

CARTE COMMUNALE DE SOUMANS



ANNEXE 2

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Vu pour être annexé à la présente délibération	
Vu pour être annexé au présent arrêté	

Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont des dispositions issues de législations particulières ayant une incidence restrictive sur les possibilités d'utilisation des sols. Ces servitudes figurent sur une liste fixée par le code de l'urbanisme et concernent les catégories suivantes : servitudes relatives à la conservation du patrimoine, à l'utilisation de certaines ressources et de certains équipements, à la défense nationale, à la salubrité publique et à la sécurité publique. Une servitude est une obligation pouvant restreindre le droit de propriété et limitée à l'utilisation du sol au profit du domaine public.

- **AC1 : Protection des MONUMENTS HISTORIQUES classés et inscrits**

Le classement concerne des immeubles dont la conservation présente un intérêt public, historique ou artistique, pour lesquelles des servitudes sont établies afin d'en assurer la préservation. Tout immeuble ou partie, public ou privé présentant un intérêt historique, artistique, scientifique, technique, suffisant, qui, tout en ne justifiant pas un classement, mérite toutefois d'être préservé, est inscrit sur l'inventaire supplémentaire.

- Eglise Saint André de Bellefaye, inscrite à l'inventaire des monuments historiques le 14 octobre 1963



Eglise Saint-André de Bellefaye dans son environnement

Gestionnaire : Unité départementale de l'architecture et du patrimoine - 14 avenue Louis Laroche
23000 GUERET.

- **EL7 : EL7 – Alignement des voies publiques**

Le réseau routier englobe toutes les voies terrestres affectées à l'usage du public. Ce domaine public routier est soit national, soit départemental, soit communal, il implique pour sa bonne utilisation une série de servitudes :

- Servitude de visibilité sur la voie publique, afin d'assurer une protection efficace de ses usagers. Les propriétés riveraines, situées près d'un croisement, d'un virage, d'un point

dangereux peuvent être frappées de servitude pour améliorer la visibilité. Celle-ci concerne notamment la suppression de murs de clôture, leur remplacement par des grilles, l'interdiction absolue de bâtir, de clôturer, de remblayer, de planter au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement.

- L'établissement des servitudes de visibilité donne droit au propriétaire à une indemnité compensatrice. A défaut d'entente amiable, elle est fixée comme en matière d'expropriation.
- Servitude d'alignement. Un plan d'alignement pose les limites de la voie publique. Il s'ensuit l'interdiction de toute construction et de tous travaux confortatifs sur les façades et clôture dépassant l'alignement.
 - Portion de voie RD 7a dans le Bourg. Décision du 31 juillet 1923.

Gestionnaire : Conseil Départemental de la Creuse - Pôle aménagement et transport - Hôtel du Département - BP 250 - 23 011 GUERET Cedex

- **PT2 : protection des transmissions radio-électriques contre les obstacles**

Les servitudes de catégorie PT2 concernent les servitudes de protection des centres radio-électriques d'émission et de réception contre les obstacles.

Elles sont instituées en application des articles L. 54 à L.56-1 du code des postes et des communications électroniques afin de protéger les centres radioélectriques contre les obstacles physiques susceptibles de gêner la propagation des ondes. Il convient de distinguer deux régimes :

- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques concernant la défense nationale ou la sécurité publique (articles L.54 à L.56 du code des postes et des communications électroniques);
- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques appartenant à des opérateurs privés (article L.56-1 du code des postes et des communications électroniques). Cependant, en l'absence de décret d'application de l'article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques, les exploitants des réseaux de communications électroniques ouverts au public ne peuvent bénéficier de servitudes radioélectriques à ce jour.

Un plan d'établissement des servitudes approuvé par décret fixe les zones qui sont soumises à servitudes.

Quatre types de zone peuvent être créés :

- des zones primaires de dégagement et/ou zones secondaires de dégagement autour de chaque station émettrice ou réceptrice d'ondes radioélectriques utilisant des aériens directifs, ainsi qu'autour des laboratoires et centres de recherches radioélectriques;
- des zones spéciales de dégagement entre deux centres assurant une liaison radioélectrique par ondes de fréquence supérieure à 30 mégahertz (c'est-à-dire de longueur d'onde inférieure à 10 mètres);
- des secteurs de dégagement autour des stations de radiorepérage ou de radionavigation d'émission ou de réception.

La servitude a pour conséquence :

- l'obligation, dans toutes ces zones, pour les propriétaires de procéder si nécessaire à la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature en application des articles 518 et 519 du code civil. A défaut d'accord amiable, l'administration pourra procéder à l'expropriation de ces immeubles;

- l'interdiction, dans toutes ces zones, de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède les cotes fixées par le décret de servitudes sans autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre;
- l'interdiction, dans la zone primaire de dégagement :
 - d'une station de sécurité aéronautique ou d'un centre radiogoniométrique, de créer ou de conserver tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquides de toute nature pouvant perturber le fonctionnement de cette installation ou de cette station;
 - d'une station de sécurité aéronautique, de créer ou de conserver des excavations artificielles pouvant perturber le fonctionnement de cette station.
- l'interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles situés au-dessus d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission et de réception, sans cependant que la limitation de hauteur imposée à une construction puisse être inférieure à 25 mètres.

