Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

E - ANNEXES

E-1 Servitudes d'utilité publique

E-1-11 Voies ferrées

Élaboration approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/12/2019
Mise à jour n°6 par arrêté de la Présidente de Rennes Métropole du 06/04/2023

SERVITUDES DE TYPE T1
GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES
DES VOIES FERREES

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

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

Elles représentent une charge pour les riverains du chemin de fer et engendrent :

- des interdictions ou limitations d'occupation et d'utilisation du sol,
- des prérogatives au bénéfice des exploitants ferroviaires.

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

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

1 - FONDEMENTS JURIDIQUES

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

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

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

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

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

1.1 Délimitation de la zone de servitude par l'alignement

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

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

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

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

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

Nom de la DIT...
M. le Directeur de la Direction Immobilière Territoriale ...
Rue ...
Ville ...
Téléphone ...

1.2 Sanctions en cas de non-respect des servitudes ferroviaires

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

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

1.3 Indemnisations.

Principe :

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

Exceptions :

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

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

2 - DEFINITION DES SERVITUDES

2.1 Détermination de la limite du chemin de fer

La limite du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plate-forme sans fossé :

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

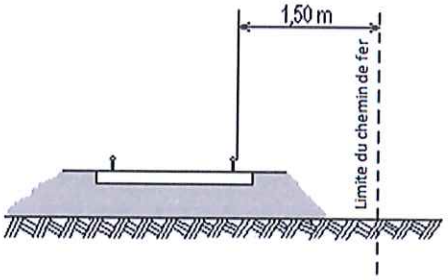


Figure 1

b) Voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

c) Voie en remblai :

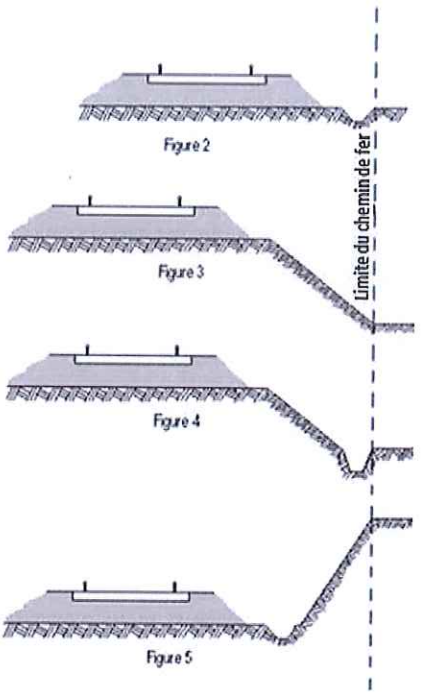
L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3).

OU

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

d) Voie en déblai :

L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5).



