SERVITUDES DE TYPE T1
GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES
DES VOIES FERREES

Servitudes reportées en annexe du Plan Local d'Urbanisme conformément à l'article R. 126-1 du Code de l'urbanisme qui dispose que :
« Doivent figurer en annexe au plan local d'urbanisme les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol et appartenant aux catégories figurant sur la liste annexée au présent chapitre ».

Les servitudes d'utilité publique constituent des limitations administratives au droit de propriété et d'usage du sol. Les servitudes ferroviaires sont établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Elles représentent une charge pour les riverains du chemin de fer et engendrent :
- des interdictions ou limitations d'occupation et d'utilisation du sol,
- des prérogatives au bénéfice des exploitants ferroviaires.

Les servitudes ferroviaires sont définies essentiellement par le Code des transports (articles L 2231-3 et suivants).

SERVITUDES LIEES AUX CONSTRUCTIONS, EXCAVATIONS, PLANTATIONS, DEBROUSSAILLEMENTS ET DEPOTS A PROXIMITE DU CHEMIN DE FER

1 - FONDEMENTS JURIDIQUES

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines du chemin de fer et instituées dans des zones définies :

- par le Code des transports à savoir :
  - interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (article L2231-5),
  - interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres (article L2231-6),
  - interdiction de déposer des matières/ objets quel qu'ils soient, sans autorisation préfectorale préalable, à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (article L2231-7),
  - interdiction de planter des arbres à moins de 2 mètres du chemin de fer (par renvoi à l'article R116-2 du code de voirie routière).

  Il existe d'autres dispositions dans le Code des transports visant à protéger le domaine public ferroviaire relatives notamment à l'écoulement des eaux, à l'exploitation des mines et aux enseignes lumineuses.

- par l'article L114-6 du code de la voirie routière.

Les exploitants ferroviaires ont par ailleurs des prérogatives : ils peuvent être autorisés à occuper temporairement des terrains privés pour effectuer des travaux publics, ils peuvent aussi réaliser des travaux de débroussaillage en zone boisée.

1.1 Délimitation de la zone de servitude par l'alignement

Les servitudes ferroviaires comprennent ainsi notamment des servitudes de recul par rapport à la limite du chemin de fer (cf. § suivant), cette dernière étant définie par arrêté préfectoral d'alignement établi en fonction de la topographie des lieux.

Ainsi, tout propriétaire riverain du chemin de fer, qui désire notamment élever une construction doit demander l'alignement.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral, lequel peut indiquer également (en fonction des demandes des pétitionnaires) les limites de la zone de servitudes à l'intérieur

de laquelle il est interdit, en application des articles L. 2231-2 et suivants du Code des transports issus des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, d'élever des constructions, d'établir des plantations et/ou d'effectuer des excavations.

Sur le plan pratique, le service SNCF IMMOBILIER chargé de centraliser les demandes d'arrêté d'alignement sur le périmètre de l'Ile de France répond aux coordonnées suivantes :

Direction Immobilière IDF
Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine
Campus Rimbaud – 10 rue Camille MOKE
CS 20012
93212 SAINT DENIS cedex
contact.patrimoine.idf@sncf.fr

1.2 Sanctions en cas de non-respect des servitudes ferroviaires

En cas d'infraction aux prescriptions du Code des transports, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer, dans un délai déterminé, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires auxdites prescriptions.

A défaut, la suppression a lieu d'office et ce, aux frais des contrevenants (Article L. 2232-2 du Code des transports).

1.3 Indemnisations.

Principe :

Les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent aucun droit à indemnité.

Exceptions :

Lors de la construction d'une nouvelle voie ferrée et si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, l'autorité administrative peut faire supprimer les constructions, plantations, excavations ou amas de quelque matière que ce soit, existant dans la zone de servitudes, moyennant une indemnité (Article 2231-8 du Code des transports).

Le débroussaillement effectué par l'exploitant ferroviaire en application de l'article L131-16 du nouveau code forestier ouvre aux propriétaires un droit à indemnité.

2 - DEFINITION DES SERVITUDES

2.1 Détermination de la limite du chemin de fer

La limite 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).

