

T1

Servitudes relatives aux chemins de fer

1^{ère} PARTIE - Servitudes grevant les propriétés riveraines du chemin de fer

I – RÉFÉRENCES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.

Décret n° 80.331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries excavatrices.

Loi n° 89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière.

Décret n° 89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière.

Ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire.

Décret n° 2021-1772 du 22 décembre 2021 relatif à la protection du domaine public ferroviaire.

Articles L.2231-1 à L.2231-9, L.2232-1, L.2232-2 et R.2231-1 à R.2231-8 du code des transports.

Articles L.114-1 à L.114-8 et R.114-1 à R.114-2 du code de la voirie routière.

Articles 640 et 641 du code civil.

Articles L.2111-15, L.2131-1, L.2132-12 et L.2132-18 du code général de la propriété des personnes publiques.

II - OUVRAGES CONCERNÉS

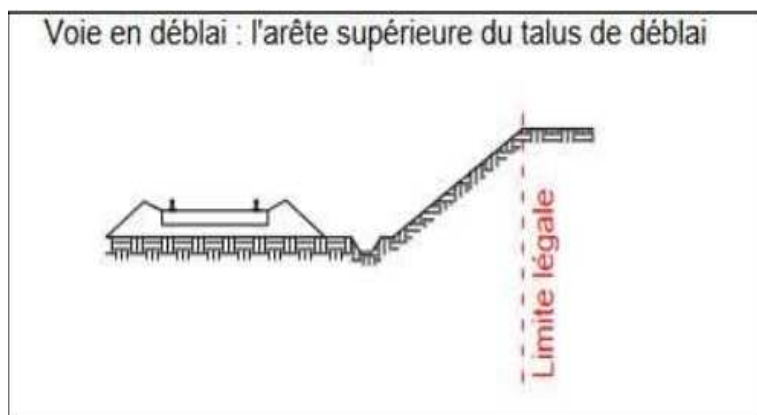
Ligne 851000 Gray à Saint-Jean-de-Losne

Ligne 860000 Dijon-Ville à Saint-Amour

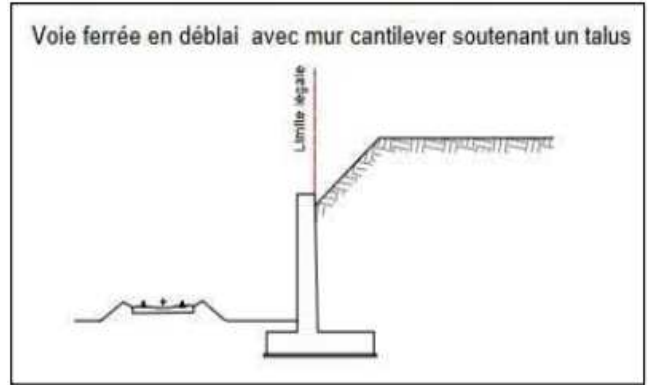
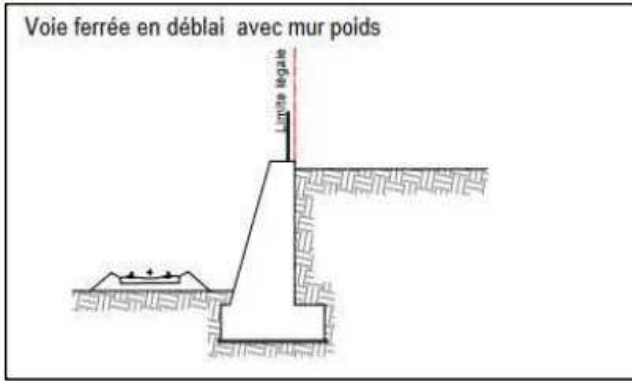
III – DÉFINITION DE L'EMPRISE DE LA VOIE FERRÉE

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

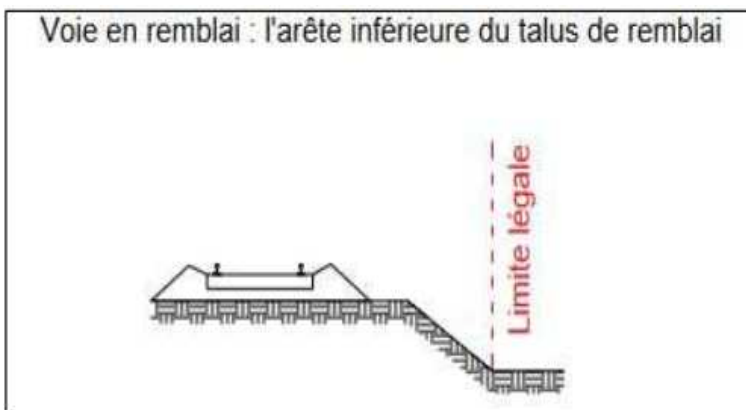
- De l'arête supérieure du talus de déblai,



