.1	Implantation d'un ouvrage par rapport aux voies	21
2.1.1	Gabarits ferroviaires	21
2.2	Dispositifs de protection au-dessus des voies et quais, et en bordure des voies	21
2.2.1	Généralités	21
2.2.2	Planchers de protection	22
2.2.3	Filets et auvents de protection	22
2.2.4	Ecrans de protection verticaux en bordure de voies	23
2.2.5	Contraintes électriques-Liaisons équipotentielles	24
3	Annexes	26
3.1	Traversées sous voies	26
3.2	Végétation et arbres dangereux	29
3.3	Loi du 15/07/1845	37
3.4	Grue mobile aux abords des voies circulées	44
3.5	Grue à tour-Cas 2 : Risque de pénétration de la zone de renversement	44
3.5.1	Préambule	44
3.5.2	Documents à fournir concernant la grue mobile	44

# INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

3.5.3	Documents à fournir concernant la grue à tour.....	45
3.5.4	NPSF .....	46
3.6	Grue à tour-Cas 3-Autorisation spéciale pour survol de la flèche .....	46
3.6.1	Préambule.....	46
3.6.2	Dossier de demande d'autorisation .....	46
3.6.3	NPSF .....	49

# INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

## Préambule

Ce document s'adresse aux Tiers qui doivent appréhender tous les aspects (dispositions générales, sécurité, organisation, dimensionnement et dispositions constructives) des opérations qu'ils ont à réaliser à proximité du réseau ferré national. Il s'agit d'un document informatif qui en aucun cas ne se substitue à la réglementation SNCF en vigueur.

Ce document a pour objectif de présenter synthétiquement les règles et prescriptions liées à la construction ou démolition d'ouvrages provisoires ou définitifs aux abords du Réseau Ferré National (RFN) quelle qu'en soit la méthodologie et les engins utilisés.

Ce document est basé sur les référentiels SNCF suivant :

- IN0033, version 1 du 29/05/2006,
- IN1226, version 1 du 01/09/09,
- CG09003.

Les maîtres d'œuvre souhaitant se procurer des référentiels doivent transmettre un bon de commande, leurs coordonnées, leur numéro de SIRET et le courrier SNCF mentionnant ces référentiels à :

**SNCF – Direction générale de l'infrastructure**  
18, rue de Dunkerque  
75010 PARIS  
01 71 32 31 71  
[infra.textes.reglementaires@sncf.fr](mailto:infra.textes.reglementaires@sncf.fr)

## Nota :

**Avant exécution, tous les travaux mentionnés par cette note doivent être soumis à l'approbation de la SNCF, les services à contacter sont présentés dans chaque rubrique et leurs coordonnées mentionnées ci-dessous :**

- SNCF Infrapôle
  - **Aquitaine** (Départements des Pyrénées Atlantiques, Landes, Gironde, Dordogne):
    - Frederic CHADOURNE ([frederic.chadourne@reseau.sncf.fr](mailto:frederic.chadourne@reseau.sncf.fr)) pour les lignes SNCF :

Ligne 640 Bordeaux - Sète (Cadeaujac)->du Km 7+400 (dép. 33) à Saint.Jean.de.Thurac Km 151+150

Ligne 641 Langon – Bazas-> du Km 41+628 (dép. 33) au Km 44+300

Ligne 642 Marmande – Casteljaloux-> du Km 79+770 au Km 104+390

Ligne 643 Port Sainte Marie - Riscle ->du Km 115+443 à Condom Km 155+600 (dép.Gers)

Ligne 644 Nérac – Mézin-> du Km 134+297 AU Km 148+900

Ligne 642 Marmande - Casteljaloux

Ligne 631 Niversac - Agen de Niversac (dép.24)->du Km 0 à Agen Km 651,565 (dép 47)

Ligne 632 Monsemprons Libos – Cahors-> du Km 608+230 à Fumel Km 610+826

Ligne 634 Penne D'Agenais - Tonneins

Ligne 647 Agen - Auch de Bon Rencontre (dép. 47)-> du Km 140+700 à Fleurance Km 180+552 (dép. 32)

Ligne 570 Paris – Bordeaux-> du Km 483+472 à Km 549 000

Ligne 611 Limoges – Périgueux-> du Km 0 jusqu'au Km 440 810

Ligne 621 Coutras – Tulle-> du Km 0 jusqu'à Terrasson (dép. 24) Km 128+985

Ligne 628 Niversac - Sarlat

Ligne 629 Libourne (33) - Le buisson (24)



# INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

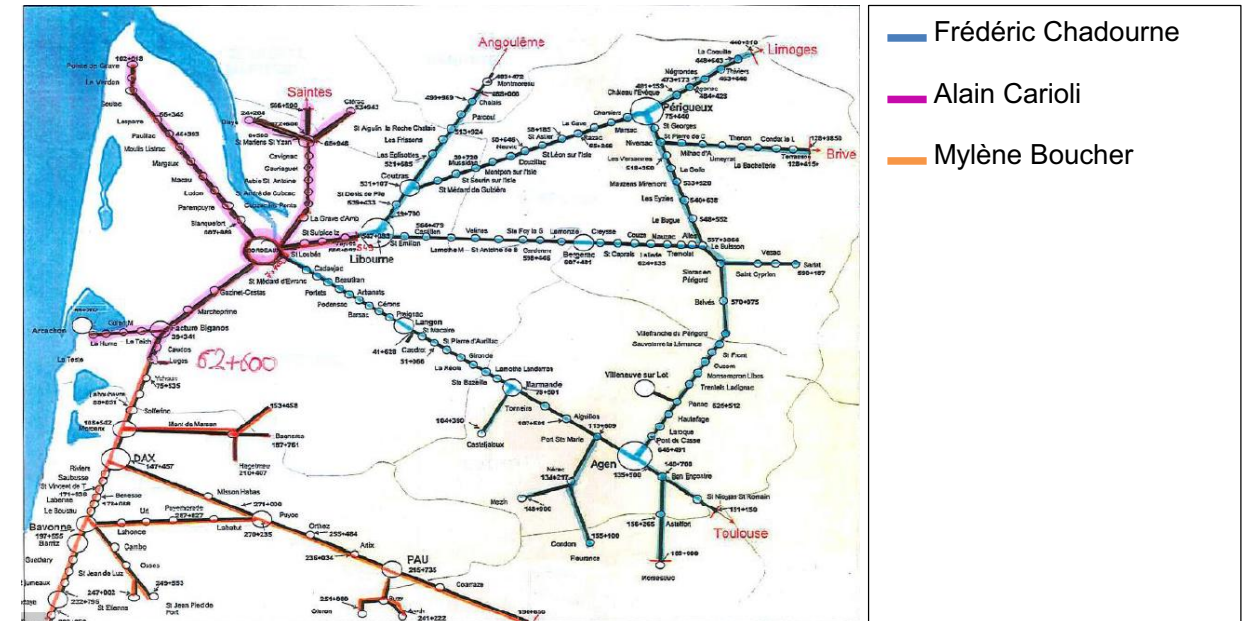
➤ Mylène BOUCHER (mylene.boucher@reseau.sncf.fr) pour les lignes SNCF :

- Ligne 655 Bordeaux - Irun (à partir du km 62+600 au-delà de Lugos, dès le début du département des Landes 40)
- Ligne 656 Dax - Puyoo Ligne 654 Dax Mt de Marsan
- Ligne 653 St Sever - Hagtemau
- Ligne 652 Morcenx – Bagnères de Bigorre
- Ligne 642 Mt de Marsan - Roquefort
- Ligne 650 Toulouse - Bayonne (du km 190+650 au km 321+383)
- Ligne 658 Bayonne – Allées Marines
- Ligne 660 Bayonne - St Jean.Pied.de.Port
- Ligne 661 Ossès - St Etienne.de.Baïgorry
- Ligne 664 Pau - Canfranc
- Ligne 665 Buzy - Arudy

➤ Alain CARIOLI (alain.carioli@reseau.sncf.fr) pour les lignes SNCF :

- Ligne 570 Paris - Bordeaux Au delà du Km 549+000 à la Gare st Jean
- Ligne 584 Bordeaux St Louis - Pointe de Grave
- Ligne 586 Ceinture de bordeaux
- Ligne 655 Bordeaux - Irun du Km 0 au Km 62+600 Lugos
- Ligne 640 Bordeaux - Sète du Km 0 au Km 7+400 Cadeaujac
- Ligne 587,3 Raccordement Bonnaous
- Ligne 500 Chartres – Bordeaux du Km 566+500 à la fin de la ligne
- Ligne 583 Bassens - Bec d'Ambes
- Ligne 580 Clérac - St Mariens
- Ligne 547 St Mariens - Blaye
- Ligne 657 Lamothe - Arcachon
- Ligne 568 Lormont - Bastide
- Ligne Bassens Appontement +VS 637 Voie du Port

# INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST



- **Poitou-Charentes** (Départements de la Charente, Charente Maritime, Deux Sèvres, Vienne)
  - Lionel FOURE (lionel.foure@reseau.sncf.fr).

- SNCF IMMOBILIER - DITSO (Direction Immobilière Territoriale Sud-Ouest) :  
Secrétariat-Immeuble Prélude- 3<sup>ème</sup> étage-142 Rue des Terres de Borde-CS 51925-33081 Bordeaux Cedex.
- Guichet Emprunts et Traversées.(guichet.emprunt.domaine@sncf.fr) (Tel. +33 1 41 62 07 79)

La consultation de ces services peut entraîner dans certains cas des études complémentaires par le Pôle Régional Ingénierie (PRI) et/ou les services nationaux de l'Ingénierie ainsi que la rédaction d'avis techniques qui feront l'objet d'une convention de financement.

## 1 Travaux à proximité des emprises SNCF

### 1.1 Collecte de données d'entrées (Relevés topo, sondages...)

- Il est interdit de pénétrer dans les emprises SNCF sans être accompagné d'un agent SNCF.
- En cas d'absolue nécessité (prise de points topographiques sur la voie...), il y a lieu de contacter la SNCF (Infrapôle).
- L'utilisation d'engins (pelles, engins de forage) aux abords du RFN est soumise à réglementation (voir chapitre 1.2.8).

### 1.2 Construction et démolition

Les chantiers de construction et démolition peuvent entraîner des nuisances indirectes telles que :

- émission de poussières
- bruit
- projection de matériaux
- tassement de sol
- perturbation de l'exploitation ferroviaire

Ces nuisances indirectes seront analysées en concertation avec la SNCF (Infrapôle) qui préconisera après étude éventuelle, la mise en place de dispositifs de protection adaptés au Clôtures

Le propriétaire d'un terrain riverain du RFN devra être en possession d'un procès-verbal d'alignement pour clôture fourni sur demande par la Direction Immobilière Territoriale Sud-Ouest, à Limoges (DITSO). Le type et la méthodologie de conception de la clôture devront être soumis à l'Infrapôle (mesures de sécurité, risques de pénétration dans les emprises).

#### 1.2.1 Végétation

##### 1.2.1.1 Plantations

Des distances de plantations, suivant leur nature (haute tige, haies..) sont à respecter vis à vis de nos emprises (S'adresser à la DITSO). (Voir Annexe 3.2).

### 1.2.1.2 Abattage, élagage

L'abattage ou l'élagage peut entraîner des risques pour les circulations ferroviaires et doit être soumis à l'approbation de la SNCF (Infrapôle). (Voir Annexe 3.2)



### 1.2.1.3 Arbres dangereux

Voir Annexe 3.2.

### 1.2.2 Bâtiment

- Le pétitionnaire doit être en possession d'un arrêté préfectoral d'alignement pour clôture et construction. Ce document confirme les limites de propriété et les limites de construction (S'adresser à la DITSO). (Voir Annexe 3.3)
- Aucun rejet d'eau (eaux usées, pluviales, surverse de bassin) ne sera autorisé vers les emprises SNCF.
- L'utilisation d'installations (établiement, échafaudage) ou engins de chantier à proximité de nos voies et des installations techniques peut représenter un risque vis-à-vis des circulations ferroviaires. Une demande préalable avec les différentes méthodologies retenues devra être faite auprès des services de la SNCF (Infrapôle).
- Etaisements et échafaudages :  
Toutes leurs pièces constitutives doivent présenter un fonctionnement isostatique (éléments horizontaux reposant sur deux appuis, tours reposant sur trois supports, notamment). L'équilibre statique des parties d'ouvrages ou des ouvrages eux-mêmes doit être contrôlé et assuré avec une sécurité suffisante dans toutes les phases de

## INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

construction. Aucune pièce ne doit être simplement posée ou calée sans dispositif de fixation ou de blocage. Toutes les pièces doivent être liaisonnées entre elles.

Les éléments supports de platelage, les tours, palées, notamment, doivent être reliés entre eux et l'ensemble doit être contreventé.

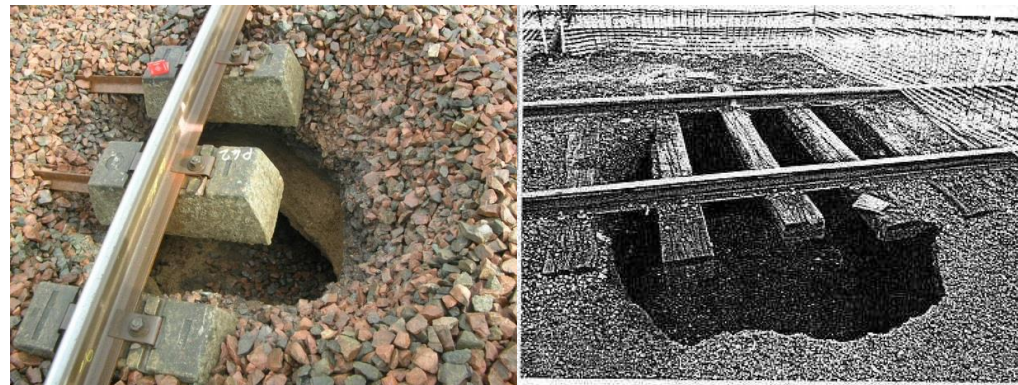
Compte tenu de l'importance de l'assise des étalements, il y a lieu :

- de contrôler la portance et la déformation du sol par des moyens simples : essai à la plaque, pénétromètre de chantier, scissomètre de chantier, ...
- de veiller à ne pas avoir de tassements différentiels entre assises (par exemple, étalement reposant en partie sur les semelles définitives des appuis de l'ouvrage et en partie directement sur assise provisoire).

Tout élément métallique constitutif de l'ouvrage situé à proximité de la voie (Voir chapitre 2.2.5) devra être pourvu d'un dispositif de mise à la terre connecté au circuit de courant de retour traction.

### 1.2.3 Réseaux

Ce chapitre concerne l'ensemble des réseaux classiques (Gaz, eau potable, eaux usées, eaux pluviales, électricité, téléphone, fibre..) dont le cheminement peut nécessiter une traversée ou un emprunt de nos emprises. Malgré le fait qu'elles soient réalisées de part et d'autre de nos emprises, elles représentent un risque vis-à-vis de nos infrastructures et des circulations ferroviaires.



