



UN MONTAGE D'OPÉRATION ET UNE CONTRACTUALISATION ADAPTÉS À CHAQUE PROJET

DESCRIPTION DES MONTAGES JURIDIQUES
DE VALORISATION DU FONCIER FERROVIAIRE

MAI 2013

Le 13 décembre 2011, l'AMF, Réseau Ferré de France et Gares & Connexions ont signé la charte « **construire ensemble la gare durable de demain et son quartier** », visant à renforcer la coopération entre collectivités et acteurs ferroviaires pour la réalisation de projets aux abords des gares.

Sur cette base, un Comité national de partage tripartite a été mis en place au début de l'année 2012, composé de membres élus de l'AMF, de représentants de RFF et de Gares & Connexions. Au cours de ses premiers mois d'existence, ce comité a souhaité donner une portée concrète et didactique aux engagements de la charte. Il en résulte la présente boîte à outils, fruit d'une rédaction concertée entre les signataires de la charte.

En fonction des évolutions institutionnelles prochaines, des mises à jour et des adaptations pourront être apportées au contenu de la boîte à outils.

Ce document a pour objectif de présenter les déclinaisons opérationnelles des orientations 3 et 4 relatives au montage d'opération, à la contractualisation et à la temporalité de la conduite d'un projet.

Pour sensibiliser chaque partie prenante aux contraintes institutionnelles de chacun, sont décrits ici :

- ▶ Rappel du cadre juridique général p. 3
- ▶ Les enjeux fonciers des partenaires p. 3
- ▶ Une démarche pour appréhender les potentiels fonciers p. 5
- ▶ Processus de mise en œuvre d'un projet p. 7
- ▶ Les étapes indicatives du processus de cession d'un terrain p. 9
- ▶ Outils juridiques, les procédures de cession p. 12
- ▶ Outils juridiques, les procédures de mise à disposition du domaine public ... p. 16

RAPPEL DU CADRE JURIDIQUE GÉNÉRAL

DE SNCF

Par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, SNCF s'est vu affecter les biens du domaine public ferroviaire de l'État nécessaires à l'exercice de ses missions, parmi lesquels les bâtiments voyageurs des gares et leurs dépendances.

En vertu de l'art. L. 2141-13 du code des transports, SNCF exerce sur ces biens les droits et prérogatives du propriétaire. Elle peut notamment à ce titre procéder à des cessions, accorder des autorisations d'occupation, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances.

Le patrimoine immobilier de SNCF compris dans l'enceinte des gares présente la caractéristique de relever du régime juridique de la domanialité publique en application des dispositions de l'art. L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P).

DE RFF

Lors de sa création par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, RFF s'est vu apporter les biens constitutifs de l'infrastructure, y compris dans les gares de voyageurs, et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'État et gérés par SNCF.

À la différence de SNCF, RFF est propriétaire de son domaine.

Le domaine RFF est majoritairement du domaine public au sens du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P).

DE LA DOMANIALITÉ PUBLIQUE

Les biens constituant des dépendances du domaine public sont régis par les principes suivants :

- ▶ **L'inaliénabilité.** Tant que le bien est affecté au domaine public, il ne peut ni être cédé ni faire l'objet d'une expropriation. Toute opération de cession nécessite au préalable que le bien soit désaffecté et déclassé.
- ▶ **L'imprescriptibilité.** L'acquisition par prescription, à savoir par possession prolongée d'un bien appartenant au domaine public, est nulle.
- ▶ **L'insaisissabilité.** Les créanciers des personnes publiques ne peuvent saisir les biens de celles-ci pour faire valoir leurs droits.
- ▶ **La précarité** de l'occupation du domaine public qui doit permettre au gestionnaire dudit domaine de conserver la maîtrise du domaine pour motif d'intérêt général ou besoin du chemin de fer et son adaptation à l'évolution des circonstances de fait et de droit.

LES ENJEUX FONCIERS DES PARTENAIRES

PRINCIPES

En raison de la nécessité de préserver le domaine public dans et autour des gares, dans un contexte de croissance du trafic et de congestion des principaux nœuds de correspondance, seul le patrimoine considéré comme inutile peut être cédé.

Pour chaque projet, il est recherché la meilleure valorisation économique globale pour chacune des entreprises, en veillant notamment à la valorisation de son patrimoine et à l'intérêt général de l'opération.

Par ailleurs SNCF et RFF sont engagés envers l'État, et par conventions, dans le programme national de mobilisation de terrains publics pour le logement. Les préfets et leurs services sont en charge du suivi de la mise en œuvre de cette politique.

LES ENJEUX FONCIERS DE GARES & CONNEXIONS

Lors de sa création en 2009, Gares & Connexions s'est vu attribuer 7 millions de m² de fonciers et 2,7 millions de m² de surfaces bâties principalement composées des bâtiments voyageurs et de leurs abords immédiats, ainsi que des parkings réservés à la clientèle de la gare.

En tant que gestionnaire des gares, Gares & Connexions conserve la maîtrise des fonciers indissociables des fonctionnalités ferroviaires et stratégiques pour son cœur de métier.

Gares & Connexions a engagé un schéma directeur immobilier en 2011 afin de recenser, d'identifier et de hiérarchiser les fonciers pour définir une stratégie de valorisation et d'arbitrage tenant compte de ses besoins de développement à court, moyen et long termes.

