

Notice technique des servitudes grevant les propriétés riveraines du chemin de fer

NOTICE TECHNIQUE

DES SERVITUDES GRÉVANT LES PROPRIÉTÉS 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 sur la grande voirie 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 la dite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et excavations le long de la voie ferrée.

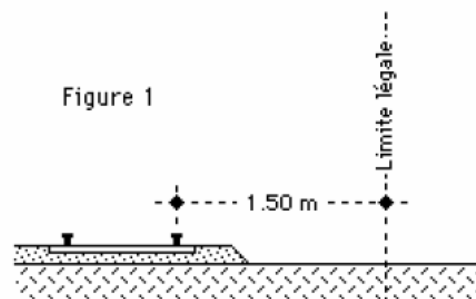
De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935, modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du chemin de fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

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 :

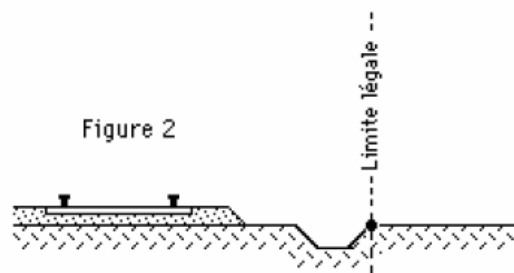
a) voie en plate forme sans fossé

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



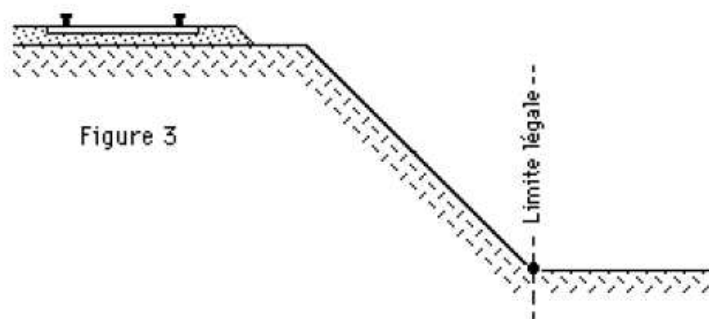
b) voie en plate forme avec fossé

Le bord extérieur du fossé. (figure 2)



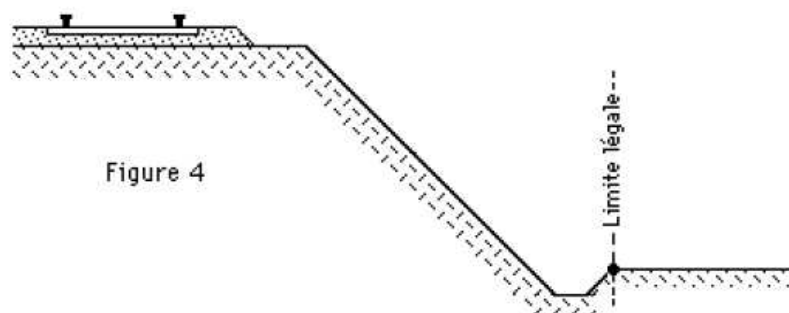
c) voie en remblai

arête inférieure du talus du remblai. (figure 3)

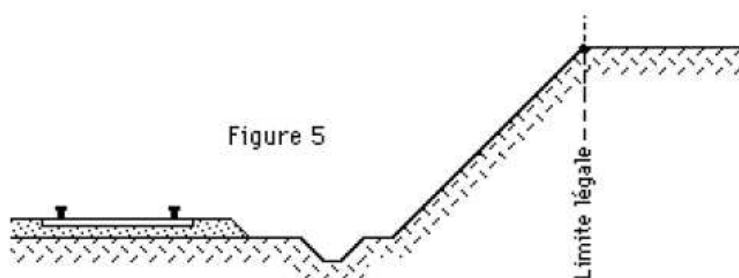


ou :

