

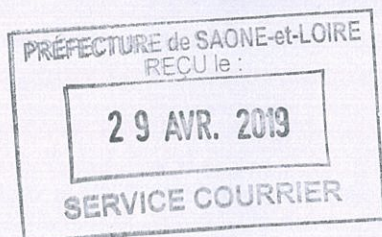


# COMMUNE DE BUSSIÈRES

## PLAN LOCAL D'URBANISME



### 6.1. LISTE DES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE



### APPROBATION

|                                                                                     |                                      |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------|
| Vu pour être annexé à notre arrêté ou délibération en date de ce jour,              |                                      |                  |
| 25 AVR. 2019                                                                        | Élaboration du P.L.U. prescrite le : | 28 Janvier 2015  |
| Le,                                                                                 |                                      |                  |
| Le Maire,                                                                           | P.L.U. Arrêté le :                   | 18 Juillet 2018  |
|  | Arrêté d'enquête publique du :       | 31 Octobre 2018  |
|                                                                                     | Enquête publique du :                | 30 Novembre 2018 |
|                                                                                     | au :                                 | 04 Janvier 2019  |
| Pour copie conforme,                                                                |                                      |                  |
| Le Maire,                                                                           | P.L.U. approuvé le :                 | 25 AVR. 2019     |
|                                                                                     |                                      |                  |
|                                                                                     |                                      |                  |
|                                                                                     |                                      |                  |
|                                                                                     |                                      |                  |
|                                                                                     |                                      |                  |
|                                                                                     |                                      |                  |



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

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

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

Quatre servitudes sont recensées sur le territoire communal :

- AC1 : Servitudes de protection des monuments historiques
- EL11 : Servitudes relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des autoroutes, routes express et des déviations d'agglomération
- PT2 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat.
- T1 : Servitudes relatives aux voies ferrées

## **I - NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes de protection des monuments historiques.

## **II - REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :**

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

## **III - OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUTEE SUR LE TERRITOIRE CONCERNÉ PAR LE P.L.U. :**

- Camp retranché à éperon barré lieu-dit « En Montsard », parcelle n° 1333 section A (CLMH le 20/06/1973).
- Eglise, (CLMH le 27/04/1933).
- Château des Essertaux, portail d'entrée, parcelle n° 193 section B (CLMH le 16/04/1992).

## **IV - SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :**

M. le Chef du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine  
37, Boulevard Henri Dunant - B.P. 94029

**71040 - MACON CEDEX 9**

☎ 03.85.39.95.20

## **I - NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE**

Servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération.

## **II - RÉFÉRENCE DU TEXTE LÉGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :**

- Code de la voirie routière :
  - \* articles L151.1 à L151.5 et R151.1 à R151.7 pour toutes les routes express,
  - \* articles L152.1 à L152.2 et R152.1 à R152.2 pour les déviations d'agglomérations

## **III - OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUÉE SUR LE TERRITOIRE CONCERNÉ PAR LE P.L.U. :**

Servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes de RN 79 classée route express.

## **IV – SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE**

Direction Départementale de l'Équipement  
Réseau territorial  
1, rue Georges Feydeau  
71321 Chalon-sur-Saône - Cédex

## **V - EFFETS DE LA SERVITUDE**

### **- Prérogatives de la puissance publique**

Possibilité dans le décret de classement d'interdire, sur tout ou partie de la route express, l'accès de certaines catégories d'usagers ou de véhicules.

Possibilité, pour l'administration de faire supprimer, aux frais des propriétaires riverains, les accès créés par ces derniers après la publication du décret.

Possibilité, pour l'administration de faire supprimer toutes les publicités lumineuses ou non visibles des routes express et situées :

- hors agglomération et implantées dans une zone de 200m de largeur calculée à partir du bord extérieur de la chaussée
  - en agglomération et non conformes aux prescriptions de l'arrêté qui les réglemente.
- qui n'auraient pas fait l'objet d'une autorisation préfectorale. Cette interdiction ne concerne pas les publicités touristiques et celles signalant la présence d'établissements autorisés sur les emprises du domaine public.

