

Direction
Départementale des
Territoires et de la
Mer du Nord



PRÉFECTURE DU NORD

Service
Études
Planification &
Analyses
Territoriales

Cellule:

Gestion &
Valorisation de
Données

Cahier des contributeurs

P.A.C de Sameon

62 Boulevard de
Belfort
CS 90007
59042 Lille cedex
téléphone :
03.28.03.83.00
télécopie :
03.28.03.83.01
mél. www.nord.developpement-durable.gouv.fr

ÉLÉMENTS COMMUNIQUÉS PAR:

- LES SERVICES DE L'ÉTAT, COLLECTIVITÉS LOCALES, ÉTABLISSEMENTS PUBLICS
- LES CONCESSIONNAIRES DE SERVICES OU DE TRAVAUX PUBLICS
- LES ENTREPRISES PRIVÉES EXERÇANT UNE ACTIVITÉ D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Sujet : [INTERNET] Porter a connaissance

De : "> LIPKA, Daniel (par Internet)" <daniel.lipka@airliquide.com>

Date : 11/01/2019 08:03

Pour : vianney.clerbout@nord.gouv.fr

Bonjour Monsieur,

J'ai bien reçu vos demandes concernant les porter à connaissance des communes de LYS LES LANNOY / SAINT-SOUPLET-ESCAUFOURT / SAMEON / ENNEVELIN, je vous informe que nous n'avons aucun ouvrage sur ces communes.

Bien cordialement.

Daniel LIPKA
Technicien canalisation
Domanial Nord France

Images intégrées 5

Air Liquide France Industrie
rue Ariane
59119 WAZIERS
tel. : +33 .03 27 92 91 13
mob. : +33 .06 12 98 99 88



Marie FELIX
Chargée de réglementation
Orange
UPR Nord Est
21080 Dijon Cedex 9
03 90 31 40 33
marie.artquaranteneuf@orange.com

Courrier arrivé SEPAT	
Le	08 JAN. 2019
C. Falconnier	
Planification	9
N. Lefort	
Analyses Territoriales :	
J-P. Carré	
GVD	
Visa	

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service études, planification et analyses territoriales
Unité planification
À l'attention de M. Vianney CLERBOUT
62 Boulevard de Belfort
CS 90007
59042 LILLE CEDEX

Dijon, le 2 janvier 2019

Objet : Commune de SAMEON – Révision du PLU

Monsieur,

Dans le cadre de la concertation visée aux articles L 300-2 et L 123-6 du code de l'urbanisme, j'accuse réception de votre courrier concernant la révision du PLU de la commune de SAMEON.

Nous portons à votre attention les références du site de l'ANFR qui vous permettra de trouver l'ensemble des éléments concernant votre demande via le lien internet ci-dessous :

<https://www.cartoradio.fr/cartoradio/web/>

Les dispositions légales relatives aux réseaux de communications électroniques me conduisent à vous faire part des observations d'Orange ci-dessous :

Servitudes :

Les articles L48, L54 à L56.1, L57 à L62.1 du code des postes et communications électroniques (CPCE) instituent un certain nombre de servitudes attachées aux réseaux de communications électroniques.

Les services de la Préfecture doivent vous communiquer, si elles existent sur le territoire de votre commune, les éventuelles servitudes d'utilité publique mentionnées ci-dessus

Ces servitudes sont également consultables par tous sur le site de l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences Radio), y compris par la Mairie.

Droit de passage sur la DPR :

Orange est en charge de la fourniture du service universel sur l'ensemble du territoire national et bénéficie en tant qu'opérateur de réseaux ouverts au public d'un droit de passage sur le domaine public routier.

L'article L47 du CPCE qui institue ce droit de passage mentionne en effet que « L'autorité gestionnaire du domaine public routier doit prendre toutes dispositions utiles pour permettre l'accomplissement de l'obligation



d'assurer le service universel. Elle ne peut faire obstacle au droit de passage des opérateurs autorisés qu'en vue d'assurer dans les limites de ses compétences, le respect des exigences essentielles, la protection de l'environnement et le respect des règles d'urbanisme ».

Dès lors, le PLU ne peut imposer d'une manière générale à Orange une implantation en souterrain des réseaux sauf à faire obstacle au droit de passage consacré par la disposition susvisée. Dans son arrêt Commune de La Boissière (20/12/1996) le Conseil d'Etat a ainsi sanctionné une interdiction générale des réseaux aériens édictée par le POS.

En conséquence, Orange s'opposera, le cas échéant, à l'obligation d'une desserte des réseaux téléphoniques en souterrain sur les zones suivantes :

- Zones à Urbaniser Identifiées AU
- Zones Agricoles Identifiées A
- Zones Naturelles Identifiées N

En effet, seules les extensions sur le Domaine Public en zone Urbaine ou dans le périmètre des sites classés, ou espaces protégés sont susceptibles de faire l'objet d'une obligation de mise en souterrain.

De la même façon l'interdiction générale d'installer des antennes relais sur l'intégralité du territoire de référence constituerait une disposition abusive ;

Par ailleurs, il convient également de rappeler que les aménagements publics dans le cadre des zones à aménager pour répondre aux besoins des futurs usagers et habitants en termes de réseaux de communication électronique peuvent être à la charge des aménageurs.

Enfin, il appartient au bénéficiaire d'un permis de construire d'aménager, ou de lotir de prendre en charge la réalisation de tous travaux nécessaires à la viabilité et à l'équipement de la construction, du terrain aménagé ou du lotissement en ce qui concerne les réseaux de communications électroniques. Le PLU doit en conséquence veiller à prise en compte de l'article L332-15 du code de l'urbanisme.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, et je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Didier CHAUMAT
Responsable Réglementation

Répertoire des servitudes radioélectriques

DEPARTEMENT: 59551 (59551) Type servitude: PT1 Type servitude: PT2 Type servitude: PT2LH

Il n'y a pas de servitudes correspondant à votre requête : 059, 59551, Type servitude: PT1, Type servitude: PT2, Type servitude: PT2LH.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 20/11/2019

Service national d'Ingénierie aéroportuaire
Département Nord
Unité gestion domaniale

Le chef du département SNIA-Nord

à

Guichet unique urbanisme
Servitudes aéronautiques

DDTM 59

Service Études, planification et analyses territoriales

A l'attention de Vianney Clerbout

Courriel : ddtm-sepat@nord.gouv.fr

Nos réf. : N° 2018/1010

Vos réf. : Vos courriers du 20/12/2018

Affaire suivie par Françoise FROTEAU

snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01.44.64.32.04 - Fax : 01.44.64.32.30

Objet : Contribution de la DGAC au « porter à la connaissance » relatifs aux révisions des PLU de SAMEON, LYS-LEZ-LANNOY, SAINT-SOUPLET-ESCAUFOURT et ENNEVELIN

Monsieur,

Par courriers visés en référence, vous nous informez que les conseils municipaux des communes citées en objet ont prescrit la révision de leur plan local d'urbanisme (PLU).

Dans le cadre de la procédure de « porter à la connaissance », vous nous demandez de bien vouloir vous communiquer les documents ou informations, dans le domaine de notre compétence, qui pourraient être pris en compte dans l'élaboration de ces documents.

Je vous informe qu'aucune servitude aéronautique ne concerne le territoire des communes de SAMEON et LYS-LEZ-LANNOY. En conséquence, le guichet unique de la DGAC ne souhaite pas être associé aux études de PLU.

En revanche, le territoire des deux autres communes est partiellement concerné par des servitudes aéronautiques :

- SAINT-SOUPLET-ESCAUFOURT est située dans l'emprise du plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de Cambrai-Niergnies ;
- ENNEVELIN est située dans les emprises du PSA et des servitudes radioélectriques (PSR) de l'aérodrome de Lille-Lesquin (PT1 : servitude pour la protection des réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques, PT2 : servitude contre les obstacles applicables au voisinage du centre radioélectrique de l'aérodrome de Lille-Lesquin).

MINISTÈRE DES ARMÉES

A R R E T E

instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de CAMBRAI-NIERGNIES (Nord).

LE MINISTRE DES ARMÉES,

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu le Code de l'Aviation Civile et notamment ses articles L. 280-1, R. 241-1 à R. 241-6 et D. 242-1 à D. 242-13,

Vu le décret n° 67-350 du 19 Avril 1967 relatif aux attributions du Ministre des Transports,

Vu le décret n° 70-121 du 29 Janvier 1970 portant modification des articles D. 222-1 et D. 222-2 du Code de l'Aviation Civile, et classement de l'aérodrome de CAMBRAI-NIERGNIES en catégorie D,

Vu l'arrêté interministériel du 31 Juillet 1963 modifié et complété, fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radio-électriques,

Vu l'arrêté du 22 Février 1967 relatif à l'établissement d'antennes réceptrices de radiodiffusion et de télévision au sommet des constructions situées sous les surfaces de dégagement des aérodromes,

Vu le procès-verbal de la conférence entre-Services ouverte à la date du 30 Janvier 1970,

Vu les résultats de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 13 au 27 août 1970 et l'avis émis par le Commissaire-enquêteur,

Vu l'avis favorable émis par la Commission Centrale des Servitudes Aéronautiques le 11 Février 1972,

A r r ê t e n t :

ARTICLE 1er.-

En application des dispositions de l'article R. 241-2 du Code de l'Aviation Civile, des servitudes aéronautiques sont instituées pour la protection des dégagements de l'aérodrome de CAMBRAI-NIERGNIES (Nord) sur le territoire des communes de :

.../...

- | | | |
|-----------------------|-------------------------|----------------------------|
| - SAILLY-LES-CAMBRAI | - MARCOING | - LESDAIN |
| - RAILLENCOURT | - RUMILLY-EN-CAMBRESIS | - SERANVILLIERS-FORENVILLE |
| - TILLOY-LES-CAMBRAI | - NIERGNIES | - WAMBAILX |
| - NEUVILLE-SAINT-REMY | - AWOINGT | - ESTOURMEL |
| - FONTAINE-NOTRE-DAME | - CAUROI | - CATTENIERES |
| - CAMBRAI | - MASNIERES | - ESNES |
| - PROVILLE | - LES RUES DES VIGNES | - HAUCOURT |
| - NOYELLES-SUR-ESCAUT | - CREVECOEUR-SUR-ESCAUT | - WALINCOURT |

ARTICLE 2.-

Sont approuvés les plans ES 113 b Index A1 et PS 114 b Index A1, la notice explicative, la liste des obstacles et les états des bornes, signaux et repères annexés au présent arrêté.

ARTICLE 3.-

Les plans et pièces mentionnés au précédent article sont déposés à la Mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont assises les servitudes dans les conditions prévues à l'article D. 242-6 du Code de l'Aviation Civile.

ARTICLE 4.-

Le Préfet et le Directeur Départemental de l'Equipement du Nord sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

FAIT à PARIS, le 23 AOUT 1973

Le Ministre des Armées
Pour le Ministre et par Délégation
Le Secrétaire Général pour l'Administration
Marceau LONG

Le Ministre des Transports
Pour le Ministre des Transports
et par délégation
Le Secrétaire Général à l'Aviation Civile

Pour le Ministre et par délégation
Pour le Secrétaire Général à l'Aviation Civile
empêché
L'Ingénieur Général de l'Aviation Civile
Clément MEUNIER

REPUBLIQUE FRANCAISE

**LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE**

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Paru au J.O n° 177
du 31 juillet 1991
page 10147

A R R Ê T É du 18 juillet 1991

NOR : EQU A9101159A

approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de **LILLE-LESQUIN (Nord)**.

**LE MINISTRE
DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE**

- Vu le code de l'aviation civile et notamment ses articles L.281-1, R.241-1 à R.241-3, R.242-1 à R.242-3 et D.242-1 à D.242-14 ;
- Vu les annexes à l'article D.222.1 du code de l'aviation civile fixant la liste des aérodromes par catégories et classant l'aérodrome de **LILLE-LESQUIN (Nord)** dans la catégorie "A" ;
- Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu l'arrêté interministériel du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;
- Vu la décision ministérielle en date du 17 octobre 1986 prenant en considération le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de **LILLE-LESQUIN** ;
- Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre les services intéressés en date du 2 novembre 1988 ;

Vu les résultats de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 14 novembre au 15 décembre 1989 et l'avis du commissaire enquêteur ;

Vu l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 12 décembre 1990 ;

ARRÊTE

ARTICLE 1er

En application des dispositions de l'article R.241-1 du code de l'aviation civile, des servitudes aéronautiques sont créées au bénéfice de l'aérodrome de LILLE-LESQUIN sur le territoire des communes de :

- | | | |
|----------------------|------------------------|-------------------------|
| - ALLENES-LES-MARAIS | - FACHES THUMESNIL | - PHALEMPIN |
| - ANNOEULLIN | - FRETIN | - PONT A MARCQ |
| - ANSTAING | - GONDECOURT | - RONCHIN |
| - ATTICHES | - GRUSON | - SECLIN |
| - AVELIN | - HERRIN | - SAINGHIN EN MELANTOIS |
| - BAISIEUX | - HOUPLIN-ANCOISNE | - TEMPLEMARS |
| - BOURGHELLES | - LESQUIN | - TEMPLEUVE |
| - BOUVINES | - LEZENNES | - TOURMIGNIES |
| - CAMPHIN-EN-PEVELE | - LILLE | - TRESSIN |
| - CARNIN | - LOOS | - VILLENEUVE D'ASCQ |
| - CHEMA | - LOUVIL | - VENDEVILLE |
| - CYSOING | - MERIGNIES | - WANNEHAIN |
| - EMMERIN | - NOYELLES-LES-SECLIN | - WATTIGNIES |
| - ENNEVELIN | - PERONNE EN MELANTOIS | - WAVRIN |

dans le département du Nord

ARTICLE 2

En application des dispositions de l'article R.242-1, du code de l'aviation civile, sont approuvés, les documents suivants annexés au présent arrêté:

A - Documents dessinés

- Plan d'ensemble ES 415 index A
- Plan partiel PS 415 index A
- Plan détails DS 415 index A1

B - Note annexe

- Notice explicative
- Liste des obstacles
- Etat des bornes de repérage d'axe de bande

ARTICLE 3

Les plans et les pièces mentionnés à l'article 2, ci-dessus, sont déposés à la mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont assises les servitudes, conformément aux dispositions de l'article D.242.6 du code de l'aviation civile.

ARTICLE 4

Le préfet du Nord est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 18 juillet 1991

pour le ministre de l'équipement, du
logement, des transports et de l'espace
le chef du service des bases aériennes

Célestin THOUZEAU

Monsieur le chef
de District
NORD - PAS DE CALAIS

BE SBA 2654 du 6/12/93

SCT 5924001

LAN STNA 1057 du 14/07/90 NOR : EQU | A | 93 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | D

DECRET du 21 JUIL. 1993

Fixant l'étendue des zones et les servitudes applicables au voisinage du centre radioélectrique de LILLE-Aérodrome (Nord) pour la protection des réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques.

LE PREMIER MINISTRE

SUR LE RAPPORT DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME ET DU MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR,

Vu le code des Postes et Télécommunications, articles L.57 à L.62 et L.64 et articles R.27 à R.38 instituant des servitudes et obligations pour la protection des réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques ;

Vu l'arrêté du 21 août 1953 établissant la liste et les caractéristiques du matériel électrique dont la mise en service, la modification ou transformation sont soumises à autorisation préalable dans les zones de garde radioélectriques, modifié par l'arrêté du 16 mars 1962 ;

Vu l'arrêté du 16 mars 1962 fixant la liste et les caractéristiques des installations électriques dont la mise en exploitation sur l'ensemble du territoire est soumise à autorisation préalable ;

Vu l'arrêté du 08.06.1954 classant le centre de LILLE-Aérodrome en 1ère catégorie ;

Vu l'avis du Comité de Coordination des Télécommunications en date du 7 mai 1992,

DECRETE

ARTICLE 1er. -

Est approuvé le plan STNA n° 1057 du 12.02.1990 annexé au présent décret (1) fixant les limites des zones de protection et de garde radioélectriques instituées autour du centre radioélectrique de LILLE-Aérodrome, dont les installations sont les suivantes :

- Tour de contrôle (Réception VHF)
- Radiogoniomètre VHF.

ARTICLE 2. -

La zone de protection est définie par le tracé en bleu et la zone de garde est définie par le tracé en jaune sur le plan joint.

Les servitudes applicables à ces zones sont celles fixées par l'article R*.30 du code des Postes et Télécommunications.

Dans la zone de protection radioélectrique, il est interdit aux propriétaires ou usagers d'installations électriques, de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans les gammes d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour les appareils du centre un taux de gravité supérieur à la valeur compatible avec l'exploitation du centre.

