

**NOTICE TECHNIQUE  
POUR LE REPORT AUX P.O.S. DES  
SERVITUDES GREVANT LES PROPRIÉTÉS  
RIVERAINES DU CHEMIN DE FER**

(Loi du 15 juillet 1845)



Pour le Président de  
Vaucluse  
et par Délégation

FICHE-NOTE 11-18- B.I.G. n° 78-04 du 30.03.78



Le Vice - Président  
**Louis MICHEL**

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 et qui concernent 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 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 :

Pièce annexée à l'arrêté de Mise à Jour N° 21/08 du 11 MARS 2008

**a) voie en plate-forme sans fossé :**

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

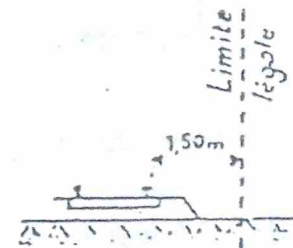


Figure 1

**b) voie en plate-forme avec fossé :**

le bord extérieur du fossé (figure 2)

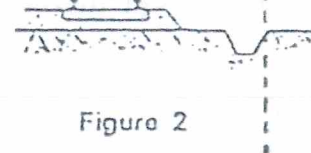


Figure 2

**c) voie en remblai :**

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

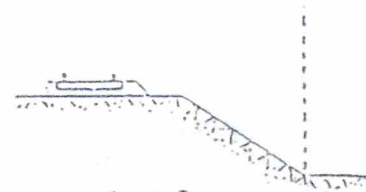


Figure 3

ou

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



Figure 4

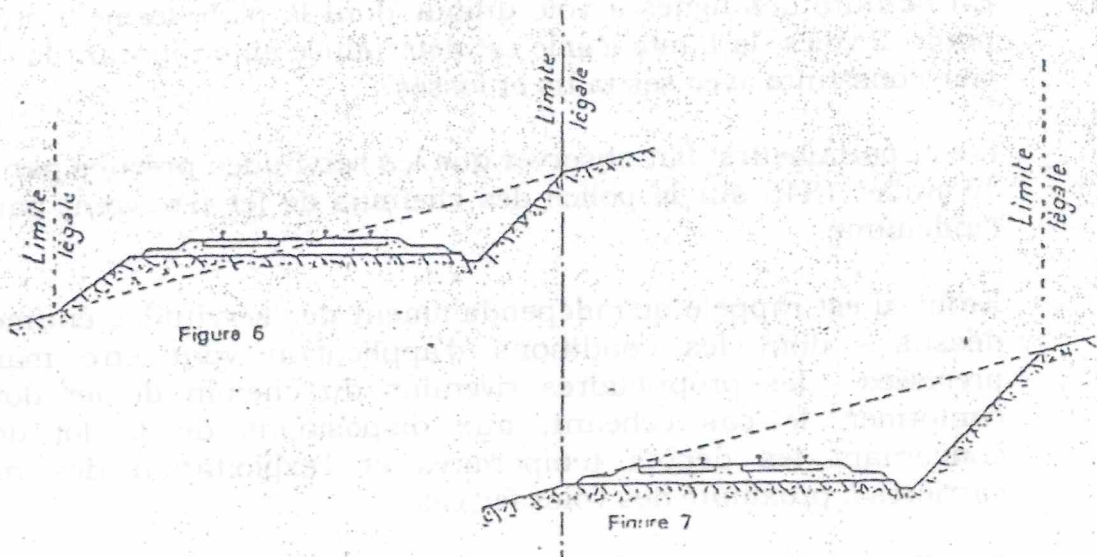
**d) voie en déblai :**

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

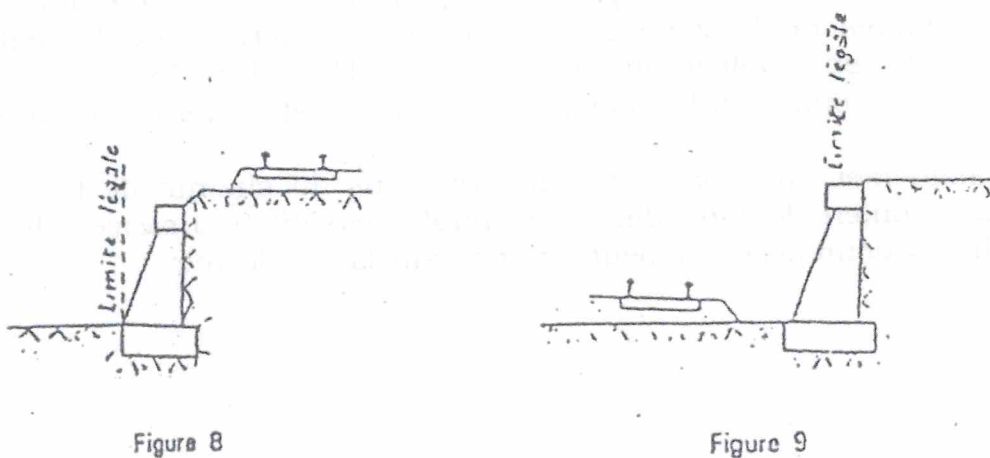


Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7).



