

Le domaine du chemin de fer et la société nationale des chemins de fer français (SNCF)

par M. Jacques VINCENT

Le chemin de fer est un mode de locomotion relativement jeune, seulement 150 ans cette année. La nationalisation des réseaux ferrés privés et la notion de Service Public qui s'attache aux activités ferroviaires résultent d'une nécessité de notre monde moderne : le transport des gens et des marchandises.

I – INTRODUCTION

L'exploitation des voies ferrées en France constitue un Service Public dont l'Administration d'État a le droit et le devoir d'assurer la bonne exécution ou de contrôler l'exécution par le concessionnaire ou l'exploitant.

Les Chemins de Fer d'intérêt général font partie du Domaine Public Artificiel de l'État (loi du 15.07.1845 -Articles 538 à 541 du Code Civil), les limites sont fixées par l'Administration d'État qui en crée l'affectation à l'usage du public.

Le Domaine des Chemins de Fer d'intérêt général établis par l'État ou pour le compte de l'État ou nationalisés constitue le réseau du Chemin de Fer.

La gestion du Domaine de l'État par la SNCF est faite sous le contrôle du Ministère des Transports (Direction des Transports Terrestres) et par l'actuel Ministère du Budget dont dépend l'Administration des Domaines.

Elle consiste essentiellement à en assurer la conservation et l'entretien ainsi que le contrôle de l'usage par le public afin d'éviter notamment que des particuliers puissent commettre des dégradations, empiètements ou usurpations.

La Société Nationale a été créée le 31 août 1937 avec effet au 1^{er} janvier 1938 en vue d'assumer la concession jusqu'au 31 décembre 1982 (Avenant du 27 janvier 1971). La concession à la SNCF est constituée par trois actes : la Concession, le Cahier des Charges et l'Acte Approbatif.

a) La convention du 31.08.1937 et ses avenants fixe préalablement les apports de l'État et des Anciennes Compagnies nationalisées, le taux d'indemnisation et la durée d'amortissement de l'actif nationalisé, ensuite elle définit l'organisation de la SNCF, son administration, sa direction, le domaine d'exercice de ses activités et les dispositions financières nécessaires à son fonctionnement.

La SNCF a deux Ministres de Tutelle : le Ministre des Transports et le Ministre de l'Économie et des Finances.

b) Le Cahier des Charges du 23.12.1971 précise les obligations de la Société Nationale vis-à-vis de l'État, en effet Art. 1 : "La SNCF détermine librement les conditions d'entretien et d'exploitation du réseau, ainsi que les prix et les conditions applicables au transport des voyageurs et des marchandises, **sous réserve des dispositions ci-après :**"

Celles-ci concernent principalement les autorisations du Ministre des Transports pour les gros investissements, la limitation de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures du réseau nécessaire au trafic, la dispense de clôture en zone non urbaine, la possibilité du Ministre des Transports de transférer à la route une partie du trafic ferré, le contrôle des tarifs et les obligations du Service Public, les conditions d'exécution des travaux et la gestion du Domaine (Articles 26, 27, 28), enfin des dispositions diverses touchant les passages à niveau, les embranchements particuliers, les droits de contrôle de l'État et les conditions d'expiration du droit d'exploitation attribué à la SNCF.

c) L'acte approbatif des deux documents, Convention et Cahier des Charges, est un décret pris en Conseil d'État. Le dernier les concernant est le Décret n° 71/1 024 du 23.12.1971.

II – LA DOMANIALITÉ DES CHEMINS DE FER

Le texte de base est la loi du 15.07.1845 sur la "Police des Chemins de Fer" qui précise dans son Article 1 : "Les Chemins de Fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie".