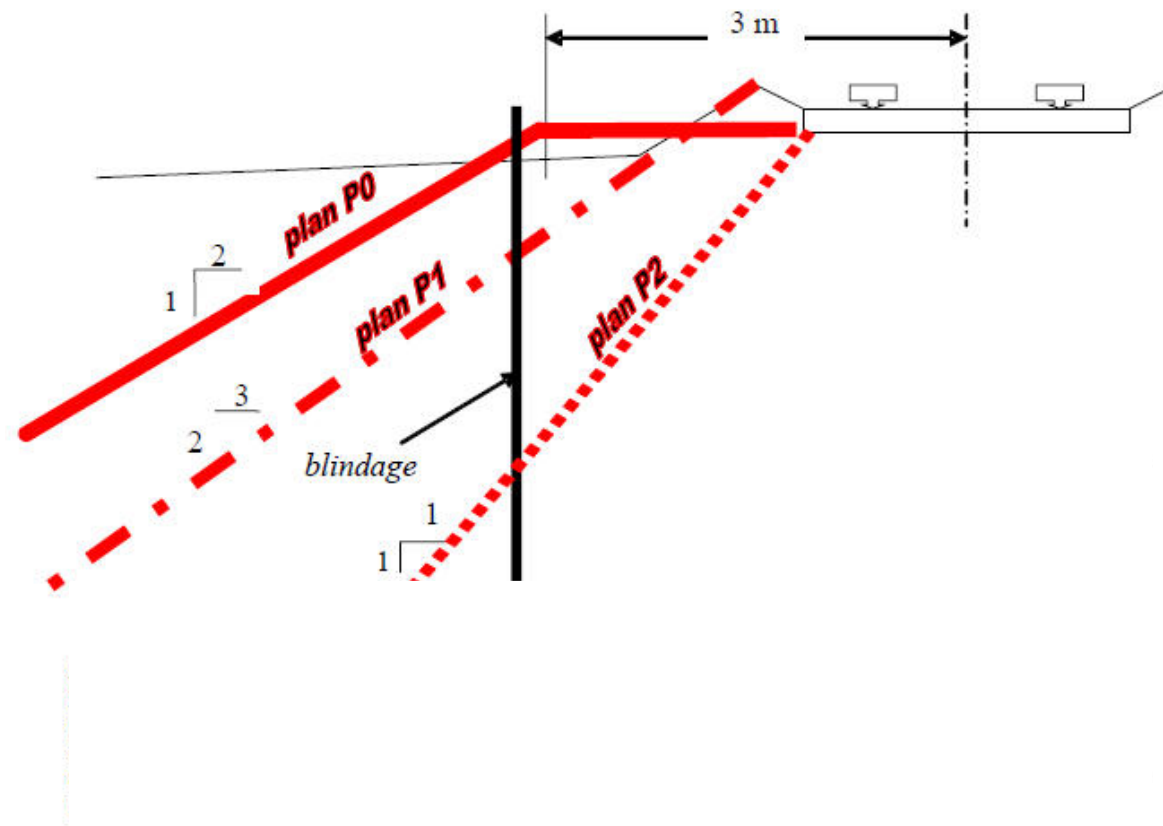
## INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

Il convient donc de s'adresser :

- A la SNCF (**Guichet Emprunts et Traversées – Voir Annexe 3.1**) pour :
  - La création ou modification des traversées sous voies et sur pont rail.
  - La création ou modification des traversées aériennes.
  - La création ou modification d'emprunts longitudinaux.
- A la SNCF (**INFRAPOLE**) pour :
  - La création ou l'abandon d'une traversée sous Pont-rail (pont supportant une voie ferrée).
  - La création ou l'abandon d'une traversée sous Pont-route (pont supportant une route).
  - La dépose des traversées aériennes.
  - L'implantation d'installations spécifiques (parc éolien, poste de transformation électrique, parc photovoltaïque, poste de relevage d'eaux usées, tranchée longitudinale parallèles à nos emprises...).

## 1.2.4 Terrassements (hors utilisation d'engins vibrants ou d'explosif)

L'exécution de terrassements (fouilles, déblais ou remblais) à moins de 3 m de l'axe d'une voie exploitée est interdite :



Tout terrassement engageant les plans P0, P1 ou P2 devront être soumis pour validation à la SNCF (Infrapôle).

A titre indicatif :

- Sous le plan P1, les risques de déformations de la plateforme ferroviaire sont importants, le blindage sera obligatoire et soumis à l'avis de la SNCF. Une Limitation Temporaire de la Vitesse (LTV) des trains pourra être appliquée durant les travaux.
- Toute opération de blindage exécutée le long des voies ferrées devra être étudiée suivant les règles de l'IN0033 et validée par la SNCF.
- En cas de terrassement sous la nappe phréatique, le blindage devra être étanche.

## 1.2.5 Rabattement de nappe

Les pompages ou rabattements de la nappe à l'intérieur ou à l'extérieur de la fouille ne sont autorisés qu'après étude géotechnique montrant qu'il n'y a pas de risque d'entraînement ou d'arrangement de matériaux situés dans ou sous la plate-forme ferroviaire. Il convient également de s'assurer que ce risque est acceptable pour les avoisinants (bâtiments riverains, réseaux...). ( Infrapôle )

## 1.2.6 Fondations profondes

La conception de fondations profondes à proximité du RFN est soumise à approbation de la SNCF.

Les fondations profondes forées (micropieux, pieux, barrettes, parois moulées ou préfabriquées) situées à proximité de voies exploitées doivent être réalisées de manière à garantir la stabilité de la plate-forme des voies et donc, en premier lieu, la tenue des parois du forage sur toute sa hauteur, jusqu'à la prise du béton ou du coulis.

L'attention est attirée sur le fait que les charges ferroviaires, de par leur intensité et les vibrations qu'elles amènent dans le sol, sont particulièrement agressives vis à vis de la tenue des parois de forage.

## 1.2.7 Travaux d'injection

Tout travail d'injection à proximité des voies devra être soumis à l'approbation de la SNCF.

Les contraintes d'injection seront définies en fonction de la nature des terrains, des pressions d'injection, de la distance des injections aux voies et de la vitesse d'exploitation.

## 1.2.8 Utilisation d'engins

### 1.2.8.1 Engins de chantier \*

\* Engins et matériels de chantier utilisés pour les travaux d'ouvrage d'art et les constructions lourdes (dont bâtiments), c'est à dire les engins dont la hauteur est supérieure à 2 m environ.

Les **engins de chantier** ne doivent ni pénétrer, ni survoler, **une zone interdite de 3 m** par rapport à l'axe de la voie la plus proche, soit 2.22 m du rail extérieur. Cette distance de sécurité est aussi à respecter vis-à-vis des éléments sous tension.

Les zones d'évolution des engins doivent être identifiées sur le terrain comme sur les plans d'exécution.

Si l'engin présente un risque de basculement sur les voies, un contact sera établi avec la SNCF (Infrapôle) et les travaux se feront sous interception des circulations et consignation de la caténaire.

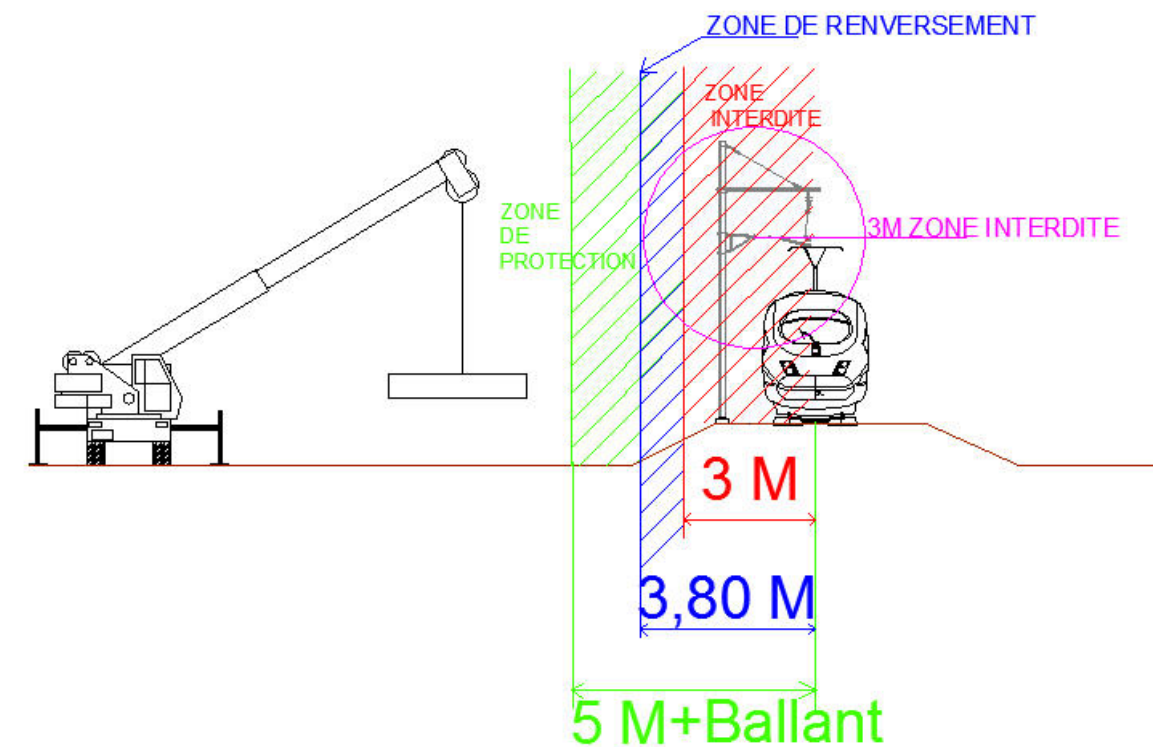


### 1.2.8.2 Grue mobile :

Dans le cas d'utilisation d'une **grue mobile**, tous les déplacements de charges (colis manutentionnés ou éléments mobiles des grues) et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur d'une zone délimitée par un plan vertical situé à **5 m** de l'axe de la voie exploitée sont interdits. Cette distance est à augmenter de la valeur du ballant de la charge.

Si l'engin présente un risque de renversement sur les voies, les travaux seront classés en 1<sup>ère</sup> catégorie et un dossier justifiant la stabilité de la grue est à présenter à la SNCF (Infrapôle).

Les éléments constitutifs du dossier sont décrits en annexe 3.4.



**ZONE INTERDITE** : Délimitée par un plan vertical situé à 3 m de l'axe de la voie.

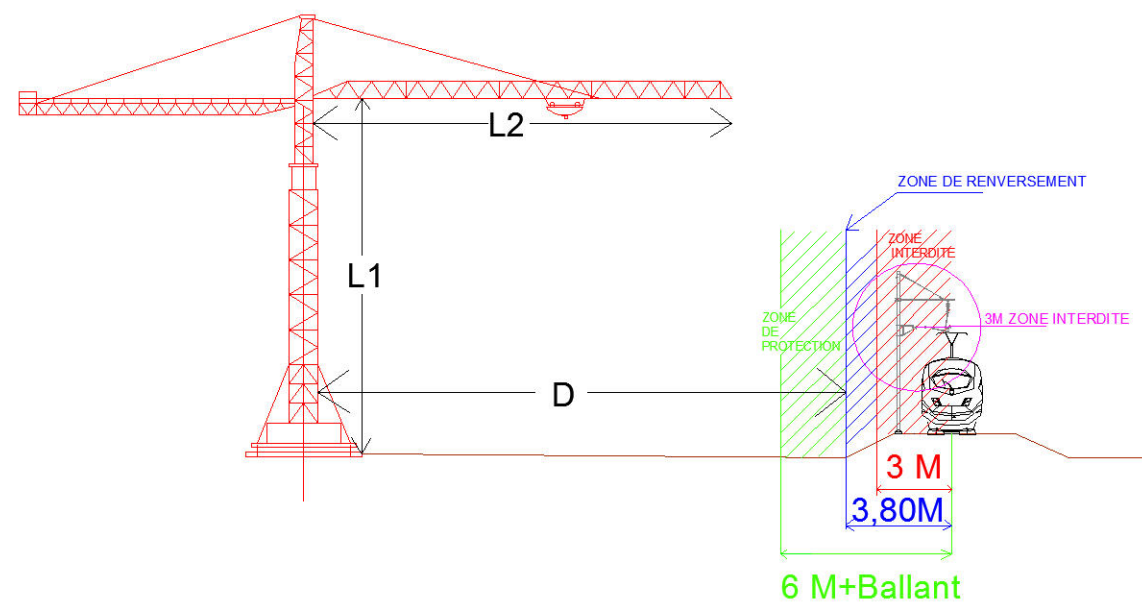
**ZONE INTERDITE** : Délimitée par un rayon de 3m autour de tout élément sous tension.

**ZONE DE RENVERSEMENT** : Zone qu'un engin ne doit pas pénétrer en cas de renversement.

**ZONE DE PROTECTION** : Zone dans laquelle toute manipulation de charge est interdite.

## 1.2.8.3 Grue à tour

- **Cas 1** : Systématiquement, on cherchera à placer la grue à une distance **D** **supérieure ou égale à L1+L2** par rapport à l'axe de la voie la plus proche tel qu'indiqué sur le schéma qui suit :



**ZONE INTERDITE** : Délimitée par un plan vertical situé à 3 m de l'axe de la voie.

**ZONE INTERDITE** : Délimitée par un rayon de 3m autour de tout élément sous tension.

**ZONE DE RENVERSEMENT** : Zone que la grue ne doit pas pénétrer en cas de renversement.

**ZONE DE PROTECTION** : Zone dans laquelle toute manipulation de charge est interdite.

- **Cas 2** : il n'y a pas de survol de la zone interdite mais risque de chute sur les voies ( $L2 - 0,80 < D < L1 + L2$ ):

Les travaux de montage et l'utilisation de la grue sont considérés comme des travaux de 1<sup>ère</sup> catégorie. Un dossier justifiant la stabilité de la grue est à présenter à la SNCF (Infrapôle).

Les éléments constitutifs du dossier sont indiqués en annexe 3.5.

- Le survol de la zone interdite par la flèche (hors période de mise en girouette) est interdit.

Une autorisation spéciale peut toutefois être accordée exceptionnellement par SNCF en cas d'impossibilité de respecter les cas 1 ou 2 ci-dessus. (Voir dossier annexe « Autorisation spéciale-Cas 3 »)

En cas de survol du domaine ferroviaire (emprise cadastrale), une convention d'occupation sera établie et fera l'objet d'une redevance.

## 1.2.8.4 Engins vibrants:

Les engins mécaniques puissants utilisés sur les chantiers engendrent des effets sismiques similaires aux explosifs qui, selon la nature du terrain encaissant, peuvent causer des dégâts aux constructions, structures et parois rocheuses. Ces effets sont caractérisés par leur répétitivité, leur durée, leur nature et leurs fréquences associées.