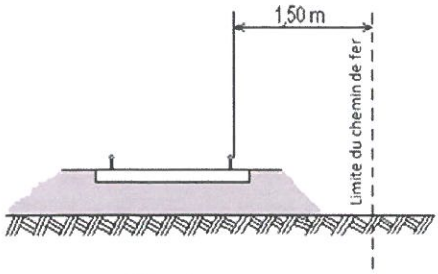


Figure 1

b) Voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

c) Voie en remblai :

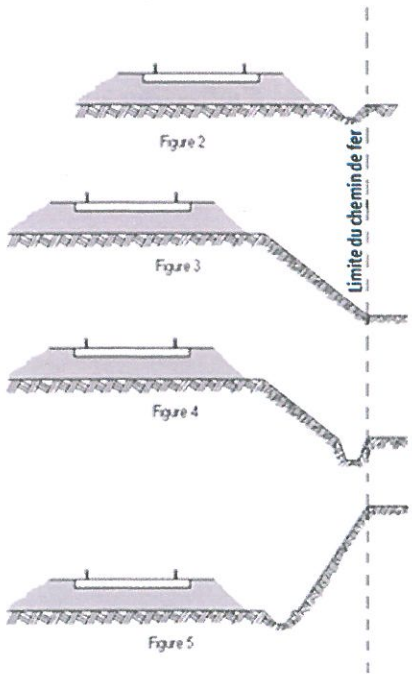
L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3).

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 flan de coteau, la limite du chemin de fer à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du terrain naturel (figures 6 et 7).

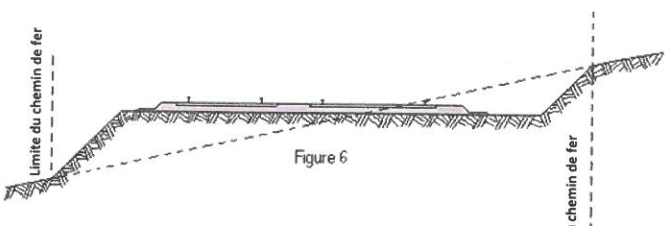


Figure 6

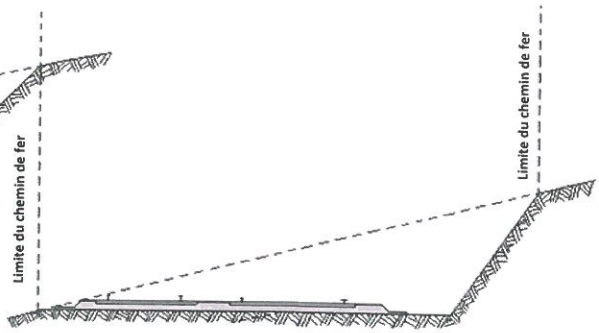


Figure 7

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

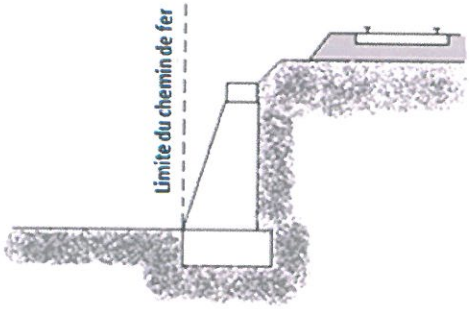


Figure 8

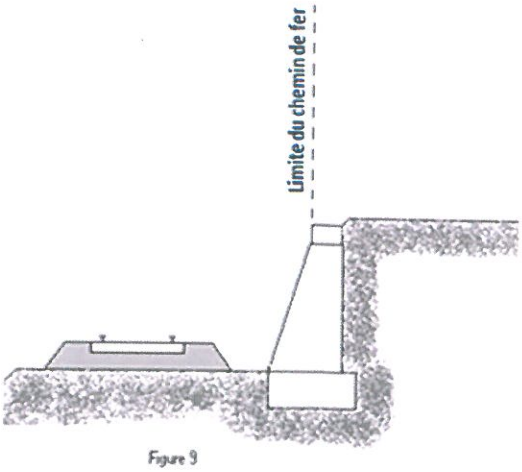


Figure 9

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 du chemin de fer 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 du chemin de fer est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés. Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par le code des transports n'ouvrent pas droit à indemnité.