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite 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 l'indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du chemin de fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

### **1 - alignement**

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du chemin de fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dit, 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 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 - 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 leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

## 3 - Plantations.

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

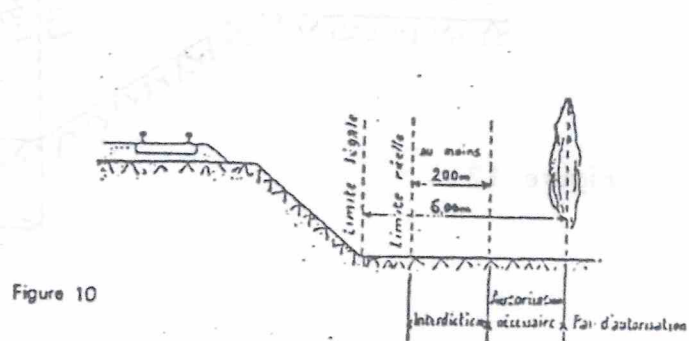


Figure 10

b) **haies vives** - elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines, une distance de 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.

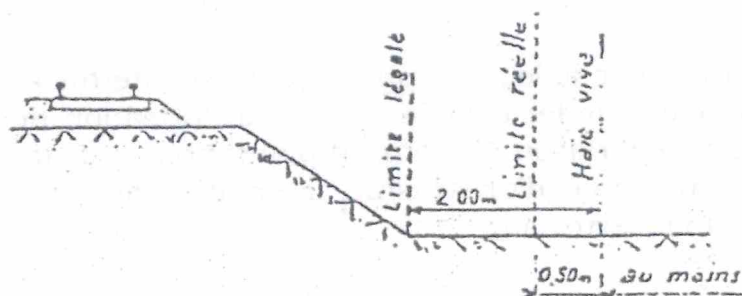


Figure 11

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

#### 4 – constructions.

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

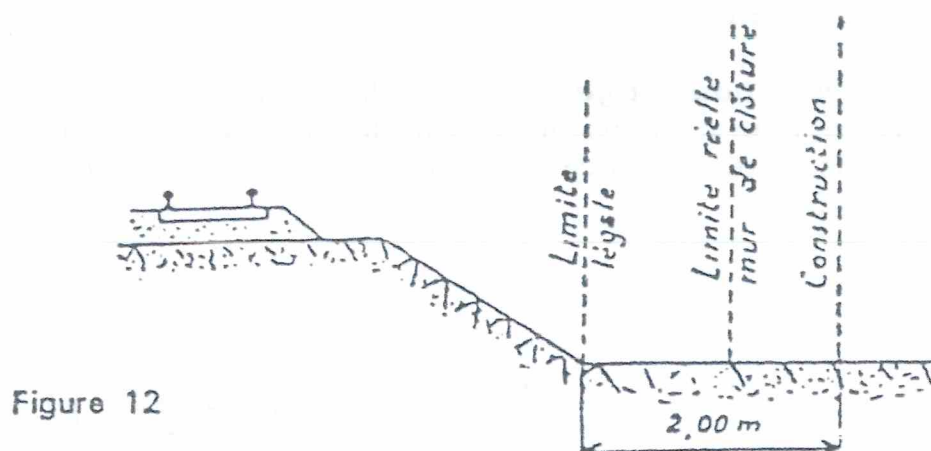


Figure 12

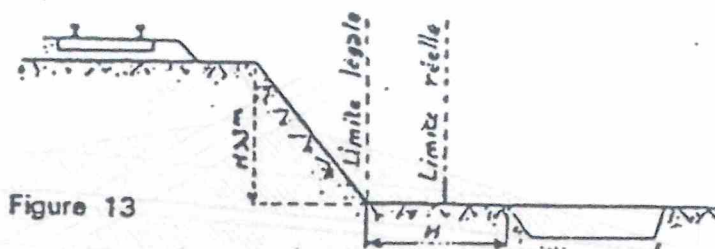
Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

