

T1 - SERVITUDES RELATIVES AUX CHEMINS DE FER

1^{ERE} PARTIE - SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

I - GENERALITES

A - Nom officiel de la servitude

Servitude relative au chemin 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

- constructions ;
- excavations ;
- dépôt de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage

B - Références des textes législatifs qui permettent de l'instituer

- Loi du 15 juillet 1845 modifiée par la loi n° 90-7 du 2 janvier 1990 – Décret portant règlement d'administration publique du 11 septembre 1939.
- Décret du 22 mars 1942.
- Code des Mines – 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 du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.
- Ministère des Transports, Direction des Transports Terrestres.
- Décret n° 54.321 du 15 mars 1954 pour l'exploitation des carrières à ciel ouvert.
- Décret n° 59.962 du 31 juillet 1959 modifié fixant les prescriptions spéciales à respecter pour les tirs à la mine aux abords du chemin de fer.
- 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 excavatrices.

C - Ouvrage créant la servitude

D – Service responsable de la servitude

SNCF DTISE
5-6 place Charles Béraudier
Immeuble le Rhodanien
69003 LYON
Tel : 04.78.65.52.53

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

A – Procédure

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 pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 5 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 28 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

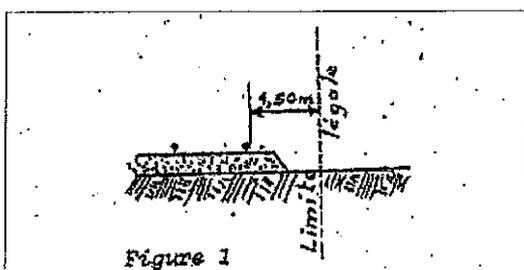
Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières.

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 façon suivante :

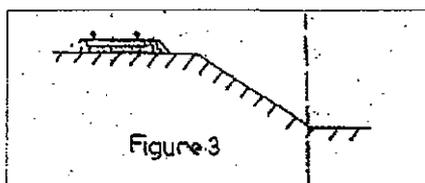
a) Voie en plate forme sans fossé :

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



c) 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).

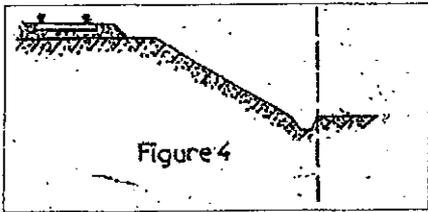


Figure 4

d) Voie en déblai

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

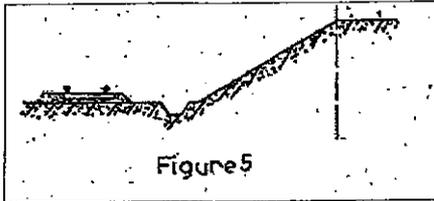


Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à 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).

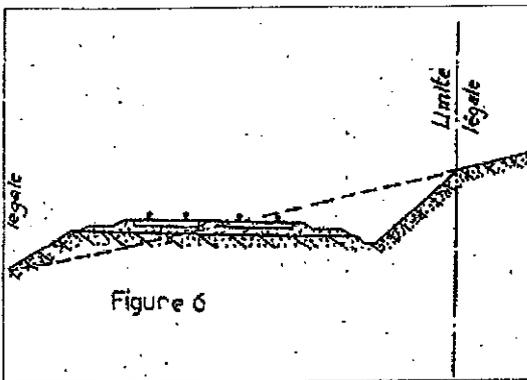


Figure 6

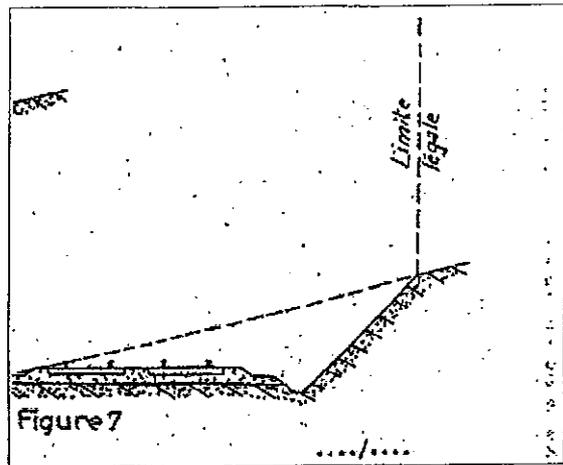


Figure 7

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

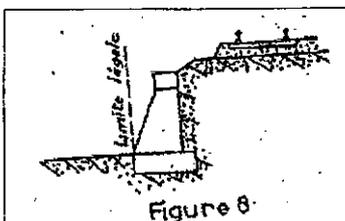


Figure 8

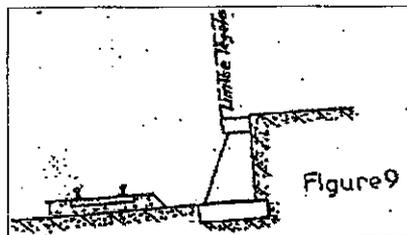


Figure 9

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 deux 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 5 juillet 1845 sur la police des chemins de fer n'ouvrent pas droit à l'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 gare, avenues d'accès, ...