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

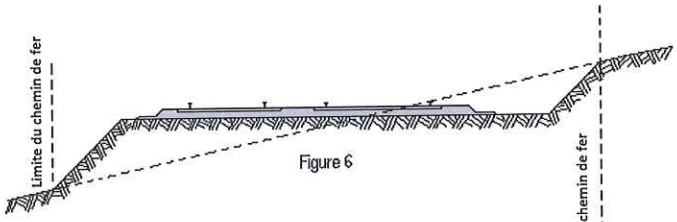


Figure 6

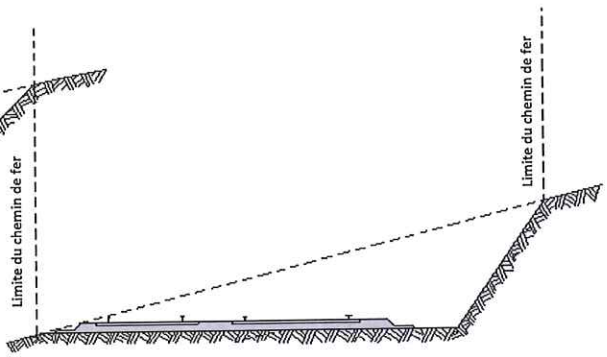


Figure 7

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

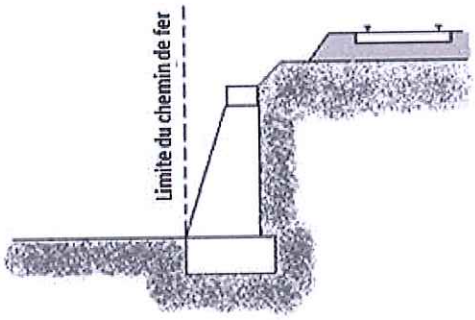


Figure 8

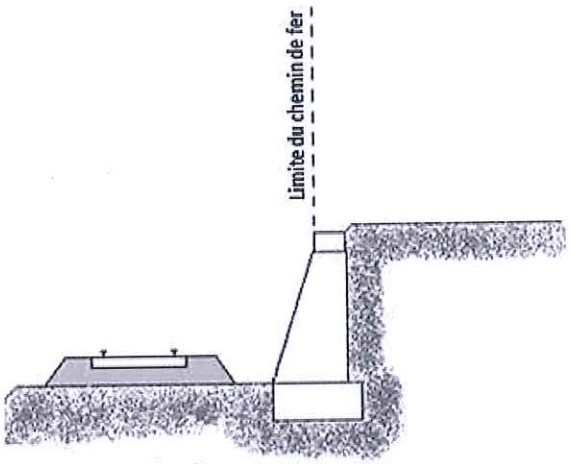


Figure 9

Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite du chemin de fer pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite du chemin de fer est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses

talus et fossés. Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par le code des transports n'ouvrent pas droit à indemnité.

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

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

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

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

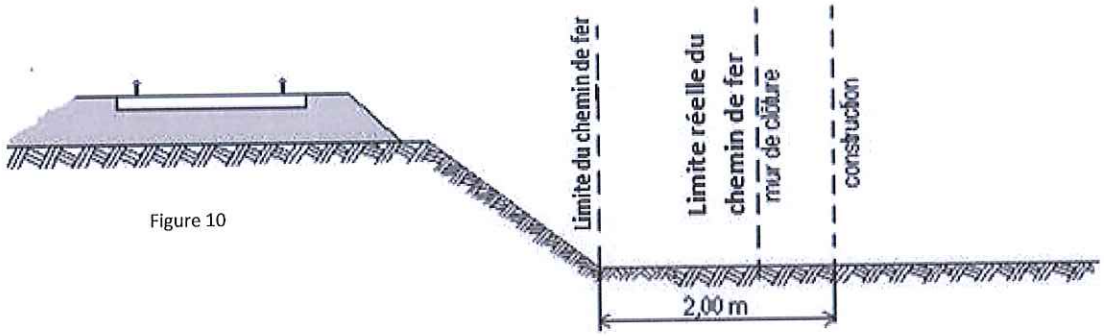


Figure 10

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

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

Il est possible pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Préfet, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, après consultation de la SNCF

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

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

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

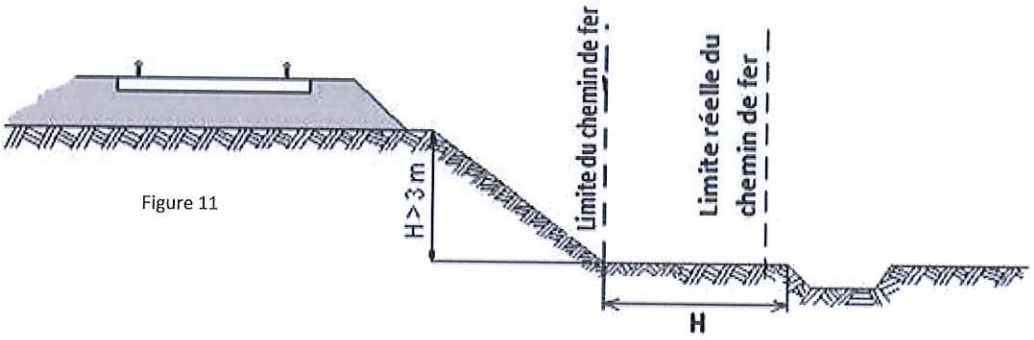
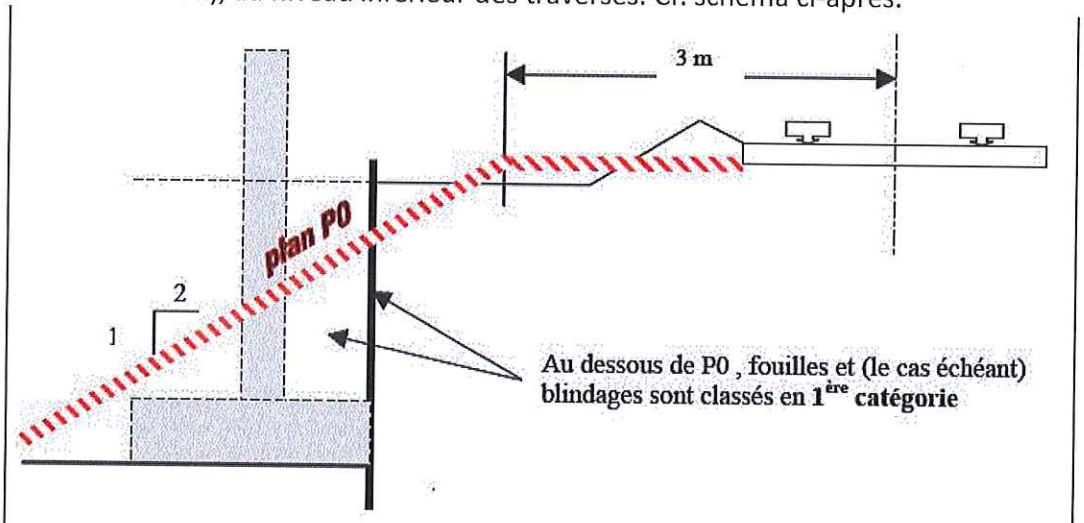