En outre, dans la zone de garde radioélectrique, il est interdit de mettre en service du matériel électrique susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre ou d'apporter des modifications à ce matériel, sans l'autorisation du ministre dont les services exploitent ou contrôlent le centre.

ARTICLE 3. -

Le décret du 09.12.1964 fixant l'étendue des zones et les servitudes applicables au voisinage du centre radioélectrique de LILLE-Aérodrome pour la protection des réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques est abrogé.

(1) Ce plan doit être consulté dans les cas où une installation commerciale ou industrielle est prévue dans les zones frappées de servitudes, par tous services administratifs ou particuliers intéressés, auprès des services de M. le Préfet du Nord - Direction Départementale de l'Equipement - 44, rue de Tournai à LILLE.

ARTICLE 4. -

Le Ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur et le Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 21 Juil. 1993

Edouard BALLADUR

Par le Premier ministre

Le Ministre de l'équipement,
des transports et du tourisme

Bernard BOSSOM

Le Ministre de l'industrie,
des postes et télécommunications
et du commerce extérieur

Gérard LONGUET

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

NOR : [EQU|A|95|01|14|11|215]

Ampliation certifiée exacte
Pour le Secrétaire Général du Gouvernement



J. Vigier
JEAN-FRANÇOIS VIGIER

DECRET du 20 SEP. 1995

Fixant l'étendue des zones et les servitudes de protection contre les obstacles applicables au voisinage du centre radioélectrique de LILLE-Aérodrome (Nord) (59 - 24 - 001).

LE PREMIER MINISTRE

SUR LE RAPPORT DU MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE
L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS,

Vu le code des postes et télécommunications, articles L.54 à L.56 et L.63 et articles R.21 à
R.26 instituant des servitudes de protection contre les obstacles ;

Vu l'accord préalable du ministre de l'agriculture et de la pêche en date du 05 avril 1995 ;

Vu l'accord préalable du ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du
commerce extérieur en date du 26 avril 1995 ;

Vu l'avis du comité de coordination des télécommunications en date du 12 mai 1995,

DECRETE

ARTICLE 1er. -

Est approuvé le plan STNA n° 1137 du 15 juin 1994 annexé au présent décret (1) fixant les limites des zones de dégagement instituées autour du centre radioélectrique de LILLE-Aérodrome, pour la protection des installations suivantes :

- Tour de contrôle (Emission - Réception VHF-UHF)
- Radiophare d'alignement de piste
- Radiophare d'alignement de descente
- Radiogoniomètre VHF
- Radiophare (VOR DOPPLER) omnidirectionnel VHF - Doppler et Mesureur de distance (DME)..

ARTICLE 2. -

Il est créé, autour de certaines installations constituant le centre, des zones primaires, des zones secondaires et un secteur de dégagement.

Les limites de ces zones et secteur sont figurées sur le plan :

- en rouge pour les zones primaires,
- en noir pour les zones secondaires,
- en violet pour le secteur de dégagement.

Les servitudes applicables à ces zones et secteur sont celles fixées par l'article R*.24 du code des postes et télécommunications.

ARTICLE 3.-

Dans ces zones et secteur de dégagement, la création d'obstacles est soumise, sauf autorisation du Ministre chargé de l'Aviation Civile, aux obligations suivantes :

(1) Ce plan doit être consulté chaque fois qu'une construction est envisagée dans les zones et secteur frappés de servitudes, par tous services administratifs ou particuliers intéressés, auprès des services de M. le Préfet du Nord - Direction Départementale de l'Equipement - 44, rue de Tournai à LILLE.

ZONES PRIMAIRES

Zone primaire B1 :

Il est interdit de créer tout ouvrage, de toute nature, fixe (y compris les lignes électriques et téléphoniques) ou mobile.

Zones primaires D1 et E1 :

Il est interdit de créer tout ouvrage, de toute nature, fixe (y compris les lignes électriques et téléphoniques) ou mobile, étendues d'eau ou de liquide, et excavations artificielles.

Zone primaire G1 :

- Les obstacles métalliques fixes (y compris les lignes électriques et téléphoniques) ou mobiles sont interdits.

- Les obstacles d'une autre nature ne devront pas excéder une hauteur hors sol égale à DEUX POUR CENT (2%) de la distance du point de référence.

ZONES SECONDAIRES

Zone secondaire B2 :

Les obstacles de toute nature, fixes ou mobiles, les lignes électriques et téléphoniques, ne devront pas excéder une hauteur hors sol égale à TROIS POUR CENT (3%) de la distance les séparant du point de référence.

Zone secondaire D2 :

Les obstacles de toute nature, fixes ou mobiles, les lignes électriques et téléphoniques, ne devront pas excéder une hauteur hors sol égale à UN POUR CENT (1%) de la distance les séparant du point de référence.

Zone secondaire G2 :

Les obstacles de toute nature, les lignes électriques et téléphoniques, ne devront pas excéder une hauteur hors sol égale à DEUX POUR CENT (2%) de la distance les séparant du point de référence.

SECTEUR DE DEGAGEMENT :

Les obstacles de toute nature, les lignes électriques et téléphoniques, ne devront pas excéder une hauteur hors sol égale à dix mètres.

Point de référence pris comme origine des distances :

- Base de l'antenne de chaque installation.

ARTICLE 4. -

Le décret du 22 juin 1993 fixant l'étendue des zones et les servitudes de protection contre les obstacles applicables au voisinage du centre radioélectrique de LILLE-Aérodrome est abrogé.

ARTICLE 5. -

Le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports est chargé, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

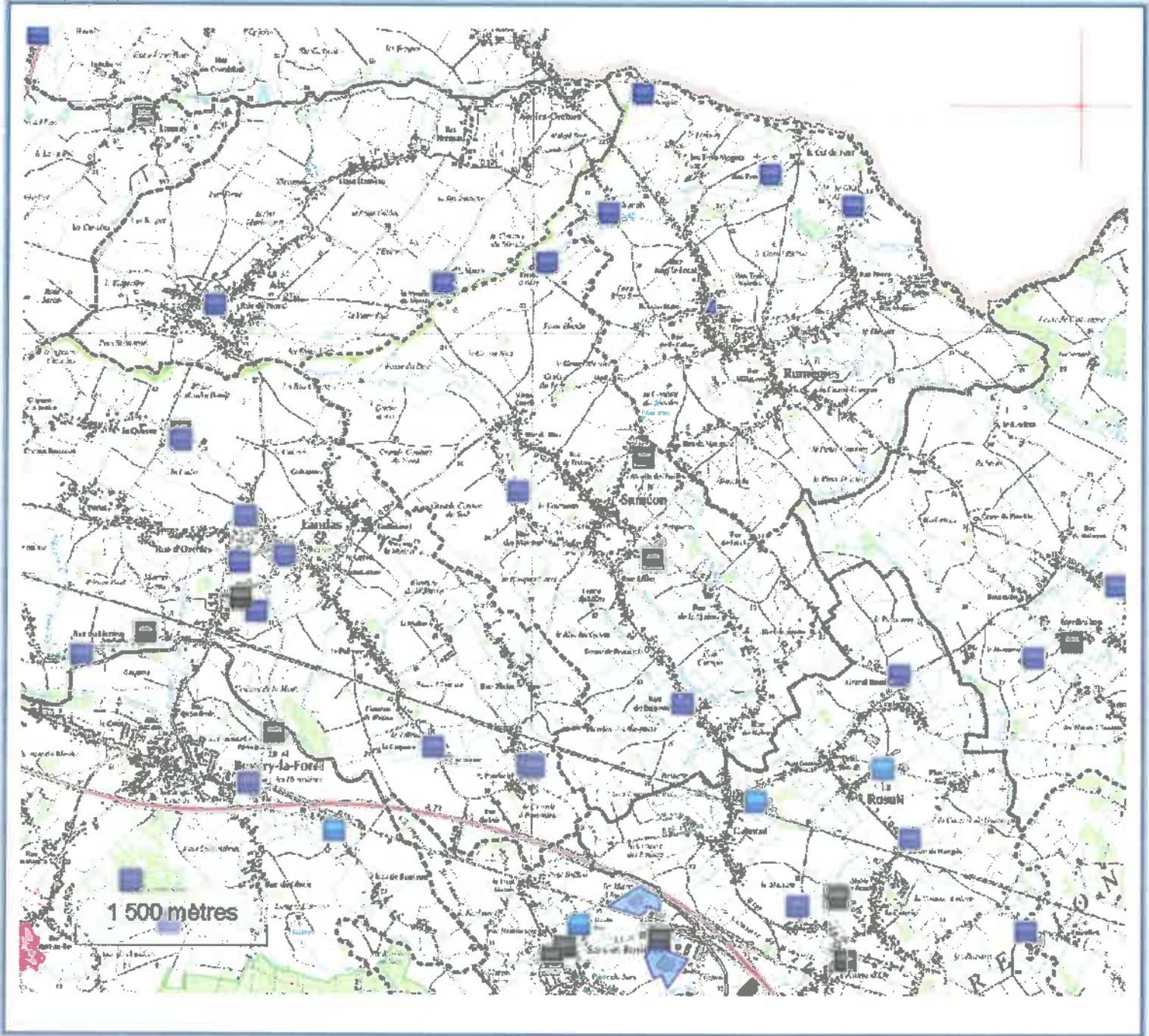
Fait à Paris, le 20 SEP. 1995

Alain JUPPE

Par le Premier ministre

Le ministre de l'aménagement du territoire,
de l'équipement, et des transports

Bernard PONS



GIDNC

Echelle : 1

Légende :

- Etablissements (n°5)
- Commune

ETABLISSEMENTS

- AS
- A
- E
- DC
- D
- NC
- AUCUN

Radars aéroportuaire - servitude

- Zone de protection
- Zone de coordination

SRE-ZFE

- Favorable
- Favorable sous conditions



Etablissements S3IC

Communes	Nom de l'établissement	Identifiant S3IC	Seveso	Régime
SAMEON	CEGE	700003006	NS	
SAMEON	GAEC DES VALLEES	5590001587	NS	D
SAMEON	GAEC HERBOMMEZ	5590001568	NS	D
SAMEON	GLI SERVICES (ex SOMEC)	700002564	NS	DC
SAMEON	LECOMTE LAURENT	5590001565	NS	
SAMEON	RIQUIER JEAN LOUIS	5590001566	NS	D

Tours Aéroréfrigérées

Aucune données

SRE - Communes éligibles

Commune	Caractéristiques
SAMEON	Favorables_sous_condltion

Zone de Développement Eolien

Aucune données

Mâts Réalisés

Aucune données

Mâts Refusés

Aucune données

Mâts en Instruction

Aucune données

Mâts Abandonnés

Aucune données

Mâts en Construction

Aucune données

Lignes Aériennes RTE

Aucune données

Lignes Souterraines RTE

Aucune données

Postes RTE

Aucune données

Canalisations

Aucune données

Sites BASOL

Aucune données

Sites BASIAS

Commune	Identifiant	Raison sociales	TYPE SITE	Etat d'occupation
SAMEON	NPC5903269	Ets Paul LAURENT	Dépôt Charbon fuel	Activité terminée

Etat des PPRT

Aucune données

PPI impactant la ou les commune(s) concernée(s)

Aucune données

Aléas Miniers - Gaz

Aucune données

Aléas Miniers - Affaissement Tassement

Aucune données

Aléas Miniers - Echauffement

Aucune données

Aléas Miniers - Effondrement localisé

Aucune données

Aléas Miniers - Glissement

Aucune données

RT Effets Types A-D

Aucune données

RT Effets Types E

Aucunes données

RT Enregistrement

Aucune données

RT Ensevelissement

Aucune données

RT FORFAITAIRE

Aucune données



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

DREAL HAUTS-DE-FRANCE
DIRECTION RÉGIONALE
ENVIRONNEMENT
AMÉNAGEMENT LOGEMENT

RISQUES NATURELS

Date : 16/01/2019

Atlas des Zones Inondables

Aucune données

Etat d'avancement des SAGE

Commune	Nom	Etat	Bassin
SAMEON	Scarpe aval	Première révision	Artois-Picardie

Captages- servitude AS1

Aucune données

ZNIEFF de type I

Aucune données

ZNIEFF de type II

Aucune données

ZICO

Aucune données

ZPS (Natura 2000)

Aucune données

ZSC (Natura 2000)

Aucune données

Arrêté de Protection de Biotopes

Aucune données

Réserves Naturelles Nationales

Aucune données

Réserves Naturelles Régionales

Aucune données

Ramsar

Aucune données

Parcs Naturels Régionaux

Commune	Nom du site	Id MNHN
SAMEON	Scarpe-Escout	FR8000037

Sites Classés

Aucune données

Sites Inscrits

Aucune données

EPCI

Commune	INSEE	EPCI
SAMEON	59511	CA de la Porte du Hainaut
SAMEON	59330	CC PÃ©vÃ©le-Carembaut
SAMEON	59551	CC PÃ©vÃ©le-Carembaut
SAMEON	59004	CC PÃ©vÃ©le-Carembaut
SAMEON	59336	CA de la Porte du Hainaut
SAMEON	59519	CA de la Porte du Hainaut

Sujet : Tr: Porter à Connaissance - Saméon

De : DDTM 59/SEPAT (Service Etudes, Planification et Analyses Territoriales) emis par
CARPENTIER Séverine (Assistante SEPAT-SDI) - DDTM 59/SEPAT <ddtm-sepat@nord.gouv.fr>

Date : 29/04/2019 13:19

Pour : "PAC (Porter A Connaissance) - DDTM 59/SEPAT" <ddtm-suct-pac@nord.gouv.fr>

----- Message transféré -----

Sujet : Porter à Connaissance - Saméon

Date : Wed, 17 Apr 2019 18:21:51 +0200

De : marina PAGLI-Telem (par AdER) <marina.pagli@culture.gouv.fr>

Répondre à : marina.pagli@culture.gouv.fr

Organisation : MCC

Pour : ddtm-sepat@nord.gouv.fr

Copie à : thomas.byhet@culture.gouv.fr <thomas.byhet@culture.gouv.fr>, isabelle POIRIER
<isabelle.poirier@culture.gouv.fr>

Bonjour,

j'ai bien reçu votre courrier du 20 décembre 2018, portant sur la constitution du Porter à Connaissance pour la commune de Saméon (Nord). Je vous envoie en pièce jointe le zonage archéologique actuellement établi pour cette commune, qui comporte deux niveaux de seuil à respecter pour la consultation de notre service au niveau des projets d'aménagement instruits par le service de l'urbanisme.

Pour toute information supplémentaire, je vous invite à contacter les deux responsables de la Carte archéologique du Service régional de l'archéologie :

Thomas Byhet et Isabelle Poirier, qui sont en copie de ce mail.