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

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

## 5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de trois 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 les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé ;
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau ;
- la possibilité, pour l'Administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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







**DIRECTION DE L'IMMOBILIER**  
**DELEGATION TERRITORIALE DE L'IMMOBILIER MEDITERRANEE**  
**Pôle Valorisation et Transactions Immobilières**

4 rue Léon Gozlan - CS 70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03  
TÉL +33 (0)4 95 04 12 65 - FAX +33 (0)4 95 04 18 86

VILLE DE FOS / MER	
083514	29 JAN 2015
ORIGINAL <i>ARIT</i>	
COPIE(S) <i>PSle du X. l'heure</i>	

*DGS*     *ADJUR*

Monsieur le Maire  
Hôtel de Ville  
Avenue René Cassin BP 5  
13 771 Fos-sur-Mer Cedex

Marseille, le 26 JAN. 2015

Nos réf.: DTI MED/VTI-028/15/FP/PLU  
Affaire suivie par Fabien Pacault  
Tél : 04 95 04 12 65 - Fax : 04 95 04 18 86  
[fabien.pacault@sncf.fr](mailto:fabien.pacault@sncf.fr)

Objet : Elaboration du PLU de Fos-sur-Mer - Consultation au titre du Porter à Connaissance.

Monsieur le Maire,

Dans le cadre du porter à connaissance relatif à la révision du POS valant élaboration du PLU de votre commune, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis conjoint de SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui a été adressé à la DDTM des Bouches-du-Rhône.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Chargé d'urbanisme,  
Fabien PACAULT



**DIRECTION DE L'IMMOBILIER  
DELEGATION TERRITORIALE DE L'IMMOBILIER MEDITERRANEE**

**Pôle Valorisation et Transactions Immobilières**

4 rue Léon Gozlan - CS 70014

13331 MARSEILLE CEDEX 03

TÉL. : +33 (0)4 95 04 12 65 - FAX : +33 (0)4 95 04 18 86

DDTM des Bouches-du-Rhône  
Madame Frédérique Figueroa  
Service Territorial Centre  
191, Rue des Canesteu - BP 17  
13 651 SALON-DE-PROVENCE

Marseille, le 26 JAN. 2015

Vos réf. : 2014/055

Nos réf. : DTI MED/VTI-027/15/FP/PLU  
Affaire suivie par Fabien Pacault  
Tél : 04.95.04.12.65 / Fax : 04.95.04.18.86  
[fabien.pacault@sncf.fr](mailto:fabien.pacault@sncf.fr)

Objet : Elaboration du PLU de Fos-sur-Mer - Consultation au titre du Porter à Connaissance de l'Etat.

Madame,

La commune de Fos-sur-Mer a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme. Vous m'avez demandé de vous faire connaître, en ce qui concerne SNCF Mobilités et SNCF Réseau (ex. RFF), toutes informations relatives à l'élaboration de ce document, afin de les porter à la connaissance de la commune concernée.

J'ai l'honneur de vous faire part des informations suivantes :

La commune de Fos-sur-Mer est traversée par une ligne de chemin de fer (Réseau Ferré National et domaine public ferroviaire) :

- N° 935 000, de Miramas à L'Estaque, du PK 824+850 au PK 831+550.

Cette ligne comporte deux voies de desserte du Grand Port Maritime de Marseille (Réseau Ferré Portuaire et domaine public maritime) :

- N° 935 901, de Lavalduc à Fos-Cossoul (dépôt pétrolier), du PK 0+000 au PK 8+887,
- N° 935 902, dite Voie de desserte du môle minéralier de Fos, du PK 4+564 au PK 8+350, du PK 11+225 au PK 12+325, et du PK 12+000 au PK 17+719.