Figure 11

Prescriptions particulières nécessitant l'expertise de SNCF Réseau

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

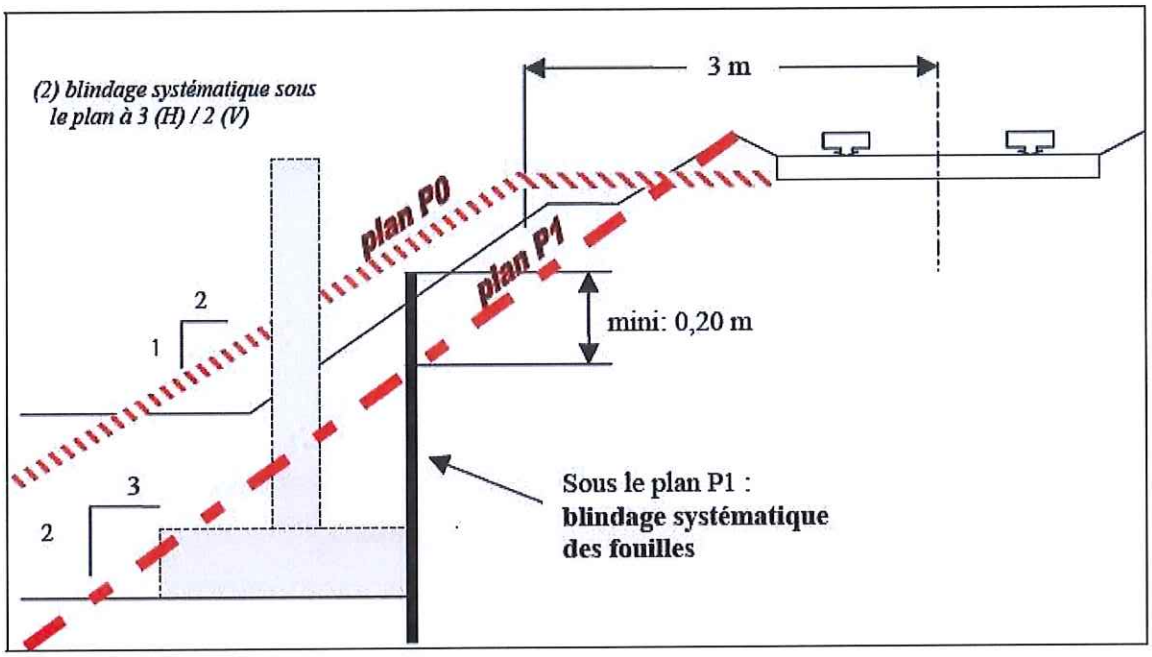
Sont considérés comme « à proximité des voies ferrées », les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage dont l'exécution est susceptible de modifier la géométrie et/ou la stabilité des voies ferrées. On admet que c'est le cas lorsque les fouilles ou déblais pénètrent sous un plan P0 incliné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



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

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

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



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

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

Nom de la DIT...
M. le Directeur de la Direction Immobilière Territoriale ...
Rue ...
Ville ...
Téléphone ...