2.2 Les différentes servitudes liées aux constructions, excavations, plantations, débroussaillements et dépôts riverains du chemin de fer

a) Les constructions (Article L. 2231-5 du Code des transports)

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

Il y a une obligation pour tout riverain du chemin de fer, avant tous travaux de construction, de demander la délivrance d'un arrêté préfectoral d'alignement.

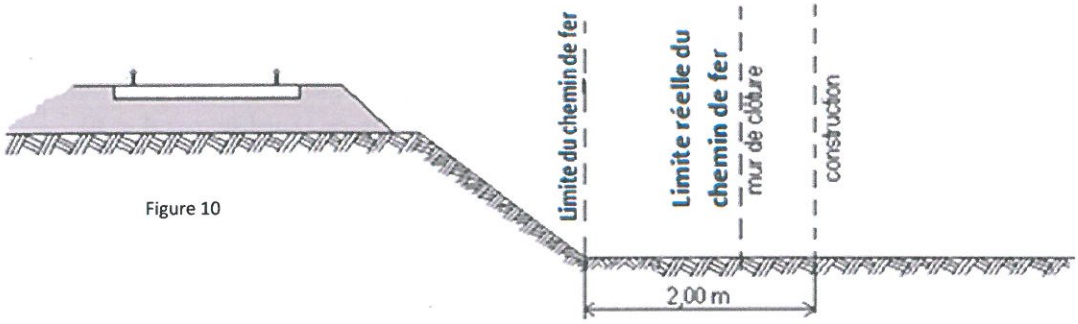


Figure 10

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 du chemin de fer.

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 possible pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Préfet, 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, après consultation de la SNCF

Les constructions existantes lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, qui ne respectent pas les dispositions ci-dessous peuvent être entretenues dans cet état.

b) Les excavations (article L. 2231-6 du Code des transports)

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus, sauf dérogation spéciale

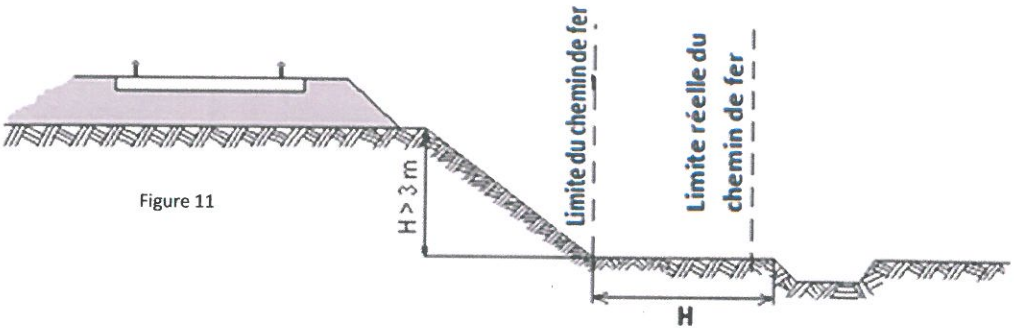
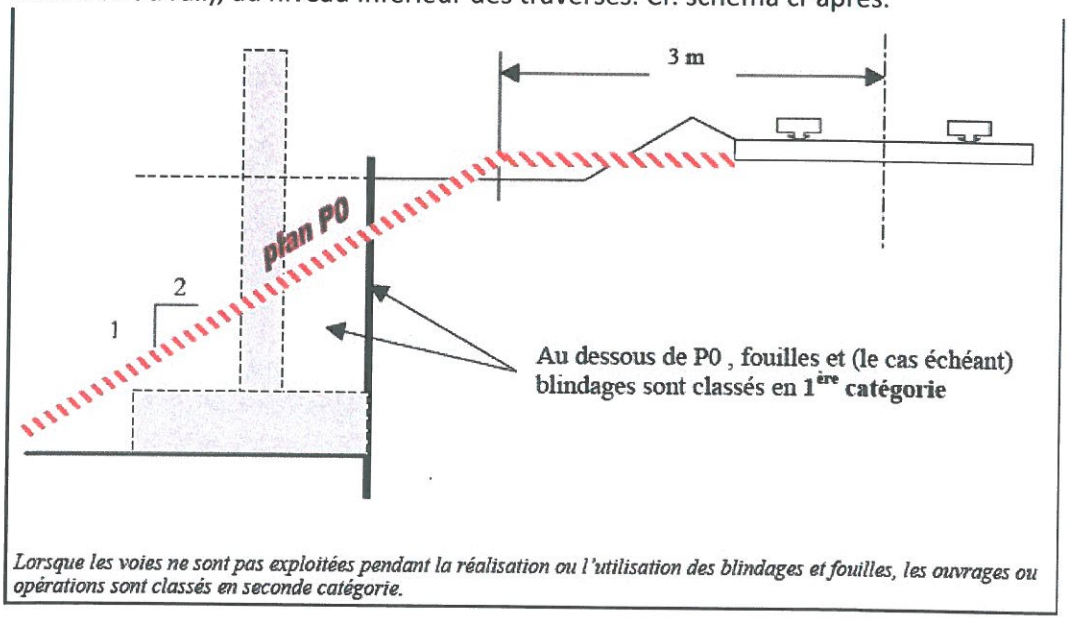