Je reste à votre disposition pour d'autres demandes, bien cordialement,

Marina Pagli

--

Marina Pagli

Conservateur du patrimoine

Service régional de l'archéologie

Direction régionale des affaires culturelles des Hauts-de-France - site de Lille

Responsable territoriale des arrondissements de Douai et de Lens

3, rue du Lombard - CS 80016 - 59041 Lille Cedex

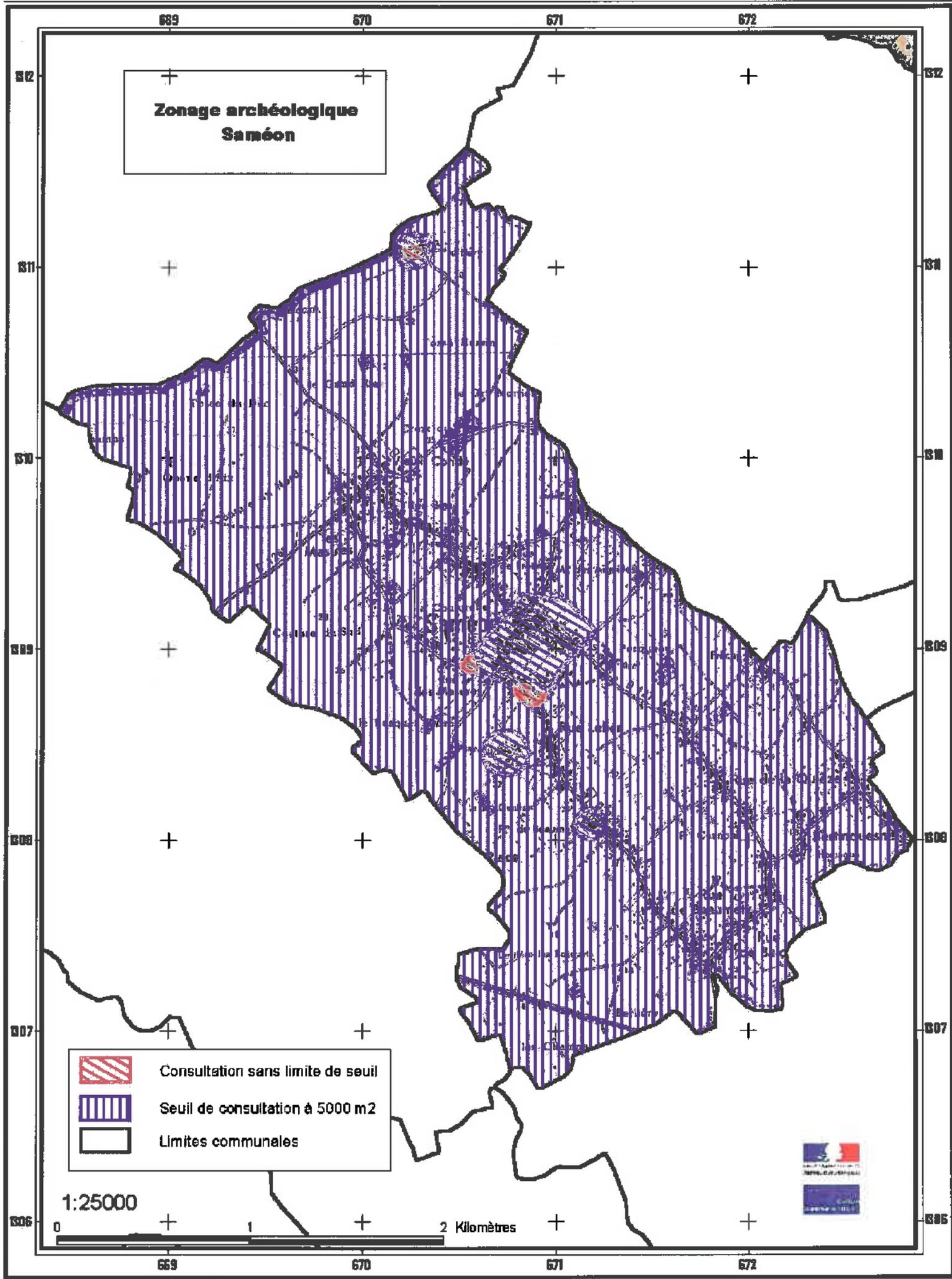
03 28 36 78 56

06 83 96 14 55

— Pièces jointes : —

saméon.jpg

340 Ko



**Zonage archéologique
Saméon**

-  Consultation sans limite de seuil
-  Seuil de consultation à 5000 m²
-  Limites communales

1:25000

0 1 2 Kilomètres





mémoire et solidarité

Département de l'entretien et de la
rénovation des sépultures de guerre

Zone artisanale
80340 Bray sur Somme

sépultures80@onacvg.fr

Tel. 03.22.76.17.72
Fax. 03.22.76.17.71

Affaire suivie par : Mme Delpierre

Bray sur Somme, le 21 janvier 2019

Le chef du département,

à

Monsieur le Directeur Départemental
des Territoires et de la Mer
SUCT/PAC
62 Boulevard de Belfort
C/S 90007
59042 LILLE CEDEX

OBJET : Commune de SAMEON
Révision du PLU
Constitution du porter à connaissance

REFERENCE : Lettre du 20 décembre 2018 de Monsieur le Préfet.

Conformément aux instructions contenues dans la lettre
rappelée en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aucun
cimetière dont mon Département Ministériel serait le service attributaire n'est
situé sur le territoire de la commune de SAMEON.

P./e chef du département,
Le chef de secteur

O. QUINTIN



VOS REF. Votre courrier du 20/12/2018
NOS REF. TER-PAC-2019-59551-CAS-132992-T7T2K6
REF. DOSSIER TER-PAC-2019-59551-CAS-132992-T7T2K6
INTERLOCUTEUR Stephanie LARDIN
TÉLÉPHONE 03.20.13.67.92
MAIL Rte-cdi-lil-scet-urbanisme@rte-france.com
OBJET PLU SAMEON - REVISION

DDTM DU NORD

62 Bd de Belfort - CS 90007
de Belfort
59042 Lille

A l'attention de Monsieur CLERBOUT

MARCO EN BAROEUL, le 18/01/2019

Monsieur,

Nous accusons réception du courrier relatif au projet de révision du PLU de la commune de Saméon, transmis par vos Services pour avis le 24/12/2018.

Nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme, nous n'exploitons pas d'énergie électrique Haute Tension indice B ($\geq 50\text{kV}$), existant ou projeté à court terme. Nous n'avons donc aucune observation à formuler.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

Anne-Marie REYNARD

Chef du Service Concertation
Environnement Tiers



**SERVICE DÉPARTEMENTAL
D'INCENDIE ET DE SECOURS**

Le Directeur,
Chef du Corps Départemental,

Monsieur le Directeur Départemental
des Territoires et de la Mer
62 Boulevard de Belfort
CS 90007
59042 LILLE Cedex

G5/PRS/LJ/CP/19 n°681

Affaire suivie par : Jérôme DUWEZ

☎ : 03-27-08-61-16

Courriel : jerome.duwez@sdis59.fr

Lille, le **22 JAN. 2019**

Objet : PORTER A CONNAISSANCE (SAMÉON)

PJ : 1 plan sous format informatique

Dans le cadre de la procédure du porter à connaissance de la commune, j'ai l'honneur de vous communiquer les éléments suivants :

1/ Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI)

En application de l'article L2213-32 du Code Général des Collectivités Territoriales, il appartient au maire d'assurer la DECI de la commune. Chaque commune doit disposer d'un service public de défense contre l'incendie (art L2225-1 à L2225-4 du CGCT).

Le pouvoir de police spéciale de DECI est exercé par : Mairie de Saméon

Le service public de DECI est assuré par : Noréade Pecquencourt Sud

En l'absence de Schéma Communal (ou intercommunal) de Défense Extérieure Contre l'Incendie, le Règlement Départemental de Défense Extérieure Contre l'Incendie approuvé par l'arrêté préfectoral du 27 avril 2017 est applicable.

L'arrêté municipal de DECI indiquant a minima la liste des points d'eau incendie de la commune n'a pas été fourni (art 6.1 du RDDECI).

La Défense Extérieure Contre l'Incendie est assurée par 33 points d'eau incendie (PEI) répartis comme suit :

Type Nature	Hydrants (Poteau, Bouche et Prise Accessoire)	Autres types (Citerne, Réserve et Point d'Aspiration)
PEI public	22 Bouches Incendie 1 Prise Accessoire de 70 10 Poteaux Incendie	

L'analyse de la Défense Extérieure Contre l'Incendie actuelle fait apparaître :

- 1 Zone non défendue de par l'absence de PEI ou une DECI avec un débit inférieur à 30 m³/h à une distance inférieure à 400 m du risque à défendre (+/- 10 %) (cf. plan joint en rouge) :

- 1 Zone où la défense incendie est à étudier (DECI comprise entre 30 et 60 m³/h à une distance de 400 mètres (+/- 10 %)) (cf. plan joint en orange) :

N° PEI	Type	Adresse	Débit constaté
05	Bouche Incendie	1002 rue des Mazures	53
02	Bouche Incendie	424 rue du Bias	51
03	Bouche Incendie	4 rue de Vieux Condé	46
04	Prise Accessoire de 70	Chemin rural dit de Merdaine	13

2/ Accessibilité des secours

D'une manière générale, les voies publiques ou privées desservant des constructions ou des aménagements doivent permettre la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie. Les dispositifs permettant de condamner l'accès à ces voies sont envisageables dans la mesure où ils sont amovibles et manœuvrables par les sapeurs pompiers soit par un dispositif facilement destructible par les moyens dont dispose le SDIS59 (type coupe boulon) soit par une clé polycoise en dotation au SDIS59.

3/ Liste des Établissements Recevant du Public (ERP) et IGH

2 ERP sont implantés dans la commune.

Les ERP de 5^{ème} catégorie, sans locaux à sommeil, ne sont pas repris dans cette liste.

La liste des ERP / IGH connus par le SDIS est la suivante :

Nom	Adresse	Type	Catégorie	Effectif public
Résidence le Pévèle EHPAD	184 rue de l'église	J	4ème	125
Salle des fêtes Albert Bouillet	83 rue du Presbytère	L	4ème	227

4/ Liste des établissements faisant l'objet d'un recensement en ETARE

En application du Règlement Opérationnel des Services d'Incendie et de Secours du NORD approuvé par l'arrêté préfectoral du 24 janvier 2002 modifié, certains établissements font l'objet d'un recensement en Établissement Répertoire (ETARE) permettant, notamment, en fonction des risques, de prévoir un volume de secours spécifique et adapté.

Nom	Adresse
Camping la Gentilhommière	905 rue de Beaumetz
Ferme Lefebvre	762 rue des Mazures
Ferme Riquier Jean-Louis	Chemin Rural dit de Merdaine
Maison de retraite du Pévèle	184 rue de l'Église
Établissement SIEL	Rue de la Quièze

5/ Implantation du Centre d'incendie et de secours

La commune est défendue en premier appel par le CIS implanté sur le territoire de Orchies.

Pour le Directeur Départemental et par délégation,


b) Le Lieutenant-colonel Christophe HÉRITIER *CH*

Copie :

- Monsieur le Chef du CIS Orchies

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Immeuble Perspective - 7ème étage
449, Avenue Willy Brandt - 59777 EURLILLE
TÉL : +33 (0)3 62 13 57 28 - FAX : +33 (0)3 62 13 54 76



DDTM du Nord
62 Boulevard de Belfort
CS 90007
59042 Lille Cedex

Nos réf : LL/DITN-1376/ST
Affaire suivie par : Sylvie TREVAUX
Tél. : 03.62.13.57.06
Objet : PAC pour la révision du PLU sur la commune de Sameon

Lille, le 3 janvier 2019

Madame, Monsieur,

Réponse pour l'ensemble du groupe public ferroviaire SNCF.

Implication de SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

A partir de l'entrée en vigueur des décrets pris en application de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 et relatifs aux missions et statuts de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, une nouvelle organisation répond notamment à l'objectif de faciliter les relations entre les collectivités et les propriétaires ferroviaires en proposant un interlocuteur unique pour les questions urbaines, foncières et immobilières ayant trait à l'ensemble des propriétés ferroviaires.

Afin de faciliter les relations entre les collectivités et les propriétaires ferroviaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont confié à SNCF Immobilier les missions suivantes:

- Instruction des PLU et PLUi,
- Instruction des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable, lotissement, ...) pour toutes démarches de travaux à proximité des parcelles ferroviaires,
- protection, gestion et de valorisation de leur patrimoine
- représentation des propriétaires sur les questions foncières, d'articulation avec les projets urbains ainsi que la maîtrise d'ouvrage déléguée des études relevant de sa compétence.

Ainsi, SNCF Immobilier assure les interfaces entre les collectivités et le groupe public ferroviaire.

SNCF Immobilier, dont vous trouverez les coordonnées ci-après, devient donc l'interlocuteur privilégié des collectivités pour les questions foncières et immobilières.



SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Pôle Synthèse Innovation Urbanisme
Immeuble Perspective -7^{ème} étage
449, avenue Willy Brandt 59 777 LILLE

Afin de faciliter nos échanges, vous pouvez également me joindre par courriel :
sylvie.trevaux@sncf.fr

Par courrier adressé à nos services le 20 décembre 2018, vous nous informez de la révision du PLU sur la commune de Sameon.

Aussi, nous attirons votre attention sur plusieurs éléments constitutifs du Porter-à-Connaissance:

Report de la Servitude T1 et de sa notice explicative aux documents du PLU

La commune de Sameon est traversée par la ligne n°267 000 de Fives à Hirson qui appartient au RFN et par conséquent au domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P; le code civil ainsi que par la servitude dite " T1 ",codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L2231-1 à L2231-9.

Aussi, vous trouverez, ci-joint, copie du texte de la servitude T1 qui doit figurer en annexe au PLU au titre des servitudes d'utilité publique. Nous vous remercions par avance de reporter, sur les documents graphiques, l'emprise de cette servitude. A cet effet, vous trouverez ci-joint la liste des parcelles ferroviaires concernées.

Commune	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
SAMEON	0C	553	156
SAMEON	0C	646	14 914

Inscription dans le rapport de présentation le fondement des articles R123-9 du Code de l'Urbanisme et la circulaire du 15 octobre 2004

Nous vous invitons à inscrire dans le rapport de présentation les éléments relatifs à l'article R123-9 du Code de l'Urbanisme qui dispose que "*des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs*" et d'autre part, sur la circulaire du 15 octobre 2004 qui demande à Mesdames et Messieurs les Préfets de Départements de veiller "*à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire*" qui justifie la caractéristique de service public de l'activité ferroviaire. Nous vous invitons également à décliner ces éléments dans les règlements couvrant les zonages traversés par le ferroviaire.

Nous vous rappelons en effet que le rapport de présentation doit quant à lui expliquer *“les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de programmation et le règlement”* conformément à l'article L.123-1-2 du Code de l'urbanisme.

Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

La loi SRU et la circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 proscrivent le zonage “UF” destiné au domaine public ferroviaire.

L'objectif est de mieux intégrer le ferroviaire dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en terme de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire

L'article R.123-9 du Code de l'Urbanisme précise que dans les règlements écrits, des règles particulières relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs peuvent s'appliquer. Aussi, je vous remercie de prendre en considération la *“notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants”*.

Pour information les aménagements, constructions et installations nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire sont la somme de toutes les infrastructures ferroviaires permettant le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, notamment les bureaux, locaux de vie, salles de réunion, vestiaires et sanitaires, locaux de stockage de matériaux, ateliers, garages et car ports, parkings, aires de stockage de matériaux extérieurs, postes d'aiguillages et autres installations (électriques et ferroviaires) nécessaires à l'exploitation et l'entretien du Réseau Ferré National. Il serait intéressant d'ajouter cette définition au lexique annexé.

Compatibilité des périmètres de protection des boisements, éléments du paysage et du patrimoine avec l'activité ferroviaire

Les articles L123-1-5 7° et L130-1 du Code de l'Urbanisme peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, hale, taillis). Aussi, nous souhaitons nous assurer que ces périmètres que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire

L'article L2111-1 du CG3P dispose que *“le domaine public ferroviaire est constitué des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L1, non compris dans l'emprise des biens mentionnés à l'article L2111-14 et affectés exclusivement aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre”*.

Selon ce même code, le domaine public ferroviaire est cadastré, il n'est donc pas assimilable au domaine public et constructible. Par conséquent, c'est le code civil qui s'applique sur ses limites.

L'article 675 du Code civil dispose que "l'un des voisins ne peut sans le consentement de l'autre, pratiquer dans le mur mitoyen aucune fenêtre ou ouverture, en quelque manière que ce soit, même à verre dormant"

Ainsi tout riverain du chemin de fer, propriétaire ou édifiant une construction, a le droit, sous réserve de ne pas contrevenir aux dispositions de la loi des transports, de prendre sur le domaine public du chemin de fer les jours ou vues qu'il désire.

Ces jours ou vues ne doivent comporter aucune saillie, ni aucun dispositif mobile pouvant se développer sur le domaine public du chemin de fer.

Nul ne pouvant être grevé de servitudes d'intérêt privé, même si ces dernières trouvaient leur origine dans la prescription trentenaire, la SNCF. conserve, sous les réserves énoncées à l'article 17, la faculté de construire à toute époque à la limite des emprises ferroviaires. Elle pourrait donc, en principe, masquer les jours et vues des bâtiments voisins, sans qu'il résulte, pour les propriétaires riverains, un droit à indemnité, dans la mesure tout au moins où ces propriétaires auraient été avertis dès l'origine du caractère précaire et révocable de ces jours et vues.

Position de SNCF Réseau concernant les aménagements impactant les Passages à Niveau (PN):

Les passages à niveau sont réglementés par l'Arrêté Ministériel du 18/03/1991, SNCF Réseau informe les collectivités de l'existence des guides et notes d'information du SETRA notamment :

- Note d'information n° 138 de mars 2013 concernant le « Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau ». SNCF Réseau réaffirme l'importance des principes de sécurité dans la conception et la réalisation des aménagements cyclables qui franchissent les voies ferrées.
- Guide technique sur la Sécurité aux passages à niveau : Cas de la proximité d'un carrefour giratoire.
- Note d'information n° 128 de décembre 2008 concernant « l'Amélioration de la sécurité aux passages à niveau - adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière.»
- Note d'information n° 133 d'octobre 2009 concernant «les travaux routiers à proximité des passages à niveau.»