De plus, de façon générale, les périodes transitoires de démarrage et d'arrêt des engins génèrent sur un temps très court des vibrations plus élevées que les périodes de fonctionnement à régime normal.

Des restrictions sont applicables pour les engins mécaniques puissants, tels que :

- brise roche (impulsions répétées) ;
- engin de foration (vibrations continues sur chaque trou de mine) ;
- engin de battage (impulsions répétées ou vibrations continues selon la cadence de frappe) ;
- engin de vibrofonçage (vibrations continues) ;
- engin de compactage (vibrations continues ou impulsions répétées selon le type d'engin et le mode de compactage) ; - etc...



L'utilisation de telles techniques est soumise à l'accord préalable de la SNCF.

Compte tenu de la sensibilité de certains sites (installations de sécurité ferroviaire), la SNCF pourra demander la mise en place de dispositifs de mesures des vibrations à la charge du pétitionnaire.

Il est à noter que le recours au vibrofonçage et au lançage de tubes ou profilés à moins de 50 m des installations ferroviaires est **interdit**.

Les valeurs de vibrations reprises ci-dessous sont des valeurs issues de l'IN1226 à ne pas dépasser.

Le tableau B reprend les seuils à ne pas dépasser pour des vibrations entretenues, le tableau C pour des vibrations non-entretenues.

Seuils de vibrations à respecter dans un périmètre de 30m autour de la source d'émission :

Tableau B		Seuils* pour vibrations <u>entretenues</u> (continues, non transitoires)				
Ouvrages et installations	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)	<b>interdit **</b>	5	6	8	10	
État jugé sensible (2)***	<b>interdit **</b>	3	5	6	8	
État jugé très sensible (3)****	<b>interdit **</b>	2	3	4	6	
Plateforme et poteau caténaire	<b>interdit **</b>	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 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					

Seuils de vibrations à respecter dans un périmètre de 30m autour de la source d'émission :

Tableau C		Seuils* pour vibrations <u>non entretenues</u> (transitoires, à impulsions répétées)				
Ouvrages et installations	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)	<b>interdit **</b>	8	12	15	20	
État jugé sensible (2)***	<b>interdit **</b>	6	9	12	15	
État jugé très sensible (3)****	<b>interdit **</b>	4	6	9	12	
Plateforme et poteau caténaire	<b>interdit **</b>	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 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					

## 1.2.9 Utilisation d'explosifs

Les vibrations sont, au point de vue de la nocivité, le risque le plus important des tirs de mines à l'explosif.

L'utilisation de telles techniques est soumise à l'accord préalable de la SNCF.

Il conviendra de procéder à un essai de tir avant travaux pour déterminer la loi de propagation des vibrations pour chaque nature de terrain encaissant, ainsi que les charges maximales d'explosif pouvant être mises en œuvre. Cet essai de tir servira de base à l'entreprise pour dresser un plan de tir complet et adapté à l'environnement du chantier.

L'utilisation d'explosif nécessite, dans un rayon de 200m autour des tirs, l'étude de toutes les structures présentes dans ce périmètre d'influence, qu'elles soient ferroviaires ou non, afin de définir les seuils de vibrations à appliquer tels qu'ils sont décrit au tableau suivant :

Tableau A		Seuils* pour vibrations générées par des EXPLOSIFS				
Ouvrages et installations	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)	500 μm	15	20	30	50	
État jugé sensible (2) **	320 μm	10	15	20	30	
État jugé très sensible (3) ***	160 μm	5	10	15	20	
Plateforme et poteau caténaire	500 μm	20	30	50	70	
*	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.					
**	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					

## 1.3 Travaux à proximité d'ouvrages souterrains

Tous travaux à proximité des tunnels et ouvrages souterrains devront être soumis au préalable à l'accord de la SNCF. Ces travaux peuvent induire des variations de contraintes au niveau de ces ouvrages. L'entrepreneur doit respecter strictement les phasages prévus (le renforcement préliminaire de l'ouvrage lorsqu'il est nécessaire, constituant un point d'arrêt) ainsi que les documents d'exécution (dimensions des fouilles, calages par rapport à l'ouvrage, etc.).

Un suivi des déformations de la plate-forme ferroviaire pourra être préconisé.

S'adresser à la SNCF (Infrapôle).

## 1.4 Travaux routiers à proximité des passages à niveau

Il conviendra de prendre connaissance du document ci-dessous après contact auprès de l'Infrapôle,

**Note  
d'information**

Auteurs : Sétra / GETE / SNCF / RFF

octobre 2009

Circulation  
Sécurité  
Équipement  
Exploitation

**133**

## Les travaux routiers à proximité des passages à niveau

En novembre 2004, un semi-remorque est resté bloqué dans un "bouchon", généré par la proximité d'un chantier. Ce poids lourd est resté immobilisé sur une voie ferrée du passage à niveau (PN) N°71 à Millau – Aveyron, sans possibilité de déplacer son véhicule. Malgré un freinage d'urgence, le train a heurté la remorque du camion, ce qui a provoqué le déraillement de la première voiture du train.

Destinée aux gestionnaires de réseaux, cette note examine les enjeux d'un chantier à proximité d'un passage à niveau (analyse du contexte et période du chantier, réglementation, organisation et méthode d'exploitation) et propose des pistes de solutions aux problèmes rencontrés.

**Sommaire**

- 1. Introduction .....2
- 2. Préparation et organisation du chantier .....4
- 3. Autres risques ..... 10
- 4. Annexe – Le contexte réglementaire ..... 12
- 5. Glossaire ..... 13
- 6. Références bibliographiques ..... 15



## 2 Travaux réalisés à l'intérieur des emprises SNCF

**Tous les éléments contenus au chapitre 1 sont applicables.**

En plus des éléments mentionnés au chapitre 1, les travaux à l'intérieur des emprises ferroviaires devront respecter les contraintes énumérées dans les chapitres suivants. Les éléments mentionnés dans ces chapitres sont à titre indicatifs. Chaque situation de travaux sera étudiée au cas par cas et fera l'objet d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF).

### 2.1 Implantation d'un ouvrage par rapport aux voies

#### 2.1.1 Gabarits ferroviaires

Toute implantation d'un nouvel élément d'infrastructure (voie, ouvrage d'art ou toute autre construction) doit respecter le gabarit d'implantation nominale des obstacles. Outre les considérations sur la sécurité des circulations, ce gabarit prend en compte des espaces supplémentaires pour assurer la sécurité des personnels, la circulation des transports exceptionnels, les évolutions ultérieures (relèvement de vitesse, exploitation d'un gabarit supérieur...).

Toute nouvelle demande d'implantation d'un nouvel ouvrage dans les emprises du Réseau Ferré National doit être adressée à la SNCF.

### 2.2 Dispositifs de protection au-dessus des voies et quais, et en bordure des voies

#### 2.2.1 Généralités

Lorsque les travaux sont exécutés :

- au-dessus de la plate-forme ferroviaire en exploitation (dans la zone délimitée par un plan vertical situé à 5 m de l'axe de la voie)
- ou au-dessus de quais (travaux dans une gare),

Des dispositifs de protection sont mis en place en vue d'éviter toute chute accidentelle d'objets, de matériels ou d'outils susceptibles d'être manutentionnés.

Ces dispositifs doivent être réalisés en conformité avec les règles des textes IC 0162, IN 0163 et IN 0166 relatifs aux gabarits.

Lorsque ces travaux sont exécutés au-dessus d'éléments sous tension, ces dispositifs sont placés de manière à réserver une marge minimale de :

- 0,50 m au-dessus des parties sous tension 25 000 V monophasé ;

- 0,30 m au-dessus des parties sous tension 1 500 V continu.

Les matériaux et matériels nécessaires à la mise en place des dispositifs de protection doivent être approvisionnés en empruntant en priorité les parties d'ouvrage déjà réalisées.

Une liaison équipotentielle de tous les éléments métalliques constitutifs est à réaliser (voir principe § 2.2.5).

Les éléments métalliques de ces dispositifs sont à relier électriquement au circuit de retour du courant de traction (travaux exécutés par la SNCF). Ces dispositifs peuvent être des planchers de protection, des auvents ou des filets de protection.

#### 2.2.2 Planchers de protection

Le plancher de protection est un plancher jointif. Toutes précautions doivent être prises pour qu'aucune projection ou chute de matériaux ou de liquides (mortier, eau,...) ne puisse atteindre les éléments sous tension.

Le plancher de protection doit déborder au moins de :

- 2 m de part et d'autre de la zone de travail (en principe, les rives du tablier);
- 1 m de part et d'autre des parties sous tension, et être équipé d'un garde-corps continu d'au moins 1.50 m de hauteur, ce garde-corps comportant une plinthe pleine de 0,50 m de hauteur.

Lorsqu'ils sont accessibles, les planchers de protection doivent être bordés latéralement par des écrans verticaux de 1.80 m de hauteur. Ces écrans sont pleins, en partie inférieure, sur une hauteur de 1 m ; au-dessus - sur une hauteur de 0,80 m - ils sont constitués d'un grillage métallique à fine maille.

Les déformations des planchers doivent être prises en compte dans la détermination des cotes de positionnement par rapport aux gabarits et par rapport aux marges vis à vis des éléments sous tension.

Un dispositif de collecte des eaux doit être mis en place.

Lorsque le plancher de protection a une fonction de cintre, il y a lieu de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour tenir compte de l'éventualité de pertes de laitance lors du bétonnage.

#### 2.2.3 Filets et auvents de protection

Les filets ou auvents de protection (et leurs fixations) doivent pouvoir stopper la chute des objets indiqués, sans que leur déformation ne les amène à moins de 0,5 m des installations

## INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

électriques sous tension ou du gabarit ferroviaire. La maille ne doit pas avoir une dimension supérieure à 2 cm. Ils ne peuvent être utilisés que lorsque les travaux ne comportent pas d'opération de bétonnage.

### 2.2.4 Ecrans de protection verticaux en bordure de voies

La constitution de ces écrans est fonction du niveau de protection souhaité. Ces écrans assurent généralement une protection vis-à-vis d'un risque d'engagement du gabarit ferroviaire et/ou vis-à-vis d'un risque lié à la proximité d'installations électriques.

Le niveau de protection recherché découle d'une analyse de risques à mener dès le stade de la conception. Il convient d'intégrer, dans cette analyse, les risques liés à la construction et à la démolition de ces écrans (opérations qui peuvent nécessiter des interceptions des circulations ferroviaires et des coupures des installations électriques).



## INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

### 2.2.5 Contraintes électriques-Liaisons équipotentielles

Les prescriptions suivantes valent non seulement pour la situation définitive, mais aussi pour les phases provisoires :

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 (poutres, poutrelles, étaielements provisoires, corniches métalliques, auvents caténaires, BN4, garde-corps, ... ) 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.

Le maître d'ouvrage tiers fait réaliser les connections entre, d'une part, les parties métalliques de l'ouvrage et, d'autre part, un bornier fourni et posé par la SNCF.

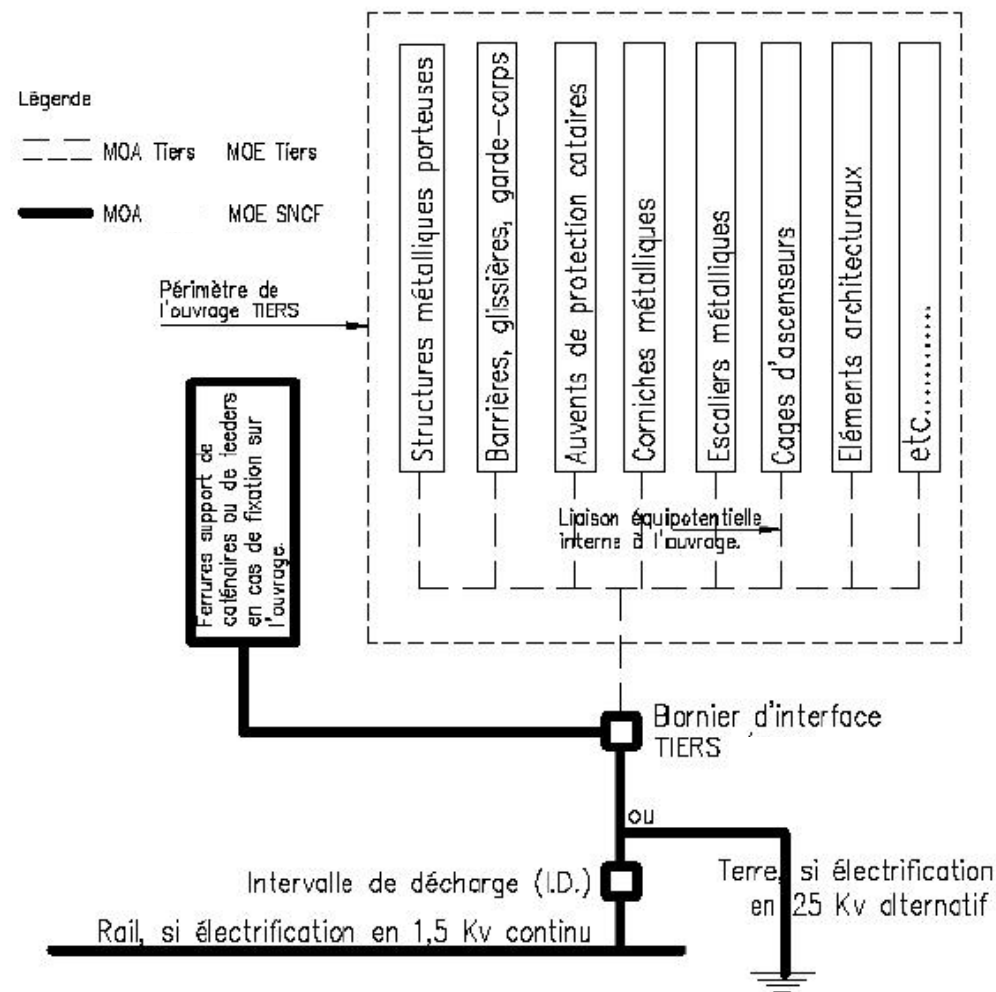
La SNCF réalise ensuite la liaison entre, d'une part, le bornier et, d'autre part, le rail ou la terre avec ses divers équipements, dans le cadre des travaux connexes sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

