



Nantes, le 13 JAN. 2020

ARRIVÉ LE
17 JAN. 2020
D.D.T. / S.U.A.A.J.

Monsieur Benoît DUFUMIER
Directeur
Direction départementale des territoires
19 Boulevard Paixhans
CS 10013
72042 LE MANS cedex

A l'attention de Madame CHABRAND

N/Réf : 201D00001PVD-SG-RMD
Affaire suivie par Sylvain Gouttenegre
sylvain.gouttenegre@reseau.sncf.fr

ARRIVÉE LE

Objet : PLUi de la Communauté de Communes des Vallées de la Braye et de l'Anille 21 JAN. 2020

S.U.A.A.J. / Planification

Monsieur le Directeur,

Par courrier daté du 4 décembre 2019, vous m'avez informé de l'arrêté du Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de Communes des Vallées de la Braye et de l'Anille et je vous en remercie.

Je vous prie de trouver ci-dessous nos remarques :

- **Nous avons adressé, le 6 août 2019 (copie ci-jointe), nos préconisations sur ce dossier. Le paragraphe « plan de zonage » précisait que nos emprises ferroviaires devaient être maintenues dans un zonage banalisé. Nous sommes surpris de constater que ces emprises ferroviaires se trouvent en majeure partie en zonage agricole.**
- **Nous avons également identifiées plusieurs haies aux abords de la voie ferrée sur la commune de DOLLON. Vous trouverez donc ci-dessous nos recommandations sur la maîtrise de la végétation.**

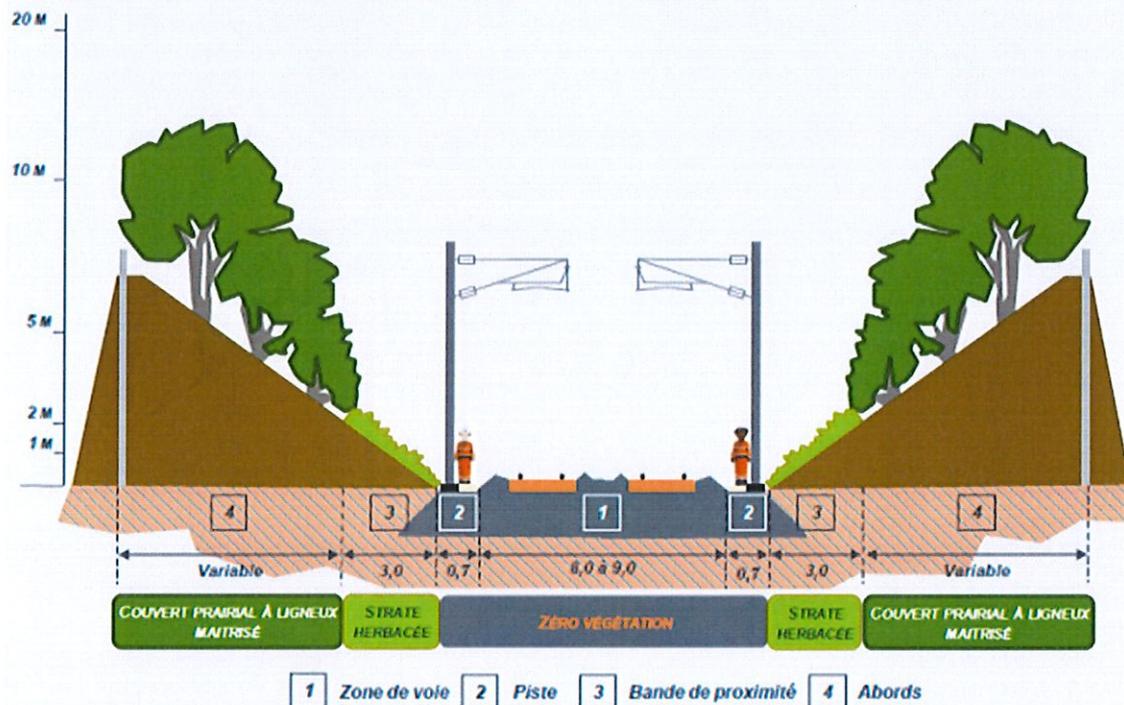
La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires ainsi que la sécurité des agents. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants : aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats, une végétation limitée sur les bandes de proximité et une végétation éparse de faible développement sur les abords (cf. schéma ci-dessous).