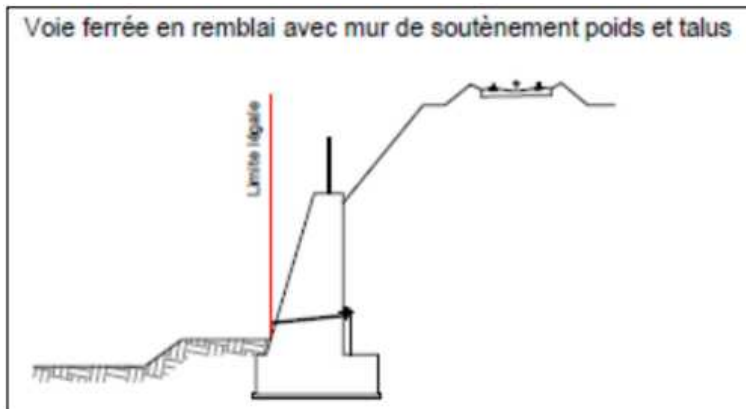
ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée



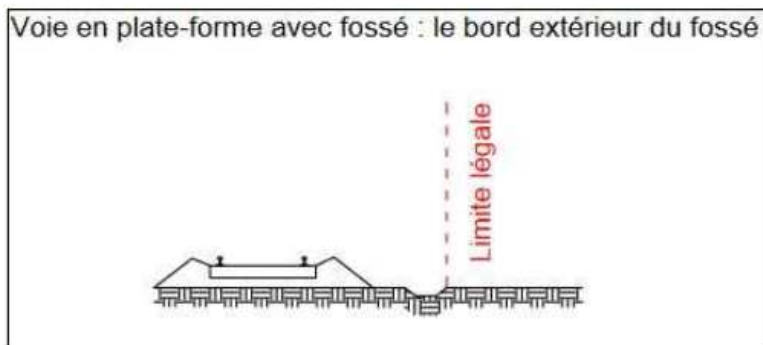
- De l'arête inférieure du talus du remblai,

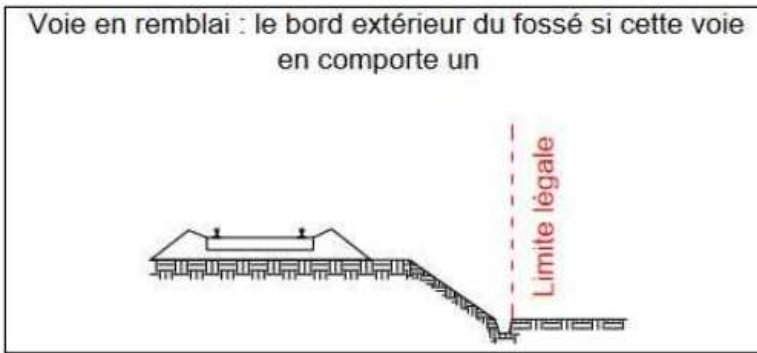


ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée

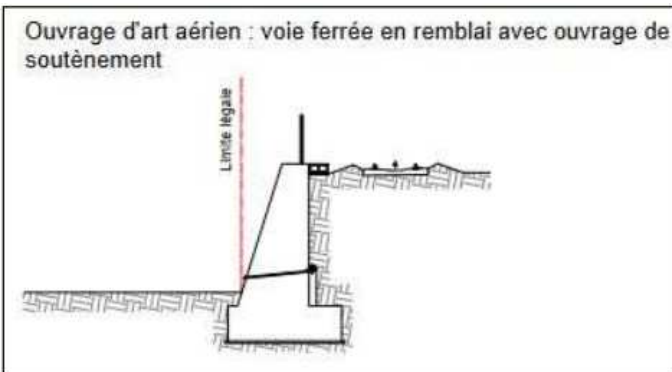


- Du bord extérieur des fossés :