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

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

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

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

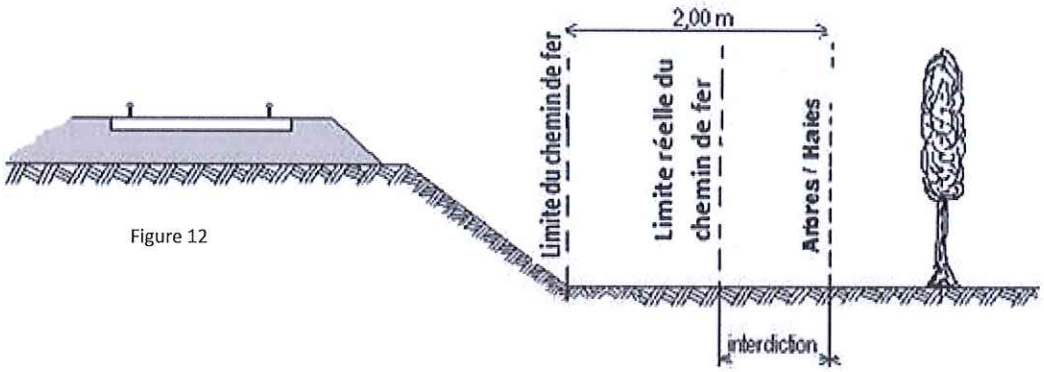


Figure 12

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

Conformément à l'article L 131-16 du nouveau code forestier, lorsqu'il existe des bois et forêts à moins de 20 mètres de la limite de l'emprise d'une voie ferrée, le propriétaire des infrastructures ferroviaires a le droit, sous réserve de l'application de l'article 1382 du code civil et après en avoir avisé les propriétaires des bois et forêts, de débroussailler une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir du bord extérieur de la voie.
Dans le mois qui suit le débroussaillement, les propriétaires des bois et forêts peuvent enlever tout ou partie des produits, le propriétaire d'infrastructures ferroviaires restant chargé de faire disparaître le surplus.
Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'exercice de la servitude sont portées, selon la nature et le montant de la demande, devant le tribunal d'instance ou de grande instance.

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

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

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

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

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

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

Il est possible pour les propriétaires riverains d'obtenir une dérogation pour le dépôt d'objets inflammables à une distance inférieure à 20 mètres d'un chemin de fer, dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu au préalable l'autorisation du Préfet.

AUTRES SERVITUDES POUVANT EXISTER

1 Servitudes de visibilité aux abords de passage à niveau

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

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

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

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

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

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

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

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

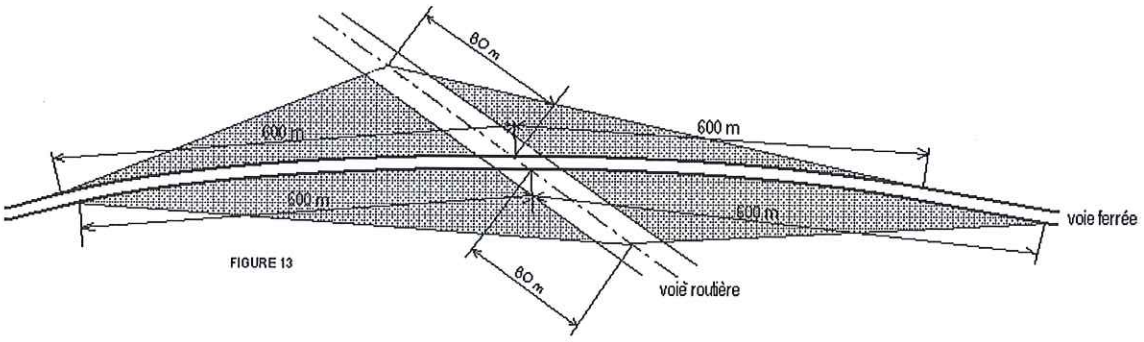


FIGURE 13

2 Servitudes en tréfonds

Conformément aux dispositions des articles L2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.

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

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

AUTRES DISPOSITIONS

1 Enseignes ou sources lumineuses (Article L2242-4-7° du code des transports)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFFECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règles définies par les documents d'urbanisme, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voie routière, mais à une propriété privée, sous réserve, le cas échéant, des particularités tenant au régime de la domanialité publique.

Les constructeurs ne peuvent, par conséquent, constituer sur le domaine ferroviaire les prospects qu'ils sont en droit de prendre sur la voie routière. Ils sont tenus de se conformer aux dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport aux fonds voisins, telles qu'elles sont prévues par le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), ou à défaut, par le règlement national d'urbanisme. En outre, compte tenu des nécessités du service public du chemin de fer, des prospects ne peuvent grever les emprises ferroviaires que dans la mesure où ils sont compatibles avec l'affectation donnée à ces emprises.