Ce sont ces objectifs que SNCF ambitionne par les plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires qui vont être mis en œuvre dans les années à venir. Les documents d'urbanisme (PLUi et PLU notamment) devront nous permettre ce niveau de maîtrise de la végétation à terme, tout en préservant les intérêts environnementaux.

La délimitation d'espaces boisés classés ou de haies protégées sur les emprises ferroviaires contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risquent de tomber sur les voies et/ou les caténaires.

La présence d'espaces boisés classés ou de haies protégées sur les parcelles riveraines des emprises ferroviaires peut également s'avérer contraignante pour les riverains à qui il pourra être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises).

OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



Je reste à votre disposition pour toute précision complémentaire et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Responsable du Pôle Valorisation et Logement

Sylvain GOUTTENEGRE



Nantes, le 06 AOUT 2019

Monsieur Benoît DUFUMIER
Directeur
Direction départementale des territoires
19 Boulevard Paixhans
CS 10013
72042 LE MANS cedex

Copie

A l'attention de Madame CHABRAND

N/Réf : 1908D0055PVL-SG-RMD
Affaire suivie par Sylvain Gouttenegre
sylvain.gouttenegre@reseau.sncf.fr

Objet : PLUi de la Communauté de Communes des Vallées de la Braye et de l'Anille

Monsieur le Directeur,

Par courrier daté du 15 juillet 2019, vous m'avez informé de la mise en élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de Communes des Vallées de la Braye et de l'Anille et je vous en remercie.

Je vous prie de trouver ci-dessous nos préconisations :

Le rapport de présentation :

L'Etablissement public dénommé Société Nationale des Chemins de Fer Français a pris le nom de SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015, conformément à la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. De ce fait, je vous demande de bien vouloir porter une attention particulière à l'appellation des voies ferrées notamment pour les cartographies, en évitant la mention 'ligne SNCF, pour une appellation plus générique du type « ligne ferroviaire » ou « voie ferrée ».

Le plan de zonage et le règlement :

Le plan de zonage :

Conformément à la loi SRU et à l'abrogation le 10 novembre 2004 de la circulaire DAU-DTT N°90-20 du 5 mars 1990 prônant l'instauration d'un zonage ferroviaire spécifique, je vous demande de bien vouloir maintenir les emprises ferroviaires dans un zonage banalisé. **Nous soulignons que les fonciers nécessaires à notre activité ne sont ni agricole, ni des fonciers à inscrire en zone naturelle.**

Les limites de zones :

Concernant les limites de zones, notamment dans les secteurs de pleine voie, il serait souhaitable que celles-ci ne soient pas réalisées au milieu des emprises ferroviaires, mais plutôt dans leurs limites latérales, et ce afin de ne pas multiplier les règles d'urbanisme pour des secteurs aux caractéristiques identiques.

Le règlement :

L'article du règlement des zones traversées par le chemin de fer devra comporter la mention :
« *sont autorisés, les constructions de toute nature, installations dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et à l'exploitation du trafic ferroviaire* »

La loi du 15 juillet 1845 impose un recul minimum des constructions de 2 mètres par rapport à la limite légale du chemin de fer, quelque-soit la position de la limite réelle. Si la municipalité fait le choix d'imposer un recul supérieur par rapport à l'alignement (limite réelle) des emprises publiques, celui-ci doit résulter, pour les terrains bordant le chemin de fer, d'une volonté politique, mais n'est pas imposé par la présence de la voie ferrée.

Afin de préserver la sécurité des personnes, l'implantation d'une clôture de type défensif d'une hauteur de 2 mètres est préconisée en bordure des terrains ferroviaires. Il serait donc souhaitable que l'article 11 de la totalité des zones concernées par le chemin de fer prévoie la possibilité d'implanter une clôture de 2 mètres.