Cependant, tous les biens dont dispose la SNCF ne font pas partie de ce domaine public, il y a lieu de faire la distinction entre le Domaine Public du Chemin de Fer et le Domaine concédé non affecté.

a) Le Domaine Public du Chemin de Fer

Le caractère de domanialité publique d'un terrain n'est acquis que si ce terrain a été effectivement affecté au service public du Chemin de Fer ; il faut donc qu'il ait reçu une affectation directe à l'exploitation et à un aménagement spécial en vue de répondre aux besoins de l'exploitation du Chemin de Fer.

Font partie du Domaine Public du Chemin de Fer :

- les voies ferrées, les gares ;
- les avenues d'accès, les places de gares, les parkings à moins qu'ils n'aient été remis ou cédés aux communes intéressées ;
- les ouvrages d'art, talus, fossés ;
- les passages à niveau, les maisons de garde et leurs jardins ;
- les prises d'eau ;
- les quais et trottoirs de débarquement établis le long des voies ;
- les appareils de manœuvre et les locaux qui les abritent ;
- les ateliers d'entretien du matériel, les dépôts, les parcs ;
- les locaux affectés dans les gares aux buffets.

b) Le Domaine concédé non affecté qu'on ne doit pas appeler "domaine privé", la SNCF n'ayant pas de domaine privé, est constitué par les terrains ou aménagements qui ne sont pas strictement indispensables à son exploitation :

- les bâtiments d'administration régionale ou centrale ;
- les logements d'agents en dehors des emprises ferroviaires ;
- les établissements de vacances, centres de jeunesse, terrains de sports ;
- toutes les parcelles qui bien que comprises à l'intérieur du bornage n'ont jamais reçu d'utilisation ferroviaire et celles qui ont été acquises à titre d'excédents.

c) Remarque

Les installations du Service Militaire du Chemin de Fer (SMCF) qui ont été construites pour les besoins de l'Armée aux frais de l'État (Défense Nationale) ne sont pas comprises dans la concession SNCF, elle les entretient cependant pour le compte de l'État.

d) Conséquences de la domanialité publique

Les biens faisant partie du domaine public sont inaliénables, imprescriptibles, non susceptibles d'action en revendication, insaisissables. De ces principes découlent :

- des règles à suivre pour acquérir, vendre des terrains ou pour autoriser les échanges ;
- des lois et règlements relatifs à la conservation et à la protection du domaine public du Chemin de Fer et aux servitudes grevant les propriétés riveraines et leurs conséquences ;
- des règles concernant la gestion des immeubles dépendant du domaine du Chemin de Fer et du contentieux qui peut en découler.

De leur application naissent les problèmes avec les riverains et qui sont principalement de deux sortes : ceux propres à l'exploitation par la Société Nationale et qui dépendent du droit civil et ceux qui découlent de la concession et relèvent donc du droit public. L'information des services publics, des auxiliaires de la justice, des géomètres, des collectivités et aussi des élus, la représentation de la SNCF dans certaines manifestations, sa participation à des groupes de travail divers, la publicité sont autant de solutions

apportées par la Société Nationale pour faciliter la compréhension du public et son acceptation par les riverains.

III — L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER (OBLIGATIONS ET CONSÉQUENCES)

a) Les acquisitions de terrains (Article 27 du Cahier des Charges)

Pour les besoins de son exploitation, la SNCF est amenée à modifier le tracé de ses voies, en créer de nouvelles, étaler ses emprises ou agrandir ses installations. Pour ce faire, le Cahier des Charges des lignes exploitées par la SNCF dans son Article 27 donne la possibilité d'utiliser la **procédure d'expropriation** en vue d'acquérir les terrains qui lui sont nécessaires. Cependant, après la Déclaration d'Utilité Publique et avant de recourir à l'expropriation, la SNCF cherche à procéder à une acquisition directement négociée à "l'amiable" avec les propriétaires riverains intéressés dans le but de conserver ou d'établir avec eux des relations de bon voisinage.