### **- Limitations au droit d'utiliser le sol**

Dès la publication du décret conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

## **I - NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception exploités par l'État.

## **II - RÉFÉRENCE DU TEXTE LÉGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :**

Codes des Postes et Télécommunications : articles L 54 à L 56.1, L 62.1 et R 21 à R 26 et R 39.  
Loi n° 96-659 du 26 juillet 1996 de réglementation des télécommunications.

## **III - OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUÉE SUR LE TERRITOIRE CONCERNÉ PAR LE P.L.U. :**

- Zone secondaire de dégagement de la station hertzienne de Bussière/Montsard (décret 13/12/1996)

## **IV - SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :**

FRANCE TELECOM  
6, avenue Paul Doumer  
BP 213  
**54 506 VANDOEUVRE CEDEX**  
M. Annie Trochon  
☎03.83.53.66.98

## **IV - EFFETS DE LA SERVITUDE :**

### **- Prérogative de la puissance publique**

Droit pour l'administration de procéder à l'expropriation des immeubles par nature.

Obligation pour les propriétaires :

- de laisser le passage aux agents chargés de l'enquête publique.
- de modifier ou supprimer les bâtiments constituant des immeubles par nature.
- de supprimer si possible, dans la zone de dégagement primaire, toute excavation artificielle, ouvrage métallique ou étendue d'eau.

## **- Limitation au droit d'utiliser le sol**

(voir le plan de protection contre les perturbations radioélectriques défini pour chaque station)

. Limitation de la hauteur des obstacles dans toutes les zones de dégagement.

↪ Dans la zone secondaire de dégagement : il est interdit en dehors des limites du domaine de l'Etat, sauf autorisation du secrétaire d'Etat aux PTT, de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède 12 mètres NGF.

Largeur du couloir : 50 m

Altitude maxi : 12 m NGF

Longueur du couloir : 500 m

Interdiction de construire tout ouvrage de nature à perturber le fonctionnement du centre dans la zone de dégagement.

L'établissement d'une servitude radioélectrique ouvre droit, au profit du propriétaire, à une indemnité compensatrice du dommage direct, matériel et certain en résultant. A défaut d'entente amiable, l'indemnité est fixée comme en matière d'expropriation (article L 56.1 de la loi n° 96.659 du 26 juillet 1996 de réglementation des télécommunications).

## **I - NOM OFFICIEL DE LA SERVITUDE :**

Servitude relative aux chemins de fer.

## **II - REFERENCE DU TEXTE LEGISLATIF QUI A PERMIS DE L'INSTITUER :**

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

## **III - OBJET DE LA SERVITUDE ET ACTE QUI L'A INSTITUEE SUR LE TERRITOIRE CONCERNE :**

Voie ferrée :  
-LGV n° 752 000 dite de Combs la Ville à Saint Louis

## **IV - SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE :**

S.N.C.F. - IMMOBILIER  
Direction immobilière Territoriale Sud-Est  
Immeuble Le Danica  
19 Avenue G. Pompidou  
**69003 LYON**

☎☎ 04.27.44.55.62 / 50.25.62

SNCF - RESEAU  
Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté  
22, Rue de l'Arquebuse  
CS 17813  
21 078 DIJON Cedex

## 1 / SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

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

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

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

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

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

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

### a) Voie en plate-forme sans fossé :

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

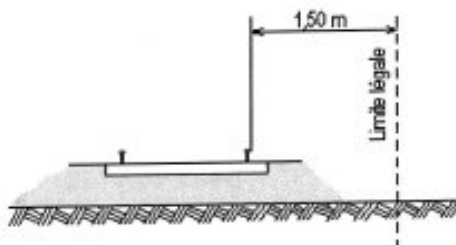
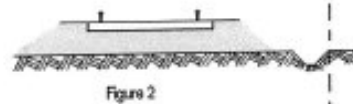


Figure 1

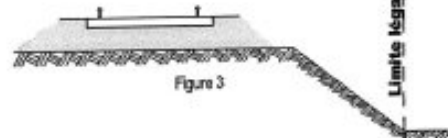
**b) voie en plate-forme avec fossé :**

Le bord extérieur du fossé (figure 2)