Les servitudes d'utilité publique :

La Communauté de Communes des Vallées de la Braye et l'Anille est traversée par les lignes :

- 500 000 de Chartres à Bordeaux
- 429 000 de Courtalain à Connéré

Le tableau de synthèse :

Les coordonnées du service gestionnaire de la servitude T1, indiquées ci-dessous, doivent être reprises dans un tableau de synthèse situé en préface de la liste des fiches relatives aux différentes servitudes :

SNCF IMMOBILIER
Direction Immobilière Territoriale de l'Ouest
15 Boulevard Stalingrad
44000 NANTES

La fiche T1 :

Les servitudes d'utilité publique s'appliquant le long du domaine ferroviaire doivent être mentionnées dans la fiche T1 dont vous trouverez un exemplaire, avec sa notice explicative, en annexe. Ce document reprend les mesures édictées par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et doit, pour être opposable aux tiers, être intégré dans le PLU.

Le plan de servitudes :

Les terrains du chemin de fer devront apparaître sur le plan de servitudes sous une trame spécifique conforme à l'article A126-1 du Code de l'Urbanisme, en précisant qu'il s'agit d'une zone d'emprise ferroviaire.

T1



Zone ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.

Les modalités de participation de l'Etat à l'association :

Je vous demande de bien vouloir me rendre destinataire d'un exemplaire du dossier arrêté préalablement à son approbation.

Je reste à votre disposition pour toute précision complémentaire et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Responsable du Pôle Valorisation et Logement



Sylvain GOUTTENEGRE



NOTICE EXPLICATIVE

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

Le présent document a pour objet, d'une part, de définir les principales servitudes s'imposant aux propriétaires riverains du Chemin de Fer qui se proposent d'édifier des constructions à usage d'habitation, industriel ou commercial et, d'autre part, d'attirer l'attention des constructeurs sur la question des prospects susceptibles d'affecter le domaine ferroviaire.

1 / SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée les servitudes prévues par les lois et règlements de la grande voirie et qui concerne notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

D'autre part, les articles 5 et 6 de 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 novembre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du chemin de fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du chemin de fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF.

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plate-forme sans fossé :

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

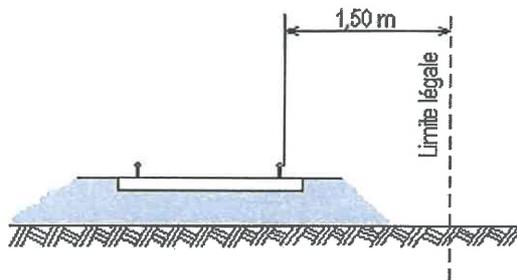


Figure 1

b) voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2)

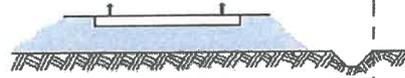


Figure 2

c) voie en remblai :

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

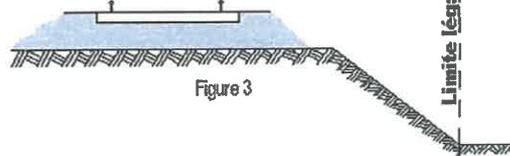


Figure 3

ou

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

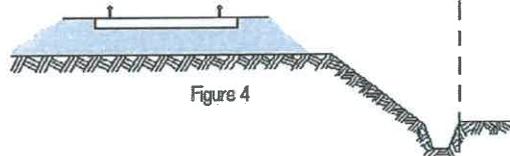


Figure 4

d) voie en déblai :