Dès lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la Direction Immobilière Territoriale de SNCF. Elle examine alors si les besoins du service public ne s'opposent pas à la création du prospect demandé. Dans l'affirmative, elle conclut, avec le propriétaire du prospect intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude de non-aedificandi sur la partie du domaine

DIRECTION JURIDIQUE GROUPE
Pôle JDI

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

TITRE 1er

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 - (*Abrogé par décret n° 2006-1279 du 19.10.2006, art. 58).*

Art. 5 - A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie 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 9 à 150 €, 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 150 € à 1 500 €.

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 recouvrés, 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 à 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. 18 - Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de cinq ans, dans le cas ou 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 3 750 €.
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 3750 €.
(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. 19 - 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 3 750 €.
Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de cinq ans, et l'amende de 3 750 €.

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. 21 - *(Remplacé par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II)* Est puni d'une peine de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 EUR le fait pour toute personne :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation ou de dégrader ou déranger la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;

2° De jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie ;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques ou de manoeuvrer, sans en avoir mission, ceux qui ne sont pas à la disposition du public ;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains ;

5° De pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner un véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage ;

6° De laisser stationner sur les parties d'une voie publique suivie ou traversée à niveau par une voie ferrée des voitures ou des animaux, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service ;

7° De laisser subsister, après une mise en demeure de les supprimer faite par le représentant de l'Etat,

toutes installations lumineuses et notamment toute publicité lumineuse au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants, lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents du chemin de fer.

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, n° 99-291 du 15.04.1999, n° 2003-239 du 18.03.2003 et ordonnance n° 2007-297 du 5.03.2007, art. 74 II 2° a)* I - 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. *(Modifié par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 2° b*) 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 le II. La déclaration intentionnelle d'une fausse adresse ou d'une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au présent article est punie de 3 750 € d'amende.
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, gradés, 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.

II. *(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 2° c)* - Outre les pouvoirs qu'ils tiennent de l'article 529-4 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au I sont habilités à relever l'identité des auteurs d'infractions mentionnées audit I pour l'établissement des procès-verbaux y afférents.

Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents de l'exploitant en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent. Sur l'ordre de ce dernier, les agents de l'exploitant peuvent être autorisés à retenir l'auteur de l'infraction le temps strictement nécessaire à l'arrivée de l'officier de police judiciaire ou, le cas échéant, à le conduire sur-le-champ devant lui.

Lorsque l'officier de police judiciaire décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Art. 23-1 - *(Inséré par loi n° 90-7 du 2.01.1990 et modifié par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3°).* Peuvent être saisies par les agents mentionnés au premier alinéa du I 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.

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. 23-2 - *(Inséré par loi n° 2001-1062 du 15.11 2001, modifié par loi n° 2003-239 du 18.03.2003 et ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 4° a).* Toute personne qui contrevient en cours de transport aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public, peut se voir enjoindre par les agents mentionnés à l'article 23 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits.

(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3° b) En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.

(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3° b) Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.

Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, à raison notamment de son âge ou de son état de santé.

Art. 24 - Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 seront visés pour timbre et enregistrés en débet.
(Alinéa abrogé par décret-loi du 30.10.1935)

Art. 24-1 - *(Inséré par loi n° 2001-1062 du 15.11 2001 relative à la sécurité quotidienne, art. 50).* Toute personne qui aura, de manière habituelle, voyagé dans une voiture sans être munie d'un titre de transport valable sera punie de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.
L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions sanctionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 80-3 du décret n° 730 du 22 mars 1942, qui n'auront pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

Art. 25 - Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des 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 7 500 € d'amende.
Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € 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.

Art. 28 *(Inséré par loi n° 2007-297 du 5.03.2007, art. 79)* - La présente loi est applicable à tous les transports publics de personnes ou de marchandises guidés le long de leur parcours en site propre.