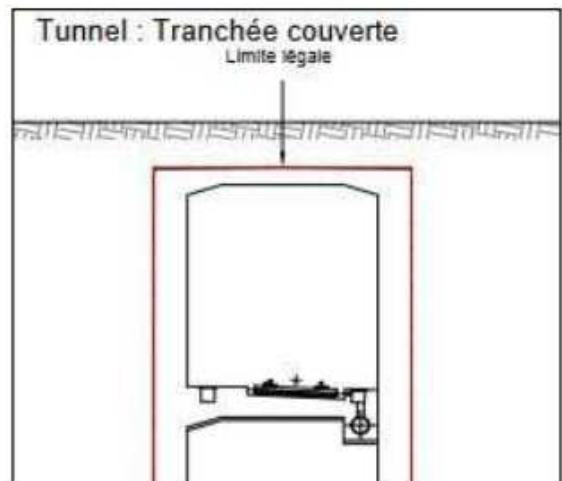
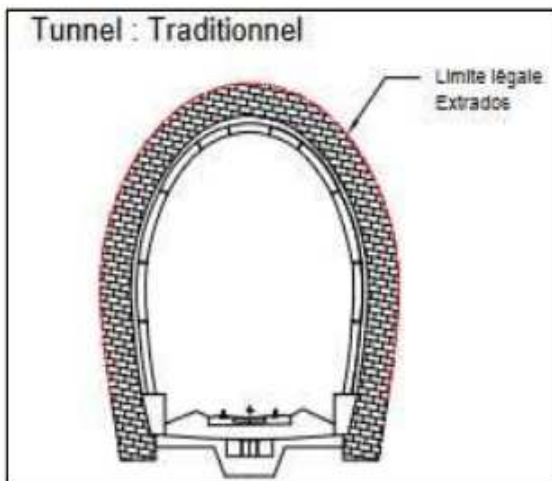


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

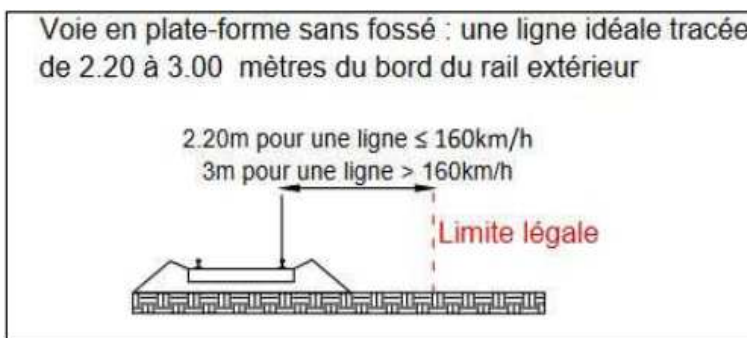


- Du bord extérieur du quai ;

- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :



- De la clôture de la sous-station électrique ;
- Du mur du poste d'aiguillage ;
- De la clôture de l'installation radio.
- À défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :
 - 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
 - 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.



Alignement

La consistance du domaine public ferroviaire est définie à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

La fixation amiable des limites du domaine public ferroviaire au droit des propriétés riveraines est effectuée à la demande des propriétaires riverains ou du gestionnaire d'infrastructure au moyen d'un procès-verbal de délimitation, auquel est joint un plan de délimitation. Le procès-verbal et le plan de délimitation sont établis par un géomètre expert saisi par la personne à l'initiative de la demande et à ses frais.

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la délimitation du domaine public ferroviaire au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel.

L'alignement est réalisé :

- 1° A la demande du gestionnaire d'infrastructure ou des propriétaires riverains ;
- 2° En l'absence d'accord entre le gestionnaire d'infrastructure et les propriétaires riverains à l'issue de la procédure prévue au II de l'article L.2231-1 du code des transports.

L'alignement individuel est délivré au propriétaire par arrêté du représentant de l'État dans le département, conformément au plan d'alignement s'il en existe un. En l'absence d'un tel plan, il constate la limite du domaine public ferroviaire au droit de la propriété riveraine.

Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, est pris par arrêté du représentant de l'État dans le département et détermine la limite entre le domaine public ferroviaire et les propriétés riveraines, après enquête publique organisée conformément aux dispositions du chapitre IV du titre III du livre Ier du code des relations entre le public et l'administration.

La publication d'un plan d'alignement transfère de plein droit la propriété du sol des propriétés non bâties, dans les limites qu'il détermine, au propriétaire du domaine public ferroviaire.

La propriété du sol des propriétés bâties à la date de publication du plan d'alignement est transférée, dès la destruction du bâtiment, au propriétaire du domaine public ferroviaire.

Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, réglée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le transfert de propriété des terrains non bâtis et les limitations au droit de propriété des terrains bâtis résultant d'un plan d'alignement donnent lieu aux formalités de publicité foncière. Il en va de même du transfert de la propriété du sol prévu au dixième alinéa de l'article L.2231-1 du code des transports.