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

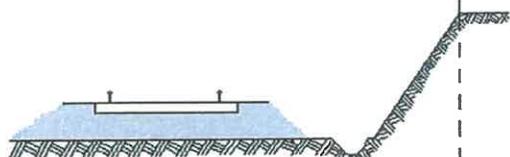


Figure 5

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

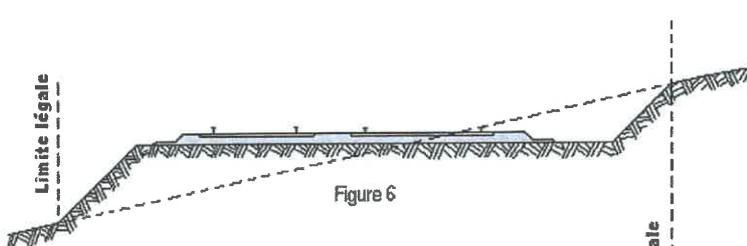


Figure 6

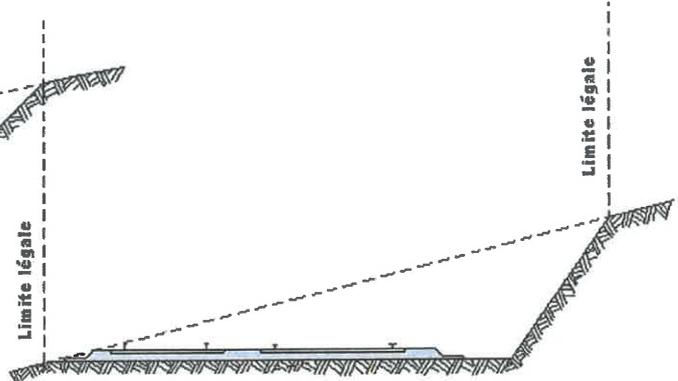
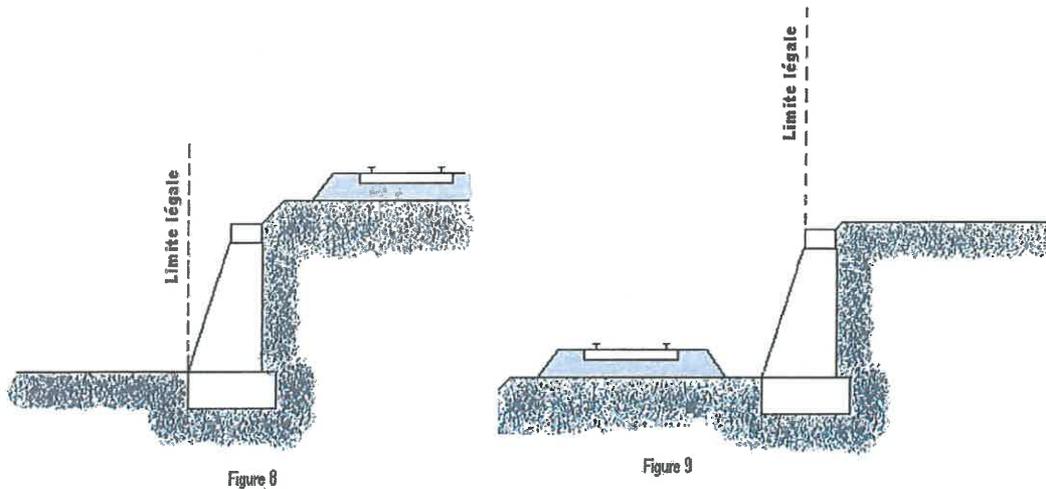


Figure 7

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).



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 indemnité.

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

1 - ALIGNEMENT

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

Tout propriétaire riverain du chemin de fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que 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 droit 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 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'autres 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 hautes tiges : aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de six mètres de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à deux mètres de la limite réelle par autorisation préfectorale (figure 10).

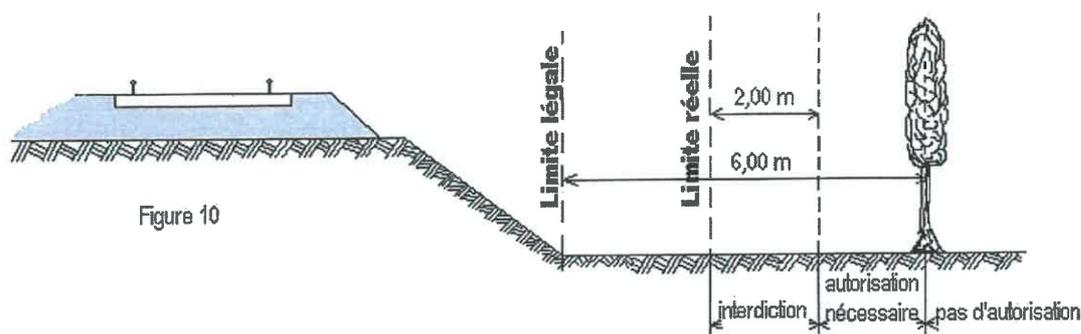


Figure 10

- 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 de la limite réelle (figure 11).