Dans ce cadre, des cessions peuvent être envisagées selon deux cas de figure :

- ▶ L'arbitrage de fonciers sans enjeux ferroviaires, et dont Gares & Connexions n'a plus l'usage.
- ▶ La valorisation de fonciers dans le cadre de réaménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Cette valorisation s'inscrit le plus souvent dans une démarche partenariale, la reconfiguration du PEM offrant l'opportunité de mettre en cohérence les enjeux urbains et ferroviaires, l'ouverture de la gare sur la ville.

Plus globalement, des mises à disposition autres que la cession peuvent être réalisées au profit des collectivités par voie d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) ou de convention d'occupation temporaire (COT), de superposition d'affectation, de transfert de gestion ou d'échanges (*cf. ci-dessous*).

LES ENJEUX FONCIERS DE RFF

Conformément au contrat de Performance signé avec l'État en 2008, RFF développe sur ses 103 000 ha de terrains une stratégie foncière et immobilière active, au service des enjeux ferroviaires et des objectifs d'aménagement urbain (contribution notamment à la construction de logements et à des opérations d'aménagement durable).

RFF structure et développe l'offre foncière et immobilière notamment à travers les schémas directeurs du patrimoine ferroviaire (SDPF), en partenariat

avec SNCF, les services de l'État et les collectivités territoriales.

Après réalisation d'un état des lieux précis, le SDPF a pour objectif de proposer plusieurs scénarios permettant d'identifier le foncier directement mutable, le foncier mutable sous conditions et le foncier qui doit conserver un usage ferroviaire afin de permettre d'assurer la continuité du fonctionnement ferroviaire et son développement.

Lors des cessions, et dans l'intérêt collectif, RFF veille au bon équilibre entre la mise à disposition de terrains permettant la construction de logements et la préservation de la valeur du patrimoine.

La valorisation de ce patrimoine répond à trois types d'enjeux :

- ▶ **Des enjeux urbains.** Aux côtés des collectivités locales, des aménageurs et opérateurs immobiliers, RFF contribue à la définition des projets urbains.
- ▶ **Des enjeux financiers.** Les recettes issues des cessions et des locations sont intégralement affectées à la rénovation du réseau. Un million d'euros de recettes permet de financer la rénovation d'un kilomètre de voies.
- ▶ **Des enjeux ferroviaires.** Compte tenu de son double rôle d'acteur des projets urbains et de gestionnaire du réseau ferré national, RFF analyse au cas par cas l'utilisation ferroviaire (actuelle ou future) de ses terrains et bâtiments, conduisant ou non à leur mutabilité.

Pour mettre en œuvre cette politique de valorisation, RFF s'appuie sur sa filière foncière et immobilière, qui regroupe une centaine de professionnels répartis dans ses douze directions régionales, au plus près de ses partenaires et interlocuteurs.

→ Voir Engagement n° 3

LES ENJEUX FONCIERS POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Les modalités de valorisation des terrains appartenant à RFF et SNCF doivent pouvoir être réalisées en fonction des usages et des destinations futures des terrains par la collectivité, selon un accord conclu entre les parties.

La collectivité locale concernée doit pouvoir bénéficier d'une procédure de transfert de gestion, d'une autre forme de mise à disposition, ou de vente dans les meilleures conditions possibles.

UNE DÉMARCHE POUR APPRÉHENDER LES POTENTIELS FONCIERS

Pour harmoniser les dynamiques de projets et définir un cadre d'intervention, il est proposé une méthodologie de compréhension commune entre les parties prenantes concernant l'évolution du foncier autour des gares.

Chaque propriétaire foncier (SNCF, RFF, collectivité locale, propriétaire privé) s'attachera à la mettre en œuvre sur l'ensemble des terrains aux abords d'une gare, dans le cadre d'un projet.

CONCERTATION ENTRE LES PARTIES

Elles s'engagent sur l'initiative de l'une ou l'autre des parties, à identifier et à cartographier d'un commun accord les espaces aux alentours des gares.

Afin de faciliter cette tâche, les partenaires RFF et Gares & Connexion s'engagent à produire dans un délai de 15 jours, si les données sont disponibles, un plan SIG dont les surfaces sont indicatives (+/- 5 à 10 %)¹.

- SNCF mettra à disposition le schéma directeur immobilier approuvé ou à défaut le projet en cours;
- RFF et SNCF communiqueront leurs schémas directeurs du patrimoine ferroviaire (SDPF) approuvés ou à défaut les projets en cours.

La collectivité concernée transmettra ses documents d'urbanisme en vigueur et/ou en projet et fera état de ses ambitions sur le secteur.

ANALYSE ET QUALIFICATION DU FONCIER AU REGARD DE SA VOCATION

À l'occasion de projets urbains et/ou ferroviaires, les parties détermineront pour chaque portion de foncier entourant une gare, les fonctions qui lui seraient affectées par la réalisation d'équipements.

Pour les terrains sans fonction précise ou connue, il pourra être demandé au propriétaire de confirmer et de justifier sa non-mutabilité.

Trois catégories de foncier se dégagent.

- **Le foncier utile au sens strict à l'exploitation ferroviaire**

Il s'agit des terrains et/ou des volumes des installations nécessaires à l'activité ferroviaire : bâtiment

voyageurs, voies ferrées, quai, ouvrages d'accès (passerelles, passages souterrains), installations techniques (remisage, maintenance, infra), etc.

