

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 juin 1978.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à élargir les dispositions concernant l'établissement des servitudes de survol prévues par les lois du 8 juillet 1941 et du 31 décembre 1966,*

PRÉSENTÉE

Par M. Francis PALMERO,

Sénateur.

---

(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les difficultés de la circulation routière, l'encombrement du sol dans les agglomérations urbaines et dans les régions à forte densité de peuplement, l'expansion touristique donnent un intérêt particulier aux techniques de transports collectifs de voyageurs qui utilisent une infrastructure aérienne. Sans parler des techniques de type classique, téléphérique notamment, ou aérotrain « type

Bertin », aujourd'hui opérationnel, plusieurs autres techniques de transports de voyageurs, qui peuvent fonctionner indépendamment des réseaux de surface, en utilisant soit des viaducs légers, soit des poutres porteuses, soit des câbles, sont maintenant au point.

Tous ces modes nouveaux de transports collectifs présentent l'intérêt de s'affranchir effectivement des sujétions inhérentes aux transports de surface, mais la construction de leurs infrastructures pose divers problèmes :

- celui du survol des voies publiques et des propriétés privées ;
- celui des supports de l'infrastructure ;
- celui de l'aménagement des accès pour l'entretien de l'infrastructure et l'écoulement des usagers.

Le survol des immeubles privées pose, en particulier d'un point de vue juridique, des problèmes délicats.

Dans la législation actuelle, les servitudes de survol n'ont été instituées par la loi que dans deux cas particuliers :

- pour la construction des téléphériques (loi du 8 juillet 1941) ;
- pour la construction de lignes d'aérotrains (loi n° 66-1066 du 31 décembre 1966).

Dans les deux cas, l'établissement de la servitude est limitée au survol de propriétés non bâties et non fermées de murs ou de clôtures équivalentes.

Les textes précités ne permettent pas le survol de propriétés bâties ou de terrains clôturés.

Si l'itinéraire envisagé prévoit le survol de tels immeubles, le constructeur est dans l'obligation :

- soit d'obtenir à l'amiable l'autorisation des propriétaires des immeubles bâtis ou des terrains clos (ce fut le cas pour le téléphérique de la Bastille, à Grenoble) ;
- soit d'avoir recours à l'expropriation des immeubles en cours, ce qui est exagéré puisque le sol n'a ici aucune utilité.

De telles restrictions constituent un obstacle sérieux à l'application de techniques nouvelles, dont l'établissement présenterait un intérêt certain dans les zones dans lesquelles le secteur à survoler est très dense et occupé par de nombreux immeubles bâtis ou clôturés.

L'obligation de recourir à l'expropriation de tels immeubles conduit à allonger la procédure, à la compliquer et surtout à augmenter le coût de la construction.

Certes, lorsque le nombre d'immeubles à acquérir soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, est limité, la collectivité maître d'œuvre a la possibilité de les revendre, après avoir établi la servitude de survol au profit de la ligne de transports. Mais très souvent, le nombre d'immeubles à exproprier conduit à des procédures longues et à des avances de fonds exagérées.

Pour toutes ces raisons, il semble indispensable qu'une disposition législative étende le champ d'application des lois du 8 juillet 1941 et du 31 décembre 1966, précitées :

- d'une part, au survol des immeubles clos ou bâtis ;
- d'autre part, à toutes les techniques de transports terrestres, utilisant une infrastructure aérienne.

Tel est l'objet de la présente loi.

Les dispositions envisagées prévoient que la déclaration d'utilité publique de la construction de la ligne confère à l'autorité concédante un droit de survol des immeubles situés en dessous de l'infrastructure projetée sous la réserve suivante : « En vue de donner toute garantie aux propriétaires des immeubles survolés et aux usagers, chaque ligne projetée doit recevoir au préalable une autorisation du Ministre des Transports. »

Un règlement d'administration publique prenant en considération le projet approuve le type d'infrastructure choisi, l'itinéraire envisagé, les conditions de la construction, la hauteur minimale de survol et délimite la zone d'application éventuelle de la servitude.

Pour ce qui concerne les servitudes d'accès pour l'entretien des ouvrages et les indemnités à prévoir pour les propriétaires des immeubles survolés, la présente proposition de loi se borne à étendre les dispositions déjà en vigueur pour les téléphériques et l'aérotrain.

## PR OPOSITION DE LOI

### Article premier.

L'établissement et l'exploitation d'un service public de transports terrestres, utilisant une infrastructure aérienne, doit faire l'objet d'une autorisation du Ministre des Transports.

### Art. 2.

Le décret pris en Conseil d'Etat, par lequel le projet est pris en considération, approuve la technique d'exploitation envisagée, les limites des emprises au sol, la délimitation de la zone dont le survol est envisagé, les hauteurs des infrastructures et superstructures projetées.

### Art. 3.

La déclaration d'utilité publique de la construction de la ligne confère à la collectivité publique ou à son cessionnaire, sans préjudice du droit d'exproprier, le droit à l'établissement d'une servitude de libre survol des immeubles privés et des voies publiques, tels qu'ils auront été définis par le décret visé à l'article précédent.

### Art. 4.

Les procédures d'établissement des servitudes d'accès et de survol, les indemnisations, les droits des propriétaires des fonds servant, sont les mêmes que ceux prévus par la loi n° 66-1066 du 31 décembre 1966.

### Art. 5.

Pour chaque ligne projetée, les modalités d'application de la présente loi seront fixées par le décret en Conseil d'Etat, visé à l'article 2, qui précisera notamment les conditions d'exercice de la servitude de survol, de manière à ce qu'elle soit rationnelle, adaptée strictement aux besoins de la ligne projetée, et le moins dommageable à l'utilisation présente et future des immeubles survolés.