N°ANFR 00230240001 : Zone spéciale de dégagement de 100m de large sur le parcours du faisceau hertzien Boussac-Bourg - Sannat - Décret du 15 janvier 1985. Concerne une bande de 1 240 m de long au sud-ouest de la commune au niveau du village de la Garde.

Gestionnaire : ORANGE - Délégation régionale Limousin - 25 rue Edouard Michaud - 87000 LIMOGES Cedex

- **PT2 LH : protection des transmissions radio-électriques contre les obstacles sur le parcours des liaisons hertziennes.**

Ce domaine concerne à la fois le passage des infrastructures de télécommunications, des réseaux sans fil comme radars, mobiles et des installations radioélectriques. Les émissions des installations radioélectriques sont protégées des obstacles et des perturbations électromagnétiques par l'institution de servitudes d'utilité publique qui affectent les terrains des propriétaires concernés. Ceux-ci ont droit à une indemnité compensatrice.

L'installation et l'exploitation des réseaux de télécommunication concernent les lotissements et les immeubles collectifs ainsi que le sol et le sous-sol des propriétés non bâties. La réalisation des travaux doit néanmoins être précédée d'une information qui justifie leur emplacement et l'institution d'une servitude. Le bénéficiaire de la servitude est responsable de tous les dommages qu'il peut causer.

En application de la directive européenne du 13 mars 1996 relative à la réalisation de la pleine concurrence du marché des télécommunications, transposée aux arts. L.45-1 et L.48 C.PetT., des servitudes de passage des lignes de télécommunications peuvent être instituées sur des propriétés privées.

Les antennes relais de radiotéléphonie mobile sur pylônes, édifices publics, immeubles de bureaux où locaux d'habitation ont suscité une grande inquiétude en terme de santé publique.

Une circulaire du Ministère des Affaires sociales du 16 octobre 2001 apporte des éléments relatifs à la délimitation de périmètres de sécurité autour des stations de base ainsi qu'à la localisation de ces équipements que l'on souhaite éloigner, par précaution, de certains lieux sensibles comme les écoles, les hôpitaux.

N°ANFR 0230220002 : Zone spéciale de dégagement de 100m de large sur le parcours du faisceau hertzien Boussac-Bourg - Sannat - Décret du 28 septembre 1979. Concerne une bande de 1 240 m de long au sud-ouest de la commune au niveau du village de la Garde.

N°ANFR 0230220002 : Zone spéciale de dégagement de 100m de large sur le parcours du faisceau hertzien Boussac-Bourg – Merveranges - Décret du 20 novembre 1978. Concerne un linéaire de 7 260 m du nord-ouest vers le sud-est du territoire communal.

Gestionnaire : ORANGE - Délégation régionale Limousin - 25 rue Edouard Michaud - 87000 LIMOGES Cedex

- **PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques.**

Elles concernent l'établissement et le fonctionnement des lignes et des installations de télécommunication : lignes et installations téléphoniques et télégraphiques.

Gestionnaire : Orange – Bordeaux

- **PT4 : Servitudes d'élagage relatives aux lignes de télécommunications empruntant le domaine public – Réseau téléphonique et télégraphique**

Gestionnaire : Orange – Bordeaux

- **T1 : Servitudes relatives aux voies ferrées.**

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines des chemins de fer et instituées dans des zones définies par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et par l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques 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 (art. 5 de la loi du 15 juillet 1845),
- 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, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 6 de la loi du 15 juillet 1845),
- interdiction d'établir des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et tout autre dépôt de matières inflammables, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 7 de la loi du 15 juillet 1845),
- interdiction de déposer, sans autorisation préfectorale préalable, des pierres ou des objets non inflammables à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (art. 8 de la loi du 15 juillet 1845),
- Servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (art. 6 du décret-loi du 30 octobre 1935 et art. R. 114-6 du code de la voirie routière), servitudes définies par un plan de dégagement établi par l'autorité gestionnaire de la voie publique et pouvant comporter, suivant le cas conformément à l'article 2 du décret):
 - l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement précité,
 - 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.

Voie de chemin de fer n°702000 de Saint-Sulpice Laurière-Montluçon.

Gestionnaire : SNCF Immobilier. Pôle Valorisation et Logement - 142 rue des Terres de Borde
CS 51925 – 33081 Bordeaux cedex.

- **T5 : Servitudes aéronautiques de dégagement.**

Elles concernent l'établissement et le fonctionnement des lignes et des installations de servitudes instituées en application des articles L. 6351-1 1° et L. 6351-2 à L. 6351-5 du Code des transports (anciens R. 241-1 à R. 242-3 du Code de l'aviation civile).

Il s'agit de servitudes, dites « servitudes aéronautiques de dégagement », créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs et définies :

- par un plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) établi pour chaque aéroport, installation ou emplacement visés à l'article L. 6350-1 du Code des transports (ancien R. 241-2 du Code de l'aviation civile),
- ou par des mesures provisoires de sauvegarde qui peuvent être mises en œuvre en cas d'urgence, avant d'être reprises dans un PSA approuvé.