### Servitude d'utilité publique relative au chemin de fer :

Elle découle directement de la loi du 15 juillet 1845 sur la Police des Chemins de Fer qui institue des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Il est joint à la présente une fiche T1 ainsi qu'une notice technique qui précisent lesdites servitudes. Cette notice illustre les cas d'application de la loi du 15 juillet 1845 et du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié.

S'agissant des servitudes de ladite loi, le document graphique des servitudes annexé au PLU devra faire figurer l'emprise ferroviaire sous des hachures. Dans la légende en face du symbole correspondant, la mention suivante devra être reportée : « zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer ».

En outre, la fiche technique de ladite servitude devra être annexée au document faisant mention des servitudes d'utilité publique.

### Informations complémentaires :

Les informations ci-dessous sont également à prendre en compte :

1. Le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.
2. Les modifications apportées aux conditions d'écoulement naturel des eaux pluviales et d'infiltration ne doivent pas augmenter les quantités d'eau à évacuer par les ouvrages situés dans les emprises ferroviaires.
3. Des clôtures défensives devront être établies par les promoteurs ou riverains en limite du domaine ferroviaire, au fur et à mesure de la réalisation des lotissements ou des constructions isolées.
4. Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.

### Zonage :

SNCF Mobilités et SNCF Réseau souhaitent que leurs emprises soient inscrites dans un zonage dit « banalisé ». En effet, il n'est pas nécessaire de prescrire un zonage ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains dont le règlement devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'outillages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

La circulaire n° 90-20 DAU-DDT du 5 mars 1990 qui prônait un zonage ferroviaire a été abrogée par une circulaire du ministère de l'équipement du 15 octobre 2004. En outre, un zonage spécifique apparaît incompatible avec les principes de mixité et de renouvellement urbain posés par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme, dans sa nouvelle version, énonce les destinations possibles dans une même zone mais celle de service public ferroviaire n'est pas mentionnée.

Enfin, l'Etat attend de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau qu'ils optimisent la gestion de leurs domaines. Or, le zonage spécifique ferroviaire ne permet pas de répondre à cette attente, dans la mesure où il empêche, d'une part, le développement d'activités complémentaires au transport ferroviaire (implantation de commerces, d'hôtels dans les gares, etc.) et d'autre part, la valorisation des actifs (cession ou concession à un tiers).

**Projet d'intérêt général :**

Néant.

**Emplacement réservé pour les projets ferroviaires :**

Néant.

**Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :**

Pour toute construction nouvelle, le constructeur devra se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires suivant la législation en vigueur.

Aussi, la circulaire n° 2000-5 UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues.

Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.
3. L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.



### **Conséquences hydrauliques lors d'aménagements aux abords des installations ferroviaires :**

Tout aménagement de terrains, tendant à réduire les infiltrations des eaux zénithales dans les sols ou à augmenter les écoulements empruntant les ouvrages hydrauliques sous ou le long de voie ferrée, devra faire l'objet d'une étude spécifique relative aux incidences éventuelles sur les installations ferroviaires.

Cette étude devra vérifier que la protection de la voie ferrée (voie, plate-forme, ouvrage d'art, etc.) est toujours assurée en période de crue centennale et le débit des rejets devra respecter les valeurs naturelles avant aménagements.

Il conviendra que SNCF soit saisie des éléments d'étude, des rapports hydrauliques et des études d'aménagement (ex : bassin de rétention), concernant les modifications susceptibles du réseau hydraulique existant pouvant mettre en défaut la pérennité des installations ferroviaires. SNCF pourra être amenée à émettre des réserves ou à faire part de son désaccord.

Les adaptations des ouvrages du domaine ferroviaire rendues nécessaires par le projet seront à la charge du demandeur.

### **Terrassements importants :**

Tous terrassements importants, en remblai ou en déblai, à proximité immédiate du chemin de fer, doivent faire l'objet d'un avis préalable à SNCF. Il en est de même pour tout terrassement, même de faible importance, mais nécessitant l'utilisation d'engins mécaniques de forte puissance.