Une autre procédure "comme suite et complément des travaux primitivement déclarés d'utilité publique pour la construction de la ligne de ...", est appliquée en dehors de toute procédure d'expropriation aux achats de parcelles de faible superficie ou d'immeubles n'étant pas destinés à être directement utilisés pour l'exécution du service public ferroviaire ou lorsqu'on sait par avance qu'il sera possible d'aboutir à un accord amiable avec le ou les propriétaires.

Cette dernière formule reprend des errements administratifs anciens et tend à rattacher les acquisitions nouvelles aux opérations d'expropriation d'origine, afin de les faire bénéficier, autant que possible, des effets attachés aux DUP qui ont été prises pour la construction des lignes de chemin de fer.

En fait un seul effet de la DUP est recherché, celui qui du point de vue fiscal permet l'exonération des droits de mutation.

— Actuellement, pour les opérations d'acquisition faites sans DUP et d'un montant inférieur à 200 000 F, il n'y a pas d'accord préalable du Ministère de Tutelle, l'envoi d'un état annuel au Ministre du Transport pour approbation, suffit pour être exonéré des droits de mutation autres que la TVA —.

Plus souple administrativement, elle est, utilisée toutes les fois qu'il est possible de le faire.

La SNCF étant placée sous tutelle de l'État ne peut, comme un simple particulier, acheter de son propre chef un quelconque bien immobilier ; si une large autonomie lui a été accordée, elle doit encore obéir à un certain nombre de règles bien précises ou se plier aux décisions de Commissions et de Services Administratifs chargés de la contrôler.

b) Obligation du rétablissement des voies de communication et de l'écoulement des eaux

Les travaux de création de lignes de chemin de fer ou d'installations annexes importantes entraînent fréquemment la modification des voies de communication ou de l'écoulement des eaux. La SNCF est alors tenue de prendre les mesures nécessaires pour

que la circulation publique et la desserte des propriétés privées puissent s'exercer dans des conditions satisfaisantes, et pour le rétablissement normal de l'écoulement des eaux. Les modifications nécessaires sont approuvées par le Ministère des Transports sur propositions de la SNCF. Les voies déviées et éventuellement leurs ouvrages, sont remis aux services de l'État du Département ou de la Commune qui en avait la gestion ; les voies privées sont remises aux particuliers, les dérivations des canaux ou cours d'eau domaniaux sont remises à l'État.

Après la construction des voies ferrées, chaque concessionnaire a dû faire procéder au bornage des lignes. Les terrains acquis, pour les besoins de l'exploitation, postérieurement au bornage général donnent lieu au fur et à mesure de leur acquisition à des bornages supplémentaires (Article 26 du Cahier des Charges) et sont ajoutés au plan parcellaire d'origine du Chemin de Fer. Une source de nos difficultés provient de la vétusté de ces plans et de leur nombre, sans compter parfois la précision toute relative du report ou du DA. Les mesures prises pour délimiter les emprises du Chemin de Fer et pour assurer ensuite la conservation et la protection du domaine public ferroviaire vont être examinées maintenant.

IV — DÉLIMITATION, CONSERVATION ET PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC DU CHEMIN DE FER

a) Affectation et désaffectation

Les acquisitions de terrain sont basées sur l'affectation à l'usage du public ou à un service public. L'affectation est l'opération par laquelle une autorité administrative incorpore un bien dans le domaine public ; le classement des lignes résulte d'un décret en Conseil d'État, celui des bâtiments ou de terrains et annexes dépend d'une décision Ministérielle ou Préfectorale.

La désaffectation ou le déclassement consiste en une opération inverse, la décision en incombe à la même autorité qui a prononcé l'affectation. Le déclassement d'une section de ligne ou d'une parcelle isolée étant prononcé, tous les éléments immobiliers disponibles sont retirés du domaine public et comme tels deviennent aliénables.

b) Délimitation

Le bornage des emprises du Chemin de Fer (Article 26 du Cahier des Charges) a pour objet de déterminer les terrains, qui incorporés dans le domaine concédé, seront remis à l'État à l'expiration de la concession. La délimitation des terrains ainsi fixée par des bornes constitue la limite réelle du domaine concédé. Le bornage comprend en outre l'établissement de plans cadastraux (ou assemblages cadastraux) et de tableaux indicatifs des parcelles acquises pour les travaux qui sont approuvés par Décision Ministérielle.