D'une façon générale, il est préférable d'éviter de délester les grands axes routiers et notamment les autoroutes en reportant le trafic sur des itinéraires empruntant des passages à niveau et ça quel que soit le PN, inscrit au programme de sécurisation national ou pas. Il est préférable d'utiliser les ouvrages dénivelés existants ou de prévoir la création de nouveaux ouvrages en fonction du trafic à supporter.

Ouvrages de croisement de nos deux infrastructures, routière et ferroviaire, les passages à niveau présentent la singularité d'impliquer une obligation de solidarité d'actions des acteurs ferroviaires et routiers pour atteindre les objectifs de sécurité qui leur sont respectivement assignés par le législateur. Nos services, coopèrent régulièrement avec les différents gestionnaires de voirie afin de concourir à l'objectif partagé d'amélioration de la sécurité de ces carrefours particuliers.

Dans la continuité de ces démarches collaboratives, nous attirons votre attention sur un risque spécifique à certains passages à niveau de nos réseaux respectifs. En effet, et ainsi qu'ont pu le mettre en exergue les retours d'expérience conduits par diverses entités, la configuration de l'infrastructure ferroviaire conjuguée à celle de la voirie routière conduit à caractériser des passages à niveau pouvant présenter des difficultés de franchissement pour certaines catégories de véhicules ; en particulier ceux dotés d'une faible garde au sol ou étant d'une grande longueur (autocars, poids lourds...).

Au regard des conséquences attachées à l'absence de prise en compte opérationnelle de ce constat, il est nécessaire de vérifier que le profil routier des passages à niveau concernés est compatible avec les circulations routières autorisées à l'emprunter. Notamment, sont concernés les véhicules qui ne peuvent pas franchir le passage à niveau dans un délai inférieur à 7 secondes après l'allumage des feux.

Une première liste non exhaustive de passages à niveau dont le franchissement est reconnu difficile par la SNCF en application de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels existe et est transmise aux services de l'état. En effet, si la traversée est considérée difficile pour des convois exceptionnels, elle peut également être envisagée comme délicate pour d'autres catégories de véhicules : transports en commun, poids-lourds... Cette liste pourra être complétée selon des modalités à convenir avec les gestionnaires de voirie.

Critères 2012 (depuis 2001) pour la suppression d'un passage à niveau sur la base des accidents et incidents 2002 à 2011 ou :

- 3 collisions et plus
- 15 heurts d'installation et plus
- 1 collision et 11 heurts mini ou 2 collisions et 10 heurts mini
- moment de circulation > 1 000 000 (produit du nombre de circulations ferroviaires et routières)
- à dire d'expert régional

Contact à prendre pour l'élaboration du projet d'aménagement pouvant impacter les passages à niveaux :

Direction territoriale SNCF Réseau Hauts-de-France
Tour de Lille - 17eme étage
100 Boulevard de Turin
59777 Euraille

Implication du groupe immobilier ferroviaire dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, la SNCF demande à être consultée sur tous les documents du PLU et sollicite à cet effet l'envoi d'un exemplaire du PLU arrêté. Nous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF avant d'envisager toute intervention aux abords du domaine public ferroviaire ou tous travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment permis de construire, permis d'aménager...). Cette demande est fondée sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

Nous vous remercions de prendre en considération les remarques émises et nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Nous vous prions d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Chargée d'aménagement et d'urbanisme
Sylvie TREVAUX



SNCF
Direction Immobilière Territoriale Nord
Immeuble Perspective - 7^{ème} étage
449 avenue Willy Brandt
59777 LILLE

Pièces jointes:

- Notice technique pour le report de la servitude T1
- Document explicatif sur la servitude T1
- Circulaire ministérielle du 15 octobre 2004
- Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

Bois classés et talus classés paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme

La présence de bois classés ou de talus paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme dans les zones assujetties aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer : servitude publique relative au chemin de fer.

1. Aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 (voir extraits ci-après) qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...). Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

2. Aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

Par conséquent, afin de ne pas nuire aux installations et aux circulations ferroviaires :

- les boisements ne doivent pas être pérennisés sur ces derniers car ils pourraient fragiliser la structure de l'ouvrage d'art
- plutôt qu'un aplat en surface, RFF préférerait voir afficher l'idée d'un filtre végétal : soit une ligne de boisement, qui devra respecter la servitude T1, le code civil (plantation en limite de propriété) et le code de l'urbanisme.

NB : Extrait s'appliquant à l'entretien des plantations de la servitude T1 et aux zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prerogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (Art L 322-3 et L 322-4 du code forestier)

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et les haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).



La Défense, le 15 OCT 2004

ministère
de l'Équipement,
des Transports,
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer



direction
des Transports
terrestres
direction générale
de l'Urbanisme,
de l'Habitat et
de la Construction

Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire, du tourisme
et de la mer

à

Messieurs et Mesieurs les Préfets de départements

Directions départementales de l'équipement

Objet : abrogation de la circulaire DAU-DTT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU0410366J).

La circulaire DAU-DTT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols. »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Arche Sud
92885 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
mail : dm@equipement.gouv.fr

.../...

Il n'y a donc aucun fondement juridique pour que ces emprises fassent l'objet d'une zone particulière dans les documents d'urbanisme.

Vous veillerez à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire.

Vous veillerez également à ce que ces règles autorisent sur les emprises ferroviaires les mêmes constructions et installations que sur le reste de la zone dans laquelle elles sont situées.

La présente instruction abroge la circulaire n° 90-20 du 5 mai 1990 précitée.

Vous informerez les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents des dispositions de la présente instruction et veillerez à ce que vos services s'assurent de leur prise en compte dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents d'urbanisme.

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur des transports terrestres,


Patrice RAULIN

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,


François DELARUE

INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

Les emprises ferroviaires peuvent être classées dans l'ensemble des zonages prévus au code de l'urbanisme : zone U, zone AU, zone A et zone N.

Le classement doit être cohérent avec le tissu urbain environnant. A titre d'exemple, il semble logique de classer en zone U les gares situées le plus souvent en centre ville. De même, les cours marchandises peuvent, le plus souvent, être classées en zone U (activité ou mixte). Les voies ferrées traversant des zones agricoles doivent être classées en zone A ou N.

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

Ces dérogations ont pour but de permettre à RFF et à la SNCF d'implanter sur le Domaine Public Ferroviaire les petites installations indispensables à l'exploitation ferroviaire telles que les guérites de signalisation, les abris quais, les abris parapluies, les relais Radio-Sol-Train, les antennes Radio-Sol-Train et GSMR.

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

Sont admises : les constructions et installations de toute nature, les dépôts, les exhaussements et affouillements des sols nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du service public ferroviaire et des services d'intérêts collectifs.

❖ Article 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

Merci de préciser qu'aucune hauteur maximale n'est fixée pour les constructions et installations nécessaires à l'exercice du service public ferroviaire.

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

Cette réglementation doit être compatible avec l'application de la servitude d'utilité publique instaurée par la loi du 15 juillet 1845 (aucune plantation d'arbres à hautes tiges dans une distance inférieure à 6 mètres de la limite légale du chemin de fer).

❖ Article 14 : COS

Merci de prévoir une exonération pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

NOTICE TECHNIQUE POUR LE REPORT AUX P.L.U. DES 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 sur la grande voirie et qui concernent notamment :

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

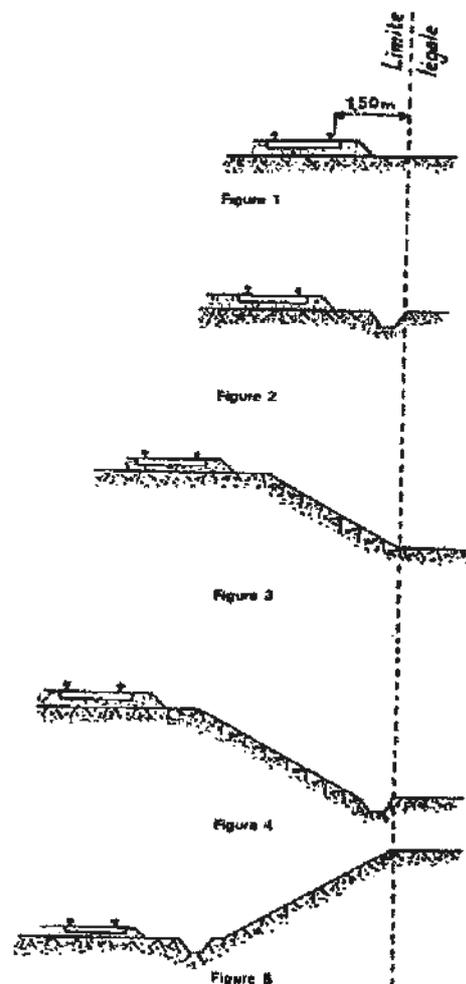
D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

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

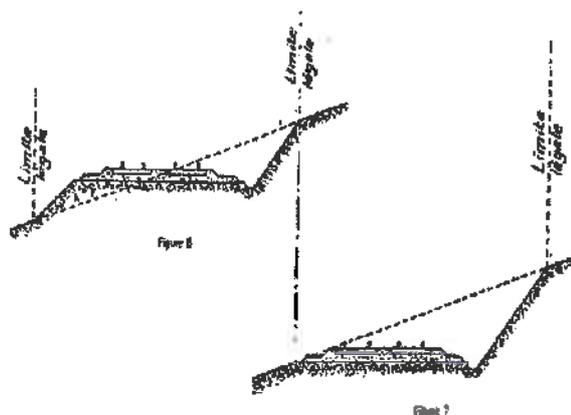
Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF :

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

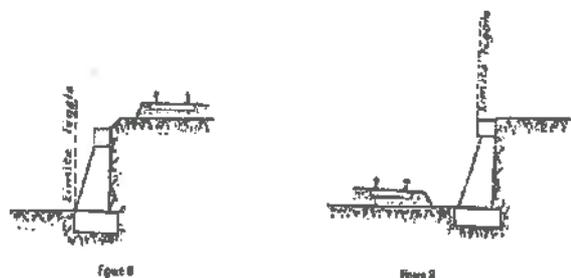
- Voie en plate-forme sans fossé :
une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)
- Voie en plate-forme avec fossé :
le bord extérieur du fossé (figure 2)
- Voie en remblai :
l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)
ou
le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)
- Voie en déblai :
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flanc 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 talus naturel (figures 6 et 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 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 que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

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

3 - Plantations

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.

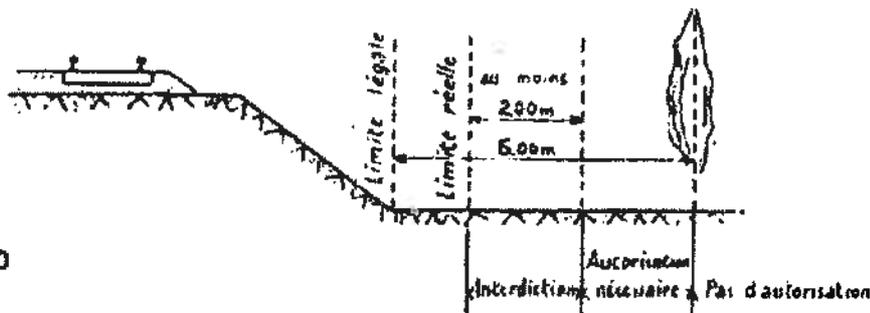


Figure 10

b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 mètre.

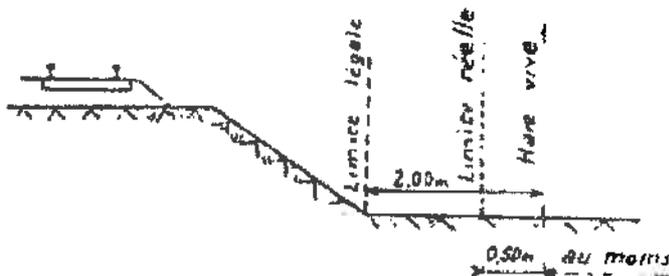


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 mètres de la limite réelle du Chemin de Fer et une haie vive à moins de 0,50 mètre de cette limite.

4 - Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans locaux d'urbanisme, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du Chemin de Fer.

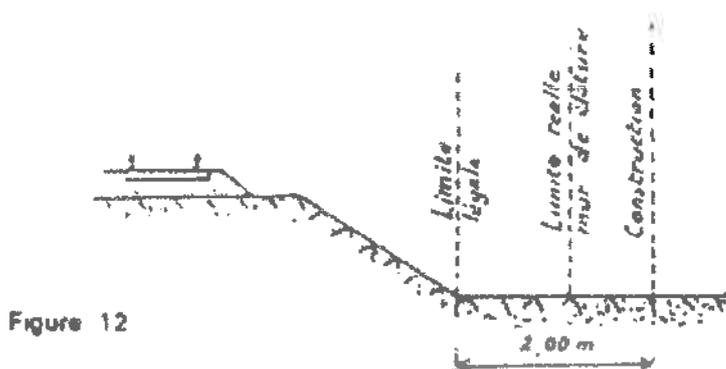


Figure 12

Il en 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 réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 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.

Il est, par ailleurs, 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 IIème partie ci-après).

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.



Figure 13

6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

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

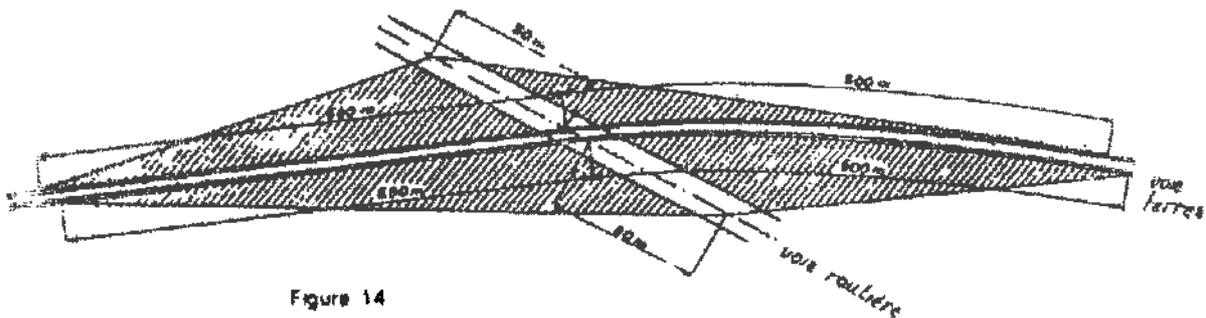
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau 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, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue 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, la Direction Départementale de l'Équipement 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 représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14)





SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

I - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement,
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,
- mode d'exploitation des mines, carrières, et sablières.

Servitudes spéciales pour les constructions, les excavations et les dépôts de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322-3 et L 322-4.

Loi du 29 décembre 1892 (occupation temporaire).

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59-962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG n° 78-04 du 30 mars 1978.

II. - PROCEDURE D'INSTITUTION

A. - PROCEDURE

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que les gares, les cours de gare et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

L'obligation d'alignement ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe une obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement, accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites des chemins de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements, ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron du 3 juin 1910).

Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Préfet du département.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

B. - INDEMNISATION

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existantes au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L322.3 et L 322.4 du Code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

C. - PUBLICITE

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le préfet du département.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE.

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prerogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la SNCF, quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage des morts-bois (articles L 322-3 et L 322-4 du Code forestier).

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (loi des 16 et 24 août 1970). Sinon, intervention d'office de l'administration.

Obligation pour les riverains d'une vole communale au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce, sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées

et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau non munis de barrières d'une voie publique et d'une voie ferrée des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'administration, de procéder, moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non, existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845, et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infraction aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845, réprimée comme en matière de contravention de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11, alinéas 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845).

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un passage à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains des voies ferrées de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture, dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus de remblai, soit du bord extérieur du fossé du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de chemin de fer. L'interdiction s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies : elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les hangars, magasins, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale

à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (article 6 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3 de la loi du 15 juillet 1845).

2 Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par arrêté préfectoral, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9 de la loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existantes lors de la construction d'un nouveau chemin de fer de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

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

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des excavations en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la SNCF.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent et à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).





SOCIÉTÉ
DES
TRANSPORTS
PÉTROLIERS
PAR
PIPELINE

OLÉODUCS DE DÉFENSE COMMUNE (ODC)
22B - ROUTE DE DEMIGNY - CHAMPFORGEUIL - CS 30081
71103 CHALON-SUR-SAONE
TÉL. : 03 85 42 13 00 - FAX : 03 85 42 13 05

Nos réf : SYP/NEB
ODC/CL/0581-18

Affaire suivie par : Mme VERGIER
Tel 03.85.42.13.65
Mail odclignes@trapil.com

DDTM DU NORD
Service Urbanisme et Connaissance des
Territoires
62 boulevard de Belfort
CS 90007
59042 LILLE Cedex

À l'attention de Monsieur CLERBOUT

Objet : INFRASTRUCTURE PETROLIÈRE
DE DÉFENSE COMMUNE

Champforgeuil, le - 2 JAN 2019

Procédure du porter à connaissance : **Plan local d'urbanisme**
Communes de : **SAMEON**

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure du "porter à connaissance" visée en objet, vous nous avez sollicités dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme concernant la commune citée en objet.