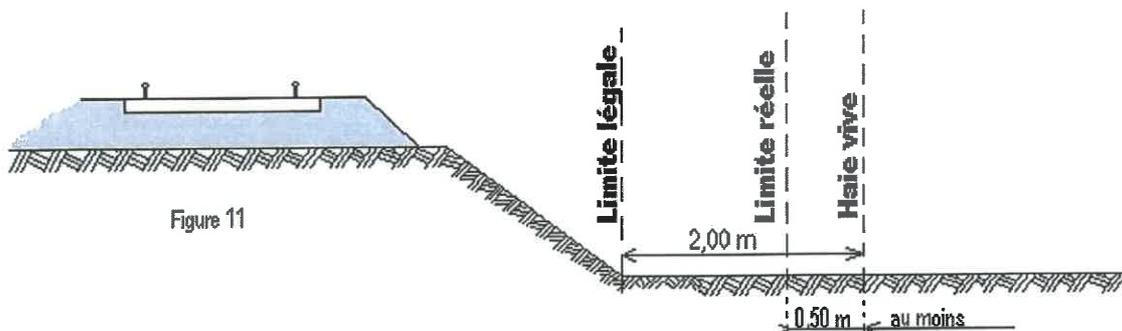


Figure 11

4 - CONSTRUCTIONS

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

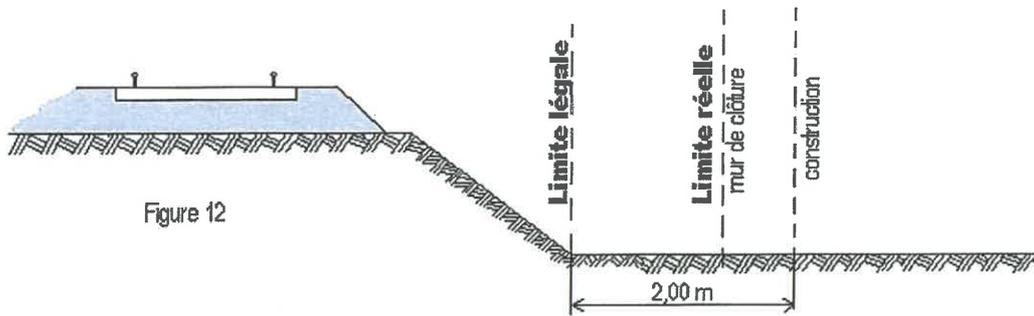


Figure 12

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 dans le cas où celle-ci serait située à moins de deux mètres 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.

Par ailleurs, il est 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 (cf. 2^{ème} partie ci-après).

5 - EXCAVATIONS

Aucune excavation ne peut être édiflée 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 de talus (figure 13).

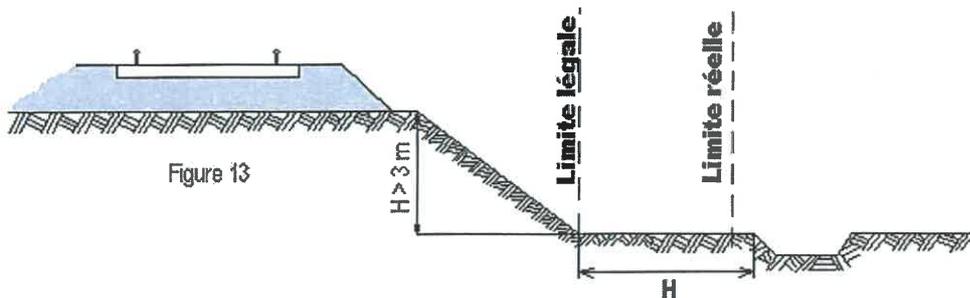


Figure 13

Est à considérer comme dangereux pour le chemin de fer, une excavation dont le fond de fouille entamerait un talus fictif dont la crête serait située à 1,50 m du rail le plus proche et ayant une inclinaison de 45° par rapport à la verticale, lorsque le terrain naturel a un coefficient de frottement⁽¹⁾ supérieur à 1 (figure 13bis) et une inclinaison de 60° par rapport à la verticale lorsque le terrain naturel, peu stable, a un coefficient de frottement inférieur à 1 (figure 13ter).