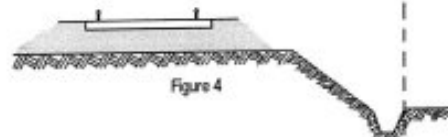
**c) voie en remblai :**

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



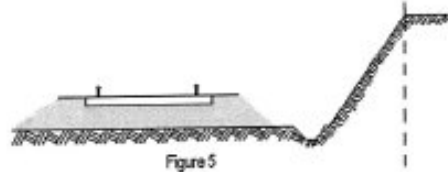
**ou**

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

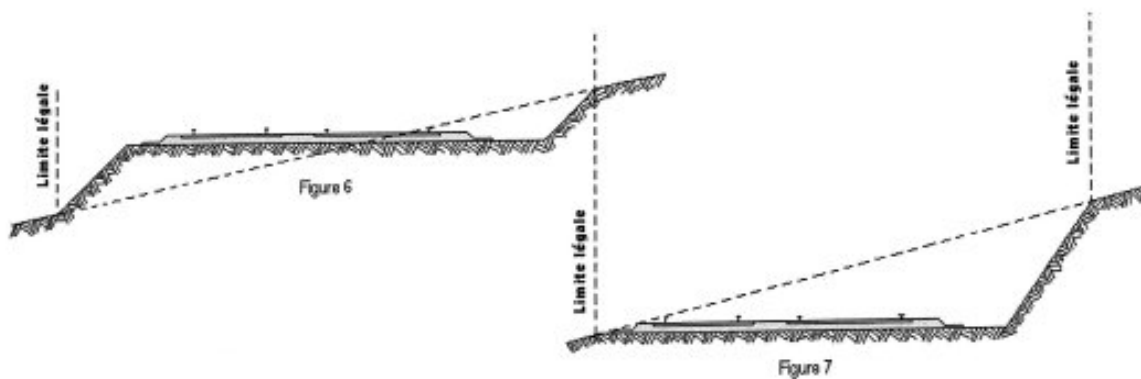


**d) voie en déblai :**

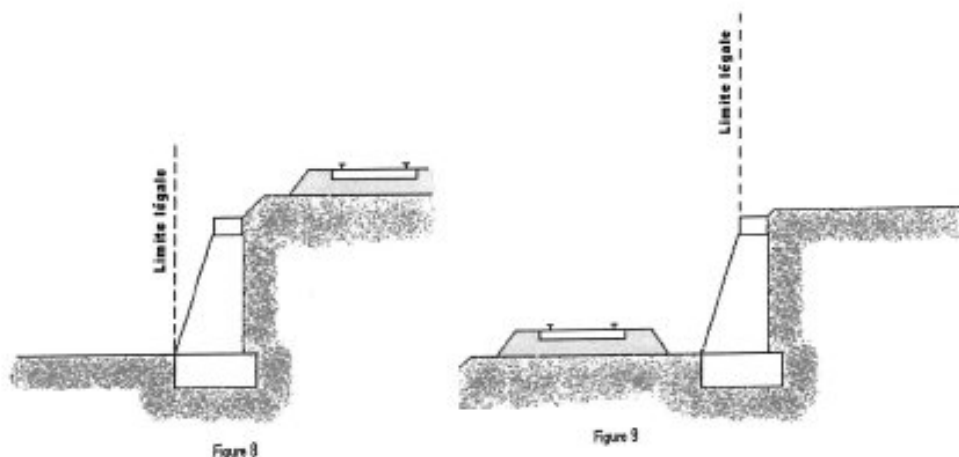
L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



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 terrain 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 droit aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits « aiances de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