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

## Équipement d'un ouvrage sur ou aux abords d'une voie ferrée électrifiée.

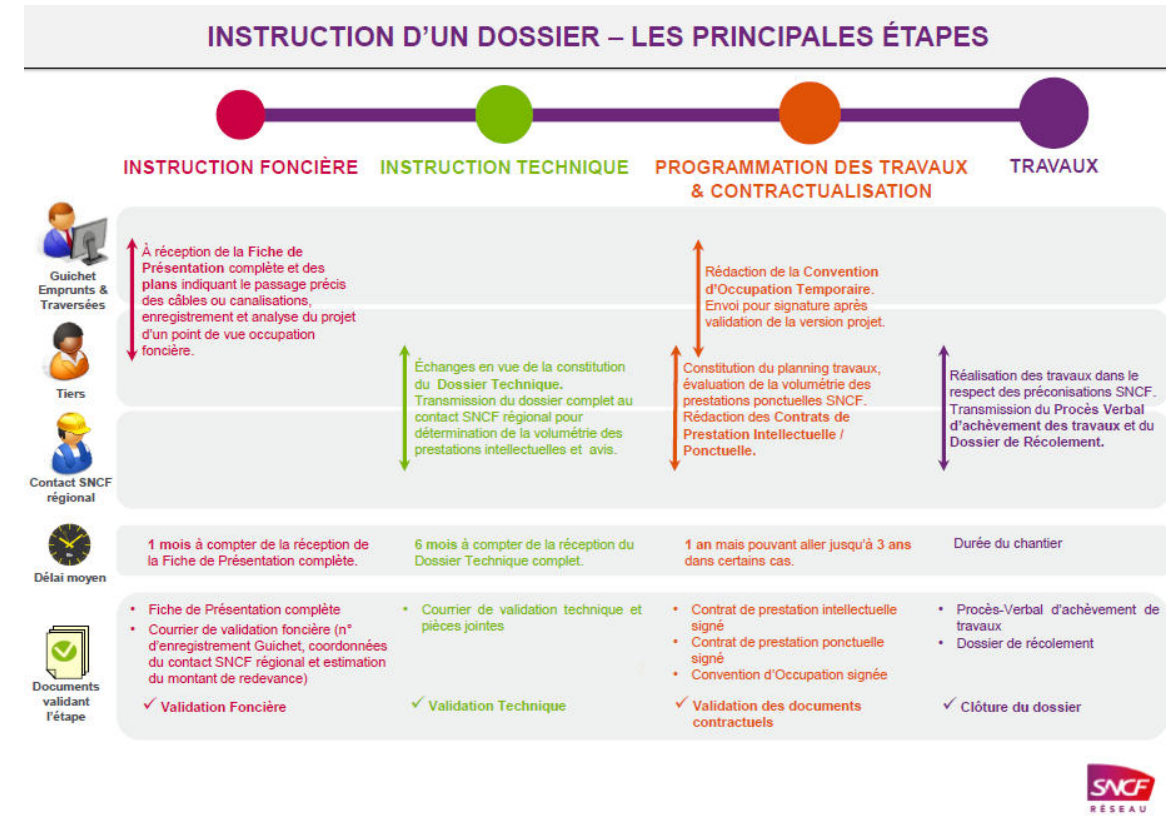
Principe de la liaison équipotentielle des parties métalliques.

Toute structure métallique située à moins de 3 m d'un élément sous tension doit faire l'objet d'une liaison équipotentielle.




## 3 Annexes


### 3.1 Traversées sous voies



## CONTACTS



**Guichet Emprunts & Traversées**




**Contact SNCF régional**

Quelle que soit l'étape :

SNCF RÉSEAU  
DIRECTION INGÉNIERIE & PROJETS  
Département Télécommunications  
Guichet emprunts et traversées  
6 avenue François Mitterrand  
93574 LAPLAINE SAINT DENIS CEDEX  
TÉL. : +33 (0)1 41 62 07 79  
FAX : +33 (0)1 41 62 49 04  
[Guichet.emprunt.domaine@sncf.fr](mailto:Guichet.emprunt.domaine@sncf.fr)

Communiqué ultérieurement.

**DT / DICT : une procédure parallèle et complémentaire**  
L'enregistrement de votre demande au Guichet Emprunts et Traversées ne vous dispense en aucun cas d'éditer une Déclaration de projet de Travaux (DT) et une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) sur le site de l'INERIS : <http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr>



SNCF Réseau – I&P - Guichet Emprunts et Traversées septembre 2015

## QUESTIONS – RÉPONSES

**Doit-on rédiger une convention lorsqu'un réseau est installé dans la voirie sous un pont-rail ?**

✗ **NON** : car la voirie qui passe sous le pont-rail est partie intégrante du domaine public routier (et appartient à la commune ou au département). Toutefois cette installation, de par sa proximité avec un ouvrage d'art SNCF Réseau, nécessitera une instruction technique. Les dossiers sont transmis à nos interlocuteurs en région.

**Doit-on rédiger une nouvelle convention lorsqu'un réseau change de bénéficiaire ?**

✓ **OUI** : car l'autorisation d'occupation est accordée personnellement à l'occupant. Elle ne peut être cédée ou transmise sous quelque forme que ce soit à un tiers ; exception faite dans le cas d'un transfert de compétence entre deux collectivités territoriales.  
*Exemple : entre une Commune et une Communauté de Communes. Dans ces cas-là un avenant est suffisant.*

**Doit-on rédiger des conventions d'occupation entre EPIC ?**

✓ **OUI** : dans la mesure où chaque entité SNCF est un propriétaire foncier à part entière.

**Doit-on rédiger des conventions uniquement pour les demandes de traversées souterraines ?**

✗ **NON** : nous rédigeons également des conventions pour les demandes de traversées aériennes ou d'emprunts longitudinaux.

SNCF Réseau – I&P - Guichet Emprunts et Traversées septembre 2015

## UNE CONVENTION D'OCCUPATION, POURQUOI ?

Un propriétaire est responsable des réseaux et des infrastructures qui passent sur sa propriété.

**C'est la loi :** toute occupation privative du domaine requiert une autorisation délivrée par l'autorité compétente  
*Code Général de la Propriété des Personnes Publiques - Article L2122-1 : « Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. »*


**La Convention d'Occupation fixe :**

- **la durée de l'autorisation :** La convention est **Temporaire** (établie pour une durée déterminée), **Précaire** (sans garantie sur cette durée), et **Révocable** (il est possible de mettre fin à l'autorisation pour un motif d'intérêt général).
- **les conditions juridiques :** Responsabilités & Assurances, Obligations en cas de sinistre, Entretien & Réalisation de Travaux, Résiliation ou Expiration, Indemnisations...
- **les conditions financières :** « Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique donne lieu au paiement d'une redevance » (article L2125-1 du Code de la Propriété des Personnes Publiques).

Afin d'engager la responsabilité de l'occupant,  
**La Convention d'Occupation doit être signée  
AVANT le démarrage des Travaux.**

**La Convention d'Occupation est le seul document légal** qui atteste de la présence de réseaux Tiers sur le domaine public ferroviaire.  
Toutes les demandes d'occupation du foncier ferroviaire par des câbles ou canalisations d'entreprises extérieures doivent être adressées au Guichet Emprunts et Traversées : [guichet.emprunt.domaine@sncf.fr](mailto:guichet.emprunt.domaine@sncf.fr) - Tél. : 01 41 62 07 79

Document interne SNCF – ne pas diffuser sans accord de l'émetteur



## 3.2 Végétation et arbres dangereux

### CHAPITRE 1

#### SITUATION JURIDIQUE DES PLANTATIONS ET CONDITIONS DE SUPPRESSION DES PLANTATIONS

##### Article 3 } Définition des servitudes légales.

Une zone de servitudes le long des lignes de Chemin de fer a été créée par la loi du 15 juillet 1845, qui a rendu applicable, aux propriétés riveraines du Chemin de fer, les lois et règlements de grande voirie concernant l'alignement et la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés (1).

Un arrêt du Conseil d'État en date du 19 juillet 1939 a décidé que les servitudes en cause doivent, d'après leur objet même, ne pas s'appliquer seulement aux arbres plantés par le propriétaire, mais aussi aux arbres provenant de semis naturels qui ont poussé sur le terrain de celui-ci.

La zone de servitudes se mesure à partir de la limite légale du Chemin de fer telle qu'elle est définie par l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, c'est-à-dire, soit l'arête supérieure du déblai, soit l'arête inférieure du talus du remblai, soit le bord extérieur des fossés et, à défaut, une ligne tracée à 1,50 m à partir du rail extérieur.

##### Article 4 } Différentes catégories de plantations au point de vue des servitudes.

Les plantations existant aux abords du Chemin de fer peuvent être classées en trois catégories :

- a) celles qui sont situées à l'intérieur de la zone des servitudes légales et sont antérieures à l'établissement de la ligne de Chemin de fer ;

Cette catégorie peut être divisée en deux sous-catégories :

- a<sup>1</sup>) les plantations qui n'ont fait l'objet d'aucun accord particulier ;  
a<sup>2</sup>) les plantations qui ont fait l'objet d'un accord particulier (par exemple pour l'élagage), soit au moment de l'expropriation des terrains nécessaires pour la construction de la ligne, soit ultérieurement, de façon à les rendre non dangereuses pour le Chemin de fer.

- b) celles qui sont situées à l'intérieur de la zone des servitudes légales et sont postérieures à l'établissement de la ligne ;

- c) celles qui sont situées en dehors de la zone des servitudes légales.

(1) Les textes actuellement en vigueur sont :  
- l'Arrêt du Conseil du Roi du 17 juin 1721, l'Ordonnance Royale du 4 août 1731 qui interdisent aux riverains d'effectuer des plantations d'arbres à moins de six pieds (2 m environ) des limites des grandes routes ;  
- la loi des 22 décembre 1789, janvier 1790, article 2 section 3, qui permet au Préfet d'ordonner l'élagage des arbres, bois courants et haies plantés par les propriétaires des terrains riverains des routes pour la clôture et l'aménagement de leurs propriétés ;  
- la loi du 9 ventôse, an XIII, qui soumet à une autorisation préalable toute plantation d'arbres à moins de 6 mètres de distance des routes.

##### Article 5 } Distances à observer pour les plantations.

Les distances prescrites par les textes en vigueur sont les suivantes :

###### a) Arbres à haute tige.

Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut, sauf autorisation spéciale (voir ci-après) être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de fer (figure 1).

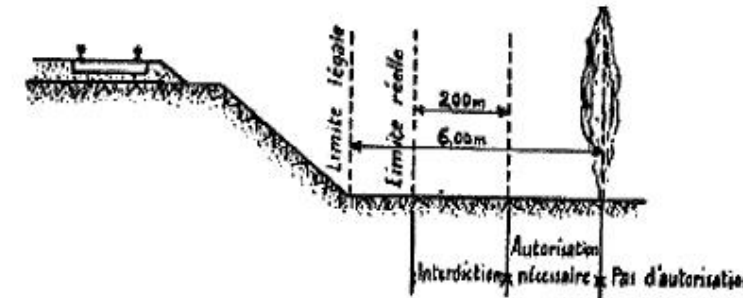


Figure 1.

###### b) Haies vives et arbustes de moins de 2 mètres de hauteur.

Les haies vives et les plantations de moins de 2 mètres de hauteur ne peuvent être établies qu'à 2 mètres de la limite légale du Chemin de fer (figure 2).

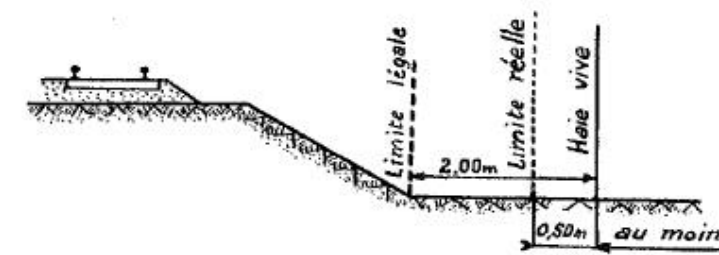


Figure 2.

Des dérogations aux règles ci-dessus ne sont possibles que dans les conditions suivantes :

Pour les arbres à haute tige la distance réglementaire de 6 mètres peut être ramenée à 2 mètres par arrêté préfectoral.

Pour les haies vives et les arbustes de moins de 2 mètres de hauteur la distance de 2 mètres peut être ramenée à 0,50 mètre par arrêté préfectoral.

L'octroi d'une dérogation ne doit pas conduire à placer un arbre à moins de 2 mètres de la limite réelle du Chemin de fer, ou une haie vive à moins de 0,50 mètre de cette limite, c'est-à-dire de la limite séparative du domaine ferroviaire et de la propriété riveraine.

Pour solliciter une dérogation, le riverain rédige, sur papier libre, une demande au Préfet et la remet au Chef de Section local.

La demande est instruite dans les conditions prévues à l'Instruction Générale AG 2 D 0 n° 1 relative à la conservation du domaine du chemin de fer et aux servitudes.

**Article 6 } Conditions de suppression ou d'aménagement des plantations susceptibles d'inspirer des craintes pour l'exploitation du Chemin de fer.**

La suppression des arbres ou des haies entrant dans la catégorie a<sup>1)</sup> peut être poursuivie par l'Administration. L'abattage est ordonné par arrêté préfectoral pris en application de l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845. Une juste indemnité est à envisager. Son montant est fixé par le Tribunal Administratif à défaut d'accord amiable.

Le refus d'un propriétaire d'arbres dangereux de prendre les mesures prescrites par un arrêté préfectoral constitue une contravention de grande voirie pouvant donner lieu à des poursuites devant la juridiction administrative.

Les arbres ou haies entrant dans la catégorie a<sup>2)</sup> peuvent être supprimés dans les mêmes conditions que ceux de la catégorie a<sup>1)</sup> si l'application de l'accord les concernant n'est pas suffisante pour garantir la sécurité de l'exploitation.

Dans certains cas, pour éviter l'abattage d'un arbre, un accord pourra intervenir entre la S.N.C.F. et le propriétaire riverain, pour qu'il ne soit effectué qu'un éêtage, un élagage très poussé, un haubanage ou une consolidation efficace de cet arbre, si la prise de telles mesures supprime le risque de chute d'arbre sur la voie ou celui de dégâts aux installations de la S.N.C.F.

La plantation sans alignement préalable, d'arbres ou de haies entrant dans la catégorie b), constitue une contravention qui peut être poursuivie, après mise en demeure d'avoir à enlever lesdits arbres ou haies restée sans effet, comme en matière de grande voirie. La suppression de ces plantations ne donne lieu à aucune indemnité.

Il en est de même si les arbres ou les haies proviennent de semis naturels.

Lorsqu'il s'agit de plantations dûment autorisées, mais devenues par la suite dangereuses pour l'exploitation du Chemin de fer, leur suppression peut être poursuivie dans les mêmes conditions que celles des arbres et haies entrant dans la catégorie a<sup>1)</sup>; toutefois une indemnité n'est à envisager que dans le cas où l'arrêté préfectoral d'autorisation ne comporte pas une clause exonérant le paiement d'une indemnité en cas de retrait de l'autorisation délivrée à titre précaire et révocable.

Les plantations de la catégorie c), qu'elles soient antérieures ou postérieures à l'établissement du Chemin de fer, ne sont soumises à aucune servitude, mais la responsabilité de leur propriétaire, en cas de dommages causés par elles, est comme pour les arbres des catégories a) et b), engagée en vertu de l'article 1384 du Code Civil qui, sauf cas de force majeure (dont la preuve incombe au propriétaire), oblige à réparation à autrui.

Dans le cas où les plantations de la catégorie c) seraient susceptibles de compromettre la sécurité de l'exploitation du Chemin de fer, il y aurait lieu de tenter d'obtenir leur suppression à l'amiable.