Ces servitudes aéronautiques de dégagement comportent :

- l'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer, des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité (lumineux, radio-électriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne,
- l'interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative

Une vaste zone de 1 701 ha est concernée par les infrastructures radio de l'aéroport de Lépau. Arrêté du 22 mars 1983.

Gestionnaire : Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) – Pôle de Bordeaux – Aéroport Bloc Technique. BP 60284 – 33 697 MERIGNAC Cedex.

- **T7 : Servitudes aéronautiques à l'extérieur des zones de dégagement.**

Sur l'ensemble du territoire de la commune :

est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées l'établissement des installations* dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est :

- supérieure à 50 mètres en dehors des agglomérations
- supérieure à 100 mètres dans les agglomérations

Tout le territoire communal est concerné. Arrêté du 25 juillet 1990.

Gestionnaire : Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) – Pôle de Bordeaux – Aéroport Bloc Technique. BP 60284 – 33 697 MERIGNAC Cedex.

- **T8 : Servitudes aéronautiques de dégagement.**

Les servitudes T8 sont des servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation aérienne (installations de navigation et d'atterrissage des aéroports, centres émetteurs récepteurs de la météorologie nationale ainsi qu'aux faisceaux hertziens). Elles relèvent des mêmes textes que les servitudes PT1 et PT2.

Il s'agit d'une radiobalise MF fréquences 255-405 KHz - modulation A1 - puissance 25 W - ondes omnidirectionnelles. Décret du 15 janvier 1985.

Gestionnaire : Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) – Pôle de Bordeaux – Aéroport Bloc Technique. BP 60284 – 33 697 MERIGNAC Cedex.

Tableau des servitudes fourni par les Services de l'Etat

Source DDT23 – mars 2018

Servitudes d'utilité publique s'appliquant sur le territoire de la commune de Soumans – mars 2018

AC1 – Protection des MONUMENTS HISTORIQUES	Service Responsable
Église Saint-André-de-Bellefaye. Inscrite au titre des monuments historiques le 14/10/1963	Unité départementale de l'architecture et du patrimoine 14 avenue Louis Laroche 23 000 GUERET

EL7 – ALIGNEMENT DES VOIES PUBLIQUES	Actes institutifs	Bénéficiaires
RD n°7	Approbation le 31 juillet 1923	Conseil départemental Pôle aménagement et transport Hôtel du Département – BP 250 23 011 GUERET Cedex

PT2 – TÉLÉCOMMUNICATIONS : protection des transmissions radio-électriques contre les obstacles	Actes institutifs	Services Responsables
n°ANFR : 00230240001 Soumans/Montluçon-Guéret-Soumans	Décret du 15 janvier 1985	

PT2 LH – TÉLÉCOMMUNICATIONS : protection des transmissions radio-électriques contre les obstacles sur le parcours des liaisons hertziennes	Actes institutifs	Services Responsables
n°ANFR 0230220002 Bousac-Bourg/Merveranges	Décret du 20 novembre 1978	ORANGE Délégation régionale Limousin
n°ANFR 0230220002 Bousac-Bourg/Merveranges	Décret du 28 septembre 1979	ORANGE Délégation régionale Limousin

T1 – Servitude relative aux VOIES FERRÉES	Actes institutifs	Services Responsables
Ligne (702.000) Montluçon – St Sulpice Laurière	Cf. annexe SUP	SNCF Immobilier, Pôle Valorisation et Logement 142 rue des Terres de Borde CS 51925 – 33081 Bordeaux cedex.

T7 – Servitudes aéronautique à l'extérieur des zones de dégagement	Actes institutifs	Services Responsables
<p>Sur l'ensemble du territoire de la commune : est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées l'établissement des installations* dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - supérieure à 50 mètres en dehors des agglomérations - supérieure à 100 mètres dans les agglomérations <p>Aérodrome de Montluçon-Guéret : Servitudes aéronautiques de dégagement (type T5) Servitudes aéronautiques de balisage de l'aérodrome (type T4) Servitudes radioélectriques contre les obstacles (type PT2) Servitudes établies à l'extérieur des zones de dégagement (type T7)</p>	<p>Arrêté interministériel du 22 mars 1983</p> <p>Décret du 15 janvier 1985</p> <p>Arrêté et circulaire du 25 juillet 1990</p>	<p>Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) Pôle de Bordeaux Aéroport Bloc Technique BP60284 33697 MERIGNAC Cedex</p>

* toute construction, fixe ou mobile.

Servitudes relatives aux voies ferrées

Données fournies par la SNCF

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE SUD OUEST
142, Rue des Terres de Borde
CS 51925
33081 BORDEAUX CEDEX



DDT de la Creuse
Service Urbanisme – Habitat –
Constructions durables
Cité Administrative
23003 GUERET

A l'attention de M. Jean-Marc RUL

V/Réf : Elaboration PLU
N/Réf : Affaire 32119
Affaire suivie par : Lionel BOUTIN
Objet : Porter à connaissance
Commune : Soumans
Pétitionnaire : DDT Creuse

PJ : Loi du 15 juillet 1945, sa notice explicative et la Fiche T1

Bordeaux, le 03 janvier 2018

Monsieur,

Par lettre du 4 décembre 2017 vous avez bien voulu solliciter notre avis afin de vous faire connaître le porter à connaissance concernant le chemin de fer s'appliquant sur la Commune de Soumans, pour élaborer votre carte communale.