Figure 11

Prescriptions particulières nécessitant l'expertise de SNCF Réseau

Nonobstant les dispositions législatives et réglementaires sus-visées, tous les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage réalisés à proximité des voies ferrées peuvent présenter un danger pour la stabilité de la plate-forme, des voies ferrées elles-mêmes et par conséquent des circulations ferroviaires.

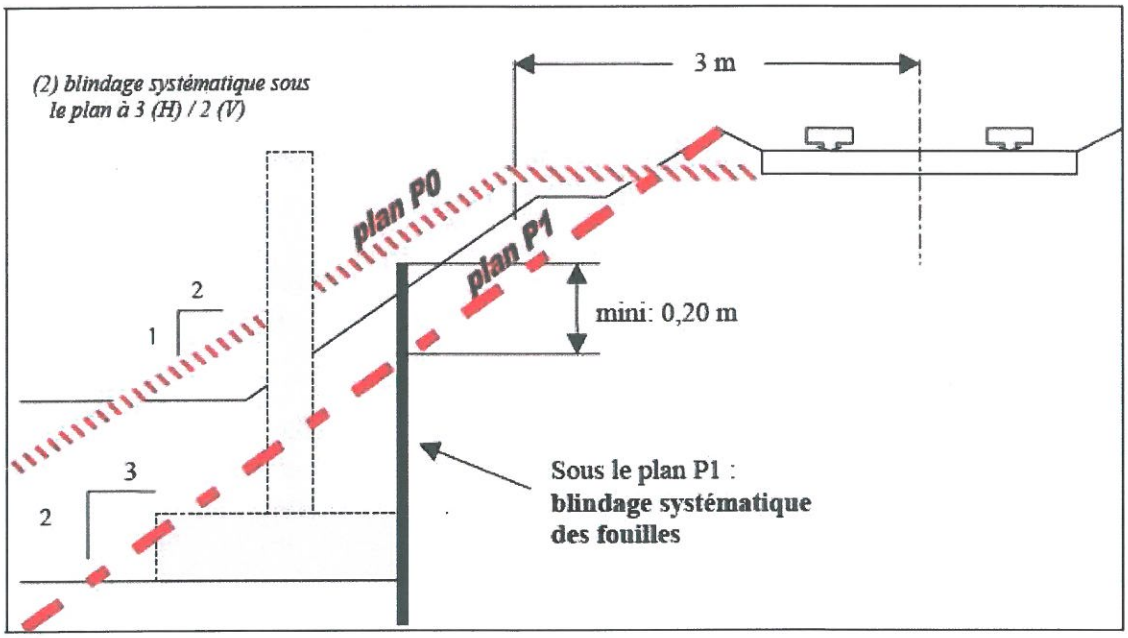
Sont considérés comme « à proximité des voies ferrées », les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage dont l'exécution est susceptible de modifier la géométrie et/ou la stabilité des voies ferrées. On admet que c'est le cas lorsque les fouilles ou déblais pénètrent sous un plan P0 incliné à 2 (sens horizontal) pour 1 (sens vertical) passant par un point situé à 3 mètres de l'axe de la voie la plus proche (soit 2.22 mètres environ du bord extérieur du rail), au niveau inférieur des traverses. Cf. schéma ci-après.



Lorsque les voies ne sont pas exploitées pendant la réalisation ou l'utilisation des blindages et fouilles, les ouvrages ou opérations sont classés en seconde catégorie.