***Texte modifié par la Direction Juridique** le 19 mars 2007*

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

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

NOR : *TRAT2101787R*

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de la transition écologique,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le code civil, notamment ses articles 640 et 641 ;

Vu le code de l'environnement, notamment le II de son article L. 566-12-1 et son article L. 566-12-2 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L. 2111-15, L. 2132-12 et L. 2132-18 ;

Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment le chapitre IV du titre III de son livre Ier ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2231-1 à L. 2231-9, L. 2232-1 et L. 2232-2 ;

Vu la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, notamment son article 1er ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 169 ;

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, notamment son article 14 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Article 1er

Le chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« CHAPITRE Ier

« MESURES RELATIVES À LA CONSERVATION

« *Art. L. 2231-1.* – I. – La consistance du domaine public ferroviaire est définie à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

« II. – La fixation des limites du domaine public ferroviaire au droit des propriétés riveraines peut être effectuée, à la demande des propriétaires riverains ou du gestionnaire d'infrastructure, dans le cadre d'une procédure amiable définie par décret en Conseil d'Etat.

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

« L'alignement est réalisé :

« 1° A la demande du gestionnaire d'infrastructure ou des propriétaires riverains ;

« 2° En l'absence d'accord entre le gestionnaire d'infrastructure et les propriétaires riverains à l'issue de la procédure prévue au II du présent article.

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

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

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

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

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

« *Art. L. 2231-2.* – I. – Sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil.

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

« *Art. L. 2231-3.* – I. – Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênent la visibilité de la signalisation ferroviaire. Leurs propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

« II. – Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, et après constat par procès-verbal par un agent assermenté missionné du gestionnaire d'infrastructure, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire d'infrastructure.

« *Art. L. 2231-4.* – Toute construction, autre qu'un mur de clôture, dont la distance par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique, est inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, est interdite.

« *Art. L. 2231-5.* – Tout terrassement, excavation ou fondation, dont la distance par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique, est inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, est interdit. Ce décret détermine en outre, en fonction de cette distance, la profondeur maximale de ces terrassement, excavation ou fondation.

« *Art. L. 2231-6.* – Tout dépôt, de quelque matière que ce soit, toute installation de système de rétention d'eau, dont la distance par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique, est inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, est interdit. Ce décret détermine en outre, en fonction de cette distance, la hauteur ou la profondeur maximale de ces dépôt ou installation.

« *Art. L. 2231-7.* – Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre, la sous-station électrique ou le passage à niveau, inférieure à un seuil défini par décret en Conseil d'Etat, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

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

« *Art. L. 2231-8.* – Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existant dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6, moyennant une indemnité.

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

« Les constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, peuvent uniquement être entretenues dans cet état.

« *Art. L. 2231-9.* – Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'Etat dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

« *Art. L. 2231-10.* – Le gestionnaire d'infrastructure peut demander au représentant de l'Etat dans le département, dans le respect des exigences prévues par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, une autorisation de simple passage ou

une autorisation d'occupation temporaire sur la propriété d'un riverain en vue d'effectuer des travaux de maintenance ou de modernisation du réseau ferroviaire.

« *Art. L. 2231-11.* – I. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sans préjudice des dispositions du II de l'article L. 566-12-1 et de l'article L. 566-12-2 du code de l'environnement.

« II. – Les conditions et modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 2

Le premier alinéa de l'article L. 2232-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

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

Article 3

La deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifiée :

1° L'article L. 2132-12 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2132-12.* – Les atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine public ferroviaire sont définies au chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports. » ;

2° L'article L. 2132-18 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2132-18.* – Les atteintes aux servitudes établies au profit du domaine public ferroviaire définies au chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports sont réprimées conformément aux dispositions des articles L. 2232-1 et L. 2232-2 du même code. »

Article 4

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre II de la deuxième partie du code des transports, dans leur rédaction issue de la présente ordonnance, entrent en vigueur le 1er janvier 2022, à l'exception de celles de son article L. 2231-1.

Les articles L. 2231-4, L. 2231-5, L. 2231-6 et L. 2231-7 du code des transports, dans leur rédaction issue de la présente ordonnance, ne sont pas applicables aux projets de construction, d'aménagement, d'installation, de terrassement, d'excavation, de fondation, de dépôt, de quelque matière que ce soit, ou d'installation de système de rétention d'eau, qui, antérieurement au 1er janvier 2022, ont été entrepris de façon certaine dans le respect de la législation applicable, au regard de l'ensemble des circonstances de droit et de fait, telles que notamment les actes administratifs intervenus, les contrats conclus et les travaux engagés.

Article 5

Le Premier ministre, la ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 14 avril 2021.

EMMANUEL MACRON

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN CASTEX

Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

La ministre de la transition écologique,
BARBARA POMPILI