La délimitation du domaine public par rapport aux propriétés riveraines découle des procès-verbaux de récolement. En effet, il est fait obligation à tout riverain du Chemin de Fer qui veut faire exécuter un travail quelconque (construction, clôture, dépôt, excavation, plantations, etc...) de se faire préciser par la procédure de l'alignement (Article 3 de la loi du 15.07.1845), la limite exacte de ses droits afin d'éviter les

conséquences qu'un empiècement pourrait entraîner pour l'exploitation du Chemin de Fer.

Les Chefs de district (responsables territoriaux de portions de lignes et d'installations liées à l'exploitation du chemin de fer) ont constamment à instruire des demandes de ce genre qui sont sanctionnées par des arrêtés préfectoraux d'alignement ; ils doivent donc être à même de pouvoir déterminer les limites des emprises du chemin de fer au droit des propriétés des demandeurs. Pour ce faire, ils disposent du plan parcellaire origine mis à jour, qui leur donne la possibilité de retracer à partir de l'axe du chemin de fer par le calcul des ordonnées des emprises au droit des différentes propriétés. Ceci est encore une source de nos difficultés car les Chefs de district ne sont pas des spécialistes du foncier.

Le **plan parcellaire** établi généralement au 1/1 000 donne une situation normalement à jour des terrains dont la SNCF est concessionnaire. Généralement l'axe du chemin de fer correspond à l'axe des voies ferrées sauf si celles-ci ont subi des modifications. S'il ne peut plus être repéré sur le terrain, il convient de le rétablir à l'aide du plan parcellaire, des ouvrages d'art anciens, des bornes retrouvées ou de tout élément subsistant sur le terrain et identifiable sur le terrain. De la qualité du plan, de sa mise à jour et aussi de la bonne connaissance des travaux de voie dépend donc la précision de la délimitation. Certains géomètres privés disposent de documents précieux pouvant aider la détermination des limites et il est généralement souhaitable de s'en rapprocher quand les documents anciens font défaut.

c) Conservation et protection du chemin de fer, servitudes imposées aux riverains

Les servitudes relatives au chemin de fer sont des servitudes d'intérêt général ou servitudes administratives. Elles peuvent être définies comme étant des charges imposées par les Pouvoirs Publics aux propriétés privées, soit pour permettre un meilleur fonctionnement du service public ou une meilleure utilisation des dépendances du domaine public (servitudes dans l'intérêt du chemin de fer, servitudes d'alignement ou de visibilité sur les voies publiques...), soit pour permettre l'exécution d'ouvrages d'intérêt général, soit même pour répondre à des besoins généraux dans le domaine économique et social (servitudes d'urbanisme).

Les servitudes imposées aux riverains du chemin de fer résultent principalement de la loi du 15.07.1845 et constituent des servitudes de grande voirie (**alignement**, écoulement des eaux, occupation temporaire des terrains en cas de réparation, distances à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés, mode d'exploitation des mines et carrières).

Certaines interdictions qui résultent de ces mesures de conservation sont reprises par le décret n° 730 du 22.03.1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées. Les infractions aux dispositions de ce décret constituent des contraventions de police poursuivies comme délits ordinaires devant les Tribunaux correctionnels tandis que les infractions à la loi du 15.07.1845 constituent des contraventions de voirie de la compétence des tribunaux administratifs.