Le territoire est aujourd'hui traversé par la ligne n° 702 000 de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière. Les emprises ferroviaires présentent des enjeux forts, notamment d'un point de vue urbain. Ainsi, le futur document d'urbanisme ne doit pas aller à l'encontre de l'exploitation, la maintenance, l'entretien du réseau mais également l'évolution possible des espaces ferroviaires.

Nous attirons votre attention sur l'existence d'une servitude T1 relative au chemin de fer opposable à tous les riverains du domaine public ferroviaire. Il conviendra de l'illustrer sur un plan des servitudes figurant en annexe du PLU (carte ci-dessous). Vous trouverez ainsi en pièces jointes les informations générales utiles concernant les servitudes grevant les propriétés riveraines du chemin de fer qu'il convient de porter à votre connaissance.



Pour rappel, la circulaire du Ministre de l'Équipement du 14 Octobre 2001 indique qu'il n'est plus nécessaire de prévoir un zonage spécifiquement ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains. Le règlement de ces secteurs devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

Nous vous prions de croire, Monsieur Rul, en l'assurance de notre considération distinguée.

Lionel BOUTIN

Directeur adjoint,
Chef du Pôle Valorisation et Logement

NOTICE EXPLICATIVE

de la loi du 15 juillet 1845
Sur la police des chemins fer

Le présent document a pour objet, d'une part, de définir les principales servitudes s'imposant aux propriétaires riverains du Chemin de Fer qui se proposent d'édifier des constructions à usage d'habitation, industriel ou commercial et, d'autre part, d'attirer l'attention des constructeurs sur la question des prospects susceptibles d'affecter le domaine ferroviaire.

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).

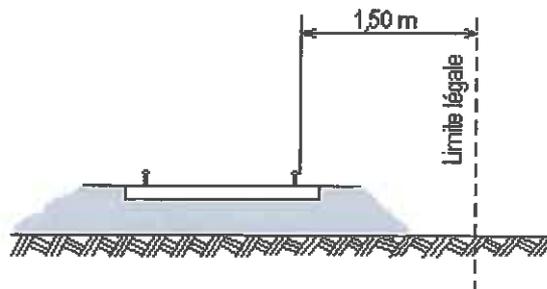
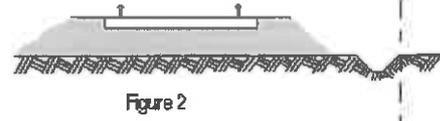


Figure 1

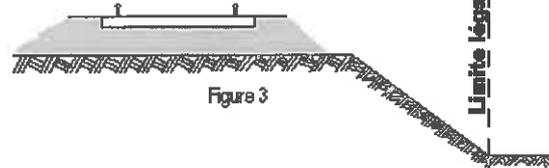
b) voie en plate-forme avec fossé :

le bord extérieur du fossé (figure 2)



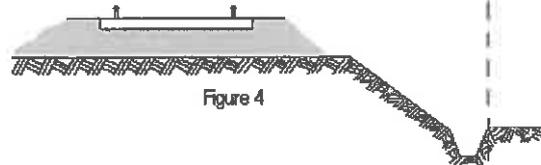
c) voie en remblai :

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



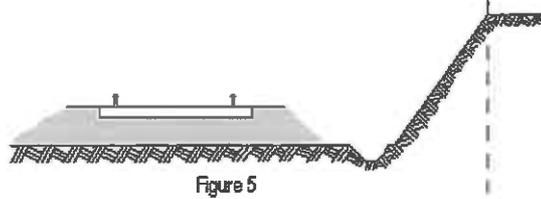
ou

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

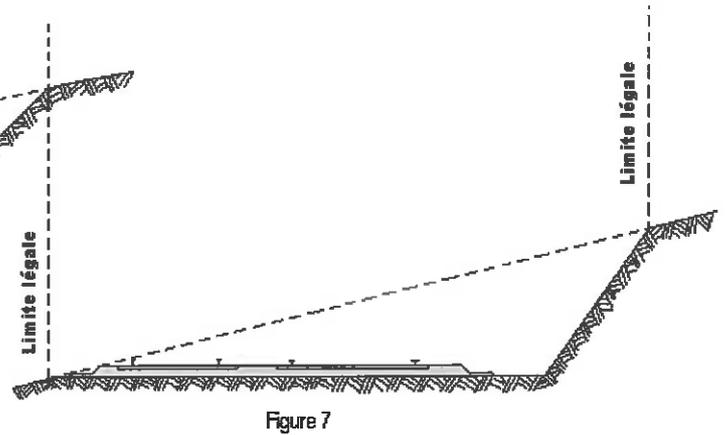
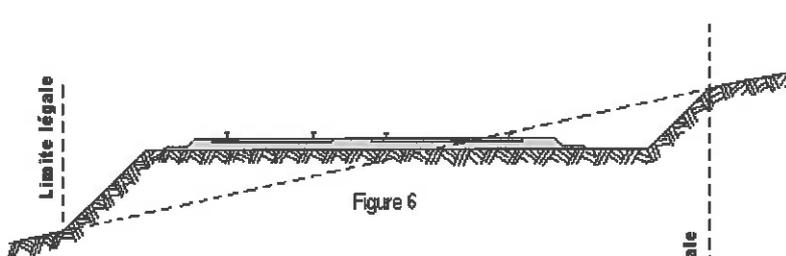


d) voie en déblai :