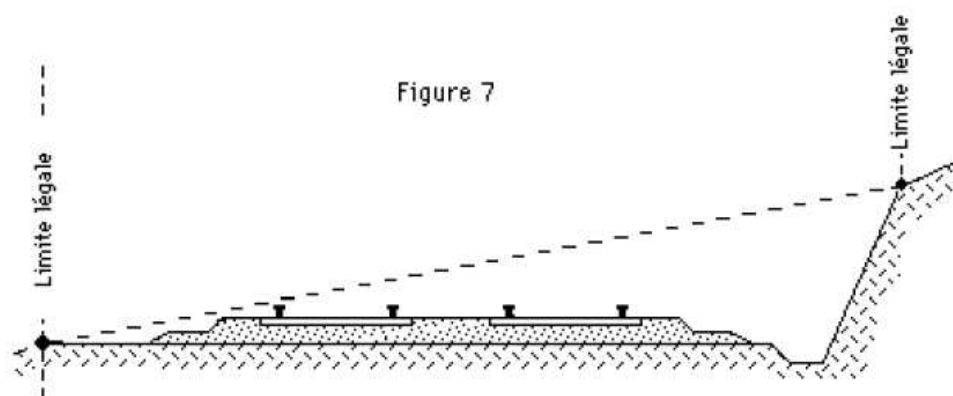
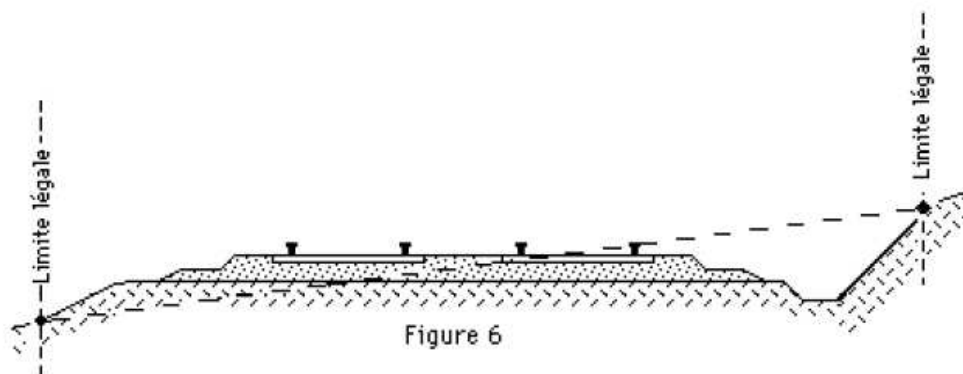
le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé. (figure 4)

**d) voie en déblai**

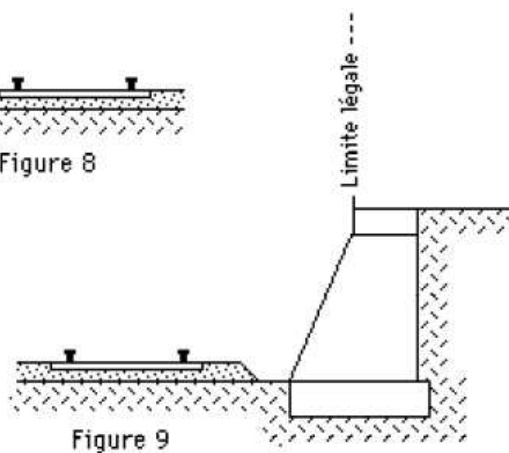
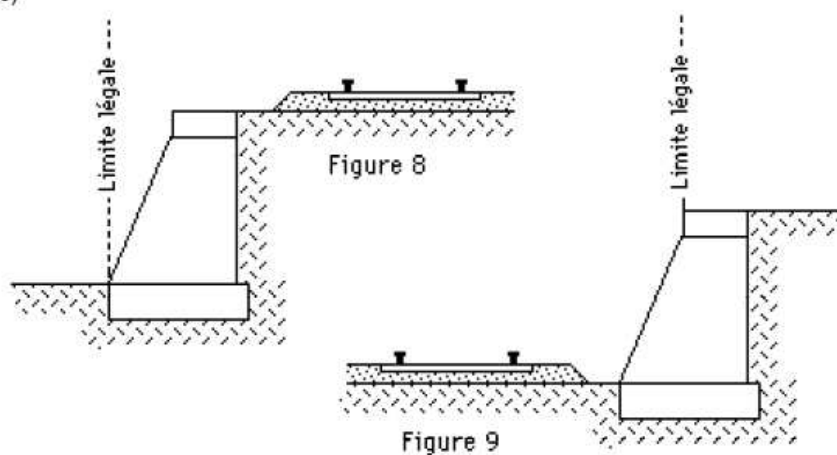
arête supérieure du talus du déblai. (figure 5)



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 talus naturel (figures 6 et 7)



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de 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 pas destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique, dont la plate forme a été acquise pour deux voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 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 : gare, cours de gare, avenues d'accès, etc...