La jurisprudence classe en contraventions de grande voirie l'établissement de ponceaux sur les fossés limitant le Chemin de Fer, de clôtures ou de rampes sur les talus d'une avenue d'accès, l'exécution de coupures dans les fossés de ceinture ou encore la destruction des fossés d'écoulement des eaux et l'occupation de l'emplacement de ce fossé pour mettre en culture, l'occupation de terrains compris dans les acquisitions faites pour l'établissement des voies ferrées et affectés au service du Chemin de Fer, la destruction des clôtures, l'écoulement d'eaux pluviales et ménagères qui dégraderaient les talus, la détérioration des barrières des passages à niveau, la dégradation des installations ou ouvrages dépendant de la voie ferrée, plus généralement, toutes les atteintes au domaine public.

Certaines servitudes spéciales sont justifiées par les risques inhérents à l'exploitation des voies ferrées, c'est le cas des distances à observer pour les constructions, les excavations et les dépôts temporaires ou permanents à établir le long du Chemin de Fer (Articles 5 à 8 de la loi du 18.07.1945). Les distances fixées par cette loi sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, elles se mesurent horizontalement.

Les textes légaux ou réglementaires peuvent reprendre, aggraver ces dispositions ou en créer de nouvelles. C'est ainsi que les propriétés riveraines du Chemin de Fer peuvent être frappées de servitudes de visibilité aux abords de passages à niveau ou que les dispositions d'un plan d'occupation des sols (POS) peuvent imposer des marges de reculement plus importantes aux constructions en bordure des voies ferrées. La SNCF participe à l'élaboration des POS des Communes. Elle fait partie du groupe de travail au titre de concessionnaire de l'État, de même elle assiste aux travaux d'élaboration des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, et elle est consultée par la DDE à chaque demande de certificat d'urbanisme, de permis de construire ou de lotissement concernant une propriété riveraine du Chemin de Fer.

La limite légale du Chemin de Fer est indépendante de la limite réelle des terrains du domaine concédé à la SNCF, c'est une limite théorique qui varie suivant les configurations du terrain, elle est définie à l'Article 5 de la loi du 15.07.1845. Elle comprend à :

- l'arête inférieure du talus de remblai ou le pied du mur de soutènement, si la voie ferrée est en remblai ;
- l'arête supérieure du talus de déblai ou la crête du mur de soutènement, si la voie ferrée est en déblai ;
- une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur, si la voie ferrée est en plate-forme sans fossé ;
- le bord extérieur du fossé, si la plate-forme de la voie ferrée comporte un fossé ;
- la limite d'emprise, s'il s'agit de dépendances du Chemin de Fer, non pourvues de voies.

Lorsque le Chemin de Fer est établi en remblai et que le talus de remblai a été modifié par suite d'apports de terre ou d'épuration du ballast, les distances à respecter doivent être mesurées à partir du pied du talus primitif, considéré comme limite légale.

Des dérogations à toutes ces règles énumérées plus haut, peuvent être consenties à condition qu'elles n'occasionnent au Chemin de Fer aucune incommodité ou sujétion. Elles sont toujours accordées à titre précaire et révocable.

Il ne faut pas oublier qu'en plus des règles spéciales liées au voisinage du Chemin de Fer les riverains doivent aussi se soumettre aux règles de droit civil et d'urbanisme vis-à-vis du Chemin de Fer même quand celles-ci aggravent les servitudes relatives au Chemin de Fer (cas des droits de jour, vues et prospects, plantations, constructions sur limite, nuisances acoustiques).