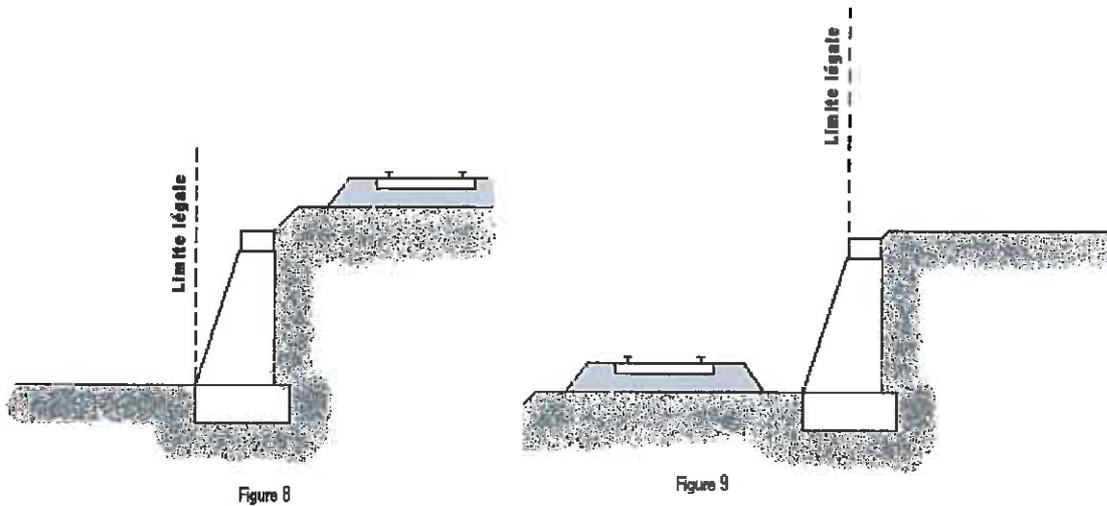
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flan 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 « aisances de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

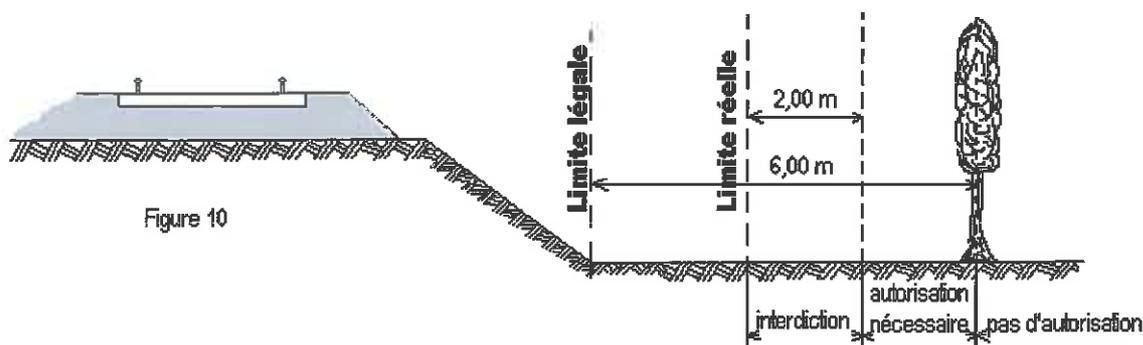
2) ÉCOULEMENT DES EAUX

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.

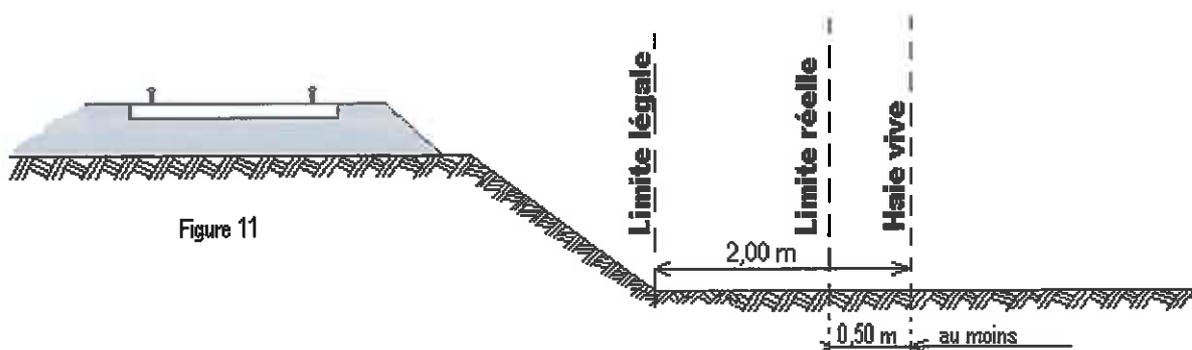
D'autres part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

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.