⁽¹⁾ coefficient de frottement

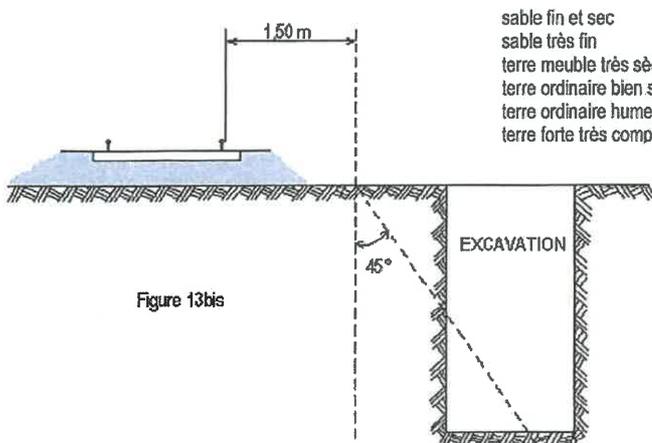


Figure 13bis

sable fin et sec
sable très fin
terre meuble très sèche
terre ordinaire bien sèche
terre ordinaire humectée
terre forte très compacte

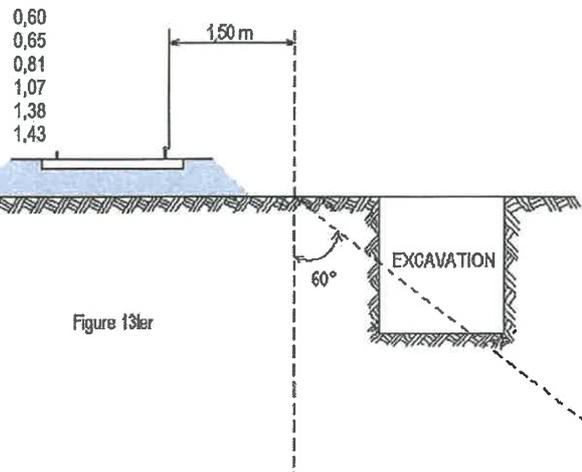


Figure 13ter

0,60
0,65
0,81
1,07
1,38
1,43

Sont considérés comme carrières les gîtes de matériaux de construction, de matériaux d'empierrement et de viabilité, de matériaux pour l'industrie céramique, de matériaux d'amendement pour la culture des terres et d'autres substances analogues, le tout exploité à ciel ouvert ou avec des galeries souterraines.

L'exploitation d'une carrière doit être déclarée au Maire qui transmet la déclaration au Préfet. Elle est soumise à la réglementation édictée par le décret 56.838 du 16 août 1956 portant code minier, et aux décrets pris en application de l'article 107 de ce code.

Lors de l'exploitation à ciel ouvert, les bords de fouilles ou excavations sont établies et tenues à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments ou constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, etc. L'exploitation de la masse est arrêtée, à compter des bords de la fouille, à une distance horizontale réglée à un mètre pour chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide (figure 15) ou à un mètre pour chaque mètre de profondeur totale de fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement (figure 16).