### **Tirs de mines :**

Tous travaux nécessitant des tirs de mines, même ponctuels, à moins de 500 mètres (en distance horizontale) d'une ligne de chemin de fer doivent faire l'objet d'un avis préalable de SNCF.

### **Passages à niveau :**

Il existe 4 passages à niveau sur la commune de Fos-sur-Mer :

Ligne 935 901 : PN n° 9, au PK 7+950.

Ligne 935 902 : PN n° 11 au PK 7+956 ;  
PN n° 17 au PK 15+290 ;  
PN n° 18 au PK 16+776.

**Ponts-routes – Ponts-rail – Murs de soutènement :**

En règle générale, toute modification d'un ouvrage existant ou tout projet de construction nouvelle doit faire l'objet d'une demande d'étude géométrique à adresser à SNCF au moins 18 mois à l'avance.

**Tunnels ferroviaires :**

Il existe 1 tunnel sur la commune de Fos-sur-Mer, sur la ligne 935 000 :

- « Engernier », au PK 829+824, se prolongeant sur 307 mètres.

Il serait également utile de rappeler à la commune de Fos-sur-Mer que chaque demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotissement et, d'une manière générale, toute intention d'occupation ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine du chemin de fer, doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

Enfin, SNCF Mobilités et SNCF Réseau souhaiteraient être informés et associés au déroulement de la procédure, ainsi qu'avoir communication d'un exemplaire complet du dossier de PLU.

Je vous prie d'agréer, Madame, mes plus sincères salutations.

Le Chargé d'urbanisme,  
Fabien PACAULT



Copies à : Mairie de Fos-sur-Mer

PJ : Fiche T1 et sa notice technique applicative  
Circulaire du 15 octobre 2004 portant abrogation du zonage ferroviaire

## **I.1. SERVITUDES RELATIVES AUX CHEMINS DE FER**

### **I - GENERALITES**

#### ***A - Nom officiel de la servitude***

Servitudes relatives aux chemins de fer ou servitudes de grande voirie :

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

Servitudes spéciales

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

Servitudes de débroussaillage

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

- Loi du 15 juillet 1845.
- Décret portant règlement d'administration publique du 11 septembre 1939.
- Code des Mines article 84.
- Code Minier article 107.
- Code Forestier article 180.
- Loi du 29 décembre 1892 occupation temporaire.
- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.
- Décret n° 54.321 du 15 mars 1954 pour l'exploitation des carrières à ciel ouvert.
- Décret n° 59.962 du 31 juillet 1959 fixant les prescriptions spéciales à respecter pour les tirs à la mine aux abords du chemin de fer.
- Loi n° 55.434 du 18 avril 1955 relative aux restrictions apportées à la publicité aux abords des passages à niveau.
- Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

#### ***C - Acte qui l'a instituée sur le territoire concerné par le P.L.U.***

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

#### ***D - Service Régional responsable de la servitude***

SNCF - Direction de l'Immobilier  
Délégation Territoriale de l'Immobilier Méditerranée  
Pôle Valorisation et Transactions Immobilières  
4, rue Léon Gozlan - CS 70014  
13 331 MARSEILLE Cedex 03

## 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 (article 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845),
  - les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 28 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

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

#### Alignements :

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 des gares, et avenues d'accès non classées dans une autre voirie

- elle ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public ou seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais commun.

- L'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, 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 3 juin 1910).

#### Constructions :

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme ou au Règlement National d'Urbanisme, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale du chemin de fer définie par l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845.

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 S.N.C.F. 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.

#### 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 communications. 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 fixe comme en matière d'expropriation.



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) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes de l'article 180 du Code Forestier, ouvre aux propriétaires un droit à l'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 - EFFETS DE LA SERVITUDE

#### *A - Prerogatives de la puissance publique*

##### 1°) Prerogatives exercées directement par la puissance publique :

Possibilité pour la S.N.C.F. 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 (article 180 du Code Forestier).

##### 2°) Obligations de faire, imposées au propriétaire

- Obligation pour le riverain avant tous travaux de construction de demander la délivrance de son alignement.

- Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire après intervention pour ces derniers d'un arrêté préfectoral (loi des 16 et 24 août 1970). 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 m au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

- Application aux croisements à niveau non munis de barrières, d'une voie publique et d'une voie ferrée, des dispositions relatives à la servitude de visibilité figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

- Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'Administration, de procéder moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couverture en chaume, amas de matériaux combustibles ou non existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la 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 de la 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'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre 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 pourvus de voies, elle concerne non seulement les maisons d'habitation 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 des dépôts 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 de la loi du 15 juillet 1845).
- Interdiction d'établir des dépôts 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 de la loi du 5 juillet 1845).
- Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3 de la loi du 15 juillet 1845).

### 2°) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Ministre chargé des Chemins de Fer, 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 de la loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains 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 de la 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 ramenée de 2 mètres 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 préfectorale 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 mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la S.N.C.F.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables, dans la zone prohibée lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Ministre chargé des Chemins de Fer.

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



## NOTICE TECHNIQUE

pour le repérage aux P.L.U. des servitudes grevant 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 règlements sur la grande voirie et qui concernent 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 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 S.N.C.F.

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 bord du rail extérieur (figure 1).

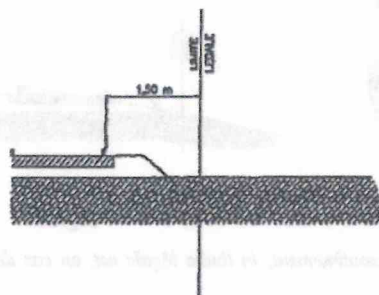


Figure 1

b) Voie en plate-forme avec fossé : Le bord extérieur du fossé (figure 2).

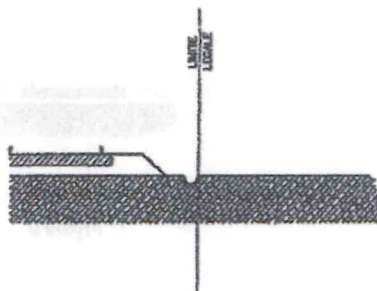


Figure 2

c) Voie en remblai : L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3) ou le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4).

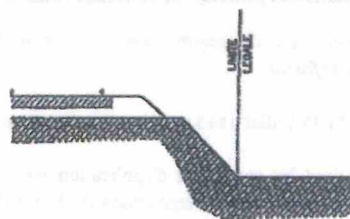


Figure 3

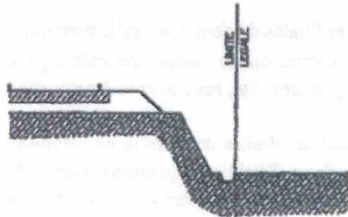


Figure 4

d) Voie en déblai : L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5).

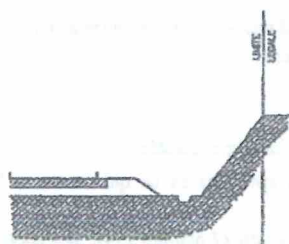


Figure 5

e) Voie posée à flanc de coteau : La limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7).

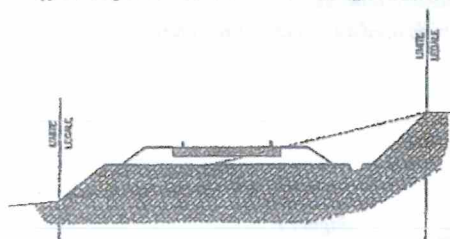


Figure 6

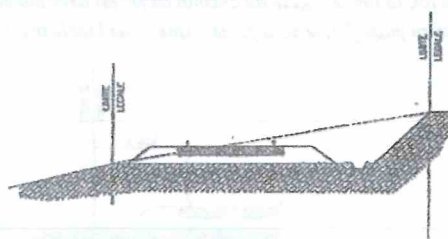


Figure 7

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

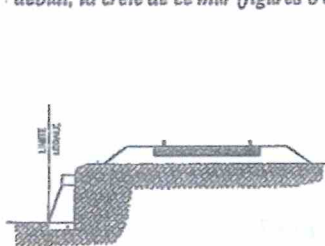


Figure 8

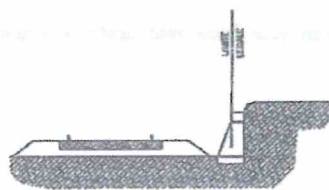


Figure 9

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 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 l'indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes 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 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 - 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 leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