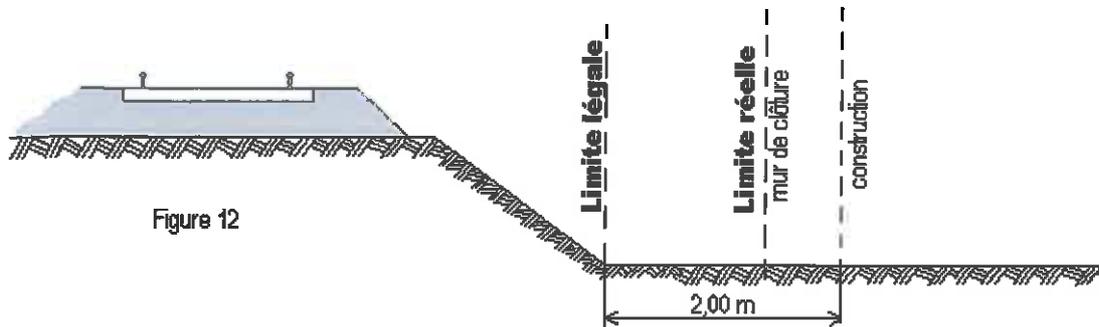


Figure 12

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^{ème} 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).

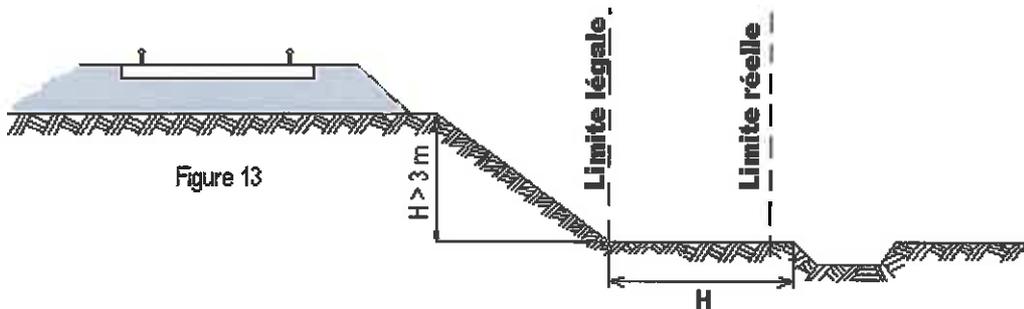


Figure 13

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 (1) 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).

(1) 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

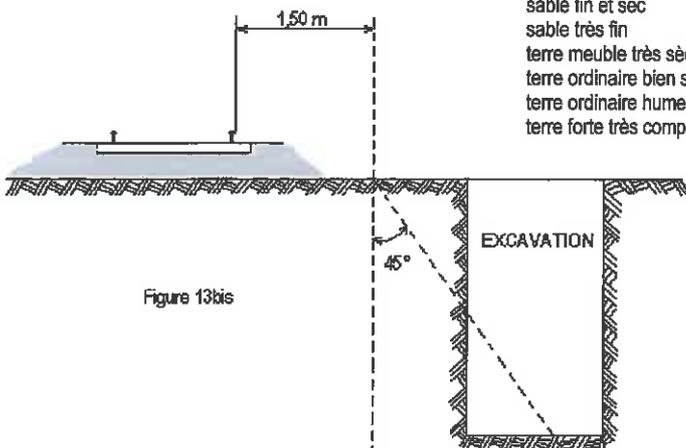


Figure 13bis

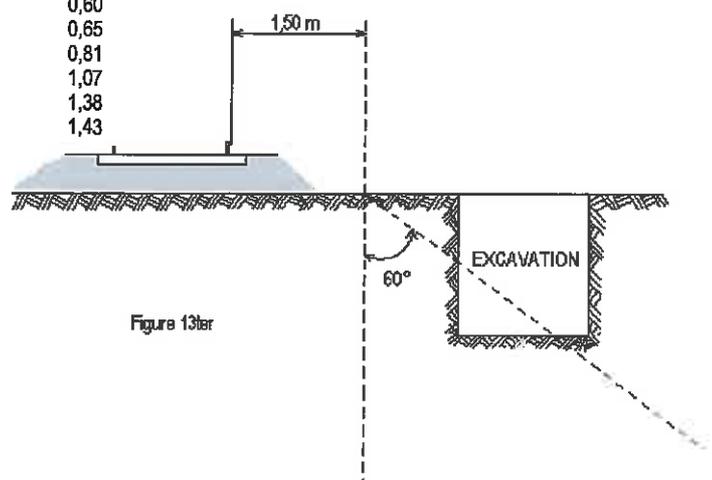


Figure 13ter

6) CARRIERES

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 établies et tenues 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 15) 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 16).