d) Aliénations, échanges, transfert de gestion, bail à construction

Si le domaine public du Chemin de Fer est inaliénable, certains immeubles appartenant à ce domaine qui sont devenus inutiles aux besoins de l'exploitation peuvent, après déclassement être vendus. Depuis plusieurs années, déjà, la SNCF, a suivi une politique assez libérale en matière de vente de terrains de sorte que l'idée s'est répandue que la SNCF vendait facilement les immeubles qui lui sont devenus inutiles (6 600 ha vendus depuis 25 ans). La SNCF est donc saisie de nombreuses demandes d'aliénation ; certaines présentent un intérêt de trafic et un bon nombre sont appuyées par des personnalités influentes. Notons que les besoins de la clientèle ont tendance à s'accroître dans les grands centres où l'extension des installations sera de plus en plus difficile à réaliser par suite du développement urbain. Donc, lorsque la SNCF est saisie d'une demande d'aliénation, avant même de rechercher s'il est de son intérêt de vendre ou non le terrain en cause, la première chose est de savoir si ce terrain doit être réservé pour ses propres besoins d'avenir. Pour répondre à cette question, une étude préliminaire est à provoquer auprès des services locaux et régionaux SNCF intéressés.

L'existence d'un **fichier du domaine de la SNCF** créé à la demande de M. le Secrétaire Général le 28.12.1949 permet de recenser tous les immeubles qui ne sont pas nécessaires "stricto sensu" à l'exploitation, ceux affectés à des besoins sociaux ou paraferraires, enfin ceux concédés, loués, non utilisés ou susceptibles d'aliénation ou d'amodiation. Ce fichier comporte un plan par commune recensée sur lesquels les immeubles sont figurés et repérés suivant leur occupation, leur destination, leur situation par rapport aux emprises du Chemin de Fer.

Enfin depuis quelques années la SNCF s'efforce de mettre au point une politique domaniale en rapport avec ses besoins présents et à venir, en vue de maintenir les possibilités de l'outil qui lui est confié et d'améliorer son offre de service sur le marché des transports, tout en s'intégrant à son environnement en participant dans la mesure du possible à l'amélioration du cadre urbain.

V — LA POLITIQUE DOMANIALE DE LA SNCF

Le Chemin de Fer traverse 13 500 communes et il est présent notamment, dans toutes les villes de quelque importance. L'ensemble de ses installations représente, lignes proprement dites exclues (qui

occupent 70 % du total), environ 30 000 hectares. Consciente des problèmes que pose sa présence en milieu urbain et pour répondre au besoin d'information ressenti par les collectivités locales et les administrations qui ont des responsabilités en matière d'organisation de l'espace urbain, la SNCF a constitué un dossier présentant sa politique domaniale avec un guide intitulé "Ce qu'il faut savoir pour toute opération domaniale envisagée avec la SNCF", et une série de plans indiquant pour chacune des principales agglomérations l'utilisation actuelle des terrains ferroviaires et les orientations d'avenir possibles.

L'évolution du Chemin de Fer sur le plan technique a le plus souvent conduit à une contraction des surfaces nécessaires, à l'inverse l'évolution sur le plan commercial se manifeste par un accroissement des besoins en terrains.

La modernisation de la traction des trains a permis de désaffecter de nouveaux dépôts de locomotives, la concentration des ateliers d'entretien et du matériel roulant ; la réduction des lignes affluentes nécessitant d'importantes gares de correspondance et le triage moderne des wagons avec sa concentration dans de grands chantiers ont permis de rendre disponibles de nombreux terrains. Mais en même temps, des espaces suffisants doivent être réservés au Chemin de Fer afin de permettre les adaptations nécessaires à l'accomplissement de la mission de transporteur qu'a la SNCF. Le trafic de marchandise se fait de plus en plus sur des emplacements affectés (zone industrielles, emplacements concédés, embranchements particuliers). La SNCF peut desservir des terrains privés raccordés au Chemin de Fer, mais elle doit aussi avoir des terrains à disposition de ses clients. Les techniques rail-route (chantiers de conteneurs ou de mise sur wagon des remorques) exigent des surfaces au sol importantes de même en ce qui concerne les gares multifonctions.

En ville le trafic voyageurs des gares nécessite des installations de plus en plus vastes pour permettre l'échange avec les autres moyens de transport (bus, métro, taxis, voitures particulières). Ce trafic se développe, se concentre dans le temps et dans l'espace.