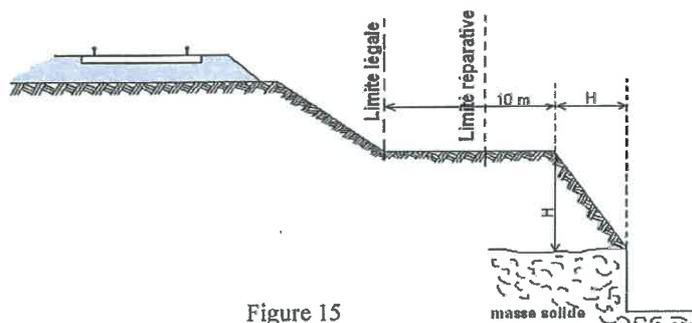


Figure 15

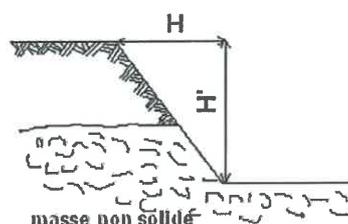


Figure 16

L'exploitation d'une carrière souterraine ne peut être poursuivie que jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres des bâtiments et constructions quelconques, des routes et des chemins, etc. Cette distance est augmentée d'un mètre pour chaque mètre de hauteur de l'excavation (figure 17).

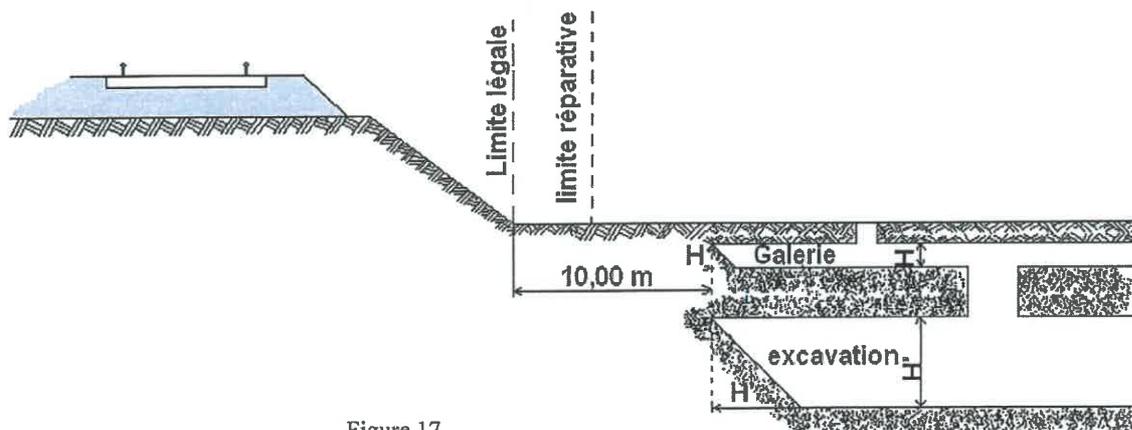


Figure 17

Si l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert ou d'une carrière souterraine à proximité du chemin de fer a pour effet de compromettre la solidité de la voie, la SNCF conserve la possibilité d'intervenir pour faire modifier les conditions de cette exploitation ou faire rapporter l'arrêté préfectoral qui l'a autorisée. Il appartient au chef de district d'alerter ses supérieurs et au Directeur d'Etablissement d'intervenir auprès du Préfet.

7 - SERVITUDES DE VISIBILITE AUX ABORDS DES PASSAGES A 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, 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 DDE soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est teintée en gris sur le croquis ci-dessous (figure 14).

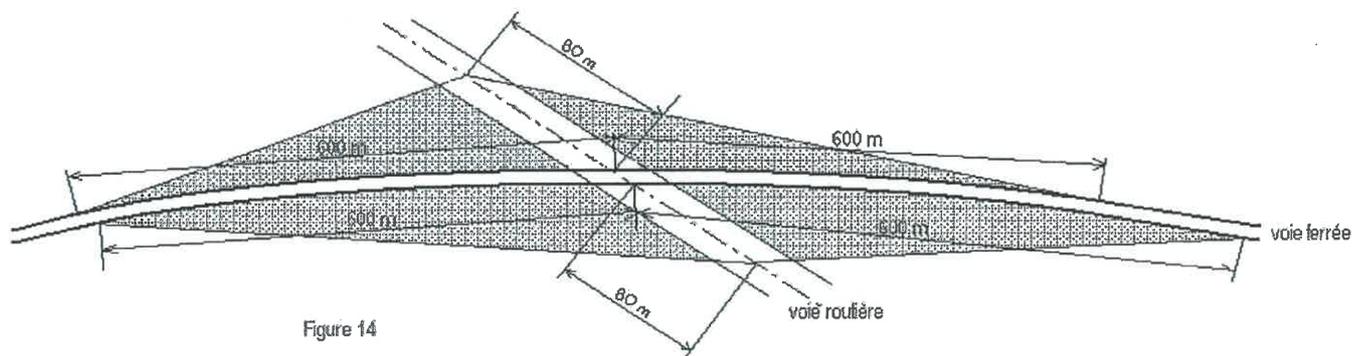


Figure 14

2 / PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règlements 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 SNCF et, à cet effet, s'adresser au chef de la Direction Déléguée Infrastructure de la Région. La SNCF 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 ferroviaire frappé du prospect en cause.