Nous vous informons que le réseau des Oléoducs de Défense Commune, que nous opérons par ordre et pour le compte de l'État ne traverse pas la commune concernée.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Chef du Réseau
des Oléoducs de Défense Commune,

O. ORELLE
P/O V. CALCAGNO
Chef de la Division HSE-Lignes

Courrier arrivé SEPAT	
Le	07 JAN. 2019
C. Faubert	
Plénifier	<input checked="" type="checkbox"/>
N. Lefebvre	
Analyses complémentaires :	
J-P. Caron	
GVD	
Visa	

Sujet : Tr: [INTERNET] Révision du PLU - Commune de SAMEON

De : "DDTM 59/SEPAT (Service Etudes, Planification et Analyses Territoriales) emis par CARPENTIER Séverine (Assistante SEPAT-SDI) - DDTM 59/SEPAT" <s.carpentier.-ddtm-sepat@nord.gouv.fr>

Date : 10/01/2019 12:41

Pour : "PAC (Porter A Connaissance) - DDTM 59/SEPAT" <ddtm-suct-pac@nord.gouv.fr>

----- Message transféré -----

Sujet :[INTERNET] Révision du PLU - Commune de SAMEON

Date :Tue, 8 Jan 2019 09:09:42 +0000

De : > BRAULT Michel - VNF (par Internet) <Michel.BRAULT@vnf.fr>

Répondre à :BRAULT Michel - VNF <Michel.BRAULT@vnf.fr>

Pour :SEPAT, MTES-MCT/DDTM 59/SEPAT <ddtm-sepat@nord.gouv.fr>

Copie à :CLERBOUT Vianney, MTES-MCT/DDTM 59/SEPAT/Planification <vianney.clerbout@nord.gouv.fr>, DELSAUT Christelle, VNF/DT Nord-Pas de Calais/SDVE/Agence de Douai <Christelle.DELSAUT@vnf.fr>

Bonjour Monsieur Le Directeur,

Le 20 décembre 2018, vous avez transmis à la Direction territoriale Nord Pas-de-Calais de Voies navigables de France un courrier indiquant l'engagement d'une procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de SAMEON.

Je vous informe que ce dossier n'appelle aucune observation de la part de Voies navigables de France que ce soit sur un plan hydraulique ou environnemental ; par conséquent, nous ne souhaitons pas être associés à cette étude.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Michel BRAULT
Voies navigables de France
Direction territoriale Nord-Pas-de-Calais
SDVE, Agence de développement de Douai

Gestion et prévention des risques PORTER A CONNAISSANCE Commune de Saméon

SOMMAIRE

1. Les Données Communiquées au Titre du Porter à Connaissance.....	2
2. État des Risques.....	3
RISQUES NATURELS :	3
Arrêtés de catastrophes naturelles.....	3
Les Inondations.....	3
Les Territoires à Risque Important d'inondation (TRI) et les Stratégies Locales de Gestion du Risque Inondation (SLGRI).....	3
Les Zones d'Inondations Constatées (ZIC) et zones inondables.....	4
Les remontées de nappes.....	4
La gestion des Eaux Pluviales.....	5
Les ouvrages de défense/protection.....	5
Les Mouvements de terrain.....	6
Le retrait-gonflement des argiles.....	6
La sismicité.....	7
RISQUES MINIERS :	8
RISQUES TECHNOLOGIQUES :	8
Les engins de guerre.....	8
RISQUES NUCLÉAIRES :	8
3. Obligations Réglementaires.....	8
Le PLU.....	8
Le Rapport de Présentation et les Risques.....	8
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation et les Risques (OAP).....	9
Le Règlement et les Risques.....	9
Le Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM).....	10
Le Plan de zonage pluvial.....	11
Le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI).....	12
4. Les Responsabilités.....	13
La responsabilité administrative.....	13
La responsabilité pénale.....	13
5. Annexes cartographiques et documentaires.....	15

Le porter à connaissance vise à fournir aux communes ou à leurs groupements les éléments nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière de document d'urbanisme. Il présente les diverses données contribuant à identifier les risques affectant leur territoire.

Il comprend également un rappel des principes et des règles qui doivent guider la définition de leurs projets tels que les PLU.

Le présent document comporte en outre une annexe sur les responsabilités, qui est une aide à tout décideur pour positionner ses actions publiques et les justifier, pour prendre en compte les risques dans les programmes et les projets.

1. Les Données Communiquées au Titre du Porter à Connaissance

(Circulaire n°83-51 du 27 Juillet 1983 concernant la mise en œuvre de l'article 74 de la loi du 07 Janvier 1983 relative à la répartition des compétences – loi de décentralisation).

Depuis l'entrée en vigueur de la loi de décentralisation et en application des articles L.132-2 et R.132-1 et L.153-60 du code de l'urbanisme, "le préfet de département porte à la connaissance de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte qui a décidé d'élaborer ou de réviser un schéma de cohérence territoriale, un plan local d'urbanisme ou une carte communale :

- Les dispositions législatives et réglementaires applicables au territoire concerné et notamment les directives territoriales d'aménagement et de développement durables, les dispositions relatives au littoral et aux zones de montagne des chapitres Ier et II du titre II du présent livre, les **servitudes d'utilité publique**, le schéma régional de cohérence écologique, le plan régional de l'agriculture durable et le plan pluriannuel régional de développement forestier ;
- Les projets des collectivités territoriales et de l'État et notamment les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national ;
- Les études techniques nécessaires à l'exercice par les collectivités territoriales de leur compétence en matière d'urbanisme dont dispose l'État, **notamment les études en matière de prévention des risques** et de protection de l'environnement."

La connaissance de l'existence d'un risque, découvert ou non par une étude, même non encore sanctionné par un acte réglementaire, doit donc être « porté à connaissance ».

Le porter à connaissance constitue donc un état des connaissances à disposition de l'État en un instant donné. Il n'est pas exhaustif et n'exonère pas la collectivité de le compléter des éléments de connaissance sur les risques en sa possession ou de proposer de les affiner dès lors qu'elles n'ont pas de portée réglementaire en tant que servitudes d'utilité publique (PPR, ou servitudes de « sur-inondation » ou de « mobilité » ou PIG).

Les Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

L'article R.151-51 du code de l'Urbanisme (CU) prévoit que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et l'article R.161-8 prévoit que les cartes communales doivent comporter en annexe, les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol. Un Plan de Prévention des Risques d'inondation approuvé valant servitude d'utilité publique, selon l'article L.562-4 du code de l'environnement, son annexion aux documents d'urbanisme est, par conséquent, obligatoire. Si cette formalité n'a pas été effectuée dans le délai de trois mois, l'autorité administrative compétente de l'État y procède d'office (article L.153-60 du CU).

L'article R.151-53 précise également qu'en annexe au plan local d'urbanisme figurent, s'il y a lieu, les éléments suivants :

- Les périmètres miniers définis en application des livres Ier et II du code minier ;
- Les périmètres de zones spéciales de recherche et d'exploitation de carrières et des zones d'exploitation et d'aménagement coordonné de carrières, délimités en application des articles L.321-1, L.333-1 et L.334-1 du code minier ;
- Les dispositions d'un projet de plan de prévention des risques naturels prévisibles rendues opposables en application de l'article L.562-2 du code de l'environnement ;
- Les secteurs d'information sur les sols en application de l'article L.125-6 du code de l'environnement.

2. État des Risques

Compte tenu de l'état des connaissances à ce jour, la commune de Saméon est vulnérable aux risques identifiés suivants :

RISQUES NATURELS :

Arrêtés de catastrophes naturelles

Aux termes des dispositions de l'article 1er de la loi du 13 juillet 1982 modifiée et codifiée, sont considérés comme les effets des catastrophes naturelles, « *les dommages naturels directs non assurables ayant eu pour cause déterminante l'intensité anormale d'un agent naturel, lorsque les mesures habituelles à prendre pour prévenir ces dommages n'ont pu empêcher leur survenance ou n'ont pu être prises* ».

Aux termes de l'article L.125-1 du Code des Assurances, « *l'état de catastrophe naturelle est constaté par arrêté interministériel qui détermine les zones et les périodes où s'est située la catastrophe ainsi que la nature des dommages résultant de celle-ci* ».

Lorsque survient un événement calamiteux ayant le caractère de catastrophe naturelle, il appartient aux collectivités de transmettre au préfet, l'ensemble des éléments d'information nécessaires et d'adresser un rapport au ministère de l'intérieur, pour être ensuite transmis, pour avis à une commission interministérielle composée d'un représentant du ministère de l'intérieur, d'un représentant du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, d'un représentant du budget, et d'un représentant de l'environnement. La commission émet un avis sur le dossier et propose, le cas échéant que soit constaté l'état de catastrophe naturelle.

Depuis 1982, date de mise en vigueur du texte de loi, la commune de Saméon a connu 1 arrêté de reconnaissance de catastrophes naturelles.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Date de l'arrêté	JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/99	29/12/99	29/12/99	30/12/99

Cet arrêté est un arrêté particulier puisqu'il a été pris à l'échelle nationale après le passage de la tempête sur le territoire français. Cet arrêté n'est donc pas révélateur de la vulnérabilité intrinsèque de la commune face aux inondations, coulées de boue ni mouvements de terrain puisque l'étude des dégâts occasionnés par la tempête a porté sur le territoire national dans son ensemble, et non spécifiquement sur celui de la commune.

Les Inondations

Les Territoires à Risque Important d'inondation (TRI) et les Stratégies Locales de Gestion du Risque Inondation (SLGRI)

La commune ne fait pas partie d'un Territoire à Risque Important d'inondation (TRI) arrêté le 26 décembre 2012. Cependant elle fait partie de la Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation Scarpe Aval, définie par arrêté préfectoral du 10 décembre 2014. Le périmètre de la Stratégie Locale est en effet défini par le Préfet Coordonnateur de Bassin à partir de celui du Territoire à Risque Important d'inondation susmentionné afin de réduire les conséquences négatives des inondations sur ce territoire.

Les Zones d'Inondations Constatées (ZIC) et zones inondables

Nous avons connaissance que la commune a été impactée en juillet 2007 (article de la Voix du Nord du 21 juillet 2007 joint) par des inondations, mais nous n'avons aucun élément quant à leurs localisations. Nous invitons la commune à compléter le document avec la connaissance communale.

La commune possède un réseau hydrographique composé de plusieurs ruisseaux (d'Aix, du Perqueau, des Enclos, du Léliier, des Carnois et du Charme).

Une analyse topographique révèle que la commune se situe, sur un axe Nord-Ouest/Sud-Est à une altitude d'environ 35 mNGF au Nord-Ouest et d'environ 18 mNGF au Sud-Est sur une distance de plus de 4 kilomètres, les habitations se répartissant suivant cet axe.

Une analyse des écoulements pourra être réalisée afin d'attirer l'attention sur d'éventuels problèmes de ruissellement.

On sera attentif aux pentes et leurs éventuelles influences sur la génération de ruissellement (zone de production) dans une optique de solidarité amont-aval afin de ne pas aggraver le risque par ailleurs. De plus, la proximité de ZIC en examinant l'éventuelle influence d'aménagement situées à l'amont pourra renforcer cette analyse. On pourra alors encourager, dans le cadre du PLU, d'étudier le phénomène et de mettre en place des dispositifs permettant la protection des biens et des personnes et/ou la non aggravation du risque par ailleurs (gestion des eaux pluviales ou zonage pluvial, mises en sécurité...).

L'objectif pour le PLU est de prendre en compte la donnée la plus en amont possible puisque celle-ci aura un impact sur le choix du projet. Le PLU doit :

1. Viser un développement qui réduirait la vulnérabilité du territoire qu'il couvre,
2. Réglementer dans le but de ne pas exposer de nouvelles personnes et biens aux risques d'inondation,
3. Intégrer le libre écoulement des eaux et la protection des zones d'expansion des crues comme des composantes incontournables pour éviter l'aggravation des risques par ailleurs.

Le rapport de présentation du PLU devra faire état de ces inondations, elles devront figurer sur le plan de zonage et le règlement devra être adapté. Le développement de l'urbanisation devra être privilégié dans les secteurs les moins vulnérables et en dehors des zones d'expansion des crues.

Les remontées de nappes

La carte des remontées de nappes réalisée par le BRGM est consultable sur http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/inondations/cartographie_remontee_nappe.

Cette donnée du Bureau de Recherche Géologique et Minier établit des zones potentiellement sujettes aux débordements de nappes et aux inondations de caves avec une précision (utilisation au 1/100000) et des incertitudes relatives (voir site internet ci-dessus). La méthode employée est la comparaison entre les hauteurs du terrain naturel fourni par l'IGN et les hauteurs d'eau (de nappe) définies à partir des données piézométriques et des interpolations (niveau maximal probable) adaptées.

Une extraction de cette donnée superposée à une carte IGN sur le territoire de la commune vous est jointe à l'échelle d'utilisation, soit 1/100000.

Pour la lecture et l'interprétation des données brutes produites (à l'échelle appropriée), le BRGM propose l'ajout de certains masques (cf site ci-dessus).

Pour tout secteur prévu d'urbaniser, des études locales devront être réalisées afin d'adapter le projet (notamment les constructions) ainsi que la gestion des eaux pluviales afin de ne pas exposer de nouveaux biens et nouvelles personnes au risque (par exemple, interdiction des caves et sous-sols, rehausse adaptée, interdiction d'infiltration) et de ne pas aggraver le risque.

La collectivité peut également mener des investigations complémentaires afin d'affiner sa connaissance du risque.

La gestion des Eaux Pluviales

Le zonage pluvial (voir page 11) est une phase essentielle dans l'élaboration d'une stratégie de gestion des eaux pluviales. Ce document permet d'intervenir tant au niveau de la zone urbaine déjà desservie par un réseau collectif que sur l'urbanisation future et même les zones agricoles.

La prise en compte des phénomènes de remontée de nappes et de ruissellement au travers de ce plan de zonage donnera les moyens à la commune de réfléchir à l'aménagement de son territoire le plus en amont possible dans le cadre de la prévention des risques. Le fruit de cette réflexion permettra ainsi la mise en œuvre des techniques de gestion des eaux pluviales adaptées selon les conditions de sol et sous-sols afin de ne pas aggraver le risque voire de réduire la vulnérabilité du territoire.

L'infiltration des eaux pluviales devra être privilégiée dans les zones où elle est techniquement possible (pédologie permettant une bonne perméabilité) permettant ainsi de réduire l'aléa (ruissellement ou accumulation). Elle devra également être interdite en zones de cavités avérées et au droit des constructions en zones susceptibles d'être impactées par le retrait-gonflement des argiles où elle constitue un facteur aggravant.

Les ouvrages de défense/protection

Le décret « digues » de 2015 distingue deux catégories d'ouvrage construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions : les aménagements hydrauliques et les systèmes d'endiguement.

- **Les aménagements hydrauliques** : il s'agit de l'ensemble des ouvrages qui permettent, soit de stocker provisoirement des écoulements provenant d'un bassin, sous-bassin ou groupement de sous-bassins hydrographiques, soit le ressuyage des venues d'eau en provenance de la mer (article R.562-18 du code de l'environnement), les barrages ou bassins de stockage écrêteurs de crue, par exemple. Un aménagement hydraulique a donc pour fonction hydraulique principale de limiter le débit en aval ;
- **Les systèmes d'endiguement** : la notion existait déjà d'un point de vue technique. Elle consiste à considérer qu'une digue n'est pas le seul ouvrage qui permet d'assurer la protection d'une zone. Une ou plusieurs digues, ainsi que d'autres types d'ouvrages, peuvent également remplir collectivement, et en cohérence entre eux, cette fonction : on parle alors d'un ensemble d'ouvrages assurant la protection d'une zone dite alors « protégée » : le système d'endiguement.

Pour savoir si un ouvrage est concerné par le décret de 2015, il faut déterminer si l'ouvrage a vocation à prévenir les risques d'inondation. Si c'est le cas, il sera couvert par la réglementation issue du décret de 2015. Quel que soit le moyen (système d'endiguement ou aménagement hydraulique ou système « mixte »), le gestionnaire de chacun des ouvrages engage sa responsabilité par rapport à la protection d'une zone délimitée.

Une réflexion pourra s'engager sur la gestion de ces ouvrages et les conséquences en termes d'urbanisme. La loi (MAPTAM et NOTRE) attribue à l'autorité compétente en GEMAPI, la gestion

des aménagements hydrauliques et systèmes d'endiguement afin de garantir la mise en œuvre pérenne de la politique publique en matière d'ouvrages de protection.