Lorsque des dommages ont été occasionnés à des installations fixes du Chemin de fer, la réparation peut être poursuivie comme en matière de grande voirie.

**Article 7 } Servitudes de visibilité.**

En plus des distances minimales imposées aux plantations situées en bordure du Chemin de fer, les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée peuvent être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935, modifié par la loi du 27 octobre 1942. L'Instruction Générale AG 2 D 0 n° 1, relative à la conservation du domaine du Chemin de fer et aux servitudes, donne tous renseignements utiles à ce sujet.

## CHAPITRE 2

## MESURES A PRENDRE

## Article 8 } Mesures à prendre par le Chef de District et le Chef de Section.

Le Chef de District recherche, au moins une fois par an et plus souvent si c'est nécessaire, tous les arbres qui, en raison de leur distance aux voies, de leur hauteur et de leur peu de stabilité, inspirent des craintes de renversement sur la voie. Il les inscrit sur un cahier dont le modèle est donné à l'Annexe 1. Ce cahier est communiqué sur demande au Chef de Section et au Chef de la Division de l'Équipement (DV).

Le Chef de District qui constate la présence d'arbres pouvant constituer une menace pour l'exploitation du Chemin de fer effectue une démarche auprès des propriétaires intéressés en vue d'obtenir l'abattage à l'amiable en attirant leur attention sur la responsabilité qu'ils encourent en cas d'accident et, le cas échéant, sur la contravention dont ils sont passibles. Il signale à son Chef de Section les arbres dont il n'aurait pu obtenir, dans un délai maximal de 2 mois, soit l'abattage, soit un élagage, un élagage très poussé, un haubanage ou une consolidation efficace tels que les arbres ne risquent plus de tomber sur la voie du fait de leur hauteur réduite ou de leur étalement. Le Chef de District précise la catégorie, au sens de l'article 4, à laquelle les arbres appartiennent, leur position dans le sens tant longitudinal que transversal de la ligne, les noms et adresses des propriétaires intéressés et enfin tous renseignements pouvant faire ressortir suffisamment l'intérêt et l'ordre d'urgence à prévoir pour l'abattage.

Le Chef de Section, s'il le juge utile, intervient personnellement auprès de chaque propriétaire. Si son intervention s'avère inopérante, il adresse à chacun des propriétaires d'arbres dangereux à faire disparaître, une lettre dont le modèle est donné à l'Annexe 2. Si cette mise en demeure n'est suivie d'aucun effet à l'expiration d'un délai tenant compte de tous accommodements compatibles avec la sécurité ou si le Chef de Section n'a pas estimé devoir intervenir auprès d'un propriétaire d'arbres à faire disparaître, il adresse le dossier au Chef de la Division de l'Équipement avec son avis découlant d'une visite sur place. Ce dossier doit comporter des croquis en plan et en profil indiquant les arbres en cause, leur essence, leur hauteur ainsi que leur situation par rapport aux limites légale et réelle du Chemin de fer.

Tant que des arbres de résistance douteuse n'ont pas été abattus ou consolidés, le Chef de District les fait surveiller spécialement lorsque surviennent de fortes tempêtes.

## Article 9 } Mesures à prendre par le Chef de la Division de l'Équipement.

Lorsque le Chef de la Division de l'Équipement estime qu'aucune solution amiable d'un litige avec le propriétaire d'un arbre dangereux à abattre, situé dans la zone de servitudes, ne peut plus intervenir, il adresse au Préfet un projet d'arrêté préfectoral dont le modèle est donné à l'Annexe 3.

Lorsqu'il s'agit de plantations situées en dehors de la zone de servitudes, la suppression d'arbres dangereux doit être tentée à l'amiable par le Chef de la Division de l'Équipement.

Si ce dernier ne peut parvenir à un accord avec le propriétaire de l'arbre réputé dangereux, il en avise le Directeur Régional.

## Article 10 } Rôle du Directeur Régional.

Le Directeur Régional peut demander au Maire de la commune intéressée d'user des pouvoirs que lui confère l'article 101 du Code de l'Administration Communale dans le cas de danger grave ou imminent pour prescrire les mesures de sécurité exigées par les circonstances. Toutefois, s'il estime que cette procédure doit présenter des difficultés, le Directeur Régional adresse le dossier à la Direction de l'Équipement qui pourra décider en accord avec les Études juridiques et Contentieux des mesures qui apparaitront les plus opportunes.

## Article 11 } Rapport à fournir en cas de chute d'arbres.

En cas de chute d'arbres sur les installations de la S.N.C.F., le Chef de District établit immédiatement un rapport signalant l'incident. Il indique la cause probable de la chute (mauvais état, pourriture du bois, mesures de protection insuffisantes prises au cours de l'abattage).

Il précise également si des avertissements ont été donnés au propriétaire. A l'appui de son rapport, le Chef de District joint les croquis en plan et en profil donnant toutes indications utiles sur les arbres en cause, leur essence, leur hauteur ainsi que leur situation par rapport aux limites légale et réelle et aux installations du Chemin de fer.

Dans le cas où le propriétaire des arbres, avisé, préalablement à l'incident, du danger constitué par ces arbres pour la sécurité publique, n'aurait pas cru devoir donner suite à cette mise en garde, il serait dressé un procès-verbal de contravention.

Il en sera de même, à défaut d'avis préalable lorsque la chute des arbres est due à leur mauvais état (pourriture, etc.) ou à des mesures insuffisantes prises au cours de l'abattage.



**La chute d'un arbre sur la voie ferrée peut engendrer de nombreuses conséquences :**

- Retards de circulations des trains de la gare
- Heurt d'un train
- Endommagement de certains circuits de voie qui permettent le bon fonctionnement de la signalisation
- Endommagement caténaires



Tous les frais seront à la charge du riverain



## Informations aux riverains du domaine ferroviaire



### ce que dit la loi

Une zone de servitudes le long des lignes de Chemin de fer a été créée par la loi du 15 juillet 1845, qui a rendu applicable, aux propriétés riveraines du Chemin de fer, les lois et règlements de grande voirie concernant l'alignement et la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.



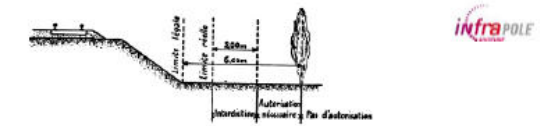
Les propriétaires sont responsables des dommages causés par leurs arbres, en cas de chute de branches par exemple. Leur responsabilité peut aussi être engagée pour les dommages causés par leurs salariés. L'article 1384 du code civil précise : « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

Une branche tombe sur une route et endommage une automobile, un arbre chute sur une voie ferrée et entraîne d'importants retards aux trains, un incendie se propage à partir de votre parcelle... Les exemples peuvent être multipliés à l'infini. Les conséquences pécuniaires peuvent quelquefois être très importantes, et la souscription d'une assurance responsabilité civile spécifique s'avère indispensable.



### A. Arbres à haute tige

Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut, sauf autorisation spéciale être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de fer.



### B. Haies vives et arbustes de moins de 2 mètres de hauteur

Les haies vives et les plantations de moins de 2 mètres de hauteur ne peuvent être établies qu'à 2 mètres de la limite légale du Chemin de fer.

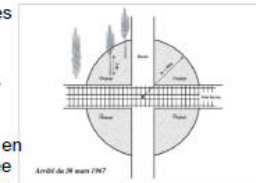


### C. Cas particuliers

Au croisement avec des voies ferrées, aux embranchements, carrefours et bifurcations des chemins départementaux ou d'autres voies publiques.

Les arbres à haut jet doivent être, par les soins des propriétaires, élagués sur une hauteur de 3 mètres à partir du sol dans un rayon de 50 mètres comptés du centre des embranchements,...

A défaut de leur exécution par les propriétaires riverains ou leurs représentants, les opérations d'élagage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office par l'administration, après une mise en demeure par lettre recommandée non suivie d'effet, et aux frais des propriétaires.





## 3.3 Loi du 15/07/1845

**NOTICE EXPLICATIVE**  
de la loi du 15 juillet 1845  
sur la police des chemins 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.

### 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).

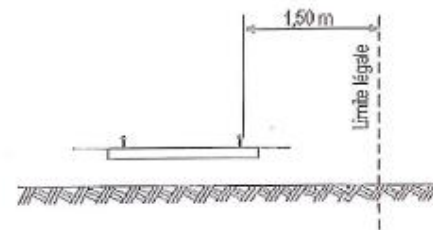


Figure 1

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
SIREN 552 019 417 RCS PARIS

#### b) voie en plate-forme avec fossé :

le bord extérieur du fossé (figure 2)

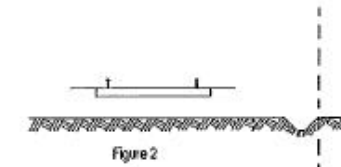


Figure 2

#### c) voie en remblai :

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

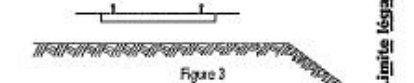


Figure 3

**ou**

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

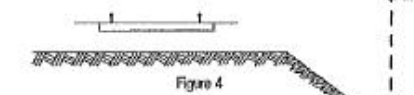


Figure 4

#### d) voie en déblai :

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

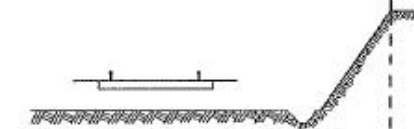


Figure 5

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).

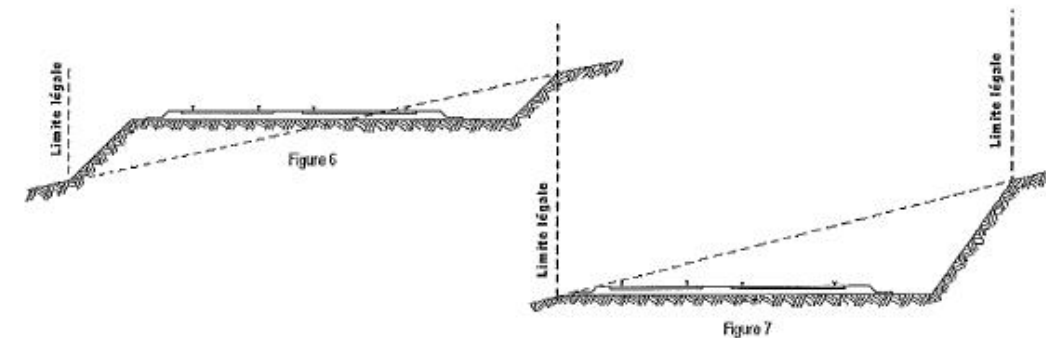
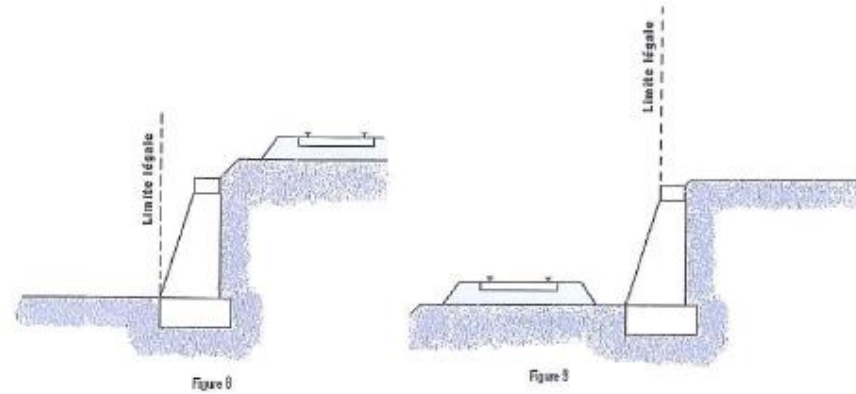


Figure 6

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.

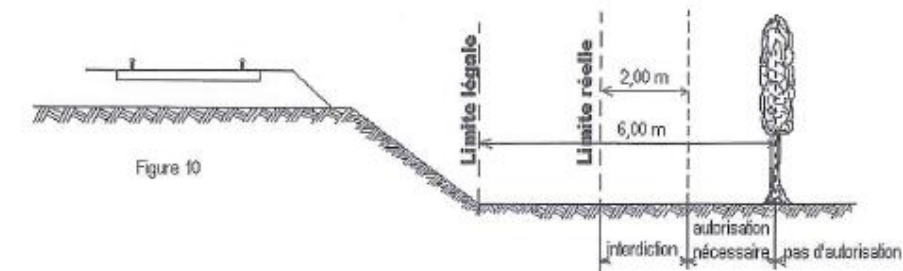
## 2 ) ECOULEMENT DES EAUX

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.

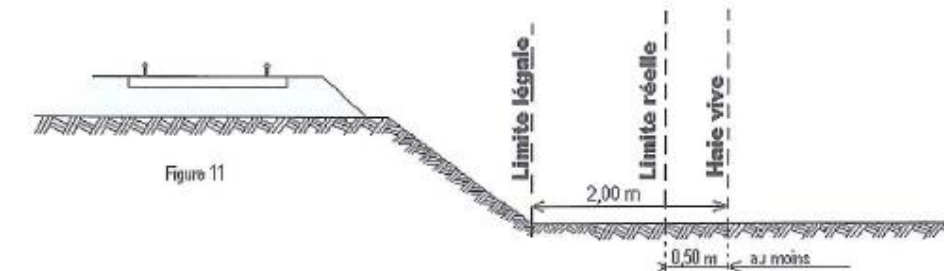
D'autres part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

## 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).



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).



## 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.

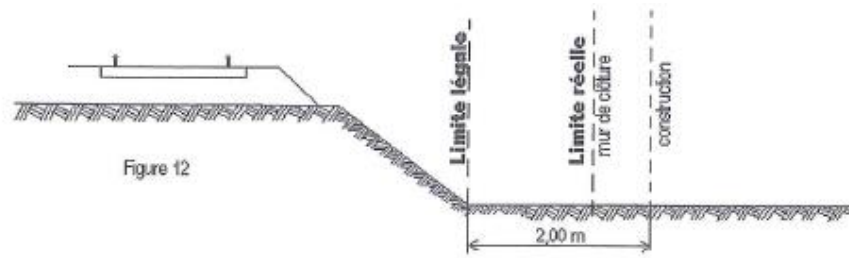


Figure 12

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<sup>ème</sup> 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).

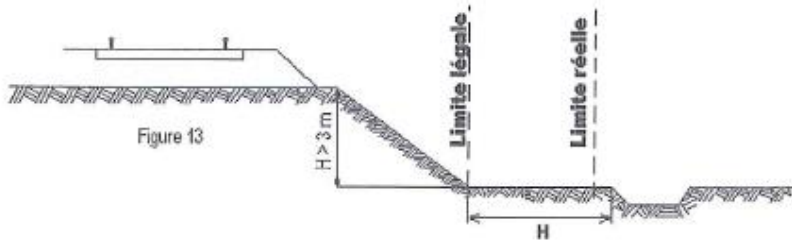


Figure 13

6) CARRIERES

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 15) 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 16).