- **Le foncier utile à la desserte d'une gare**

Gares & Connexions, RFF et les collectivités concernées reconnaissent à ce titre qu'ils partagent un objectif commun dans le maintien et l'amélioration des espaces et équipements publics utiles à la desserte d'une gare. Afin de mettre en valeur le site d'une gare et de le faire fonctionner, il est nécessaire de disposer d'un ensemble de fonctions sous forme d'équipements et/ou d'espaces :

- parvis de la gare, élément de renforcement de l'attractivité et de la centralité de la gare ;
- emplacements nécessaires aux véhicules et deuxroues des voyageurs (parking, dépose minute) et leurs accès ;
- emplacements nécessaires pour les pôles d'échanges multimodaux (PEM), gare routière et leurs accès ;
- voies de circulation nécessaires à la desserte du site gare ;
- emplacements susceptibles d'être utilisés dans le futur par des ouvrages d'art nécessaires au franchissement des voies (en remplacement des passages à niveau à supprimer) ou à l'amélioration de la circulation autour des gares ;
- espaces dont, dans le futur, Gares & Connexions, RFF et la collectivité considèrent que leur affectation selon les critères précédents est probable.

Des équipements appartenant à cette catégorie peuvent être amenés à être exploités commercialement (parking). La politique d'offre de stationnement devra relever d'un dialogue concerté entre l'ensemble des partenaires.

Les espaces ou équipements existants et qui participent à la desserte d'une gare font généralement partie du domaine public communal ou ferroviaire. S'il existe des installations nécessaires à l'activité ferroviaire sur ces parcelles, il convient d'en vérifier la nécessité préalablement à leur éventuelle reconstitution.

(1) Voir description des SIG Géo-Immosis et Géoprism dans l'annexe de l'orientation 1 « RFF et Gares & Connexions : périmètres, rôles et responsabilités ».

► Le foncier mutable ou mutable sous conditions

Cette catégorie comprend les terrains qui ne seraient plus nécessaires à l'accomplissement de la mission de service public des établissements ferroviaires et/ou à la desserte d'une gare.

Comme pour la catégorie du foncier utile à la desserte de la gare, certaines installations peuvent cependant faire l'objet de reconstitutions.

Un consensus est ainsi trouvé à partir de cette analyse foncière : pour chaque fonction affectée à une portion de ce foncier, les partenaires déterminent la catégorie à laquelle le foncier peut être rattaché dans le cadre du projet en cours d'élaboration.

En secteur dense, certaines emprises peuvent appartenir aux trois catégories en raison de la superposition de plusieurs fonctions.

VALORISATION DU FONCIER

Si des projets de construction comportent plusieurs niveaux avec des fonctions appartenant à plusieurs catégories, la valorisation du terrain d'assiette de ces constructions se fera en fonction de la valorisation de chaque catégorie et ceci au prorata des surfaces relevant de chacune.

Si le foncier en question supportait un bâtiment ou une installation génératrice de recettes pour son propriétaire, le bien sera valorisé selon la méthode par capitalisation.

► Le foncier utile au sens strict à l'exploitation ferroviaire

Ce type de foncier (ou de volume) étant par nature inaliénable, il est non mutable.

► Le foncier utile à la desserte d'une gare

Conformément à la charte, lorsqu'un projet concerne l'amélioration de la desserte d'une gare, et dès lors qu'il ne fera pas l'objet d'une exploitation commerciale, RFF, SNCF et les collectivités locales s'accordent pour que les terrains d'assiette (ou volumes) nécessaires à la réalisation de cet aménagement soient mis à disposition à l'aide des outils juridiques existants : transfert de gestion, superposition d'affectations, conventions d'occupation temporaire (cf. pages 17 et suivantes).

Le coût de réalisation de ces équipements (démolition, remise en état du terrain, construction) est porté par son maître d'ouvrage avec l'aide des subventions *ad hoc*.

Cela sous-entend que la dimension des espaces publics et des équipements liés à la gare sont en relation avec l'objet et le type de gare. Les espaces publics ou équipements qui joueraient une fonction plus urbaine pourraient être distingués et donner lieu à valorisation en tant qu'espace public selon les modalités d'estimation prévues par France Domaine.

► Le foncier mutable ou mutable sous conditions

Les biens fonciers relevant de cette catégorie seront valorisés dans le cadre de projets urbains et/ou de programmes immobiliers ; leur valeur est déterminée par le marché et se construit à partir d'une programmation équilibrée et partagée avec la collectivité locale, ou le cas échéant à partir de leur valeur par capitalisation.

L'application de ces principes permettra d'aboutir à une première approche de valorisation du foncier aux abords des gares. Si les discussions peinent à aboutir au niveau local, le sujet pourra être porté au niveau du Comité national de partage institué par la charte, et le cas échéant devant le CNVF (Conseil national de valorisation ferroviaire).

PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET

LES PHASES D'UN PROJET GLOBAL

► 1^{re} phase: le déclenchement du projet

Appréciation des besoins du territoire, état des lieux, identification des partenaires et des enjeux, définition d'un objectif (délai très variable).

► 2^e phase: l'organisation de la démarche partenariale

Programme des études, cahier des charges des études et devis.

Protocole partenarial d'études, qui permet de fédérer les acteurs autour du projet, et d'en fixer un cadre (délai de quatre à six mois).

→ Voir Engagement n° 2

► 3^e phase: le temps des études préalables/programmation et faisabilité

Lancement et suivi des études au niveau esquisse et avant-projet sommaire (APS) (délai de six à huit mois en moyenne).

► 4^e phase: la mise en place d'une convention partenariale de financement des études et travaux de réalisation

Choix d'un scénario, accord sur le financement et le calendrier prévisionnels, accord sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage, et sur le montage foncier (délai très variable, six mois minimum si présence de tous les partenaires).