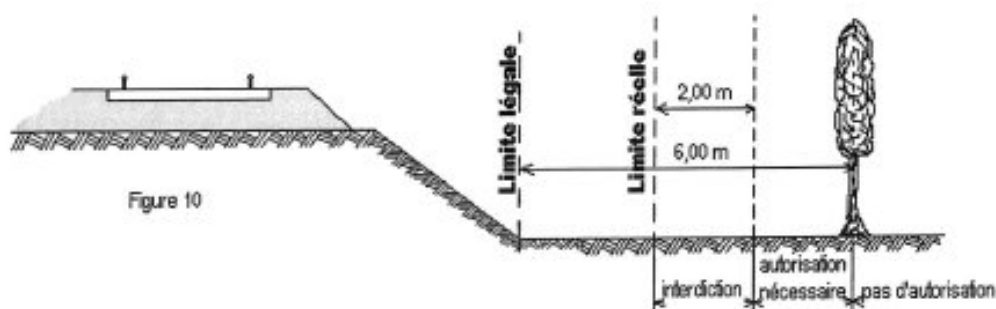
## 2 - ECOULEMENT DES EAUX

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

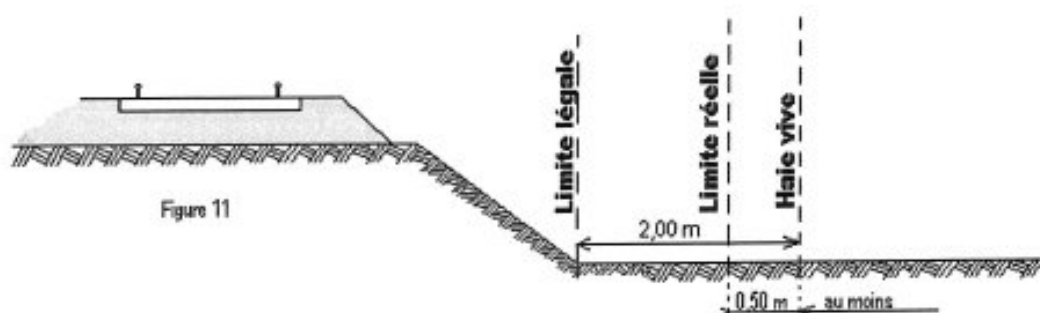
D'autres part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