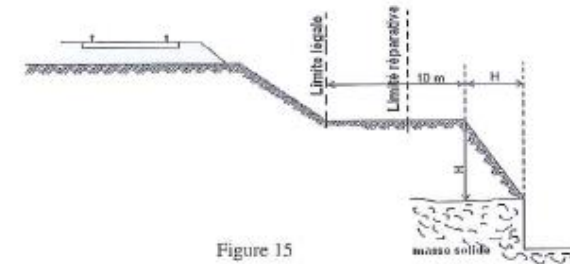


Figure 15

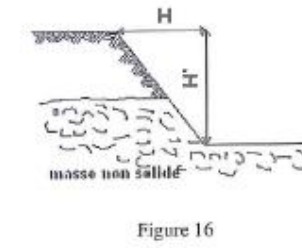


Figure 16

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 17).

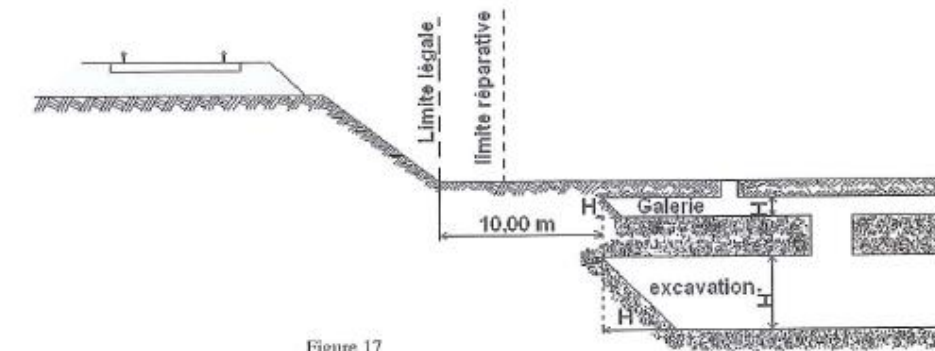


Figure 17

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.

## 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.

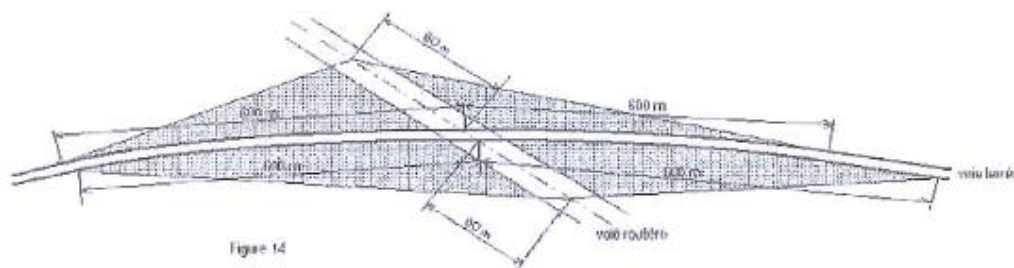
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- 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 DDE 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 teintée en gris sur le croquis ci-dessous (figure 14).



## II ème PARTIE – 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

## 3.4 Grue mobile aux abords des voies circulées

**Si, en cas de chute de la flèche, du colis ou renversement de la grue, la zone de renversement située à 3.80m de l'axe de la voie est atteinte, les travaux sont classés en 1ère catégorie.**

**Un dossier justifiant la stabilité de la grue est à présenter. Il comprend :**

- Etude d'adéquation (choix de la grue et configuration) avec calcul des charges à porter,
- Fiche technique de la grue avec abaques à 75%,
- Assurance de la grue,
- Essais à la plaque,
- Justification de stabilité (dimensionnement des plaques d'appui selon interprétation des résultats des essais à la plaque)
- Certificats de contrôle de la grue et des appareils,
- Plans d'élingage,
- Validation par MOE ou bureau extérieur du dossier.

Cette opération de 1ère catégorie rend l'établissement d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) obligatoire pour analyser les risques ferroviaires dus aux opérations de grutage et définir les mesures de prévention.

## 3.5 Grue à tour-Cas 2 : Risque de pénétration de la zone de renversement

### 3.5.1 Préambule

**Les travaux de montage et l'utilisation sont à considérer en 1ère catégorie. Cela implique pour l'entreprise la réalisation d'études d'exécution concernant la stabilité de la ou des grues mobiles d'une part et celle de la ou des grues à tour d'autre part puis la vérification de ces études par le Maître d'Œuvre ou un bureau de contrôle extérieur.**

### 3.5.2 Documents à fournir concernant la grue mobile

(Documents à valider par le maître d'œuvre ou un bureau de contrôle extérieur)

- Etude d'adéquation (choix de la grue et configuration) avec calcul des charges à porter,
- Fiche technique de la grue avec abaques à 75%,
- Assurance de la grue,
- Essais à la plaque,
- Justification de stabilité (dimensionnement des plaques d'appui selon interprétation des résultats des essais à la plaque)
- Certificats de contrôle de la grue et des appareils,
- Plans d'élingage,
- Validation par MOE ou bureau extérieur du dossier.

## 3.5.3 Documents à fournir concernant la grue à tour

- Une notice explicative reprenant le contexte des travaux et le choix du type de grue incluant une analyse de risque ;
- Les plans d'installation de chantier regroupant les vues en plan et coupes sur la grue, précisant la zone interdite et la zone de protection, ainsi que l'implantation des voies ferrées ;
- La définition exhaustive de l'écran de protection physique et/ou électrique le cas échéant,
- La procédure de montage des grues ;
- La procédure de démontage des grues ;
- L'organigramme de procédure d'alerte en cas d'accident sur la voie (comportant les coordonnées des services et des personnes de la SNCF à contacter en cas d'incident susceptible de compromettre la sécurité des circulations ferroviaires) ;
- L'engagement de prise d'un abonnement météorologique afin d'être averti le plus tôt possible et au moins deux heures à l'avance de la survenue d'un coup de vent dépassant la vitesse de pointe définie par le constructeur ;
- L'engagement à produire avant l'installation de la grue:
  - o la fiche technique du limiteur de course du chariot, le cas échéant;
  - o La fiche technique des anémomètres mis en oeuvre sur les grues. L'anémomètre à hélice ou à impulsion, utilisera de préférence une technique de comptage d'impulsions ou une technique électromagnétique ;
  - o Le PPSPS ;
  - o La note de calcul justificative de l'assise des grues (incluant une étude géotechnique de niveau G2 PRO);
  - o Le plan de ferrailage des assises des grues ;
  - o Le plan de coffrage des assises des grues ;
  - o Le rapport 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 de mission M2 (avis technique de stabilité des grues), le rapport 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:
  - o Le rapport 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 ;
  - o Le cas échéant, le rapport 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.

## 3.5.4 NPSF

Pour ces travaux aux abords des voies, l'établissement d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) par le maître d'œuvre est obligatoire.

Elle précisera que les opérations de montage, de démontage de la grue à tour et son utilisation sont des opérations de 1ère catégorie et fera référence au dossier ci-avant.

L'analyse de risque indiquera qu'il n'y a pas de survol des voies circulées, ni par la flèche, ni par la contreflèche et justifiera qu'en l'absence de pénétration de charge :

- Ni le crochet, ni la charge, ne doit pénétrer dans un plan vertical placé à 3m de l'élément sous tension le plus proche.
- La charge manutentionnée ne doit pas engager la zone de protection définie par un plan vertical situé à 6m de l'axe de la voie (pour ce risque il faut tenir compte également du ballant et des dimensions des charges levées).

Si l'une des situations suivantes était possible, l'une des 2 mesures de prévention suivantes seraient à mettre en oeuvre :

- Equiper la grue d'un limiteur de course répondant aux spécifications de l'IN0033,
- Réaliser un écran de protection physique et/ou électrique répondant aux spécifications de l'IN. Cet écran est lui-même un ouvrage de première catégorie.

## 3.6 Grue à tour-Cas 3-Autorisation spéciale pour survol de la flèche

### 3.6.1 Préambule

**La flèche de la grue pénètre la zone interdite à 3m de l'axe de la voie la plus proche ou la zone interdite définie à 3m de l'élément sous tension le plus proche.**

Selon l'IN0033, cette situation est interdite. Exceptionnellement, une autorisation spéciale peut être accordée par le PRI (groupe Ouvrage d'Art).

Les travaux de montage et l'utilisation sont à considérer en 1ère catégorie. Cela implique pour l'entreprise la réalisation d'études d'exécution concernant la stabilité de la ou des grues mobiles d'une part et celle de la ou des grues à tour d'autre part puis la vérification de ces études par le Maître d'Œuvre ou un bureau de contrôle extérieur.

### 3.6.2 Dossier de demande d'autorisation

Dans un premier temps, un dossier de demande d'autorisation, justifiant de la nécessité impérieuse d'implanter la grue dans cette zone proche des voies circulées doit être fourni. Cette justification s'appuiera sur une note accompagnée d'un plan (1/500ème ou supérieure) reprenant :

- Le contour du chantier.
- L'implantation de la construction.
- Les voies ferrées circulées.

## INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

- Les installations électriques sous tension.
- L'emplacement de la grue.
- Le contour à l'échelle de l'aire survolée par la flèche et la contreflèche de la grue.  
*Dans le cas de grue sur rail, les enveloppes maximales devront apparaître clairement.*
- L'aire de travail de la grue sectorisée.
- Le cas échéant : l'impérieuse nécessité de survol par la contreflèche doit elle aussi être justifiée.

Dans un second temps, après validation de la demande d'autorisation, le dossier est complété par les pièces ci-après :

- Note explicative avec le contexte des travaux, le choix de la grue et une analyse de risque.
- Plan d'installation de chantier avec vues et coupes sur la grue, les voies ferrées, les installations sous tension, les zones interdites et de protection.
- La définition exhaustive de l'écran de protection physique et/ou électrique le cas échéant.
- Procédure de montage et de démontage de la grue.
- L'organigramme de procédure d'alerte en cas d'accident sur la voie avec les coordonnées des services et personnes à contacter en cas d'incident susceptible de compromettre la sécurité des circulations ferroviaires.
- Certificat d'assurance de la grue.
- Comptes rendus d'épreuves et de contrôles techniques de moins de 6 mois.
- Etude géotechnique G2PRO.
- Une note de calculs justificative de l'assise de la grue.
- Plan de ferrailage des assises de la grue.
- Plan de coffrage des assises de la grue.
- Les rapports avec avis favorables des missions M1, MF si besoin, M2, M2c et l'engagement à produire des rapports des missions M3 et M4 avant la mise en service de la grue (rapports émis par un bureau de contrôle extérieur).
- Abonnement Météo.
- La fiche technique de l'anémomètre à hélice ou à impulsion.
- La fiche technique du limiteur de course du chariot.
- Le PPSPS.

## INGENIERIE & PROJETS SUD-OUEST

Pour la grue mobile :

- Etude d'adéquation (choix de la grue et configuration) avec calcul des charges à porter.
- Fiche technique de la grue avec abaque à 75%.
- Assurance de la grue.
- Essais à la plaque.
- Justification de stabilité (dimensionnement des plaques d'appui selon interprétation des résultats des essais à la plaque).
- Certificats de contrôle de la grue et des appareils.
- Plans d'élingage.
- Plans de grutage (montage et démontage) avec représentation des voies ferrées.
- Validation par MOE ou bureau extérieur de l'étude complète.

## 3.6.3 NPSF

Cette opération de 1ère catégorie rend l'établissement d'une Notice particulière de sécurité ferroviaire (NPSF) obligatoire pour analyser les risques ferroviaires dus aux opérations de montage et démontage de la grue à tour et à l'utilisation de la grue à tour ainsi que pour acter l'engagement de l'application des mesures suivantes :

- Ni le crochet, ni la charge, ne doit pénétrer dans un plan vertical placé à 3m de l'élément sous tension le plus proche.
- La charge manutentionnée ne doit pas engager la zone de protection définie par un plan vertical situé à 6m de l'axe de la voie (*pour ce risque il faut tenir compte également du ballant et des dimensions des charges levées*).
- Dans le cas de mise en girouette, la flèche ou l'un quelconque de ses composants ne peut être en aucun cas à une distance verticale et horizontale inférieure à 3m des installations électriques sous tension (caténaires, feeders,...). Le crochet ainsi que le dispositif éventuel de translation de la grue sont bloqués.
- La zone de protection et la zone interdite sont matérialisées sur le terrain. L'ensemble des personnels est formé à la signification de ces zones.
- Si SNCF Réseau, l'estime nécessaire, le raccordement électrique de l'ossature métallique de la grue au circuit de retour du courant de traction (*dispositions exécutées par SNCF Réseau aux frais exclusifs du Maître d'Ouvrage*).
- Un dispositif de surveillance électronique (de type superviseur SGC 240 SMIE) est mis en œuvre, avec enregistrement en temps réel de tous les événements (positions, shuntages, coupures dues aux interférences, mises hors service, défauts éventuels) et transmission à une personne habilitée nominativement, joignable en permanence, dont le nom est communiqué à SNCF Réseau.  
*Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage qui n'est pas SNCF Réseau, la NSF fait figurer les coordonnées complètes de cette personne.*  
Les données enregistrées sur un serveur sécurisé restent consultables sur simple demande de SNCF Réseau tout le long de l'opération.
- Ce responsable devra être le seul capable de procéder au shuntage des grues, étant entendu que tout shuntage pour le besoin des travaux doit être programmé en accord avec SNCF Réseau en dehors des périodes de circulation des trains avec coupure de l'alimentation électrique (DFV + C).
- Pour les shuntages rendus nécessaires par un dysfonctionnement ponctuel et imprévisible, pour remise en sécurité de la ou des grues, il y aura lieu d'avertir SNCF