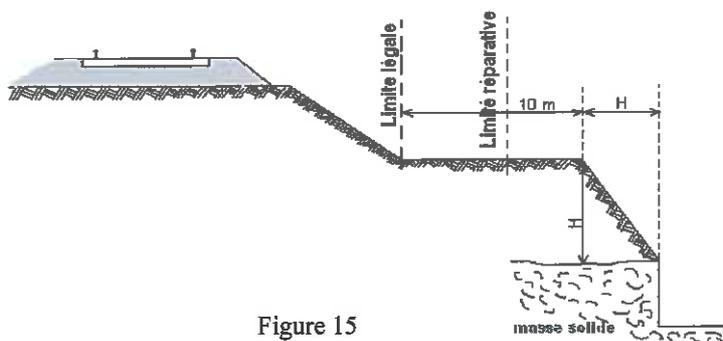


Figure 15

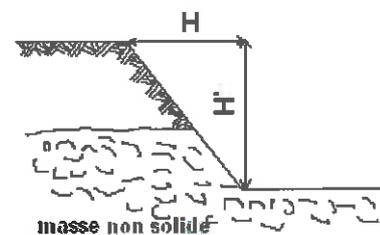


Figure 16

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 17).

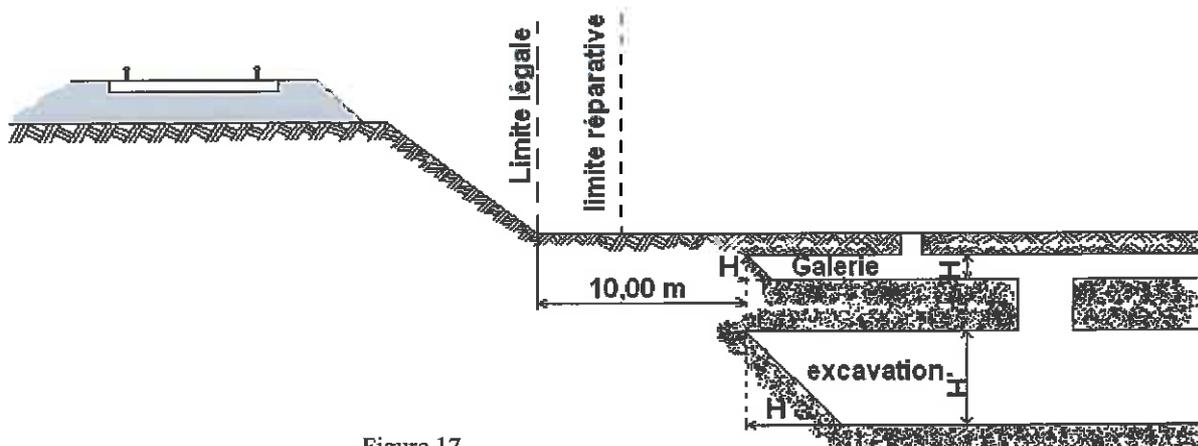


Figure 17

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.

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.

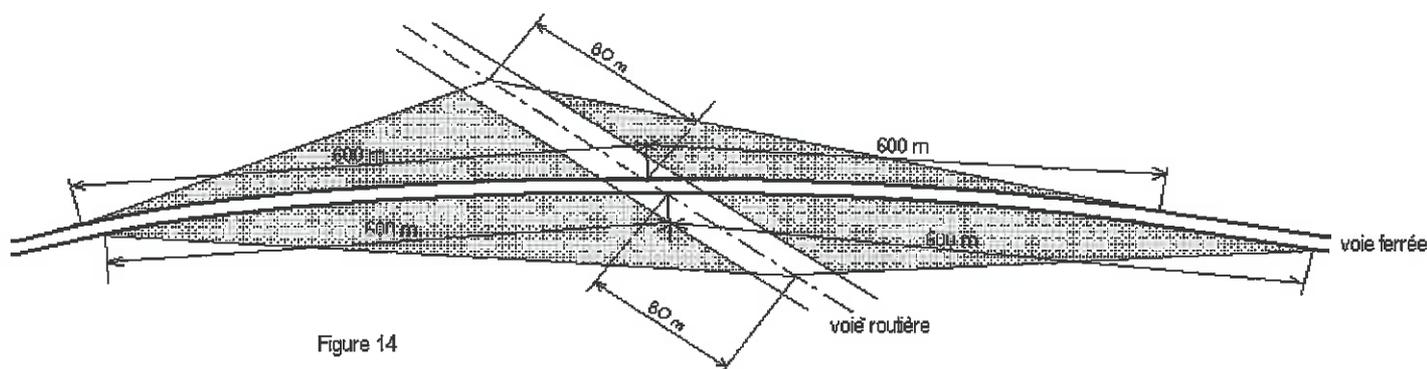
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- 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 DDE 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 14).



II 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 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 prospectus 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 prospectus 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

LOI DU 15 JUILLET 1845 sur la police des chemins de fer

TITRE I MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

TITRE II DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERS DE CHEMINS DE FER

TITRE III DES MESURES RELATIVES A LA SURETE DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

TITRE 1^{er} MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

Art. 1er - Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. *(Complété par loi n° 97-135 du 13.02.1997)* Cette disposition s'applique à l'ensemble du réseau ferré national.

Art. 2 - 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, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3 - Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

- L'alignement,
- L'écoulement des eaux,
- L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés,
- Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Art. 4 - Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.
L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

Art. 5 - A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établi dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

Cette distance sera 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 un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6 - Dans les localités où le chemin de fer se trouvera 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.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Art. 7 - Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de pailles, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8 - Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

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.