Si cette servitude affecte une zone classée par sa destination dans le domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision ministérielle ayant pour objet de soustraire cette zone au régime de la domanialité publique

LOI DU 15 JUILLET 1845
sur la police des chemins de fer - version consolidée au 20 octobre 2006

TITRE 1^{er}
MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

Article 1

Modifié par la Loi n° 97-135 du 13 février 1997 art. 12 (JORF 15 février 1997)

Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. Cette disposition s'applique à l'ensemble du réseau ferré national.

Article 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.

Article 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.

Article 4

Abrogé par le Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 art. 58 (JORF 20 octobre 2006)

Article 5

Modifié par la Loi n° 80-514 du 7 juillet 1982 article unique (JORF 9 juillet 1980)

A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établi 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 décret en Conseil d'Etat 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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 révoquée.

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.

Article 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.

Article 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.

Article 11

*Modifié par l'Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3
(JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1^{er} janvier 2002)*

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 seize 7,5 à 150 euros, 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 FERMIS DE CHEMINS DE FER

Article 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.

Article 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.

Article 14

Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 150 à 1 500 euros.

Article 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

Article 16

*Modifié par la Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 332
(JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1^{er} mars 1994)*

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.

Article 17

Modifié par la Loi n° 81-82 du 2 février 1981 art. 29 (JORF 3 février 1981)

Si le crime prévu par l'article 16 a 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.

Article 18

*Modifié par l'Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3
(JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1^{er} janvier 2002)*

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où 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 deux ans et d'une amende de 3 750 euros.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de six mois, et d'une amende de 3 750 euros.

Article 20

Sera puni d'un emprisonnement de deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Article 21

*Modifié par l'Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3
(JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1^{er} janvier 2002)*

Les infractions aux dispositions concernant l'intégrité des voies ferrées, de leurs accessoires et dépendances, et la circulation des convois, prévues par les décrets en Conseil d'Etat sur la police, le sûreté et l'exploitation du chemin de fer et par les arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre chargé des transports pour l'exécution desdits décrets, seront punies d'une amende de 3 750 euros.

En cas de récidive, l'amende sera portée au double et un emprisonnement de trois mois pourra en outre être prononcé.

Article 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.

Article 23

Modifié par la Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 art. 36 (JORF 10 mars 2004)

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.

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 l'article 529-4 du code de procédure pénale. 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 euros 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.

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, grades, 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.

Article 23-1

Créé par la Loi n° 90-7 du 2 janvier 1990 article unique III (JORF 4 janvier 1990)

Peuvent être saisies par les agents mentionnés au premier alinéa 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.

Article 23-2

Modifié par la Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 art. 16 (JORF 19 mars 2003)

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. En cas de refus d'obtempérer, les agents de l'exploitant peuvent requérir l'assistance de la force publique.

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.

Article 24

Modifié par la Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 49 II (JORF 16 novembre 2001)

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Article 24-1

Créé par la Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 49 II (JORF 16 novembre 2001)

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 euros d'amende.

L'habitude est caractérisée dès lors qu'une 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 pénal.

Article 25

Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents de 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.

Article 26

*Modifié par la Loi n° 92-13369 du 16 décembre 1992 art. 322
(JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1^{er} mars 1994)*

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 euros d'amende.

Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Article 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.



DIRECTION JURIDIQUE GROUPE
Pôle JDI

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

TITRE 1^{er}

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 recouverts, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III

DES MESURES RELATIVES A LA SURETE

SNCF Intranet juridique

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer au 19 mars 2007

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 où 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 titres 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