## 3 - PLANTATIONS

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



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



## 4 - CONSTRUCTIONS

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

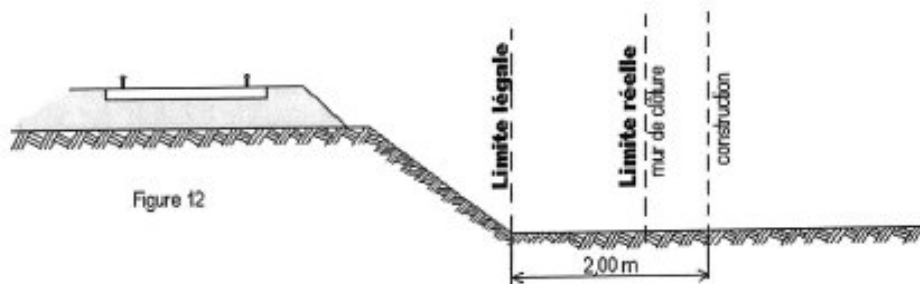


Figure 12

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

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

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

## 5 - EXCAVATIONS

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

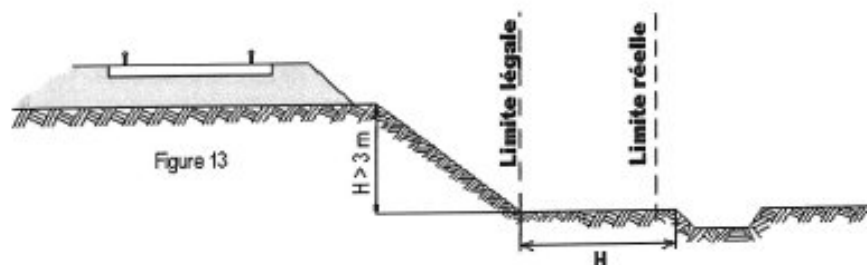


Figure 13

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

<sup>(1)</sup> coefficient de frottement

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

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

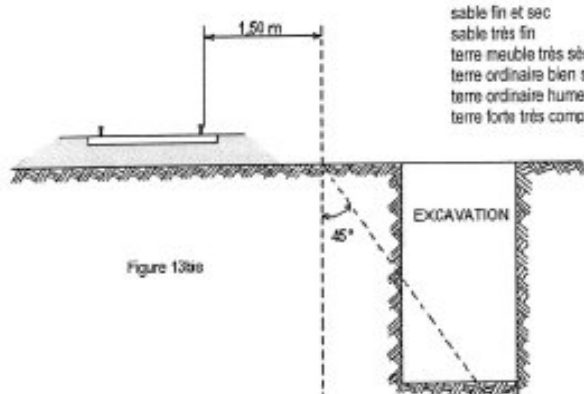


Figure 13bis

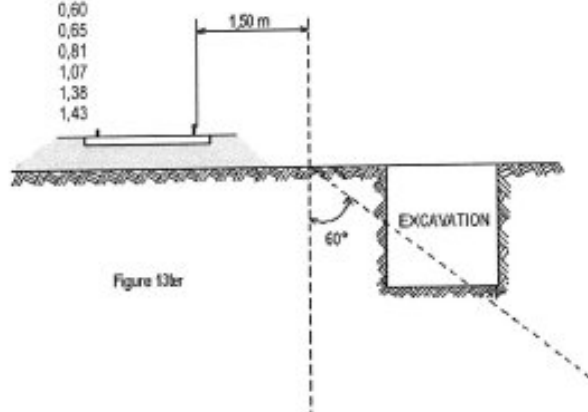


Figure 13ter

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

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

Lors de l'exploitation à ciel ouvert, les bords de fouilles ou excavations sont établis et tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments ou constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, etc. L'exploitation de la masse est arrêtée, à compter des bords de la fouille, à une distance horizontale réglée à un mètre pour chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide (figure 14) ou à un mètre pour chaque mètre de profondeur totale de fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement (figure 15).

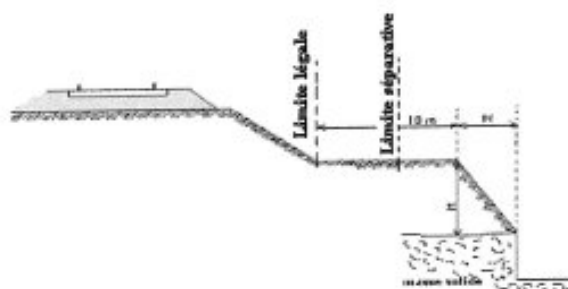


Figure 14

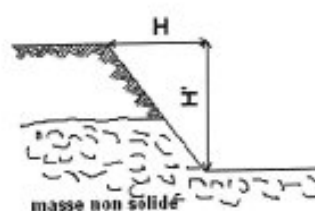


Figure 15

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

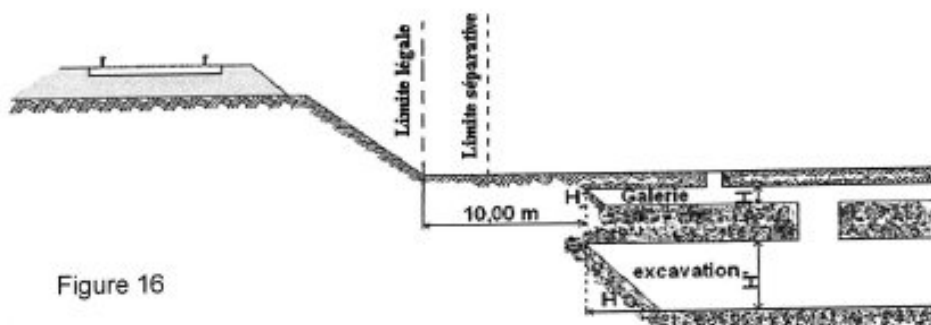


Figure 16

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

## 6 – DEPOTS

### Dépôts de matières inflammables :

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

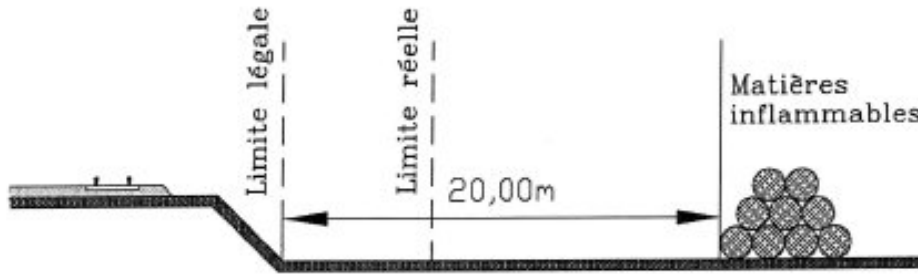


Figure 17

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

Les principales matières inflammables sont :