## 3 - Plantations :

### a) Arbres à haute tige :

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

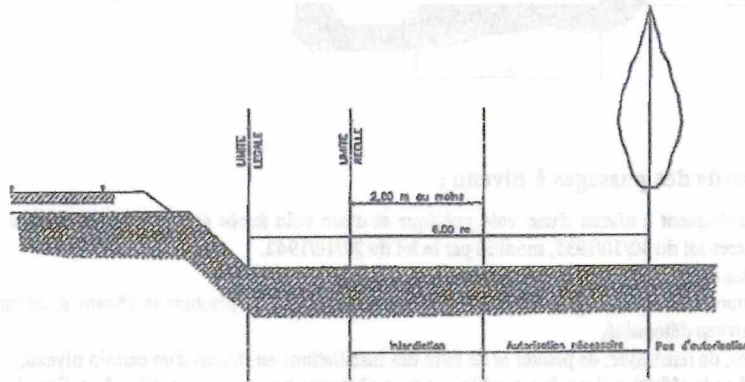


Figure 10

### b) Haies vives :

Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 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.



Figure 11

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

## 4 - Constructions :

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

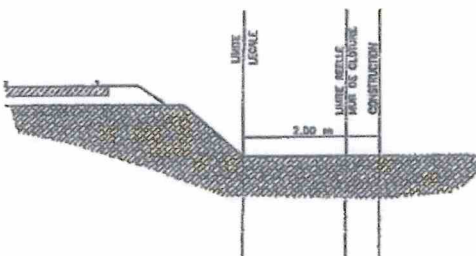


Figure 12

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

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

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

## 5 - Excavations :

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

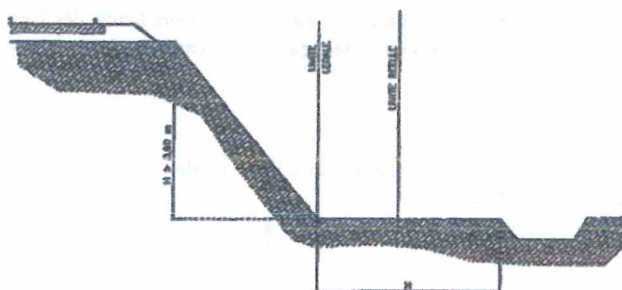


Figure 13

## 6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau :

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30/10/1935, modifié par la loi du 27/10/1942.

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 réfection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

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

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

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

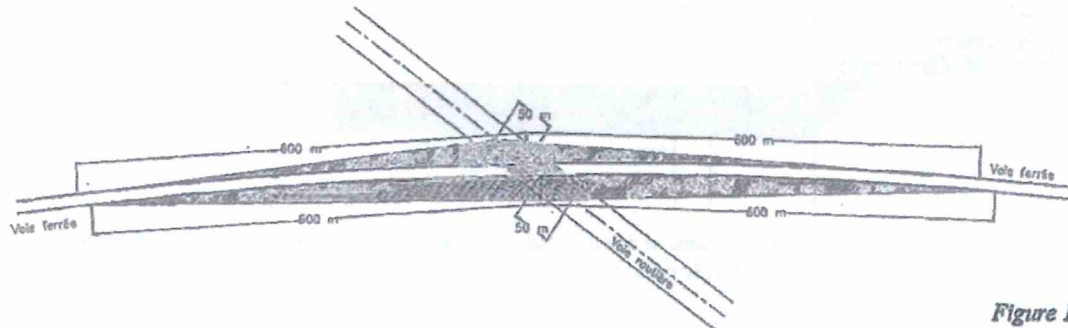


Figure 14



La Défense, le 15 OCT 2004

ministère  
de l'Équipement  
des Transports,  
de l'Aménagement  
du territoire,  
du Tourisme  
et de la Mer



direction  
des Transports  
terrestres  
direction générale  
de l'Urbanisme,  
de l'Habitat et  
de la Construction

Le ministre de l'équipement, des transports,  
de l'aménagement du territoire, du tourisme  
et de la mer

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de départements  
Directions départementales de l'équipement

Objet : abrogation de la circulaire DAU-DIT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU0410366J).

La circulaire DAU-DIT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols. »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Arche Sud  
92855 La Délivrance cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
mél : dtu@equipement.gouv.fr

.../...