La collectivité peut compléter le présent document des éléments en sa possession ou proposer d'affiner la connaissance du risque auquel son territoire est exposé et définir quels sont les systèmes existants, leurs gestionnaires, les éventuelles zones de protection, protégées et à quel niveau.

Les projets devront intégrer les niveaux d'efficience des ouvrages et leurs possibles effacements et rupture pour des occurrences de crue supérieure à leur niveau de protection.

Les Mouvements de terrain

Le retrait-gonflement des argiles

La susceptibilité du territoire au retrait-gonflement des sols argileux est considérée comme forte, faible ou nulle sur le territoire de la commune.

La cartographie de susceptibilité au phénomène établie par le Bureau de Recherches Archéologiques et Minières est disponible sur le site <http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/alea-retrait-gonflement-des-argiles/#/>. Une extraction de cette donnée superposée à une carte IGN vous est jointe.

La méthode employée par le BRGM pour définir les aléas consiste en un croisement des configurations géologiques les plus sensibles au phénomène de retrait-gonflement avec des densités de sinistres. Cette méthode établie nationalement n'exclut donc pas que le retrait-gonflement existe dans les zones d'aléa faible, aujourd'hui peu construites, donc automatiquement peu sinistrées. Une attention toute particulière est donc à porter à la lecture de la carte jointe.

Dans les zones où l'aléa est qualifié de faible en zone actuellement construite, la survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante, mais ces désordres ne toucheront qu'une faible proportion des bâtiments (en priorité ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable, avec par exemple des arbres proches ou une hétérogénéité du sous-sol).

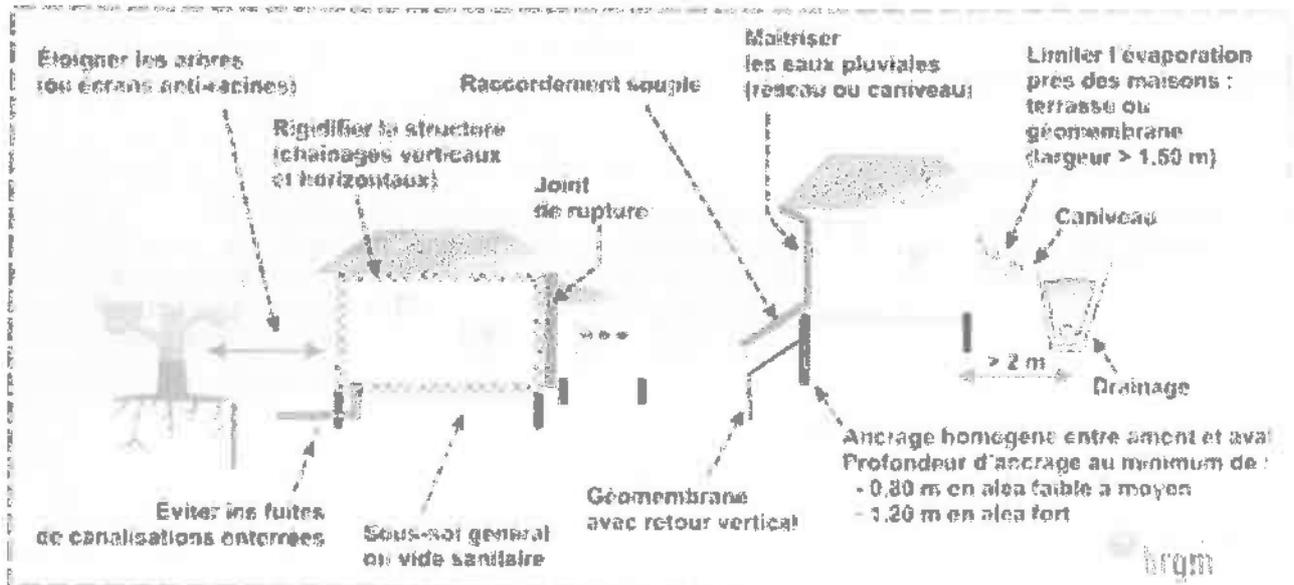
Quant aux zones où l'aléa est estimé a priori nul, il s'agit des secteurs où les cartes géologiques actuelles n'indiquent pas la présence de terrain argileux en surface. Il n'est cependant pas exclu que quelques sinistres s'y produisent, car il peut s'y trouver localement des placages, des lentilles intercalaires, des amas glissés en pied de pente ou des poches d'altération, de nature argileuse, non identifiés sur les cartes géologiques, mais dont la présence peut suffire à provoquer des désordres ponctuels.

Le phénomène de retrait-gonflement des argiles peut engendrer des désordres importants aux constructions. L'enjeu n'est pas l'inconstructibilité des terrains, mais la qualité des constructions et la garantie de ne pas produire trop de facteurs favorables au phénomène.

L'hydratation des sols argileux est sensible à certaines alimentations du sol en eau, infiltration par exemple ou à la présence d'arbre. Modifier un site peut favoriser le phénomène de retrait-gonflement. Il conviendra donc d'avoir une réflexion globale sur l'assainissement, dans le cadre d'un zonage d'assainissement pluvial par exemple.

La connaissance de la constitution du sous-sol et de sa résistance est un préalable nécessaire à la bonne prise en compte du phénomène. Une étude de sol préliminaire à chaque projet devrait être recommandée a minima pour ainsi connaître les particularités du terrain, pour éventuellement adopter des mesures constructives qui évitent à la construction de subir les effets du retrait-gonflement.

Les dispositions préventives généralement prescrites pour construire sur un sol argileux sujet au phénomène de retrait-gonflement obéissent aux quelques principes suivants, sachant que leur mise en application peut se faire selon plusieurs techniques différentes dont le choix reste de la responsabilité du constructeur.



La plaquette d'information jointe en annexe annonce également un certain nombre de ces bonnes pratiques constructives.

Une attention devra être portée sur l'infiltration au droit des constructions qui peut représenter un facteur aggravant.

La sismicité

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante (articles R.563-1 à R.563-8 du code de l'environnement (CE), modifiés par le décret n°2010-1254 du 22 octobre 2010, et article D.563-8-1 du CE, créé par le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010). Des rectifications ont été apportées par le décret n°2015-5 du 06 janvier 2015 concernant le classement en zone de sismicité de certaines communes hors du département du Nord (article D.563-8-1 du CE).

En ce qui concerne les bâtiments, équipements et installations pour lesquels les conséquences d'un séisme demeurent circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat, il doit être fait application de l'arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal ».

L'article D.563-8-1 du CE classe la commune en zone de sismicité 2 (aléa faible). Des mesures préventives, notamment des règles de construction et d'aménagement sont à appliquer aux bâtiments selon leur catégorie d'importance. Ces mesures sont à prendre en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme pour s'accorder avec la norme européenne « Eurocode 8 ». Lesdites techniques constructives peuvent être consultées sur le site <http://www.eurocode1.com/fr/eurocode8.html>.

Un didacticiel sur la réglementation parasismique permettant une application à la commune est disponible à l'adresse : <http://www.planseisme.fr/-Didacticiel-.htm>.

RISQUES MINIERS :

Nous n'avons pas connaissance de risque sur le territoire communal liés à l'exploitation minière dans le Nord.

RISQUES TECHNOLOGIQUES :

Les engins de guerre

Elle est concernée par le risque **engins de guerre**. Les vestiges de guerre constituent dans le département du Nord, sinon un risque majeur, du moins une menace constante pour les populations susceptibles d'y être exposées. S'il est difficile de proposer une cartographie précise de ce risque dans le Département, les statistiques établies par le Service de Déminage d'Arras révèlent cependant des zones particulièrement sensibles. Une attention toute particulière sera apportée face à ce risque lors des travaux. Il sera nécessaire de prendre toutes les dispositions nécessaires en cas de découverte d'un engin de guerre (voir page 139 du DDRM 2011).

RISQUES NUCLÉAIRES :

La commune n'est pas concernée par ce risque.

3. Obligations Réglementaires

Le PLU

L'élaboration d'un PLU en tant que démarche de définition d'un projet de territoire est un moment fondamental pour :

- faire un point précis sur les risques auxquels le territoire est exposé,
- définir les stratégies d'aménagement garantissant la sécurité des biens et des personnes,
- arrêter les dispositions réglementaires permettant de prévenir les risques ou d'en limiter les conséquences.

Le code de l'urbanisme dispose, en effet, dans son article L.101-2, dans le respect des objectifs du développement durable, que l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Le Rapport de Présentation et les Risques

Le rapport de présentation du PLU doit exposer la situation du territoire au regard des risques, et à ce titre, fournir les indications sur l'importance et la fréquence du ou des risques existants, sur les dangers qu'ils représentent. Il doit également justifier les types de mesures édictées dans le règlement et destinées à réduire ou à supprimer les conséquences des risques.

Le rapport de présentation du PLU expose la méthode retenue par le bureau d'études chargé du PLU pour définir et qualifier les zones de risques connues ou suspectées (en justifiant le cas échéant les mesures qui lui ont permis d'affiner les données transmises par le présent porter à connaissance).

Dans le cadre de son élaboration, la réalisation d'un inventaire ou sa mise à jour est à porter au-delà de la synthèse des éléments actuellement connus (a minima : enquêtes bibliographiques, reconnaissance de terrain et enquêtes orales) et transmis notamment dans le cadre du porter à connaissance.

L'analyse du territoire doit permettre d'identifier plusieurs types d'actions dans le domaine des risques :

- réduire l'exposition des populations,
- localiser de façon cohérente les infrastructures de protection,
- établir un développement urbain et économique compatible en définissant des principes allant de l'inconstructibilité totale à la construction sous condition,
- donner une vocation aux zones exposées,
- maîtriser l'écoulement des eaux.

Cette donnée se traduira par :

- une identification et une cartographie des zones soumises aux risques à une échelle appropriée,
- la localisation des zones d'expansion des crues (zones inondables non urbanisée) naturelles et artificielles existantes et potentielles
- le croisement des aménagements existants avec les enjeux,
- l'identification des points de conflit entre zones exposées aux risques et aménagements et infrastructure existants)

Le rapport de présentation motive le parti d'aménagement dans sa composante « prise en compte du risque ».

L'article R.151-1 du code de l'urbanisme indique qu'en application de l'article L.151-4, le rapport de présentation :

- Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie ainsi que, le cas échéant, les analyses des résultats de l'application du plan prévues par les articles L.153-27 à L.153-30 et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;
- Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article L.141-3 ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L.151-4 ;
- Analyse l'état initial de l'environnement, expose la manière dont le plan prend en compte le souci de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement ainsi que les effets et incidences attendus de sa mise en œuvre sur celui-ci.

Même si le PLU autorise certaines constructions, il rappelle qu'il est possible de refuser ou d'octroyer sous condition un permis de construire dans le cas de la découverte d'un nouvel indice, en application de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation et les Risques (OAP)

Les OAP définies à l'article R.151-6 du code de l'urbanisme, doivent conformément à l'article R.151-8 garantir la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Elles portent en outre sur la qualité environnementale et la prévention des risques.

Le Règlement et les Risques

L'article R.151-24 prévoit désormais que les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger, peuvent être classés en zone naturelle et forestière, dite zones N, en raison de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues

Dans la section dédiée à la délimitation et la réglementation de différentes zones, les articles R.151-31 et R.151-34 disposent que dans les zones U, AU, A et N [...] les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles ou l'existence de risques naturels, de risques miniers ou de risques technologiques justifient que soient respectivement interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols. Cette représentation graphique peut se traduire soit par un tramage spécifique indépendant du zonage d'urbanisme, soit par un secteur de zone reprenant le parti d'aménagement retenu.

Les secteurs délimités doivent s'appuyer sur ceux établis dans le porter à connaissance, soit il s'agit de périmètres de risques résultant d'études spécifiques, auquel cas la délimitation réglementaire par le PLU doit être la plus fidèle possible, soit il s'agit d'observations de terrain sans caractérisation précise ou exhaustive qui constituent un faisceau d'indices conduisant à délimiter des secteurs nécessitant des règles de prévention.

Si la commune a depuis réalisé des investigations complémentaires lui ayant permis d'affiner sa connaissance du risque (conformément aux explications quant à la méthode et aux résultats établis dans le rapport de présentation), elle fait évoluer ce périmètre en fonction du résultat de ces études.

Le règlement fixe les prescriptions réglementaires associées. Indépendamment de la représentation graphique retenue (zonage ou tramage), les dispositions réglementaires seront à formaliser pour la prise en compte spécifique des risques concernant le territoire. L'existence de risques naturels, miniers et technologiques prévisibles peut conduire, soit à interdire, soit à n'admettre que sous certaines conditions un certain nombre d'occupations ou d'utilisations des sols. La possibilité d'urbaniser ces territoires et les caractéristiques de l'urbanisation future doivent s'apprécier en fonction :

- des caractéristiques du risque encouru (fréquence, nature, intensité...),
- des risques induits par les constructions en fonction de leur situation, de leur densité, de leur nature,
- du rôle joué par le terrain dans la manifestation du risque (élément générateur, aggravant ou subissant le risque).

Dans les zones où le parti d'aménagement le permet, sont à autoriser :

- les voiries et équipements liés, dès lors qu'ils n'aggravent pas les risques,
- les ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics, répondant aux besoins de la zone ou de portée plus générale.

Il convient aussi d'autoriser les aménagements ayant pour objet de réduire les risques. Les prescriptions visant à subordonner la délivrance d'autorisations d'urbanisme à la réalisation d'une étude par le pétitionnaire sont à proscrire.

L'ensemble des éléments relatifs aux risques inscrits dans les documents d'urbanisme vise également à répondre à l'article L.125-2 du code de l'Environnement qui dispose que : « *Les citoyens ont un droit à l'information sur les risques majeurs auxquels ils sont soumis dans certaines zones du territoire et sur les mesures de sauvegarde qui les concernent. Ce droit s'applique aux risques technologiques et aux risques naturels prévisibles* »

Le Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM)

En complément à l'information portée par le document d'urbanisme, la collectivité peut élaborer son Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM). Il s'agit d'un document réalisé par le maire dans le but d'informer les habitants de sa commune sur les risques naturels et

mises en œuvre ainsi que sur les moyens d'alerte en cas de survenance d'un risque. indiquer les consignes de sécurité individuelles à respecter, consignes qui font également l'objet d'une campagne d'affichage, organisée par le maire et à laquelle sont associés les propriétaires de certains bâtiments (locaux à usage d'habitation regroupant plus de quinze logements par exemple). L'ensemble des dispositions réglementaires concernant le DICRIM est aujourd'hui codifié au Code de l'Environnement (CE), articles R.125-9 à R.125-14. Elles sont complétées par le décret n°2005-233 du 14 mars 2005 relatif à l'établissement des repères de crues et par le décret n°2005-1156 du 13 septembre 2005 relatif au plan communal de sauvegarde.

L'article R.125-10 du CE précise la liste des communes qui doivent réaliser leur DICRIM et leur campagne d'affichage des consignes de sécurité. Il s'agit notamment des communes :

- où existe un Plan Particulier d'Intervention,
- où existe un Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles ou un des documents valant PPR en application de l'article L.562-6 du CE,
- où existe un Plan de Prévention des Risques miniers,
- situées dans les zones de sismicité 2, 3, 4 ou 5 définies à l'article R.563-4 du Code de l'Environnement,
- inscrites par le préfet sur la liste des communes concernées par la présence de cavités souterraines et de marnières susceptibles de provoquer l'effondrement du sol,
- désignées par arrêté préfectoral en raison de leur exposition à un risque majeur particulier.

Selon une circulaire du Ministère en charge de l'environnement du 20 juin 2005, environ 15 000 communes sont concernées par l'obligation de réaliser un DICRIM. Cependant sur l'initiative du maire et dans le cadre de ses pouvoirs de police, un DICRIM peut être réalisé dans une commune qui n'est pas forcément soumise à cette obligation réglementaire.

La commune est au moins dans l'un des cas de figure exposé ci-dessus puisque toutes les communes du département sont situées en zone de sismicité 2 ou 3. Elle a donc l'obligation de réaliser son DICRIM. Si celui-ci n'existe pas, nous incitons fortement la commune à sa réalisation. Vous trouverez ci-joint une plaquette d'information sur les PCS et DICRIM.

La réglementation impose au maire de faire connaître au public l'existence du DICRIM par un avis affiché à la mairie pendant deux mois au moins et précise qu'il est consultable sans frais à la mairie.

On recommande par ailleurs aux maires de diffuser largement le DICRIM auprès des habitants de leur commune, sans qu'ils aient à en faire la demande.