- Les meules de céréales et de pailles diverses ;
- Les fumiers, les dépôts d'ordures et gadoues ;
- Les bois de mine, les bois de sciage, les planches de bois tendre, tels que pin, sapin, peuplier ;
- Les planches de bois dur d'une épaisseur inférieure à 26 mm, les déchets de bois, copeaux et sciures ;
- Les couvertures en chaume ;
- Les broussailles et herbes sèches coupées provenant spontanément du sol et amoncelées ou réunies, etc. ;
- Les hydrocarbures même enfermés dans des réservoirs hermétiquement clos,
- Les dépôts de vieux pneus à l'air libre.

Ne sont pas considérés comme matières inflammables :

- Les couvertures en carton bitumé et sablé ;
- Les bois en grumes, les planches de bois dur d'une épaisseur au moins égale à 26 mm, les poutrelles et chevrons à condition que les dépôts ne contiennent pas de déchets, de sciures, fagots ou autres menus bois.

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

#### Dépôts de matières non-inflammables :

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

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

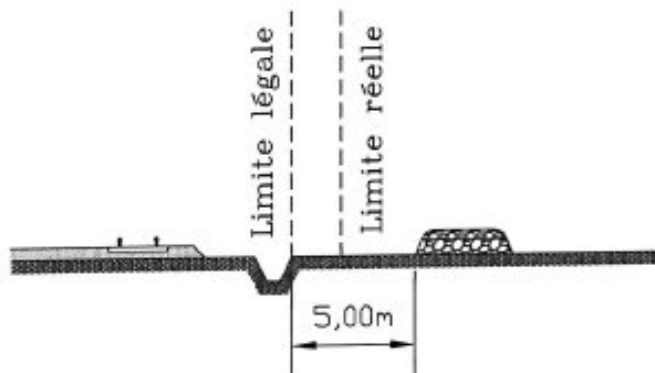


Figure 18

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

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

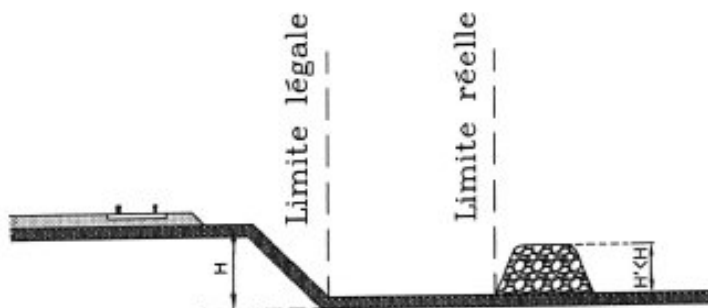


Figure 19

## **7 - SERVITUDES DE VISIBILITE AUX ABORDS DES PASSAGES A NIVEAU**

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

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

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

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

A défaut de plan de dégagement, le DDT soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

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

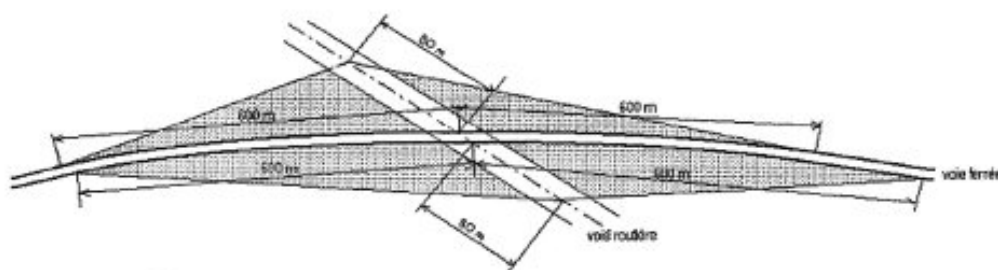


Figure 20

## **2 / PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE**

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

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

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

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