Lancement et suivi des études d'avant-projet détaillé (APD), préparation des actes administratifs (permis de construire éventuel) et dossier de consultation des entreprises (DCE).

► 5^e phase: réalisation (délai variable en fonction du programme)

► 6^e phase: mise en exploitation

Point de vigilance : chaque signature de convention/protocole sera précédée de la validation des instances délibérantes de chaque partenaire. Plus le nombre de partenaires sera important, plus les phases de validation seront conséquentes.

LES ÉTAPES INDICATIVES DU PROCESSUS DE CESSION D'UN TERRAIN

Ce processus s'inscrit généralement dans une démarche plus globale de projet d'aménagement.

ÉTAPES DU PROCESSUS	RFF	GARES & CONNEXIONS	EXEMPLES DE DÉLAIS (SI PERTINENTS)
Les trois partenaires se rencontrent pour partager leurs contraintes et leurs objectifs.			
Identification des propriétés.	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse des plans. – Communication du plan par courrier à la collectivité. – Si l'entreprise contactée constate qu'elle n'est pas concernée ou que les deux EPIC ferroviaires sont concernés, elle informe l'autre entreprise de la demande de la collectivité (copie de la lettre d'envoi du plan). Selon les cas, la collectivité mènera des discussions avec RFF ou SNCF, ou avec les deux. 		
Définition du projet (études de faisabilité) et de l'organisation de projet à mettre en place.	<ul style="list-style-type: none"> – Coordination entre les partenaires pour définir le projet. – Engagement de RFF et Gares & Connexions sur la durée des études. 		En tout début de processus.
Identification des contraintes du site.	<ul style="list-style-type: none"> – Identification exhaustive des services occupant le site et le cas échéant des installations à déplacer. – Identification des installations à individualiser (réseaux enterrés par exemple). – Étude des opportunités de relogement des services. Si nécessaire lancement d'un SDPF ¹ ou d'études complémentaires au SDPF existant.		<ul style="list-style-type: none"> – Saisine du gestionnaire d'infrastructure délégué (GID): 8 mois. – Réalisation ou mise à jour d'un SDPF: de 1 à 6 mois.
Négociation des conditions de libération/reconstitution.	Phase essentielle de définition du projet nécessitant la coordination de l'ensemble des acteurs.		6 mois.
Pour les projets complexes (projet urbain complexe et/ou importance et technicité des installations à déplacer et/ou pollution significative en particulier). Mise en place d'un ou de plusieurs protocoles fixant la nature et les délais prévisionnels de production des études préalables et précisant leur financement. Si nécessaire, conventions de financement des travaux de reconstitution. Si nécessaire, adaptation du calendrier de cession prévisionnel en fonction des travaux à réaliser.	Signature et mise en œuvre du ou des protocole(s). N.B.: l'art. 52 du décret n° 97-444 prévoit le financement des reconstitutions par l'État ou la CL concernée aux moyens d'une indemnité de reconstitution.	Signature et mise en œuvre du ou des protocoles. N.B.: l'art. 9 du décret 83-816 du 13 septembre 1983.	De 3 à 6 mois.
Décision de mutabilité (préalable à la cession).	Présentation au Comité régional foncier (CRF) ou au Comité national foncier (CNF) (selon le pilotage et la complexité de l'opération) du projet pour décision de mutabilité qui résulte de la confrontation des enjeux urbains, ferroviaires et financiers.	Validation de la mutabilité du site par la direction Immobilière.	Pour RFF: CNF/CRF 1 réunion par mois.

(1) SDPF: Schéma directeur du patrimoine ferroviaire.

ÉTAPES DU PROCESSUS	RFF	GARES & CONNEXIONS	EXEMPLES DE DÉLAIS (SI PERTINENTS)
<p>Information préalable sur le projet de cession. Destinataires: État, Conseil régional, Conseil général et commune.</p>	<p>Procédure d'information de l'art. 51 du décret n° 97-444: courrier adressé aux destinataires ci-contre qui ont deux mois pour manifester leur intérêt pour acquérir le bien.</p>	<p>Procédure du droit de priorité de l'art. 11 du décret de 1983.</p>	<p>Pour RFF: 2 mois</p>
<p>Diagnostic environnemental pour identifier les éventuelles pollutions.</p>	<p>Conformément à l'obligation légale d'information du vendeur à l'acheteur.</p>		<p>Après désignation du bureau d'études, la durée de remise des études est variable selon le diagnostic à réaliser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude historique de 2 à 6 semaines; - analyse de la qualité du sous-sol (sondage, échantillonnage, analyse) de 1 à 3 mois.
<p>Présentation du projet de cession aux instances décisionnelles.</p>	<p>Présentation au CRF ou au CNF pour décision sur la stratégie de valorisation: à savoir, les conditions de valorisation du bien mutable sur la base d'un projet urbain ou d'un programme à définir et les conditions dans lesquelles RFF va désigner l'acquéreur.</p>	<p>Présentation de l'engagement immobilier sous la forme d'un mandat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pour SNCF: Comité immobilier (information des activités impactées), 1 réunion par mois au minimum. - Pour RFF: CNF/CRF 1 réunion par mois.
<p>Finalisation commune du projet urbain et négociation du prix de cession des terrains avec la collectivité (valeur vénale appuyée si nécessaire par l'expertise d'un cabinet externe) et saisine des services des domaines.</p>	<p>Saisine commune RFF/ collectivités.</p>	<p>Saisine à la charge de SNCF.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Offre de prix et négociation: 8 semaines. - Saisine de France Domaine: 11 semaines observées.
<p>Présentation des conditions de cession aux instances décisionnelles.</p>	<p>Présentation au CRF ou au CNF pour décision sur les conditions de vente à savoir la chose, le prix et les modalités de paiement.</p>		<p>Pour RFF: CNF/CRF 1 réunion par mois.</p>