Le Plan de zonage pluvial

L'article L.2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par la Loi n°2010-778 du 12 juillet 2010 – art. 240 précise :

Les communes ou leurs établissements publics de coopération délimitent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Les zones d'assainissement collectif où elles sont tenues d'assurer la collecte des eaux usées domestiques et le stockage, l'épuration et le rejet ou la réutilisation de l'ensemble des eaux collectées ;

2° Les zones relevant de l'assainissement non collectif où elles sont tenues d'assurer le contrôle de ces installations et, si elles le décident, le traitement des matières de vidange et, à la demande des propriétaires, l'entretien et les travaux de réalisation et de réhabilitation des installations d'assainissement non collectif ;

3° Les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ;

4° Les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement lorsque la pollution qu'elles apportent au milieu aquatique risque de nuire gravement à l'efficacité des dispositifs d'assainissement.

En ce qui concerne l'assainissement des **eaux pluviales**, nous recommandons à la municipalité, si ce n'est déjà fait, d'établir un plan de zonage pluvial. Le zonage s'appuie sur l'article 35 de la loi n° 92-3 sur l'eau du 3 janvier 1992 qui a modifié l'article L.2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales et ainsi institué un cadre pour la mise en œuvre d'une urbanisation intégrant les problèmes d'assainissement et/ou la limitation des débits et de leurs conséquences dommageables. Le PLU peut délimiter les zones qui en découlent (*article L.151-11 du Code de l'Urbanisme*).

Le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI)

Le PGRI du Bassin Artois-Picardie 2016-2021 dispose qu'en application des articles L.101-3, L.131-1, L.131-7, L.141-1, L.161-3 du code de l'urbanisme et L.4433-7 du code général des collectivités territoriales, **les SCOT, ou à défaut les PLU, les cartes communales, et les Schémas d'Aménagement Régionaux devront être compatibles ou rendus compatibles avec les objectifs du PGRI approuvé le 19 novembre 2015 et publié au Journal Officiel le 22 décembre 2015 (en l'occurrence les objectifs 1 : « Aménager durablement les territoires et réduire la vulnérabilité des enjeux exposés aux inondations » et 2 : « Favoriser le ralentissement des écoulements, en cohérence avec la préservation des milieux aquatiques ») et les orientations fondamentales et dispositions prises en application des paragraphes 1°(orientations fondamentales du SDAGE) et 3° (réduction de la vulnérabilité, comprenant des mesures pour le développement d'un mode durable d'occupation et d'exploitation des sols, notamment des mesures pour la maîtrise de l'urbanisation) de l'article L.566-7 du code de l'environnement.**

Cette mise en compatibilité s'effectue à l'occasion de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, et au plus tard dans un délai de 3 ans (article L.131-3 du Code de l'Urbanisme) à compter de l'approbation du PGRI.

La commune fait partie du SCOT Métropole Européenne de Lille approuvé le 10 février 2017.

Pour rappel, le PGRI dispose que les territoires exposés à un risque d'inondation qui ne sont pas couverts par un PPR approuvé mettent en œuvre, sur la base des éléments de connaissance existants, les principes suivants issus de la Stratégie Nationale de Gestion du Risque Inondation (SNGRI) :

- La préservation stricte des zones d'expansion des crues (zone inondable en milieu non urbanisé), des zones humides et des massifs dunaires sur le littoral, ou, en cas d'impossibilité, la compensation, dans le respect des principes fixés dans l'objectif 2 du PGRI et dans le SDAGE (principe « Éviter-Réduire-Compenser ») ;
- De manière générale, l'interdiction de construire en zone d'aléa fort, sauf exception justifiée (zones d'intérêt stratégique) ;
- La limitation des équipements sensibles dans les zones inondables afin de ne pas compliquer exagérément la gestion de crise, et la réduction de la vulnérabilité des équipements sensibles déjà implantés, voire leur relocalisation ;
- Lorsque les constructions sont possibles, l'adaptation du risque dans le projet de toutes les nouvelles constructions en zone inondable ;
- L'inconstructibilité derrière les digues. Ce principe d'inconstructibilité devra être strictement respecté dans les zones de cuvette et d'extrême danger. En dehors de ces zones, au

exceptions, justifiées (zones physiquement urbanisées ou d'intérêt stratégique), pourront être envisagées ;

- L'identification des zones dangereuses pour les vies humaines en y étudiant la mise en sécurité des populations existantes.

4. Les Responsabilités

La responsabilité administrative

En matière de sécurité civile, le code général des collectivités territoriales fait obligation au maire de prévenir les accidents naturels et autres fléaux calamiteux (article L.2212-2 5°) et de prendre en cas de danger grave ou imminent, les mesures exigées par les circonstances (article L.2212-4).

Article L.2212-2 :

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment :

[...]

5° Le soin de prévenir, par des précautions convenables, et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les accidents et les fléaux calamiteux ainsi que les pollutions de toute nature, tels que les incendies, les inondations, les ruptures de digues, les éboulements de terre ou de rochers, les avalanches ou autres accidents naturels, les maladies épidémiques ou contagieuses, les épizooties, de pouvoir d'urgences à toutes les mesures d'assurances et de secours et, s'il y a lieu, de provoquer l'intervention de l'administration supérieure.

La responsabilité de la commune peut être engagée lorsqu'une faute est commise dans l'exercice de ces activités de police générale. Ce sera en principe sur la base d'une « faute simple » (dysfonctionnement, mauvaise appréciation de la situation...) pour les mesures de prévention et sur la base d'une « faute lourde » (ou faute d'une exceptionnelle gravité) pour les mesures prises en situation d'urgence.

En matière d'urbanisme, l'action des collectivités publiques vise à atteindre « la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques... » (article L101-2 5° du code de l'urbanisme).

Ainsi la responsabilité de l'autorité compétente en la matière peut être engagée dans l'hypothèse d'un sinistre survenu dans un secteur classé à tort en zone constructible.

De même il y a obligation de prendre en compte les risques naturels, technologiques ou miniers lors de l'instruction des autorisations d'utilisation du sol (voir chapitres précédents). La responsabilité de la commune qui a délivré l'autorisation sera engagée si la connaissance qu'elle avait des risques était suffisante pour justifier d'un refus, ou assortir l'autorisation de prescription spéciale.

En matière de cavités souterraines, le maire a par ailleurs la charge d'élaborer, en tant que de besoin, une carte délimitant les sites où sont situées des cavités souterraines [...] susceptibles de provoquer l'effondrement du sol. De plus, il doit communiquer au préfet et au président du conseil départemental tout élément de connaissance locale relative à l'existence d'une cavité souterraine [...] dont l'effondrement est susceptible de porter atteinte aux personnes ou aux biens, ou d'un indice susceptible de révéler cette existence. (article L.563-6 du Code de l'environnement).

La responsabilité pénale

La responsabilité peut être recherchée devant les juridictions répressives pour des actes qui

revêtent le caractère d'une infraction, c'est-à-dire pour lesquels la loi prévoit une peine. Il peut y avoir délit même pour des faits non intentionnels.

La personne qui n'a pas causé directement le dommage mais qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter, est responsable pénalement s'il est établi qu'elle a violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement. Il en est de même s'il est établi que cette personne a commis une faute caractérisée qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elle ne pouvait ignorer.

Article 121-3 du code pénal :

Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.
Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il dispose.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter, est responsable pénalement s'il est établi qu'elle a violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elle ne pouvait ignorer.
Il n'y a pas de contravention en cas de force majeure.

C'est ce comportement fautif qui constitue l'élément moral du délit d'homicide involontaire ou de blessure involontaire (article 221-6 et 222-19 du code pénal).

Article 221-6 :

Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45.000€ d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée, d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75.000€ d'amende.

Article 222-19 :

Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30.000€ d'amende.

En cas de manifestation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45.000€ d'amende.

Le maire ne peut être condamné pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de ses fonctions que s'il est établi qu'il n'a pas accompli les diligences normales compte tenu de ses compétences, du pouvoir et de ses moyens dont il dispose ainsi que des difficultés propres aux
DDTM59/SSRC-Mars 2019

missions que la loi lui confie (article L.2123-34 du code général des collectivités territoriales).

Article L.2123-34 :

Sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3 du code pénal, le maire ou un élu municipal le suppléant ou ayant reçu une délégation ne peut être condamné sur le fondement du troisième alinéa de ce même article pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de ses fonctions que s'il est établi qu'il n'a pas accompli les diligences normales compte tenu de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi lui confie.

En matière d'activités de police générale, dont relève la prévention des risques naturels, c'est la responsabilité pénale du maire, personne physique, qui est mise en jeu et non celle de la commune, personne morale.

5. Annexes cartographiques et documentaires

- Article Voix du Nord du 21 juillet 2007
- Cartographie de la sensibilité à la remontée de nappe
- Cartographie de la susceptibilité au retrait-gonflement des argiles
- Plaquette retrait-gonflement des argiles sur l'arrondissement de Douai
- Plaquette d'information PCS/DICRIM

le **08 MARS 2019**

Le Chef du Service Sécurité Risques et Crises



Jérôme JOSSERAND

trop-plein d'eau sur les chaussées

depuis le mois d'



M. Szczegura est le seul sinistré du boulevard. Il a des problèmes sur le réseau de récupération des eaux de

Flines-lès-Râches s'est réveillé les pieds dans l'eau. Les sapeurs-pompiers étaient sur les lieux à 8 h, pour dégager les chaussées inondées qui ont légèrement troublé la circulation. Durant la nuit, un camion pompe-tonne est ainsi intervenu dans les rues de Hem, Dupire, Dulieu, Gajean-Chemin, du Maraichon, Delhaye, du 11-Novembre et boulevard des Alliés. Les soldats ont aussi pompé l'eau à sept reprises dans des caves d'habitations. ■ PHOTO PASCAL GÉRARD

Montigny : la rue du Stade encore touchée

Montigny, vers 7 h 15, un camion pompe-tonne est intervenu pour la première fois vers la rue du Stade.

La rue du Stade, le point le plus haut de Montigny-en-Ostrevent, a été touchée une deuxième fois. Elle a subi une inondation à l'intersection avec la rue de la République. Le club de boules italien a également subi des dégâts.

Ont également été touchées la rue Henri-Dunant, l'avenue de la République, la rue Claude-Monet et la rue Lallaing où une cave a été inondée.



L'orage qui a frappé la région vendredi matin a provoqué une série d'inondations. Au nombre des sinistrés, Zygmunt Szczegura, un Guesninois. C'est la quatrième fois en trois mois, qu'il est victime des intempéries. En cause : des travaux sur le réseau de récupération des eaux pluviales.

Dos courbé, serpillière à la main, Zygmunt Szczegura fulmine. Hier matin, après l'orage, il a trouvé son garage sous trente centimètres d'eau. Et c'est la deuxième fois en une semaine que son sous-sol est inondé. « Les murs n'ont même pas le temps de sécher. La maison est en train de pourrir. » Cela fait dix-sept ans que le Guesninois et sa famille habitent cette maison du boulevard Ambroise-Croizat. « Je n'avais jamais eu d'inondations avant. » Depuis les travaux de rénovation du réseau de récupération des eaux pluviales, il redoute chaque pluie, chaque orage. « En trois mois, nous

avons eu quatre fois de quoi mettre à l'épreuve.

Interpellée à ce sujet par M. Szczegura, la municipalité d'Agglon (CAD) a fini par prendre le corps. « Nous avons commis une erreur technique. Jean-Jacques I..., ingénieur de la CAD, expérimentation trop posée.

Le constat est que les solutions sont coûteuses. « Si on veut tout réparer, il faut la canalisation moyenne de plusieurs dizaines de milliers d'euros, mais c'est va réparer. » La réfection de ce réseau ne sera effectuée dans quelques semaines. Zygmunt Szczegura espère que le ciel soit là. ■

LOCATION DE BENNES de 7 à 30 m³

ARIANE Environnement

Tél. 03.27.92.45.62

Z.A. La Renaissance - 59500 ANICHE

e-mail : ariane-environnement@wanadoo.fr

www.la-plaque-environnement.com

24 HEURES

PECQUENCOURT

Coup de foudre sur une habitation.- Hier matin, vers 8 h 15, les sapeurs-pompiers de Douai sont intervenus sur une habitation de la rue de Grasse. Le foudre est tombée sur la maison dans laquelle vit une dame seule. Elle était néanmoins absente lors du sinistre. De la maison de laquelle une épaisse fumée noire se dégageait. EDF a dû l'isoler électriquement. La locataire va être relogée provisoirement par son bailleur, la Soginorpa.

puisqu'un adulte de 34 ans y a trouvé la mort peu de temps après au CH de Cambrai. Les deux autres hommes de 26 et 32 ans (le père des deux enfants de 12 et 5 ans également présents dans le véhicule), hospitalisés à Lille, étaient toujours, hier, dans un état critique. En revanche, l'un des deux enfants est sorti, hier du CHU de Lille, en bon état.

COUTICHES

Cambriolage dans une ferme-brocante.- Jeudi midi, entre 11 h 30 et 12 h 30, les propriétaires

ORA

Intervient hier matin, vers 6 heures, sur la région de Cambrai. Les dégâts dans la commune de Coutiches.

Outre une ferme-brocante de Coutiches, frappée par un orage, plusieurs villages de la région (Flines-lès-Romain, Nomain, Chies).

À Douai, les pompiers sont intervenus hier matin, vers 6 heures, sur la rue de la République.

L'Avesnois-Thiérache

à Beaufort-sur-Sambre (59)

à 10 km de Marolles

ENTRÉE GRATUITE

FEUX D'ARTIFICE

VEDREDI 19H30 SUPER LOTO 2500 € de lots restauration sur place

SAMEDI 20H TOUS CARNAVAL DU MONDE

Sensibilité à la remontée de nappes Commune de Saméon

Février 2019

DDTM59 - SSRC

Source: BRGM, DDTM

20190225_PAC_PLU_Sameon



-  Z potentiellement sujettes aux débordements de nappe
-  Z potentiellement sujettes aux inondations de cave
-  Pas débordement de nappe ni d'inondation de cave



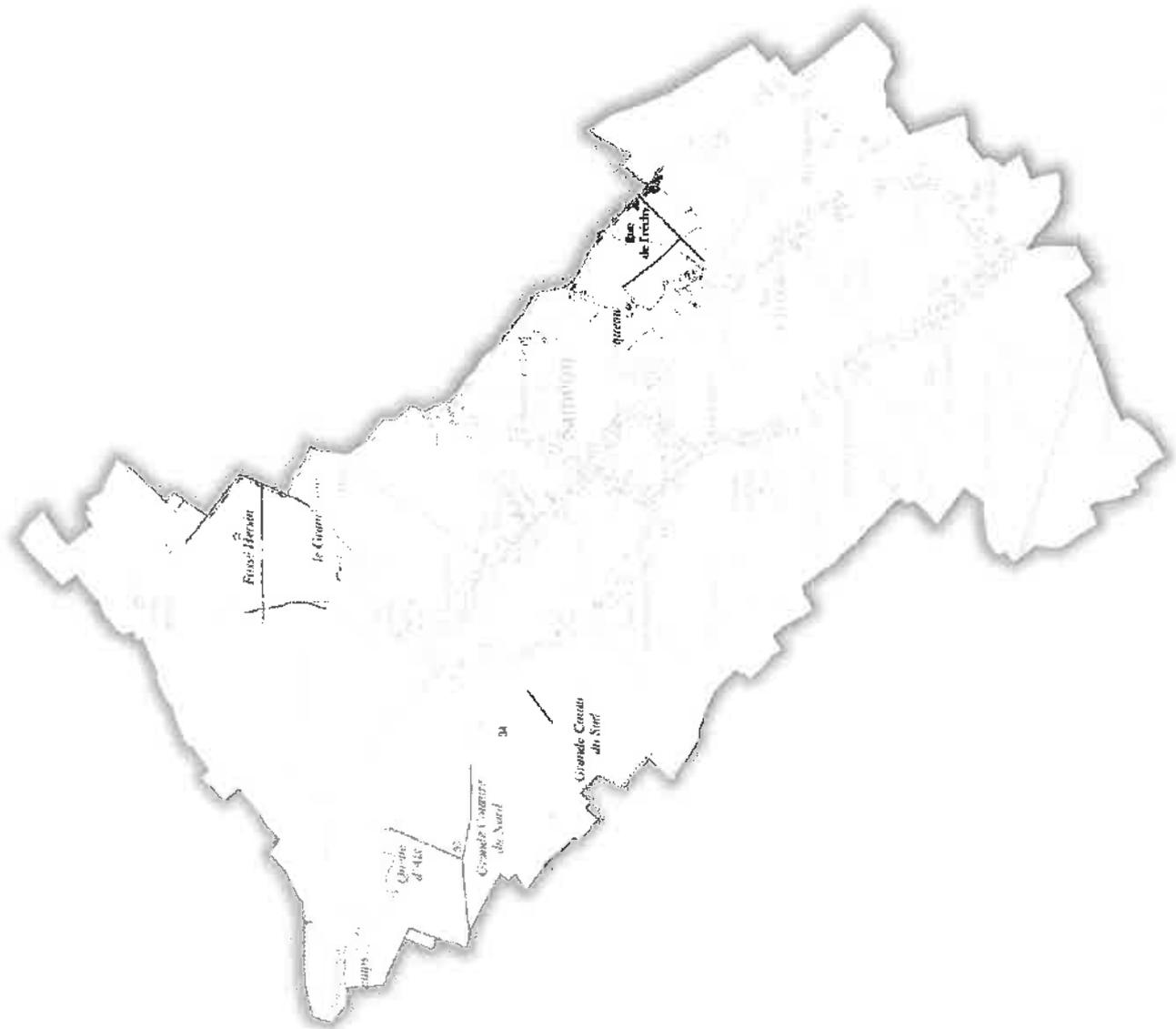
0 2.5 5 km



Susceptibilité au retrait-gonflement des argiles Commune de Saméon



Fort
Moyen
Faible
Nul

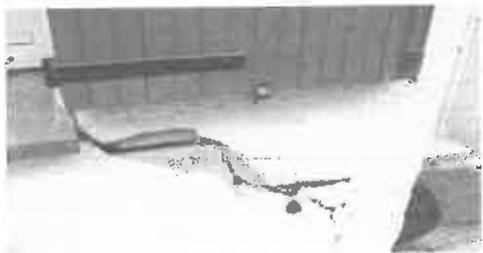


Le retrait-gonflement des sols argileux dans l'arrondissement de Douai



Comment se manifeste-t-il ?