Lorsqu'un plan d'alignement a pour effet de frapper d'une servitude de reculement un immeuble inscrit au titre des monuments historiques, il ne peut être adopté qu'après accord du préfet de région.

Lorsqu'un plan d'alignement a pour effet de frapper d'une servitude de reculement un immeuble situé dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques ou dans un site classé, inscrit ou en instance de classement, il ne peut être adopté qu'après avis de l'architecte des Bâtiments de France. En l'absence de réponse dans un délai de quatre mois, l'architecte des Bâtiments de France est réputé avoir donné un avis favorable. (*articles L.2231-1 et R.2231-1 du code des transports*)

IV – SERVITUDES LE LONG DE L'EMPRISE DE LA VOIE FERRÉE

1) Écoulement des eaux (articles L.2231-2 du code des transports)

Sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil.

Tout déversement, écoulement ou rejet direct ou indirect, qu'il soit diffus ou non, d'eaux usées, d'eaux industrielles ou de toute autre substance, notamment polluante ou portant atteinte au domaine public ferroviaire, est interdit sur le domaine public ferroviaire.

2) Arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (articles L.2231-3 et R.2231-3 du code des transports)

Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênent la visibilité de la signalisation ferroviaire.

Leurs propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, et après constat par procès verbal par un agent assermenté missionné du gestionnaire d'infrastructure, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire d'infrastructure après une mise en demeure restée sans effet dans le délai raisonnable qu'elle fixe.

Par dérogation, ces opérations sont accomplies par le gestionnaire d'infrastructure sans mise en demeure préalable lorsque le propriétaire des arbres, branches, haies ou racines en cause n'est pas identifié.

3) Constructions (articles L.2231-4 et R.2231-4 du code des transports)

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

4) Terrassement, excavation ou fondation (articles L.2231-5 et R.2231-5 du code des transports)

Des distances minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique doivent être respectées.

Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un système de blindage, tout terrassement, excavation ou fondation dont un point se trouverait à une profondeur égale ou supérieure aux deux tiers de la longueur de la projection horizontale du segment le plus court le reliant à l'emprise de la voie ferrée.

5) Dépôt et installation de systèmes de rétention d'eau (articles L.2231-6 et R.2231-6 du code des transports)

Tout dépôt, de quelque matière que ce soit, toute installation de système de rétention d'eau, dont la distance par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique, est inférieure à 5 mètres, est interdit.

6) Projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L.2231-7 et R.2231-7 du code des transports)

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'État dans le département peut imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'État dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'à compter de la publication de l'arrêté (*non paru à ce jour*) du ministre chargé des transports listant les catégories de projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire soumis à cette obligation d'information ainsi que les distances à respecter.

7) Destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (articles L.2231-8 et R.2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'État dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque

matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports, moyennant une indemnité.

L'indemnité est réglée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

8) Constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (articles L.2231-8 et R.2231-8 du code des transports)

L'état des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 du code des transports peut être constaté par procès-verbal par un agent assermenté et missionné du gestionnaire d'infrastructure, qui constate notamment leur emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme et leur absence de risque pour la sécurité des circulations ferroviaires. Ces constructions peuvent uniquement être entretenues dans l'état constaté par ce procès-verbal.

Une copie de ce procès-verbal de constat est notifiée sans délai au propriétaire par le gestionnaire d'infrastructure par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Réduction des distances à respecter (articles L.2231-9 du code des transports)

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'État dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

Sanctions (articles L.2232-1 et L.2232-2 du code des transports)

Les infractions aux dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Les personnes qui contreviennent à ces dispositions sont condamnées à supprimer, dans le délai déterminé par le juge administratif, les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, faits contrairement à ces dispositions.

La suppression a lieu d'office, et le montant de la dépense est recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques, s'ils ne se conforment pas à ce jugement.

V – SERVITUDES DE VISIBILITÉ AUX ABORDS DES PASSAGES À NIVEAU

Les servitudes de visibilité s'appliquent, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L.114-6 du code de la voirie routière).

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 au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2 du code de la voirie routière) ;
- l'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement (2° de l'article L.114-2 du code de la voirie routière) ;

- le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie, d'opérer la résection des talus, remblai et de tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes (3° de l'article L.114-2 du code de la voirie routière).

Un plan de dégagement détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

Ce plan est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration. Elle s'effectue dans les formes prescrites pour les plans d'alignement.

Il est approuvé par le représentant de l'État dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3 du code de la voirie routière).

Notification du plan est faite aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 du code de la voirie routière).