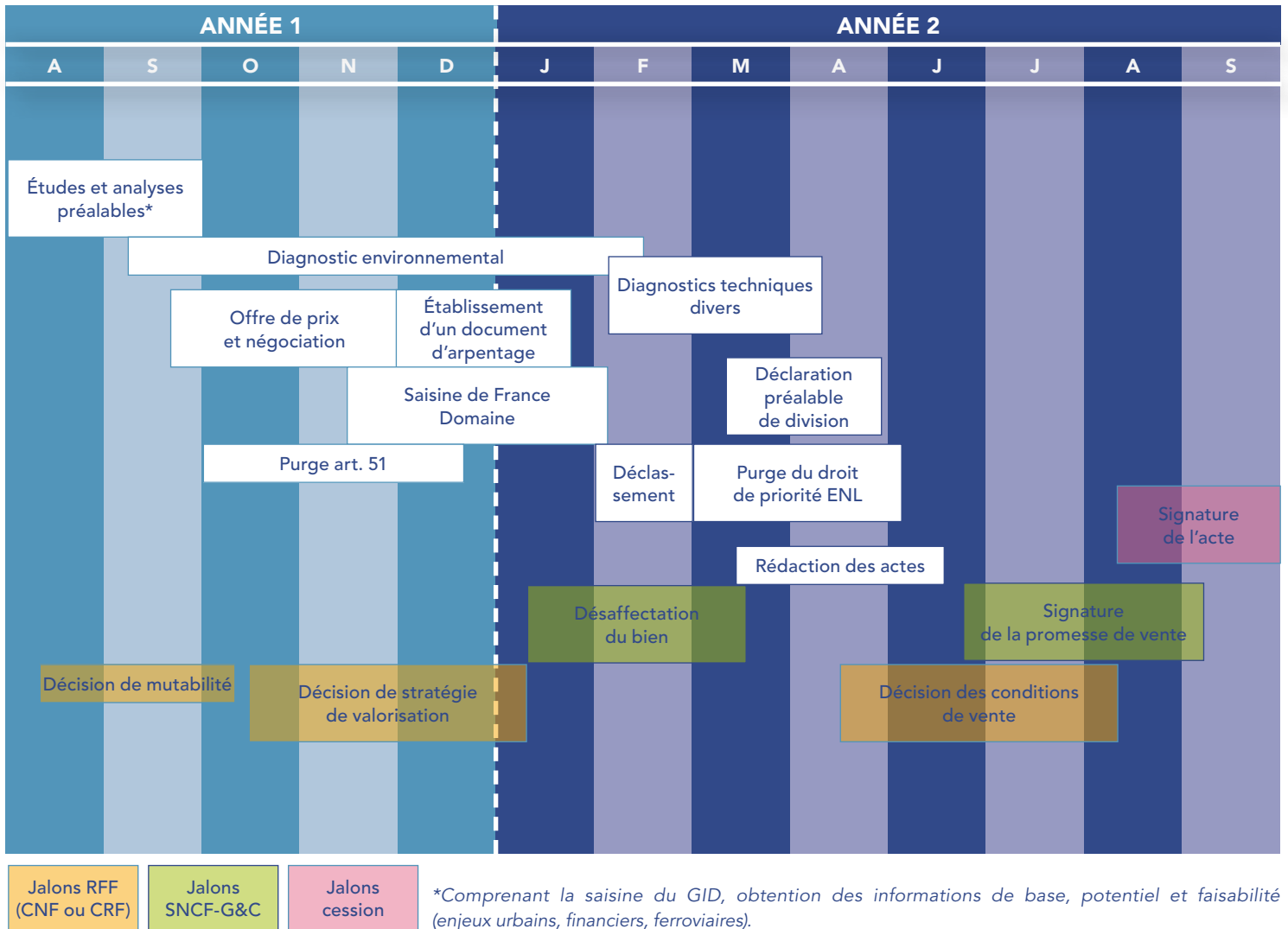
ÉTAPES DU PROCESSUS	RFF	GARES & CONNEXIONS	EXEMPLES DE DÉLAIS (SI PERTINENTS)
En cas de désaccord, possibilité de saisir le conseil national de valorisation ferroviaire (CNVF) ² (par l'acquéreur ou le vendeur) et/ou le Comité national de partage AMF/Gares & Connexions/RFF ³ .			– CNVF : réunion bimestrielle. – CNP : réunion bimestrielle <i>a minima</i> ou saisine exceptionnelle.
Déclassement du domaine public.	Si la cession est supérieure à 10 M€, présentation au conseil d'administration pour déclassement du domaine public. Dans les autres cas, selon le montant, le déclassement est décidé par une personne du siège de RFF ou par le directeur régional.	Réalisation du déclassement en fonction de la nature des terrains.	– Pour RFF : séance du CA 1 fois par mois. – Sinon 14 jours. – Pour SNCF : plusieurs mois.
Purge du droit de priorité ENL (art. L. 240-1 du code de l'urbanisme).	Courrier adressé au titulaire du droit de préemption urbain qui a deux mois pour exercer son droit de priorité.		2 mois.
Réalisation des diagnostics obligatoires (en fonction des cas : amiante, termites, plomb, diagnostics énergétiques...) et réalisation des levés topographiques et des documents d'arpentage.			8 semaines pour un document d'arpentage.
Rédaction de la ou des promesse(s) de vente avec les notaires des 2 ou 3 parties.			8 semaines.
Validation de la promesse de vente.	– Présentation au comité des engagements pour les cessions supérieures à 3 millions d'euros. – Présentation au comité des engagements pour avis puis présentation au conseil d'administration pour accord sur la cession si la cession est supérieure à 10 M€.		Pour RFF : séance du CA tous les mois.
Réalisation des conditions suspensives de la vente.	– Éventuellement, obtention du permis de construire nécessaire à la reconstruction des installations déplacées. – Éventuellement, reconstitutions des installations. – Libération du site par les occupants. – Autres conditions diverses prévues à la promesse.		De 3 à 12 mois.
Signature du ou des acte(s) de vente, versement des fonds et prise de possession du bien par la collectivité.	Possibilité de présentation du dossier au CA dans certains cas.		