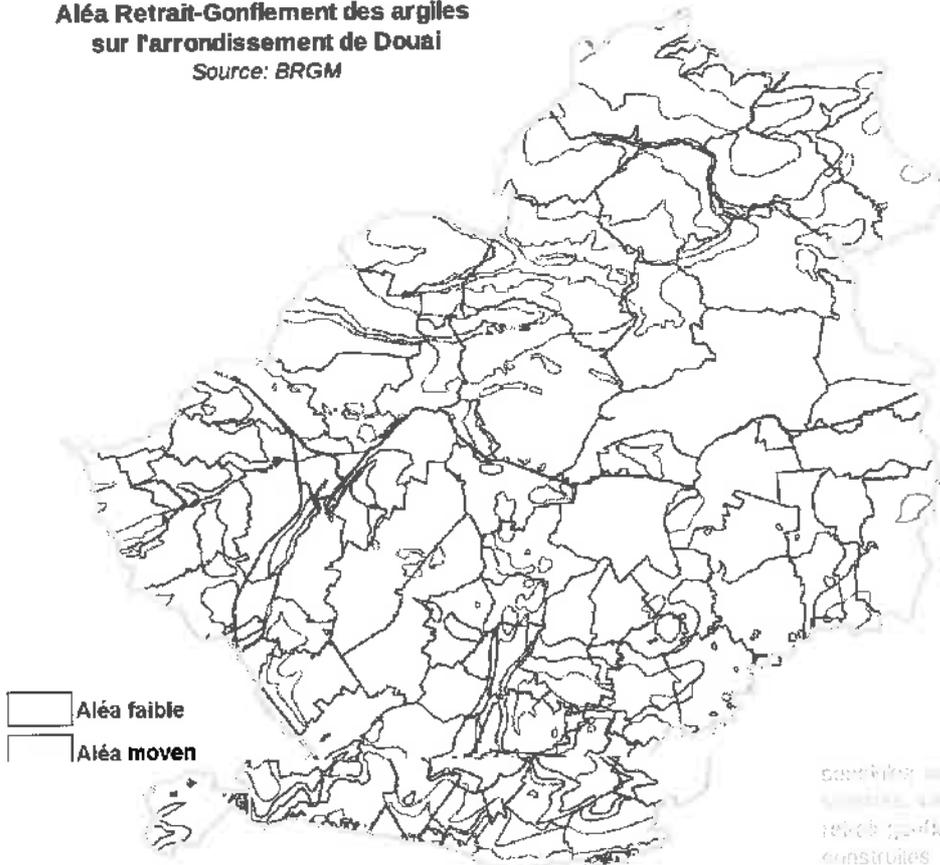
Sous ce terme, on désigne des mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols. Ce qu'on appelle aussi le risque « subsidence » touche surtout les régions d'assise argileuse. Ces sols se comportent comme une éponge en gonflant lorsqu'ils s'humidifient et en se tassant pendant une période sèche.



Le phénomène de retrait-gonflement se manifeste par des mouvements différentiels qui se concentrent à proximité des murs porteurs, tout particulièrement aux angles d'une construction. Il peut engendrer des dommages importants sur les bâtiments et même compromettre la solidité de l'ouvrage: fissures ou lézardes des murs et cloisons, affaissement du dallage, ruptures de canalisation enterrée.

Quels risques sur l'arrondissement de Douai ?

**Aléa Retrait-Gonflement des argiles
sur l'arrondissement de Douai**
Source: BRGM



Quelques chiffres concernant l'arrondissement de Douai ...

- > 19 % des communes reconnues au moins une fois en état de catastrophe naturelle
- > 16 arrêtés entre 1991 et 2000
- > 10 000 €, c'est le coût moyen de réparation d'un sinistre pouvant varier de 1 000 à 70 000 €

L'étude menée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), dont la carte ci-contre est extraite, démontre que la quasi totalité des communes de l'arrondissement de Douai est concernée à des degrés divers par le retrait-gonflement des argiles.

Source: BRGM, 2000. Carte extraite de l'atlas de l'arrondissement de Douai. Les zones à risque de retrait-gonflement des argiles sont indiquées en gris. Les zones à risque faible sont indiquées en blanc. Les zones à risque moyen sont indiquées en gris clair. Les zones à risque élevé sont indiquées en gris foncé. Les zones à risque très élevé sont indiquées en noir.

RECOMMANDATIONS CONSTRUCTIVES

Les mesures constructives ci-dessous sont cohérentes avec les dispositions construction pour la réduction de vulnérabilité contre le séisme

Recommandations pour les constructions nouvelles:

Adapter les fondations

Prévoir des fondations continues – armées et bétonnées à pleine fouille - d'une profondeur d'ancrage de 0,80 à 1,20 m, dans tous les cas en fonction de la sensibilité du sol.

Assurer l'homogénéité d'ancrage de ces fondations sur les terrains en pente (ancrage aval au moins aussi important que l'ancrage amont).

Éviter les sous-sols partiels.

Préférer les sous-sols complets, radiers ou planchers sur vide sanitaire plutôt que les dallages sur terre-plein.

Rigidifier la structure et désolidariser les bâtiments accolés

Prévoir des chaînages horizontaux (haut et bas) et verticaux (poteaux d'angle) pour les murs porteurs.

Prévoir des joints de rupture sur toute la hauteur entre les bâtiments accolés.

Recommandations pour les constructions existantes:

Éviter les variations localisées d'humidité

Éviter les infiltrations d'eaux pluviales à proximité des fondations.

Assurer l'étanchéité des canalisations enterrées.

Éviter les pompages à usages domestiques.

Envisager la mise en place d'un dispositif assurant l'étanchéité autour des fondations (trottoir périphérique anti-évaporation, géomembrane,...).

En cas d'implantation d'une source de chaleur en sous-sol, préférer le positionnement de cette dernière le long des murs intérieurs.

Plantations d'arbres

Éviter de planter des arbres avides d'eau (saules pleureurs, peupliers,...) à proximité ou prévoir la mise en place d'écrans anti-racines.

Procéder à un élagage régulier des plantations existantes.

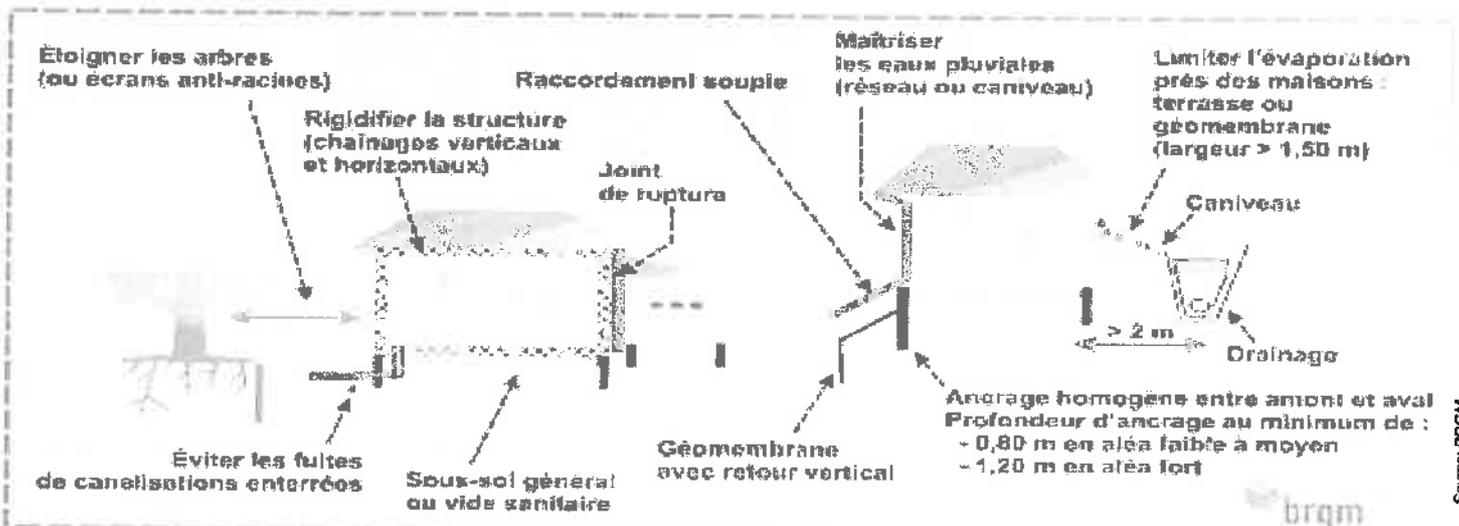
Important

Pour déterminer avec certitude la nature du terrain situé au droit de la parcelle et adapter au mieux les caractéristiques de la construction aux contraintes géologiques locales, une étude géotechnique menée par un bureau d'études techniques spécialisé constitue la mesure a priori la plus sûre.

Nota : La méthode employée pour établir le carte d'aléas s'est vu de prendre les mêmes mesures de précaution dans les aires les plus faibles de la carte.

Responsabilités

Vous êtes constructeur : votre responsabilité peut être engagée, même si la sécheresse était imprévisible, vous devez justifier d'avoir pris toutes les mesures utiles pour empêcher les dommages.



Source: BRGM

BU d'Informations
 02 30 23 40 00
 www.inra.fr
 www.inra.fr

INRA
 Institut National de la Recherche Agronomique

Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie



leurs agents commissaires de secours et autres partenaires, population,...) et pour être en mesure de réagir rapidement et de façon adaptée en cas d'événement.

de formations aux agents communaux et autres intervenants pour faciliter les interventions et de mise en œuvre, et pour que puissent lui apporter, le cas échéant, les mesures nécessaires.

jour périodiquement actualiser les données existantes, ou revu suite au Retour d'Expérience (REX) d'un événement de sécurité survenu sur le territoire communal.

En élaborant le Plan de Prévention des Risques (PPR), le Maire met à la disposition de ses administrés les informations sur les risques dont ils doivent disposer, et leur permet de réagir de façon appropriée.

Sans information sur les risques auxquels la commune est exposée, la population pourrait se trouver désemparée si elle était confrontée à un événement majeur (inondation, accident industriel, effondrement, ...).

En établissant le Plan de Prévention des Risques (PPR), en le testant et en le faisant connaître, le Maire se dote d'un outil opérationnel et efficace à disposition de la population.

Parce qu'il connaît son territoire, ses administrés et la loi visant à préserver, le Maire doit limiter l'exposition des personnes et des biens dans les zones soumises aux différents phénomènes.

En réalisant les aménagements nécessaires, le Maire concourt à limiter les conséquences d'un phénomène et protège au mieux les personnes et les biens dans les zones soumises aux différents phénomènes.

Introduit par le décret n°90/18 du 11 octobre 1990, le DDC qui permet à la population de prendre connaissance de la situation dans sa commune, et qui définit les mesures de sauvegarde répondant à ces risques majeurs.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

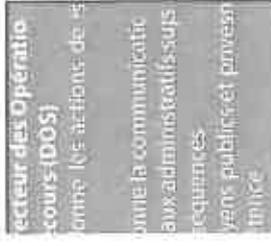
Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.

Le Maire Communal de Sauvignies (PCS) a instauré par la loi n°2004-811 du 13 août 2008 relatif à la sécurité civile, le PCS est un document organisationnel qui a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la protection de la population en cas d'événements de sécurité civile et de protéger la population en cas d'événements de sécurité civile aux agents administratifs de la commune et au personnel municipal.



activités territoriales
 de Secours
 de Secours
 de Coopération Intercommunale
 de Prévention
 des Risques Naturels/Technologiques
 de Sécurité Civile

POUR EN SAVOIR PLUS
 Le memento du maire sur...



PORTER A CONNAISSANCE SÉCURITÉ ROUTIÈRE Commune de SAMEON

Le Porter A Connaissance (PAC)

Le Porter à Connaissance (PAC) constitue l'acte par lequel le Préfet porte à la connaissance des collectivités locales engageant l'élaboration/la révision de documents d'urbanisme (SCOT et PLUi) les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme c'est-à-dire tout élément à portée juridique certaine (articles L. 132-1 à L. 132-4, R. 132-1 et R. 132-3 du code de l'urbanisme).

La politique sécurité routière vise à réduire l'accidentalité routière, le nombre de morts et de blessés sur les routes. Elle concerne de nombreux acteurs au sein de l'État, des collectivités (départements, intercommunalités, communes, etc) et des acteurs privés (constructeurs de véhicules, associations, etc.) Le développement de la mobilité durable et l'urbanisation ont un impact sur la politique de sécurité routière. C'est pourquoi, les auteurs de documents d'urbanisme peuvent agir en posant les principes de base susceptibles d'assurer un haut niveau de sécurité routière, à savoir :

- la prise en compte des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux roues motorisés, etc),
- la vérification de la cohérence entre l'affectation des voies et leurs caractéristiques afin que les usagers adaptent leur comportement,
- l'équilibre entre les divers modes de déplacement.

Les informations qui se trouvent dans le présent document ont pour objectif de "porter à la connaissance" des acteurs les données d'accidentologie afin de donner une vision factuelle des accidents survenus sur le territoire communal lors des cinq dernières années, et qu'ainsi le "risque routier" soit pris en compte dans les documents d'urbanisme et dans les projets d'aménagement.

Ces données pourront être à la genèse d'une étude plus approfondie sur les enjeux propres à la commune, afin d'obtenir un diagnostic de l'espace urbain, préalable nécessaire à l'établissement d'un plan d'actions dirigées sur l'amélioration de la sécurité sur le réseau existant ou futur.



Département du Nord
Observatoire Départemental de Sécurité Routière

PORTER A CONNAISSANCE
Commune de SAMEON

Eléments liminaires

Un accident corporel de la circulation routière :

- provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux),
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule,
- en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les impliqués, on distingue :

- les victimes : personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Les victimes :

- les personnes tuées : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;

Parmi les blessés, on distingue :

- les personnes blessées hospitalisées : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- les personnes blessées légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Sources

Les données proviennent de la base de données nationale des accidents corporels de la circulation routière (Base Concerto).

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'un BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la Circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le site de l'accident).

Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués.

En application de la réglementation sur la statistique publique , ne sont rendus accessibles au grand public, aux médias ou aux tiers que des résultats agrégés à un niveau suffisant pour empêcher toute identification indirecte des personnes impliquées dans les accidents. N'ont accès à la base intégrale ou à des extraits intégraux de la base, administrée par l'ONISR, que des agents dûment habilités ou des organismes autorisés(décret 2017-1776).

Tout prestataire ou tiers souhaitant approfondir la connaissance des accidents sur le territoire et disposer de données supplémentaires, issues du BAAC, n'apparaissant pas dans le présent document peuvent faire la demande auprès de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Nord, dont les coordonnées figurent ci-après. Ils seront soumis aux préconisations dictées par l'ONISR et évoquées au précédent paragraphe.

Aucun accident corporel n'a été observé sur le territoire de la commune de SAMEON sur la période 2013-2017.