Nota : l'exécution de terrassements (fouilles, déblais ou remblais) à moins de 3 mètres de l'axe d'une voie ferrée exploitée est interdite.

Des blindages (ou soutènements, ou dispositions pouvant y être assimilées de type paroi clouée), sont obligatoires dès lors que le volume excavé pénètre sous le plan P1 incliné à 3 (sens horizontal) pour 2 (sens vertical) passant par la droite joignant la crête de ballast de la voie la plus proche. Cf. schéma ci-après.



Dans pareil cas, il est indispensable qu'un examen préalable soit réalisé par les services d'ingénierie de SNCF Réseau. Un contrat d'étude puis, le cas échéant, une convention de travaux peuvent être rendus nécessaires, y compris lorsque le projet se situe en dehors des emprises du chemin de fer (au-delà de la limite réelle et/ou du chemin de fer). Le maître d'ouvrage tiers porteur de la demande doit intégrer dans son calendrier d'opérations en amont tous les délais suffisants pour procéder à ces études préalables et à leur contractualisation.

Le service SNCF IMMOBILIER chargé de centraliser ces demandes répond aux coordonnées suivantes :

Direction Immobilière IDF
Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine
Campus Rimbaud – 10 rue Camille MOKE
CS 20012
93212 SAINT DENIS cedex
contact.patrimoine.idf@sncf.fr

Il fera l'interface avec les services de l'ingénierie de SNCF RESEAU pour toutes les demandes de cette nature ainsi que pour l'ensemble des dispositifs constructifs tiers pouvant impacter le domaine public ferroviaire à titre provisoire (installations de chantier, etc.) et/ou définitif (opérations de construction, démolitions, terrassements, etc.) et aussi pour : les questions liées au tour et survol de grues, traversées du domaine, etc.

c) Les plantations (article L2231-3 du code des transports et article R116-2 du code de voirie routière)

Il est interdit aux riverains du chemin de fer d'établir ou de laisser croître des arbres ou haies à moins de 2 mètres de la limite du chemin de fer.

Cette règle s'applique quel que soit la limite réelle du chemin de fer.

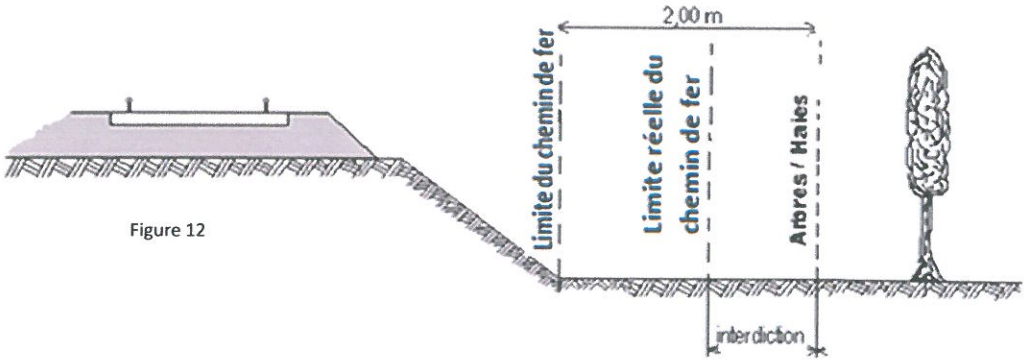


Figure 12

d) Les débroussaillements (article L131-16 du nouveau code forestier)

Conformément à l'article L 131-16 du nouveau 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 propriétaire des infrastructures ferroviaires a le droit, sous réserve de l'application de l'article 1382 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.
Dans le mois qui suit le débroussaillement, les propriétaires des bois et forêts peuvent enlever tout ou partie des produits, le propriétaire d'infrastructures ferroviaires restant chargé de faire disparaître le surplus.
Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'exercice de la servitude sont portées, selon la nature et le montant de la demande, devant le tribunal d'instance ou de grande instance.

e) Les dépôts (article L2231-7 du code des transports)

Dans une distance de moins de cinq mètres de la limite du chemin de fer, aucun dépôt de quelque matière que ce soit ne peut être établi sans autorisation préalable de l'autorité administrative. Lorsque la sécurité et l'intérêt du service ferroviaire le permettent,

cette distance peut être réduite en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative.
Cette autorisation est révocable.