(2) Le Conseil national de valorisation ferroviaire a été créé auprès du ministre de l'Écologie pour faciliter les négociations foncières entre les collectivités territoriales et les opérateurs ferroviaires ; pour en savoir plus : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaquette_CNVF.pdf.

(3) Le Comité national de partage a été mis en place dans le cadre de la charte partenariale AMF, RFF et Gares & Connexions ; voir l'annexe de l'engagement n° 1 pour en savoir plus.

CALENDRIER INDICATIF D'UNE CESSION SIMPLE

(ne nécessitant ni études ferroviaires ni reconstitution ni modification de PLU)



OUTILS JURIDIQUES

LES PROCÉDURES DE CESSION

CRITÈRES DE FIXATION DES VALEURS FONCIÈRES

L'évaluation de la valeur d'un terrain se fait au cas par cas, en veillant à préserver les intérêts des parties et dans le respect d'une bonne gestion des intérêts publics. Il est donc difficile de donner un cadre de fixation du prix.

ZOOM SUR LES RECONSTITUTIONS

RFF (art. 52 du décret 97-944 du 5 mai 1997) et SNCF (art. 9 et 10 du décret n° 83-816 du 13 septembre 1983)

L'indemnité de reconstitution due à RFF ou SNCF au titre de la cession de biens immobiliers utilisés par ces derniers pour la poursuite de leurs missions, est fixée par le directeur départemental des services fiscaux. Elle est, dans tous les cas, égale à la valeur de la reconstitution du bien cédé, laquelle tient compte notamment, soit du prix d'acquisition du terrain de remplacement dans la limite de la valeur vénale du terrain cédé considéré comme non bâti, soit de la valeur vénale du terrain cédé lorsqu'il n'y a pas lieu de procéder à l'acquisition d'un terrain de remplacement, augmentée du coût de reconstitution des bâtiments et installations de nature immobilière édifiés sur le terrain cédé et des coûts de déplacement et de réinstallation des équipements transportables.

ZOOM SUR LA CLAUSE DE COMPLÉMENT DE PRIX (OU CLAUSE DE RETOUR À MEILLEURE FORTUNE)

SNCF

Cette clause pourra être négociée entre SNCF et la collectivité lorsque celle-ci souhaite acquérir le foncier ferroviaire en vue d'un projet non créateur de valeur dans l'immédiat, mais potentiellement évolutif. Cette clause permettra aux parties de convenir d'un prix fixé sur la base du projet immédiat, et d'un complément de prix en cas de programmation valorisante sur le foncier cédé au cours des années suivantes.

RFF

Cette clause pourra être négociée entre RFF et la collectivité lorsqu'il est impossible d'arrêter définitivement une programmation, élément déterminant dans la valeur d'un bien, alors qu'il est indispensable de procéder à la cession.

Dans ce cas, cette clause permettra aux parties de convenir d'un prix fixé sur la base du projet immédiat, et d'un complément de prix en cas de programmation valorisante sur le foncier cédé au cours des années suivantes.

ZOOM SUR LA SIMPLIFICATION DES DÉMARCHES **VOIRE L'EXONÉRATION DU DÉCLASSEMENT PRÉALABLE DANS CERTAINS CAS**

SNCF

Gares & Connexions et les collectivités s'efforceront de limiter les délais liés aux procédures préalables leur incombant dans le cadre d'une cession, et en particulier pourront mettre en application des dispositions de l'art. L. 3112-1 du CG3P, à savoir: « *Les biens des personnes publiques mentionnées à l'art. L. 1, qui relèvent de leur domaine public, peuvent être cédés à l'amiable, sans déclassement préalable, entre ces personnes publiques, lorsqu'ils sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public.* »

Des cessions pourront être envisagées dans le cadre de ce dispositif légal dès lors, d'une part, que les biens ainsi cédés sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et, d'autre part, que ces dits biens continuent à relever du domaine public selon les critères de l'art. L. 2111-1 du CG3P.

RFF

Dans le cadre de sa politique foncière, RFF réserve les cessions sans déclassement aux cessions dont l'acquéreur est le titulaire du droit de priorité ENL (commune ou établissement public de coopération intercommunal).