<input checked="" type="checkbox"/> Récépissé de DT <input type="checkbox"/> Récépissé de DICT <input type="checkbox"/> Récépissé de DT/DICT conjointe		<b>Destinataire</b> Dénomination : DAVID Magali Complément / Service : _____ Numéro / Voie : 21 rue Columbia Lieu-dit / BP : _____ Code Postal / Commune : 87068 LIMOGES Pays : France																						
N° consultation du téléservice : 2020051300899TEY Référence de l'exploitant : _____ N° d'affaire du déclarant : _____ Personne à contacter (déclarant) : DAVID Magali Date de réception de la déclaration : 13 / 05 / 2020 Commune principale des travaux : Courcôme Adresse des travaux prévus : NR		<b>Coordonnées de l'exploitant :</b> Raison sociale : VEOLIA EAU SUD OUEST CHEZ SOGEDATA - Atlantique Personne à contacter : null null Numéro / Voie : TSA 70011 Lieu-dit / BP : _____ Code Postal / Commune : 69134 DARDILLY CEDEX Tél. : 056180902 Fax : _____																						
<b>Éléments généraux de réponse</b> <input type="checkbox"/> Les renseignements que vous avez fournis ne nous permettent pas de vous répondre. La déclaration est à renouveler. Précisez notamment : _____ <input checked="" type="checkbox"/> Les réseaux/ouvrages que nous exploitons ne sont pas concernés au regard des informations fournies. Distance > à : _____ m <input type="checkbox"/> Il y a au moins un réseau/ouvrage concerné (voir liste jointe) de catégorie : _____ (voir liste des catégories au verso)																								
<b>Modification ou extension de nos réseaux / ouvrages</b> Modification ou extension de réseau/ouvrage envisagée dans un délai inférieur à 3 mois : _____ <input type="checkbox"/> Réalisation de modifications en cours sur notre réseau/ouvrage. Veuillez contacter notre représentant : _____ Tél. : _____ NB : Si nous avons connaissance d'une modification du réseau/ouvrage dans le délai maximal de 3 mois à compter de la consultation du téléservice, nous vous en informerons.																								
<b>Emplacement de nos réseaux / ouvrages</b> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Plans joints :</td> <td>Références :</td> <td>Echelle<sup>(1)</sup> :</td> <td>Date d'édition<sup>(1)</sup> :</td> <td>Sensible :</td> <td>Prof. règl. mini<sup>(1)</sup> :</td> <td>Matériau réseau<sup>(1)</sup> :</td> </tr> <tr> <td colspan="7">NB : La classe de précision A, B ou C figure dans les plans.</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Réunion sur chantier pour localisation du réseau/ouvrage :</td> <td colspan="2"><input type="checkbox"/> Date retenue d'un commun accord : ____ / ____ / ____ à ____ h ____</td> <td colspan="4">ou <input type="checkbox"/> Prise de RDV à l'initiative du déclarant (date du dernier contact non conclusif : ____ / ____ / ____)</td> </tr> </table> <input type="checkbox"/> Votre projet doit tenir compte de la servitude protégeant notre ouvrage. <input type="checkbox"/> (cas d'un récépissé de DT) Vous devez prévoir des investigations complémentaires à notre charge (hors cas d'exemption prévus dans la réglementation) <sup>(2)</sup> <input type="checkbox"/> Des branchements non cartographiés sont présents. Ils sont soit pourvus d'affleurants visibles et rattachés à un réseau principal souterrain identifié dans les plans joints, soit munis de dispositifs automatiques supprimant tout risque en cas d'endommagement <sup>(2)</sup> (1) : facultatif si l'information est fournie sur le plan joint (2) : pour les tronçons et branchements non cartographiés en classe A, prévoir des clauses techniques et financières particulières dans le marché				<input type="checkbox"/> Plans joints :	Références :	Echelle <sup>(1)</sup> :	Date d'édition <sup>(1)</sup> :	Sensible :	Prof. règl. mini <sup>(1)</sup> :	Matériau réseau <sup>(1)</sup> :	NB : La classe de précision A, B ou C figure dans les plans.							<input type="checkbox"/> Réunion sur chantier pour localisation du réseau/ouvrage :	<input type="checkbox"/> Date retenue d'un commun accord : ____ / ____ / ____ à ____ h ____		ou <input type="checkbox"/> Prise de RDV à l'initiative du déclarant (date du dernier contact non conclusif : ____ / ____ / ____)			
<input type="checkbox"/> Plans joints :	Références :	Echelle <sup>(1)</sup> :	Date d'édition <sup>(1)</sup> :	Sensible :	Prof. règl. mini <sup>(1)</sup> :	Matériau réseau <sup>(1)</sup> :																		
NB : La classe de précision A, B ou C figure dans les plans.																								
<input type="checkbox"/> Réunion sur chantier pour localisation du réseau/ouvrage :	<input type="checkbox"/> Date retenue d'un commun accord : ____ / ____ / ____ à ____ h ____		ou <input type="checkbox"/> Prise de RDV à l'initiative du déclarant (date du dernier contact non conclusif : ____ / ____ / ____)																					
<b>Recommandations de sécurité</b> Les recommandations techniques générales en fonction des réseaux et des techniques de travaux prévues sont consultables sur <a href="http://www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr">www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr</a> Les recommandations techniques spécifiques suivantes sont à appliquer, en fonction des risques liés à l'utilisation des techniques de travaux employées :  Rubriques du guide technique relatives à des ouvrages ou travaux spécifiques : _____ Pour les exploitants de lignes électriques : si la distance d'approche a été précisée, la mise hors tension est : <input type="radio"/> possible <input type="radio"/> impossible Mesures de sécurité à mettre en œuvre : _____																								
<b>Dispositifs importants pour la sécurité :</b> _____																								
<b>Cas de dégradation d'un de nos ouvrages</b> En cas de dégradation d'un de nos ouvrages, contactez nos services au numéro de téléphone suivant : 056180902 Pour toute anomalie susceptible de mettre en cause la sécurité au cours du déroulement du chantier, prévenir le service départemental d'incendie et de secours (par défaut le 18 ou le 112) : _____																								
<b>Responsable du dossier</b> Nom : _____ Désignation du service : _____ Tél. : _____		<b>Signature de l'exploitant ou de son représentant</b> Nom du signataire : BOUTERAA Rached Signature : _____ Date : 13 / 05 / 2020 Nombre de pièces jointes, y compris les plans : 0																						

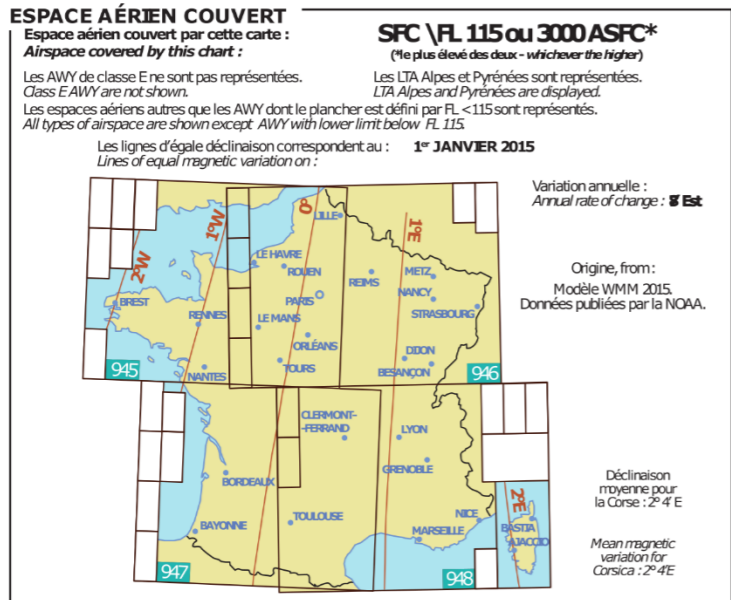
## **ANNEXE 2 : Légende de la carte OACI**



Mise à jour de l'information aéronautique - *Aeronautical information updating*  
**France : 28 mars 2019 - Étranger : publiée sous toute réserve**  
*Foreign airspace : published under reserve*

Prochaine édition - *Next edition* : printemps 2020

Avant vol, consulter les dernières informations en vigueur (AIP NOTAM)  
*Check latest information (AIP and NOTAM) before flight*



Pour tout renseignement aéronautique complémentaire, se reporter aux publications françaises d'information aéronautique éditées par :  
*For additional information, refer to French publications of aeronautical information published by :*

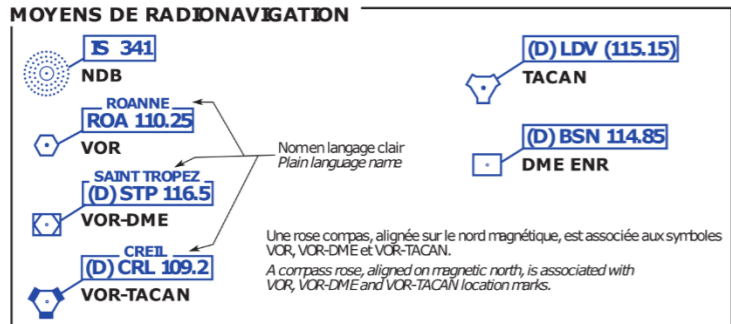
**Service de l'Information Aéronautique**  
**SIA 8, avenue Roland-Garros - CS 90048 - 33693 MÉRIGNAC CEDEX**

**Avertissement :**  
 Changement de symbolologie des aérodromes :  
*Change of symbols for airports :*  
[sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation](http://sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation)

AÉRODROMES	Aérodrome ayant une piste en dur <i>Airport with paved runway</i>	Bande ou plateforme <i>Unpaved runway or landing-strip</i>	Héliport <i>Heliport</i>	Hydro-aérodrome <i>Seaplane landing area</i>
<b>CIVIL</b> : utilisation civile, activité militaire à la marge possible <i>CIVIL</i> : civilian use, exceptional military activity possible				
<b>MXTE</b> : utilisation principale militaire, mais utilisation civile possible <i>JOINT</i> : main use for military operations, but civilian activity possible				
<b>MILITAIRE</b> : pas d'utilisation civile régulière possible <i>MILITARY</i> : no regular civilian use possible				

Codage <i>Coding</i>	<b>LFBT</b> <b>POITIERS</b>		
Nom de AD <i>Name of AD</i>	<b>423 1185 23</b>	Longueur de la piste la plus longue (en hm) <i>Length of the longest runway (in hundreds of meters)</i>	
Altitude en pieds <i>Elevation in feet</i>	Fréquence Tour, AFIS ou A/A <i>Tower, AFIS or A/A Frequency</i>	En France : en l'absence de fréquence attribuée, utiliser 123.5 MHz sur AD et 130.0 MHz sur aéroports. <i>In France : when no frequency is given use 123.5 MHz for AD and 130.0 MHz for airports.</i>	



**RÈGLES DE SURVOL**  
**A - AÉRONEFS MOTOPROPULSÉS**  
 Agglomérations, installations diverses, réserves et parcs naturels dont le survol est réglementé  
*Built-up areas, various installations, nature reserves and parks over which flight is restricted.*

	Hélicoptères <i>Helicopters</i>	Aéronefs monomoteurs à piston <i>Single piston-engine aircraft</i>	Autres aéronefs motopropulsés <i>Other powered aircraft</i>
Petites agglomérations constituant des repères de navigation (représentation non exhaustive) <i>Small built-up areas used for navigation landmarks (non-exhaustive representation)</i>			
Parc ou réserve naturelle <i>Park or nature reserve</i>			
Installations portant une marque distinctive, centrale nucléaire <i>Site with special marking, nuclear power station</i>			
Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m <i>Small built-up areas less than 1200 m mean wide</i>			
Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m <i>Medium built-up areas between 1200 and 3600 m mean wide</i>			
Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m <i>Large built-up areas more than 3600 m</i>			
Ville de Paris <i>The city of Paris</i>			

Hauturs AGL minimales de survol (en pieds).  
*Minimum AGL heights (in feet).*

1000 ft

(Sauf indication contraire sur la carte)  
*(Unless otherwise stated on the chart)*

1000 ft

1700 ft

3300 ft

5000 ft

6500 ft AMSL

**B - AÉRONEFS NON MOTOPROPULSÉS (agglomérations)**  
 La plus élevée des 2 hauteurs suivantes :  
 - hauteur permettant un LDG sans mettre en danger les personnes et les biens  
 - hauteur permettant LDG without endangering people and properties

-1000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef  
 -1000 ft above higher obstacle in 600 m radius from ACFT

**OBSTACLES ET REPRÉSENTATION PONCTUELLE**

Seuls les obstacles identifiés supérieurs à 300 pieds sont indiqués (hors agglomérations).  
*Only reported obstacles higher than 300 ft are shown (off cities).*

	Obstacles, groupe d'obstacles (≥300 et <500 pieds AGL) <i>Obstacles, group of obstacles (≥300 and &lt;500 ft AGL)</i>		Balisé de nuit <i>Lighted at night</i>
	Obstacles, groupe d'obstacles élevés (≥500 AGL) <i>High obstacles, group of obstacles (≥500 AGL)</i>		Cote AMSL du sommet <i>Elevation AMSL of top</i>
	Éolienne, groupe d'éoliennes (≥300 pieds AGL) <i>Wind turbine, wind farm (≥300 ft AGL)</i>		Hauteur AGL <i>Height</i>
	Ligne électrique de 225 kV et plus (hauteur pouvant dépasser 150 pieds) <i>Power lines at least 225 kV (sometimes more than 150 ft high)</i>		Feu aéronautique au sol (hors AD) <i>Aeronautical ground light (off AD)</i>
	Câble suspendu, traversée de vallée (à 330 pieds AGL et plus) <i>Suspended cable crossing valley (at least 330 ft AGL high)</i>		
	(associé à un symbole d'obstacle) : ballon captif <i>(associated to an obstacle symbol) : captive balloon</i>		

ATTENTION : certains obstacles peuvent manquer sur cette carte car y figurent seulement ceux connus des services officiels. L'IGN ne fait que transcrire les renseignements collectés par eux dans le cadre de la procédure réglementaire sans être habilité à vérifier sur le terrain leur nature, leur position et leur hauteur.  
*WARNING : some obstacles may not be reported on this chart, since only those known by the authorities are shown. The National Institute of Geographic and Forest Information only transcribes information collected by means of a standard procedure and has no capability to check their real nature, location and height.*

**FONDS CARTOGRAPHIQUE**

	Autosoleil, route à chaussées séparées <i>Motorway, dual carriageway</i>		Point coté critique. Critical spot elevation <i>Point coté normal. Normal spot elevation</i>
	Échangeur, aire de service, péage <i>Junction, service area, toll</i>		Feu maritime <i>Maritime light</i>
	Route principale <i>Main road</i>		Repère isolé <i>Isolated landmark</i>
	Route secondaire <i>Secondary road</i>		Usine isolée <i>Isolated factory</i>
	Route en construction <i>Road under construction</i>		Château, Mon. (Monument), Tr. (Tour) <i>Château, Mon. (Monument), Tr. (Tour)</i>
	Route en tunnel <i>Road tunnel</i>		Téléphérique <i>Aerial cableway</i>
	Chemin de fer : 1 voie, 2 voies, gare <i>Railway : single track, double track, station</i>		Téléphérique <i>Aerial cableway</i>
	Chemin de fer en construction <i>Railway under construction</i>		Téléphérique <i>Aerial cableway</i>
	Chemin de fer en tunnel <i>Railway tunnel</i>		Téléphérique <i>Aerial cableway</i>
	Limite d'État <i>International boundary</i>		Téléphérique <i>Aerial cableway</i>
	Canal : navigable, non navigable <i>Canal : navigable, non navigable</i>		Téléphérique <i>Aerial cableway</i>

Végétation  
 Marais  
 Teintes hypsométriques (en pieds)  
 Hypsometric tints (in feet)

0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 9000 10000

Projection conique conforme de Lambert-93. Parallèles d'échelle conservés 44° et 48°  
 Lambert-93 conical orthomorphic projection. Standard parallels 44° and 48°

Fonds cartographique : dérivé du SCAN Régional©, mise à jour 2018

Retrouvez les cartes et les produits IGN sur [ign.fr](http://ign.fr). Visualisez le territoire national sur [geoportail.gouv.fr](http://geoportail.gouv.fr)