Toutefois, l'autorisation n'est pas nécessaire :
1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin de fer ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres. (Article L. 2231-7 du Code des transports).

Il est par ailleurs interdit d'établir des dépôts de matières inflammables à moins de 20 mètres d'un chemin de fer « desservi par des machines à feu » (Article 7 de la loi du 15 juillet 1845). Eu égard au fait que le chemin de fer n'utilise plus de locomotive à vapeur, cette servitude n'a en fait plus lieu de s'appliquer.

AUTRES SERVITUDES POUVANT EXISTER

1 Servitudes de visibilité aux abords de passage à niveau

En application de **l'article L. 114-1 et suivants du Code de la voirie routière** :

Les propriétés riveraines ou voisines des passages à niveau sont susceptibles de supporter des servitudes résultant d'un plan de dégagement institué par arrêté préfectoral.

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 service instructeur du permis de construire ou la DDT, soumet à SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Une obligation pour les propriétaires riverains des passages à niveau est de réaliser les travaux prescrits par le plan de dégagement institué par arrêté préfectoral.

Cette zone est teintée en gris sur le croquis ci-dessous.

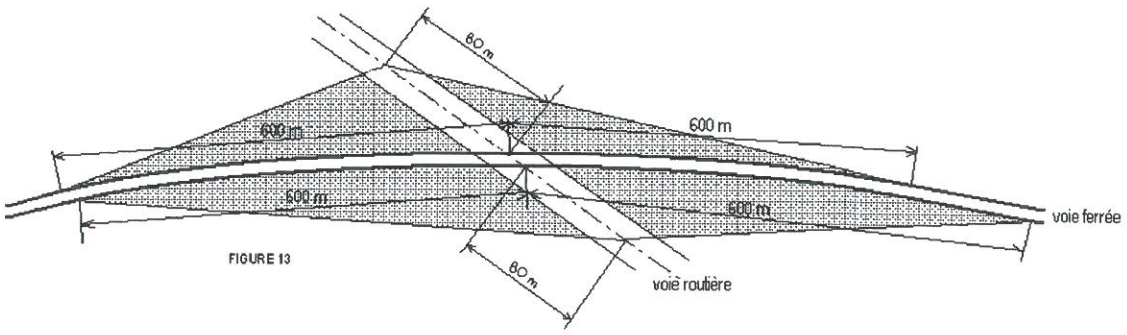


FIGURE 13

2 Servitudes en tréfonds

Conformément aux dispositions des articles L2113-1 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, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Cette servitude, qui ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est créée dans les conditions fixées aux articles L2113-2 à L2113-5.

AUTRES DISPOSITIONS

1 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

2 Mines (article L2231-3-5°du code des transports)

Il est possible pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et les 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.

3 Travaux (article L2231-3- 3° code des transports)

L'article 3 de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics permet l'occupation temporaire des terrains pour les besoins de la réalisation de travaux ferroviaires. En effet, il prévoit que :

« Lorsqu'il y a lieu d'occuper temporairement un terrain, soit pour en extraire ou ramasser des matériaux, soit pour y fouiller ou y faire des dépôts de terre, soit pour tout autre objet relatif à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, cette occupation est autorisée par un arrêté du préfet, indiquant le nom de la commune où le territoire est situé,

les numéros que les parcelles dont il se compose portent sur le plan cadastral, et le nom du propriétaire tel qu'il est inscrit sur la matrice des rôles.

Cet arrêté indique d'une façon précise les travaux à raison desquels l'occupation est ordonnée, les surfaces sur lesquelles elle doit porter, la nature et la durée de l'occupation et la voie d'accès. Un plan parcellaire désignant par une teinte les terrains à occuper est annexé à l'arrêté, à moins que l'occupation n'ait pour but exclusif le ramassage des matériaux ».

4 Ecoulement des eaux (Article 2231-3 2°du Code des transports)

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'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, il leur est en revanche interdit de déverser leurs eaux usées et résiduelles dans les dépendances du chemin de fer.

PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFFECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règles définies par les documents 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 Direction Immobilière Territoriale de 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 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 un terrain dépendant du domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision de déclassement en volume des terrains concernés.