ZOOM SUR LA NÉGOCIATION DU PRIX DE VENTE AVANT LA SAISINE DES DOMAINES

Dans le cadre de la vente d'un bien immobilier (terrain ou bâtiment) à faible potentiel commercial, Gares & Connexions, Réseau Ferré de France et les collectivités locales s'engagent à s'accorder sur un prix en cohérence avec le marché immobilier local et le projet de la collectivité. Les parties demanderont ensuite à France Domaine de valider cet accord, sur saisine conjointe.

RFF n'est pas lié juridiquement par l'avis de France Domaine, mais sollicite néanmoins son estimation dans la mesure où RFF est tenu de la joindre à la lettre de purge du droit de priorité de la commune.

ZOOM SUR LES DROITS À PURGER PAR LES ÉTABLISSEMENTS FERROVIAIRES PRÉALABLEMENT À LA VENTE

SNCF: droit de priorité (art. 11 du décret n° 83 - 816) et purge « Engagement national pour le logement » (ENL) (art. L. 240-1 et suivant du code de l'urbanisme)

Purge du droit d'information

Chaque fois que SNCF envisage de vendre ou d'échanger un bien immobilier qui n'est plus affecté à l'exercice de ses missions, elle est tenue d'en informer l'État.

Elle doit également informer la région, le département et la commune concernés de son intention d'aliéner un bien dépendant du patrimoine immobilier dont elle est gestionnaire. Chacun des destinataires dispose d'un délai de deux mois pour connaître son intention ou non d'acquérir.

Purge du droit de priorité

Les communes ou les établissements de coopération intercommunale titulaires du droit de préemption urbain disposent d'un droit de priorité sur tout projet de cession de biens immobiliers de SNCF au titre de l'art. L. 240-1 à 3 du code de l'urbanisme.

SNCF notifie son intention de vendre par courrier recommandé avec avis de réception. À la différence de la purge du droit d'information de l'art. 11 du décret n° 83-816, le courrier doit contenir notamment le prix de vente tel qu'il est estimé par France Domaine.

La commune ou l'établissement compétent dispose d'un délai de deux mois à compter de cette notification pour faire connaître son intention de se porter acquéreur au prix proposé ou à un prix inférieur.

En cas de refus d'acquérir ou à défaut de réponse dans le délai de deux mois, la procédure d'aliénation initiale peut se poursuivre.

RFF: procédure d'information (art. 51 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et statut de RFF) et procédure du droit de priorité ENL (art. L. 240-1 et suivant du code de l'urbanisme)

Il s'agit de deux formalités que RFF doit accomplir préalablement à une cession d'un bien lui appartenant.

L'article 51, une procédure d'information

« Lorsque RFF envisage de céder un bien immobilier devenu inutile à la poursuite de ses missions, il en informe le préfet ainsi que le président du conseil régional, le président du conseil général, le maire de la commune où est situé le bien. L'État, les collectivités disposent d'un délai de deux mois pour manifester leur intention de se porter acquéreur dudit bien. »

Il s'agit d'une information sous forme d'une lettre RAR sur la base d'un simple plan de situation, sans indication de prix. Elle intervient, en général, en amont du processus de cession et est destinée au :

- préfet;
- président du conseil régional;
- président du conseil général;
- maire de la commune où est situé le bien.

L'article 51 n'institue pas un droit de préemption ou de priorité, mais une simple information qui permet aux personnes concernées de manifester leur intérêt dans un délai de deux mois. RFF ne sera pas tenu de leur céder le bien.

Le droit de priorité, une procédure proche du droit de préemption

La notification du droit de priorité prend la forme d'une lettre RAR comportant une description précise du bien et en proposant la cession au prix estimé par France Domaine. Elle intervient donc généralement après la purge de l'article 51 (ou éventuellement concomitamment) et après déclassement.

Cette notification est parfois effectuée par le notaire.

Les destinataires sont la commune ou l'établissement public de coopération intercommunal bénéficiaires du droit de préemption urbain.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunal compétent peut, dans un délai de deux mois à compter de cette notification, décider d'acquérir les biens et droits immobiliers :

- en vue de la réalisation dans l'intérêt général, d'actions ou d'opérations répondant aux objets définis à l'art. L. 300-1 du code de l'urbanisme ou pour constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation de telles actions ou opérations ;
- dans les conditions fixées aux art. L. 240-1 et suivants du code de l'urbanisme.

OUTILS JURIDIQUES LES PROCÉDURES DE MISE À DISPOSITION DU DOMAINE PUBLIC

D'autres modalités foncières que la cession peuvent être envisagées pour réaliser un projet de gare. Les procédures de mise à disposition du domaine public peuvent prendre trois formes principales présentées ci-dessous.

L'AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE (AOT) OU CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE (COT)

Compte tenu du caractère inaliénable du domaine public, les AOT ou COT sont des outils juridiques de valorisation fréquemment utilisés. SNCF ou RFF peuvent consentir sur leur domaine public des AOT ou COT constitutives ou non constitutives de droits réels.

L'AOT ou la COT constitutive de droits réels n'est envisageable que dans l'hypothèse où le bénéficiaire de l'AOT ou de la COT procède à la réalisation de travaux importants à caractère immobilier indispensables à l'exercice de l'activité autorisée aux termes de l'AOT ou de la COT. Ceci vaut également pour des travaux réhabilitant, étendant ou modifiant de façon substantielle les ouvrages, constructions et installations existantes.

En revanche, en l'absence de travaux lourds, l'AOT ou la COT « non constitutive de droits réels » reste le

seul outil juridique permettant l'occupation privative du domaine public de SNCF ou de RFF.