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, dites « aisances de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

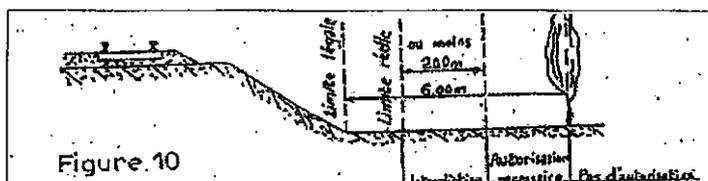
2) Ecoulement des eaux

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que les 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.

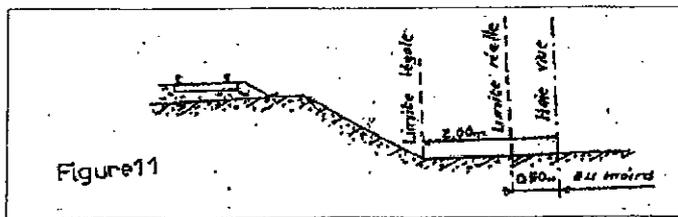
D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre, il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

3) Plantations

- a) Arbres à haute tige : aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 m de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 m par autorisation préfectorale (figure 10).



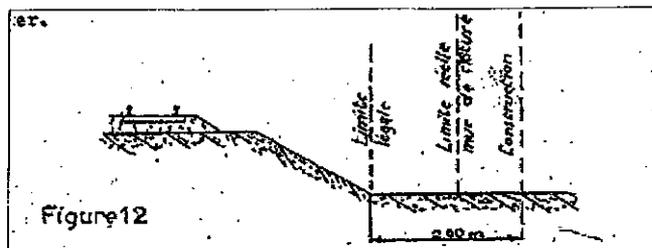
- b) Haies vives : Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 2 mètres de la limite doit être observée sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m (figure 11).



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

4) Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans d'occupation des sols, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale du chemin de fer (figure 12).



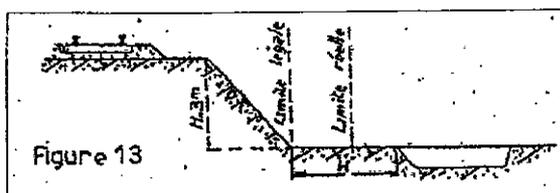
Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

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.

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 m 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.

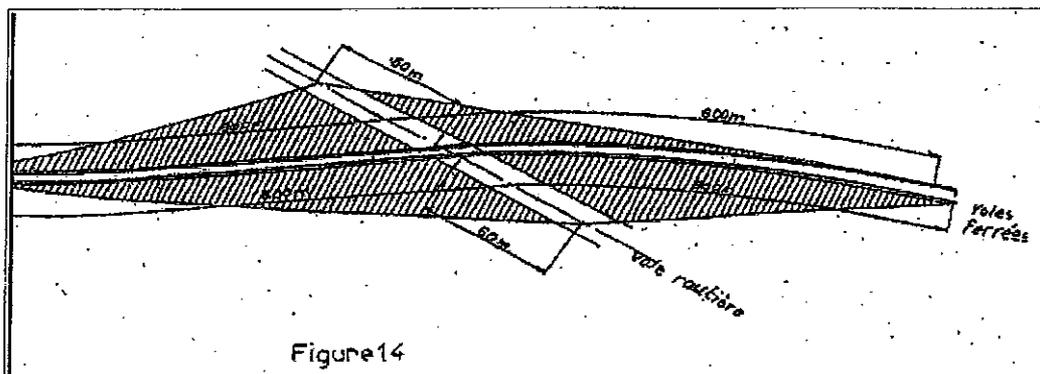
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de 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, 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).



B - Indemnisation

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant 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 10 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 de l'article 180 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.

B - Limitation au droit d'utiliser le sol

1) Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un croisement 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 de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 m d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 m à partir des rails extérieurs de la voie de fer. L'interdiction ne s'impose qu'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 magasins, hangars, écuries, ... (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de planter des arbres à moins de 6 m de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 m. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de constructions (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 Ventôse an XIII).

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

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

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer, qui se trouve en remblai de plus de 3 m 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 – 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 – loi du 15 juillet 1845).

2) Droits résiduels du propriétaire

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

Possibilité pour les riverains, propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existant 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 à 2 m) et des haies vives (distance ramenée de 2 à 0,50 m).

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.

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 - Publicité

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le Préfet.

III - EFFET DE LA SERVITUDE

A - Prérogatives de la puissance publique

1) Prérogatives 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 m de largeur calculée du bord extérieur de la voie et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (article 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 construction, 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 m 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 1790). Sinon, intervention d'office de l'Administration.

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée de maintenir et ce sur une distance de 50 m de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 m au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres à haut jet à 3 m (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 – loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845, réprimées comme en matière de grandes voiries, les contrevenants sont condamnés par le Juge Administratif à supprimer, dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11 – alinéas 2 et 3 – loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure de voie ferrée, en remblai de plus de 3 m 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, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Préfet.

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

2^{EME} PARTIE - PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règlements d'urbanisme, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voirie 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 voirie 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 d'occupation des sols 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 Division de l'Équipement 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 intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude non aedificandi sur la partie du domaine ferroviaire frappée 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.