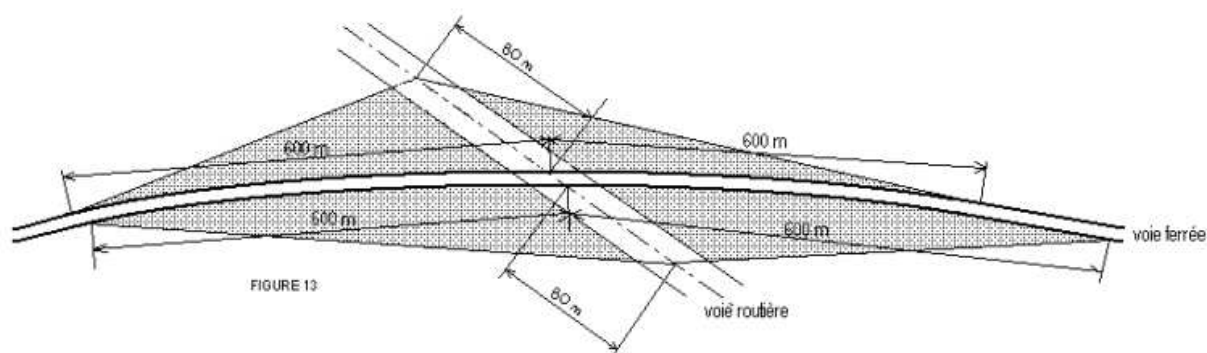
L'établissement de servitudes de visibilité ouvre au profit du propriétaire droit à une indemnité compensatrice du dommage direct, matériel et certain en résultant. À défaut d'entente amiable, l'indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation (article L.114-4 du code de la voirie routière).

Toute infraction au plan de dégagement constitue à la charge du propriétaire du sol, sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers auteur des travaux, une contravention dont la répression est poursuivie conformément aux articles L. 116-1 à L. 116-8 du code de la voirie routière (article L.114-5 du code de la voirie routière).

L'infraction mentionnée à l'article L. 114-5 est punie des peines d'amende prévues pour les contraventions de la cinquième classe (article R.114-2 du code de la voirie routière).

À défaut de plan de dégagement, le service instructeur des autorisations d'urbanisme 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 en gris sur le croquis ci-dessous.



VI – SERVITUDE DE TRÉFONDS

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Elle ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain

naturel, est instituée dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code des transports.

VII – AUTRES DISPOSITIONS

1) Droit de passage (article L.2231-10 du code des transports)

Le gestionnaire d'infrastructure peut demander au représentant de l'État dans le département, dans le respect des exigences prévues par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, une autorisation de simple passage ou une autorisation d'occupation temporaire sur la propriété d'un riverain en vue d'effectuer des travaux de maintenance ou de modernisation du réseau ferroviaire.

2) Enseignes ou sources lumineuses (article L2242-4-7° du code des transports)

Il est interdit de laisser subsister, après mise en demeure du Préfet de les supprimer, toutes installations lumineuses et notamment toutes publicités lumineuses au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents des chemins de fer.

3) Débroussaillage (article L.131-16 du code forestier)

Lorsqu'il existe des bois et forêts à moins de 20 mètres de la limite de l'emprise d'une voie ferrée, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires a le droit, sous réserve de l'application de l'article 1240 du code civil et après en avoir avisé les propriétaires des bois et forêts, de débroussailler une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir du bord extérieur de la voie.

VIII - SERVICE RESPONSABLE DE LA SERVITUDE

SNCF Immobilier
Direction immobilière territoriale Sud Est
Pôle Gestion Immobilière
Pôle Environnement de Travail
Campus INCITY
116 cours Lafayette
CS 13511
69003 LYON

ditse.gestion.patrimoine@sncf.fr
Tél. : 04.28.89.06.45 ou 06 13 17 70 76

Afin de s'assurer du respect des mesures relatives à la protection du domaine public ferroviaire énoncées ci-dessus, toute demande d'un Tiers fait l'objet d'une saisine des services de SNCF Immobilier à l'exception de celles qui relèvent de l'Art. L. 2231-7.

Les projets nécessitant une obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure au titre de l'Art. L.2231-7 font l'objet d'une saisine directe auprès des services de SNCF Réseau.

Nota : Les catégories de projets soumis à cette obligation sont déterminées par arrêté du ministre chargé des transports non paru à ce jour.

Cette disposition entrera en application lors de la parution du décret au Journal Officiel.

2^{ème} PARTIE - Prospects susceptibles d'affecter 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 local d'urbanisme 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.

Dés lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la Direction Immobilière Territoriale de la SNCF.

Elle 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.