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi la limite des servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisance de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2- Ecoulement des eaux

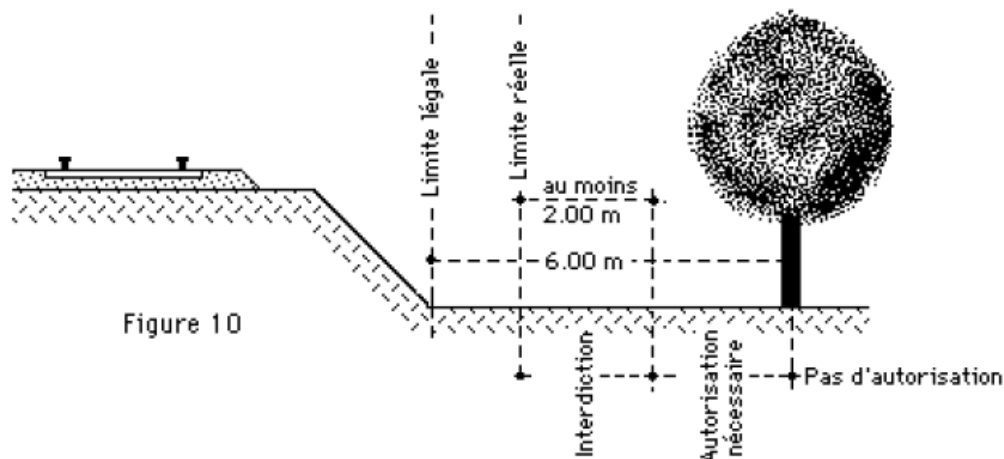
Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source, ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

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

3 - Plantations

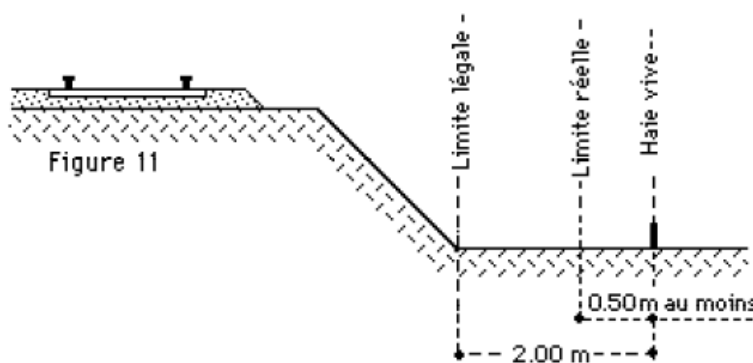
a) arbres à haute tige

Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.



b) haies vives

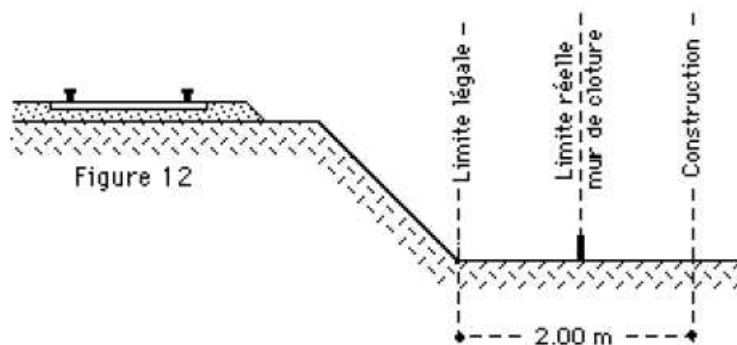
Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée sauf dérogation accordée par le préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.



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

4 - Constructions

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



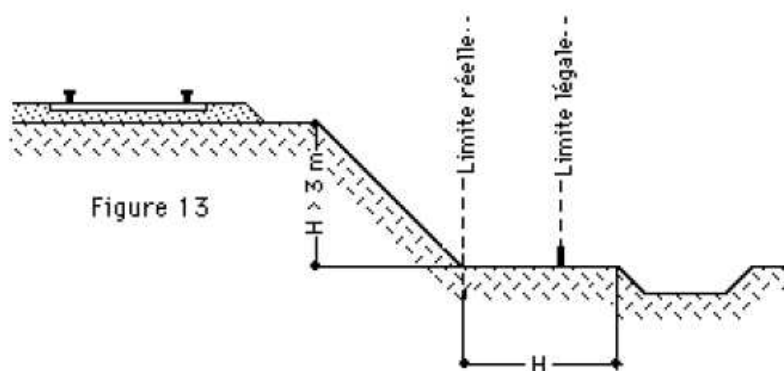
Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées, à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

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

Il est par ailleurs rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF des constructions qui en raison de leur implantation entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire.

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.



6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau.

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

Ces servitudes peuvent comporter, suivant le 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 toutes superstructures 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 tout obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous. (figure 14).