RÉALISÉ ET ÉDITÉ PAR L'INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE  
 © IGN - FRANCE 2019

© SIA - MÉRIGNAC 2019 Surcharges aéronautiques  
 Données lignes électriques : source RTE 12/2018

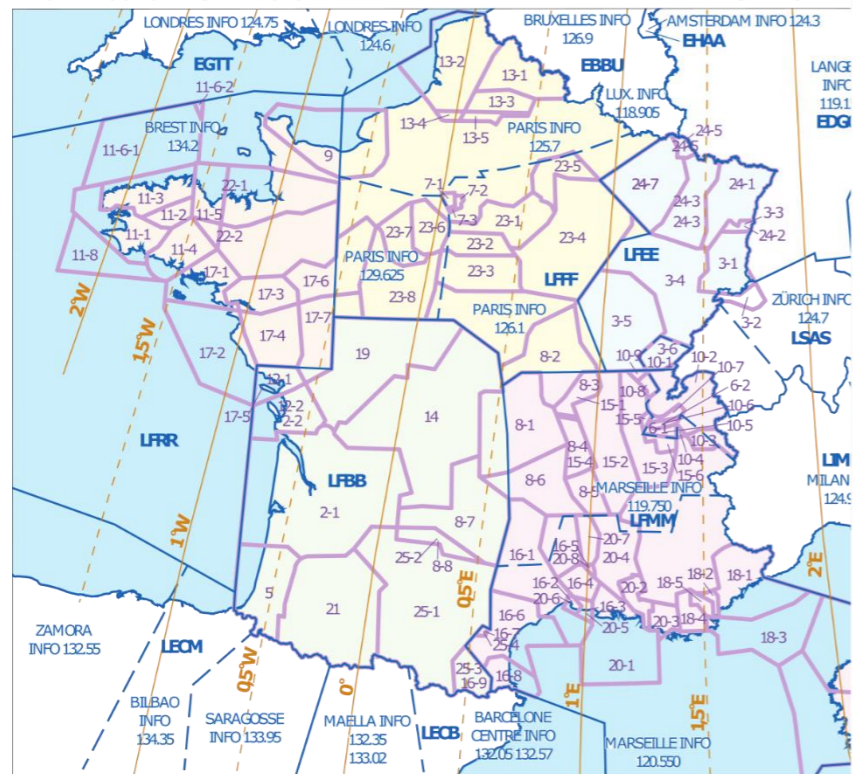
Achévé d'imprimer mars 2019 - Dépôt légal mars 2019

Toute reproduction ou adaptation, même partielle, sous quelque forme et par quelque procédé que ce soit est interdite pour tous pays, sans autorisation de l'IGN et éventuellement des autres auteurs mentionnés par les copyrights ©.

Nous attachons le plus grand soin à l'exactitude et à l'actualité des informations présentes dans nos cartes. Cependant, si vous constatez une erreur ou une omission sur cette carte, nous vous remercions de le signaler à l'IGN :

Service Client : 73 avenue de Paris F-94165 SAINT-MANDÉ Cedex ou par courriel [service.client@ign.fr](mailto:service.client@ign.fr)

**FREQUENCES D'INFORMATION DE VOL  
DECLINAISONS MAGNETIQUES** **FLIGHT INFORMATION FREQU  
MAGNETIC VARI**



— Limite de FIR  
FIR boundary  
— Limite de secteur d'information de vol (SIV APP)  
Flight information sector boundary (SIV APP)  
- - - Limite de secteur d'information de vol (FIC)  
Flight information sector boundary (FIC)  
--- Lignes d'égale déclinaison correspondant au 1-1-2015  
Lines of equal magnetic variation (isogonals) on 1.1.2015

- |  |  |   |
|--|--|---|
| 1 AJACCIO INFO 119.825 <FL 145                 | 11 IROISE INFO                                 | 18 NICE INFO                              |
| 2 AQUITAINE INFO                               | 11-1: 135.825 <FL 115 119.575 FL 115 <FL 195   | 18-1: 120.850 <FL 175                     |
| 2-1: 120.575 <FL 145                           | 11-2: 135.825 <FL 115                          | 18-2: 120.850 <FL 145                     |
| 2-2: 120.575* <FL 145                          | 11-3: 122.4 - 135.825* <FL 115                 | 18-3: 122.850 <FL 145                     |
| *Hors HOR LA ROCHELLE                          | 11-4: 135.825 <FL 115 119.575 FL 115 <FL 195   | 18-4: 124.425 <FL 115                     |
| 3 BALE INFO                                    | 11-5: 119.575 FL 115 <FL 195                   | 18-5: 124.425 <FL 145                     |
| 3-1: 130.9 <FL 145                             | 11-6-1: 135.825 <FL 115 119.575 FL 115 <FL 195 | 19 POITIERS INFO 124.0 <FL 145            |
| 3-2: 130.9 <FL 105                             | 11-6-2: 135.825 <FL 095                        | 20 PROVENCE INFO                          |
| 3-3: 130.9 <FL 5000 ft                         | 11-7: 135.825 <FL 115 119.575 FL 115 <FL 195   | 20-1: 132.950 <FL 145                     |
| 3-4: 135.850 <FL 145                           | *Hors HOR LANDIVISIAU                          | 20-2: 124.350 <FL 145                     |
| 3-5: 135.850 <FL 195                           | 12 LA ROCHELLE INFO                            | 20-3: 124.350 <FL 115                     |
| 3-6: 135.850 <FL 6500 ft                       | 12-1: 124.2 <FL 115                            | 20-4: 132.300 <FL 145                     |
| 4 BASTIA INFO 124.725 <FL 145                  | 12-2: 124.2 <FL 145                            | 20-5: 132.950 FL 095 <FL 145              |
| 5 BIARRITZ INFO 119.175 <FL 145                | 13 LILLE INFO                                  | 20-6: 132.950 FL 115 <FL 145              |
| 6 CHAMBERY INFO                                | 13-1: 126.475 <FL 115                          | 20-7: 134.800 <FL 145                     |
| 6-1: 123.7 - 135.525* <FL 085                  | 13-2: 120.275 <FL 115                          | 20-8: 132.300 FL 075 <FL 145              |
| 6-2: 123.7 - 135.525* FL 095 <FL 115           | 13-3: 134.825 <FL 115                          | 21 PYRENEES INFO 126.525 FL 075 <FL 145   |
| *Hors HOR CHAMBERY                             | 13-4: 120.275 <FL 085                          | 22-1 RENNES NORD INFO 126.950 <FL 115     |
| 7 CHEVREUSE INFO                               | 13-5: 134.825 <FL 085                          | 22-2 RENNES SUD INFO 134.0 <FL 115        |
| 7-1: 119.3 <FL 2000 ft                         | 14 LIMOGES INFO 124.050 <FL 145                | 23 SEINE INFO                             |
| 7-2: 119.3 <FL 1500 ft                         | 15 LYON INFO                                   | 23-1: 134.3 <FL 065 (1)                   |
| 7-3: 119.3 <FL 2500 ft                         | 15-1: 135.2 FL 085 <FL 115                     | 23-2: 118.050 <FL 085                     |
| 8 CLERMONT INFO                                | 15-2: 135.2 <FL 145                            | 23-3: 118.050 <FL 115                     |
| 8-1: 122.225 <FL 145                           | 15-3: 135.525 <FL 145                          | 23-4: 120.325 <FL 115 (1)                 |
| 8-2: 120.675 <FL 115                           | 15-4: 135.2 FL 085 <FL 145                     | 23-5: 120.325 <FL 075 (1)                 |
| 8-3: 120.675 <FL 085                           | 15-5: 135.525 FL 095 <FL 145                   | 23-6: 134.875 <FL 065 (1)                 |
| 8-4: 120.5 <FL 085                             | 15-6: 135.525 FL 095 <FL 145                   | 23-7: 134.875 <FL 085 (1) plafonds / upr  |
| 8-5: 119.375 <FL 085                           | 16 MONTPELLIER INFO                            | 23-8: 134.875 <FL 115 voir/see AIP ENR    |
| 8-6: 119.375 <FL 145                           | 16-1: 134.375 <FL 145                          | 24 STRASBOURG INFO                        |
| 8-7: 133.725 <FL 145                           | 16-2: 134.375 <FL 115                          | 24-1: Secteur Ouest 120.7 Est 119.580 <FL |
| 8-8: 133.725 <FL 115                           | 16-3: 125.650 <FL 095                          | 24-2: Secteur Ouest 120.7 Est 119.580 <FL |
| 9 DEAUVILLE INFO                               | 16-4: 125.650 <FL 145                          | 24-3: 119.450 <FL 075 134.575 FL 07       |
| 121.425 <FL 2500 ft et 120.350 2500 ft <FL 085 | 16-5: 136.625 <FL 145                          | 24-4: 119.450 <FL 075 134.575 FL 07       |
| 10 GENEVE INFO                                 | 16-6: 136.625 <FL 115                          | 24-5: 119.450 <FL 115 134.575 FL 11       |
| 10-1: 126.350 6500 ft <FL 195                  | 16-7: 136.625 <FL 115                          | 25 TOULOUSE INFO                          |
| 10-2: 126.350 <FL 195                          | 17 NANTES INFO                                 | 25-1: 121.250 <FL 145                     |
| 10-3: 126.350 FL 175 <FL 195                   | 17-1: 122.8 <FL 115                            | 25-2: 121.250 FL 115 <FL 145              |
| 10-4: 126.350 <FL 155                          | 17-2: 122.8 <FL 145                            | 25-3: 121.250 FL 115 <FL 145              |
| 10-5: 126.350 FL 115 <FL 155                   | 17-3: 120.125 <FL 115                          | 25-3-1: 121.250 <FL 115                   |
| 10-6: 126.350 FL 115 <FL 195                   | 17-4: 120.125 <FL 145                          |   |
| 10-7: 126.350 FL 095 <FL 195                   | 17-5: 120.125 FL 115* <FL 145                  |   |
| 10-8: 126.350 FL 075 <FL 195                   | 17-6: 119.4 <FL 115                            |   |
| 10-9: 126.350 FL 145 <FL 195                   | 17-7: 119.4 <FL 145                            |   |
|  | 17-8: 119.4 <FL 115                            |   |
|  | *Plancher SFC hors HOR LA ROCHELLE             |   |

**UTILISATION DE L'ESPACE**

**AVIS IMPORTANT :** L'attention des pilotes est attirée sur le fait que durant le jour et au-dessus du territoire français, la plupart des vols d'avions d'armes à basse altitude et grande vitesse sont effectués en-dessous de 1500 ft (450 m) ASFC durant les périodes suivantes : lundi à vendredi (jours fériés exceptés), de LS-30 à CS+30. En conséquence, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit possible et permis, de conduire leur vol en croisière à partir de 1500 ft ASFC.  
**WARNING :** Most high speed low altitude military flights are carried out on French territory below 1500 ft ASFC (450 m) from Monday to Friday (except on public holidays), from SR-30 to SS+30. Therefore, VFR pilots are advised to cruise above 1500 ft ASFC whenever possible and allowed.  
**Les espaces dont le plancher est ≥ FL 115 ou 3000 ASFC ne sont pas représentés, à l'exception des LTA de classe E au-dessus des Alpes et des Pyrénées.**  
 Airspaces with lower limit ≥ FL 115 or 3000 ASFC are not depicted, except the LTA classified E above the Alps and Pyrénées.

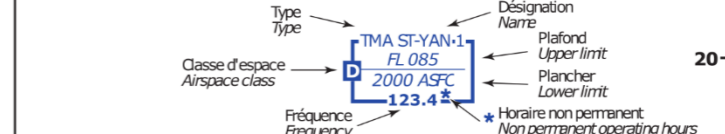
**ALTIUDE ET HAUTEUR EN PIEDS  
ALTIUDE AND HEIGHT IN FEET**

**Espaces aériens contrôlés Controlled airspace**

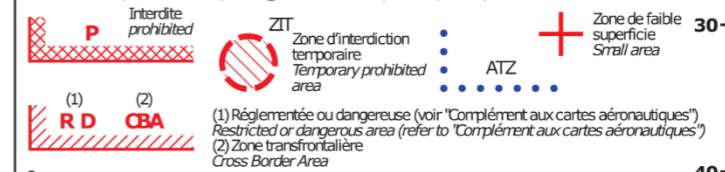
CLASSE	A	B C D	E
TMA CTA LTA			
CTR			

Classe d'espace aérien contrôlé constante pendant les heures d'activité  
 Controlled airspace whose class remains constant during operating hours  
 Espace contrôlé pouvant être déclassé ou désactivé pendant les horaires publiés  
 Controlled airspace that could be downgraded or inactivated during published hours

Les limites latérales, verticales et les classes de la CTR de Paris et la partie centrale de la TMA de Paris sont également représentées sur la carte du SIA de la région Parisienne à 1 : 250 000  
 Lateral and vertical limits and airspace classes of Paris CTR, so as central part of Paris TMA airspace are also shown on the SIA chart, REGION PARISIENNE, scale 1 : 250 000



**Zones interdites, réglementées, dangereuses, RMZ, TMZ, RMZ-TMZ  
Prohibited, restricted, dangerous areas, RMZ, TMZ, RMZ-TMZ**



(1) Réglementée ou dangereuse (voir "Complément aux cartes aéronautiques")  
 Restricted or dangerous area (refer to "Complément aux cartes aéronautiques")  
 (2) Zone transfrontalière  
 Cross Border Area

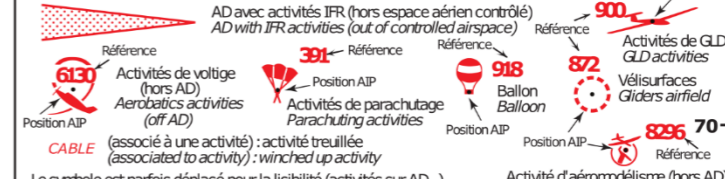
**RMZ, TMZ, RMZ-TMZ**  
 RMZ : zone à radio obligatoire; TMZ : zone à transpondeur obligatoire  
 RMZ : radio mandatory zone; TMZ : transponder mandatory zone

**RTBA : limites verticales cf. Compléments aux cartes**  
 Vols d'entraînement militaire à grande et très grande vitesse et à basse et très basse altitude  
 High and very high speed and low and very low altitude military flights  
 Altitude max de la zone (AMSL)  
 Area max altitude (AMSL)



Zones réglementées où les pilotes n'assurent pas la prévention des collisions  
 Restricted areas where pilots can't prevent mid-air collisions  
 (1) Activables jour/nuit (day/night) (2) Limite inférieure : SFC (lower limit : SFC) (3) Activables de nuit uniquement (night only)

**Activités diverses Various activities**



Le symbole est parfois déplacé pour la lisibilité (activités sur AD...)  
 Symbol can be moved (activities over airfield...)  
 Activité d'aéromodélisme (hors AD)  
 Aeromodelling activities (off AD)  
 H > 500 ft ASFC

**Limites verticales Vertical Limits**



**Itinéraire VFR VFR route**