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9 - Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'autorisations accordées après enquête.

Art. 10 - Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11 - Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de seize à trois cents francs (0,16 à 3 F), sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERS DE CHEMINS DE FER

Art. 12 - Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes *nationales*, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs dûment assermentés.

Art. 13 - Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence de préfet, et transmis dans le même délai au *tribunal administratif* du lieu de la contravention.

Art. 14 - Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de trois cents francs à trois mille francs (3 F à 30 F)¹

Art. 15 - L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouverts, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III

DES MESURES RELATIVES A LA SURETE DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

Art. 16 (Modifié par loi n° 81-82 du 2.02.1981) - Quiconque aura volontairement employé un moyen quelconque aux fins de faire dérailler les véhicules ou provoquer leur collision sera puni de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de la réclusion criminelle à perpétuité et, dans le second, de la peine de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Art. 17 - Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis lors même que la réunion séditieuse n'aura pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.
(Second alinéa abrogé par loi n° 81-82 du 2.02.1981)

Art. 18¹ - Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 100 à 500 F (1 à 5 F)¹

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 F (0,25 à 3 F)¹
(Dernier alinéa abrogé par loi n° 75-624 du 11.07.1975)

Art. 18-1 - (Inséré par loi n° 81-82 du 2.02.1981 et abrogé par loi n° 83-466 du 10.06.1983).

Art. 19¹ - Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 50 à 1 000 F (0,50 à 10 F).

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3000 F (3 à 30 F).

¹ Pour tout calcul, attention aux variations des taux

Art. 20 - Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21¹ - (Modifié par ordonnance n° 58-129 du 23.12.1958) - Les infractions aux dispositions concernant l'intégrité des voies ferrées, de leurs accessoires et dépendances, et la circulation des convois, prévues par les décrets portant règlement d'administration publique sur la police, le sûreté et l'exploitation du chemin de fer et par les arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre chargé des transports pour l'exécution desdits décrets, seront punies d'une amende de 100 000 à 1 000 000 de francs (1000 à 10 000 F).

En cas de récidive, l'amende sera portée au double et un emprisonnement de un mois à trois mois pourra en outre être prononcé.

Art. 22 - Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.
L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23 - (Modifié par lois n° 90-7 du 2.01.1990 et n° 99-291 du 15.04.1999). Les crimes, délits ou contraventions prévus par les titre Ier et III de la présente loi, ainsi que les contraventions prévues par les textes réglementaires relatifs à la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts

et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

A cette fin, ces personnels sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, selon les modalités et dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de procédure pénale. Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

(Modifié par loi n° 76-449 du 24.05.1976.) Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officier de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, grades, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Art. 23-1 - *(Inséré par loi n° 90-7 du 2.01.1990)*. Peuvent être saisies par les agents mentionnés au premier alinéa de l'article 23 de la présente loi, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente sans l'autorisation administrative nécessaire dans les trains, cours ou bâtiments des gares et stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire. Peuvent également être saisis dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.

¹ Pour tout calcul, attention aux variations des taux

Celles-ci sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.

Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général.

Art. 24 - Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

(Alinéa abrogé par décret-loi du 30.10.1935)

Art. 25 - Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents de chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera puni des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26 *(Modifié par loi n° 99-505 du 18.06.1999)* - L'outrage adressé à un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs est puni de six mois d'emprisonnement et de 50 000 F d'amende.

Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende.

Art. 27 - En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

FICHE T1

VOIES FERREES**I - GENERALITES**

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales.

- Constructions ;
- Excavations ;
- Dépôts de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

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

Code minier : articles 84 modifié et 107.

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

Loi du 29 septembre 1892 occupation temporaire.

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

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

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

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

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

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

Ministère des transports – Direction Générale des transports intérieurs – Direction des transports terrestres.

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 15 juillet 1845) ;

_ Les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public, que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;

_ Les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 septembre 1892 sur l'occupation temporaire).

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

Alignement

L'obligation d'alignement :

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

_ ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais communs.

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

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

Mines et carrières

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

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

B – Indemnisation

L'obligation de procéder à la suppression de constructions 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 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaumes, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi du 15 juillet 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L.322-3 et L.322-4 du code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

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

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

C - Publicité

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

III – EFFET DE LA SERVITUDE

A – Prérogative de la puissance publique

1°) Prérogative exercées directement par la puissance publique

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

2°) Obligation de faire imposée 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'égagement des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que celles faisant saillie sur la zone ferroviaire après intervention pour ces dernières d'un arrêté du Préfet (loi des 16-24 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 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies, à une hauteur de 1 mètre au dessus de l'axe de la chaussée et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau 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 existants 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 grande voirie, 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 alinéa 2 et 3, loi du 15 juillet 1845).

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 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arrête supérieure du déblai, soit de l'arrête inférieure du talus de remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètres 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'habitations mais aussi les magasins, hangars, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de planter des arbres à moins de 6 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 mètres. 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 mètres. 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 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus (article 6, 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 mètres du 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 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance de 2 mètres ramenée à 0,50 mètre).

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

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres, dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesuré à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République 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 autorisation du Préfet.

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