L'évolution de l'environnement du Chemin de Fer conduit souvent à envisager des adaptations des installations ferroviaires ou même leur déplacement. Le Chemin de Fer utilise insuffisamment des terrains situés au cœur des villes qui se sont étendues à la périphérie, et simultanément manque de place pour assurer les opérations terminales du transport SNCF. Dans tous les cas, divers types d'opérations sont envisageables, conciliant l'ensemble des besoins : la vente du sursol ou du sous-sol, les transferts, les réserves foncières et les échanges.

VI — CONCLUSION

Le Chemin de Fer fait donc partie du domaine public et se trouve compris dans ce qu'on appelle la "grande voirie".

La concession a pour objet principal lors de la création de la ligne, le droit de construire. Elle a un caractère de Travaux Publics mais elle comporte aussi un droit d'exploitation que lui confère la qualité de Ser-

vice Public. La SNCF concessionnaire n'est propriétaire ni des voies, ni du sol et des bâtiments des gares, ni des travaux d'art, mais seulement de son mobilier et du matériel. Sur le sol et les bâtiments, la SNCF n'a qu'un droit personnel analogue à celui du locataire d'une maison.

Cependant, elle agit pour le compte de l'État en ce qui concerne la gestion du domaine, concédé. Les difficultés rencontrées dans cette gestion émanant principalement de la méconnaissance du régime juridique de la SNCF de la part des élus, des géomètres et parfois même de certains Services de l'Administration d'État. Ceci explique l'ignorance et l'inobservation des servitudes et obligations des riverains du Chemin de Fer, ainsi que des procédures à mettre en œuvre vis-à-vis du concessionnaire du Domaine Public de l'État qu'est la SNCF en matière foncière et de sa personnalité morale de droit privé ou public selon le sujet traité.

Une autre sorte de difficultés provient des documents de conservation qui ne permettent plus leur mise à jour du fait de leur vétusté, ou parfois du manque de rigueur des alignements, dû à la suppression des géomètres SNCF spécialisés et, à l'attribution de cette charge aux Chefs de Districts insuffisamment formés aux opérations foncières.

Pour pallier ce tableau volontairement pessimiste, et entretenir de bonnes "relations de voisinage" sans préjudice aucun, tant pour le Chemin de Fer que pour les riverains, la SNCF s'efforce de participer à l'évolution des villes (SDAU, POS), à informer par divers moyens et à différents niveaux les riverains du Chemin de Fer afin de prévenir toute infraction aux règles de conservation et de protection du Chemin de Fer.

Je souhaite pour ma part que la conclusion de cet exposé ouvre le champ à vos interrogations, et sentiments afin de faire progresser encore par la discussion, la bonne compréhension de ce qu'est le Domaine Public du Chemin de Fer concédé à la SNCF et les rapports que cette situation entraîne pour la SNCF, l'État, les Collectivités Locales, les Associations, les particuliers riverains du Chemin de Fer et les Professionnels du foncier que vous êtes.

Remarque sur le nouveau statut de la SNCF

La constitution du Domaine du Chemin de Fer s'achevant au 31.12.1982 par le remboursement total des actions détenues par les anciens propriétaires privés de réseaux ferrés nationalisés, la concession à la Société Nationale créée en 1937 s'achève également au 31.12.1982.

Dès le 01.01.1983 une nouvelle SNCF ayant le statut juridique d'Établissement Public Industriel et Commercial se substituera à l'ancienne. Doté de l'autonomie de gestion cet EPIC rebaptisé "SNCF" aura pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du Service Public le réseau ferré national ; un projet de loi allant dans ce sens, est actuellement soumis au législateur. Pour ce qui nous concerne, la responsabilité directe des biens domaniaux serait confiée à l'établissement, afin de lui assurer l'autonomie nécessaire à une gestion dynamique de patrimoine. La formule de remise en dotation succède ainsi à celle de concession, les biens immobiliers ayant le caractère de domaine public.