En contrepartie, l'occupant est redevable du paiement d'une redevance conformément au code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) sauf lorsque l'occupation est délivrée pour des installations contribuant à la sécurité routière et dans les cas visés à l'art. L. 2125-1 du CG3P mentionnés ci-dessous. Cette redevance tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

SNCF et RFF ne peuvent accorder des AOT ou COT dont les modalités financières ne couvrent pas leurs charges.

► **Rappel des trois cas limitativement arrêtés par l'art. L. 2125-1 du CG3P dans lesquels une occupation peut être autorisée gratuitement :**

- l'occupation est la condition naturelle et forcée de l'exécution de travaux ou de la présence d'un ouvrage, intéressant un service public qui bénéficie gratuitement à tous ;
- l'occupation contribue directement à assurer la conservation du domaine public lui-même ;
- l'occupation est délivrée à une association à but non lucratif qui concourt à la satisfaction d'un intérêt général.

ZOOM SUR LE DÉGRÈVEMENT DE REDEVANCE POUR DES CAS PARTICULIERS

SNCF

Pour des terrains ou des bâtiments qui n'auraient pas trouvé preneurs, Gares & Connexions s'engage aux termes de la présente charte, à proposer la mise à disposition de ces biens aux collectivités locales avec les aménagements suivants :

- allongement de la durée de l'AOT ;
- dégrèvement de redevance en cas de remise en conformité réglementaire de la part du preneur et/ou en fonction de l'activité (à but non lucratif et hors du périmètre régulé).

ZOOM DURÉE ET INDEMNISATION DE LA COT

► Pour les COT non constitutives de droits réels

- Durée : de un à cinq ans pouvant aller, le cas échéant, jusqu'à huit ans.

- Indemnisation par le propriétaire

FIN DU CONTRAT	RÉSILIATION ANTICIPÉE POUR FAUTE	RÉSILIATION ANTICIPÉE POUR MOTIF D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
Non	Non	Cf. art. R. 2125-5 du CG3P. « L'indemnisation est égale, sous déduction de l'amortissement [...] au montant des dépenses exposées pour la réalisation des équipements et installations expressément autorisées dans la mesure où ceux-ci subsistent à la date du retrait. »

► Pour les COT constitutives de droits réels

- Durée : à étudier au cas par cas. Elle dépend des investissements à réaliser par l'occupant. Elle est généralement calée sur la durée d'amortissement des ouvrages (justificatifs à produire).

- Indemnisation :

- au terme de la COT, pas d'indemnité. Les biens construits sont démolis par le titulaire de l'autorisation (à ses frais), sauf si le maintien en l'état est prévu par la convention ou si RFF ou SNCF en demande le maintien ;
- en cas de résiliation anticipée pour faute, pas d'indemnité ;
- en cas de résiliation anticipée à l'initiative de RFF ou de SNCF (pour motif d'intérêt général), indemnisation du titulaire de l'autorisation du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée (art. L. 2122-9 du CG3P).

Sur le domaine public, deux autres montages peuvent être utilisés pour l'aménagement d'installations publiques, telles que les gares routières et les espaces d'intermodalité : le transfert de gestion et la superposition d'affectations.

LE TRANSFERT DE GESTION

(art. L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques)

À la différence des AOT ou des COT, le transfert de gestion ne donne pas lieu au versement d'une redevance de la part de la collectivité bénéficiaire. Le code général de la propriété des personnes publiques (art. L. 2123-6) prévoit uniquement une indemnisation du propriétaire au moment du transfert, lorsqu'il provoque des dépenses ou une privation de revenus pour la personne publique dessaisie.

Le transfert de gestion permet de traduire juridiquement le changement d'utilisation d'un bien qui, appartenant au domaine public de SNCF ou de RFF,

reçoit une nouvelle affectation d'intérêt général relevant d'une autre personne publique telle qu'une collectivité locale.

Deux conditions doivent être réunies pour l'utilisation de cet outil juridique :

- que le bien, objet du transfert, change d'affectation ce qui suppose la modification de sa destination matérielle ;
- que l'affectation nouvelle du bien relève de la domanialité publique.

Au regard de ces éléments, le transfert de gestion pourra être envisagé dans les nombreuses hypothèses où, dans un souci de cohérence foncière, il a été décidé de confier à une personne publique la réalisation ainsi que la gestion future d'aménagements publics présentant pour elle ou pour ses usagers une utilité certaine. À ce titre, cet outil est pertinent pour la réalisation d'un parking public de stationnement mis gratuitement à la disposition des usagers du ferroviaire ou d'un abri à vélos ou pour le réaménagement de parvis de gare.

LA SUPERPOSITION D'FFECTATIONS

(art. L. 2123-7 du code général de la propriété des personnes publiques)

Ce montage peut être envisagé afin de faire coexister plusieurs affectations concurrentes et simultanées relevant de la domanialité publique sur un même foncier tel qu'une passerelle au-dessus des voies ferrées ou un parvis qui reçoit une affectation au transport urbain et interurbain tout en étant le lieu d'accueil des activités ferroviaires.

La superposition d'affectations permet de donner à une dépendance immobilière du domaine public une ou des destination(s) nouvelle(s) tout en lui conservant sa destination d'origine.

Les modalités de coexistence entre les différentes personnes publiques sont définies dans le cadre d'une convention de superposition d'affectations conclue entre SNCF ou RFF et les collectivités publiques concernées.

La superposition d'affectations peut donner lieu à une indemnisation du propriétaire, lorsque celle-ci lui occasionne des dépenses ou une privation de revenus.

