

TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN ET SERVITUDE DE LIBRE SURVOL : PROPOSITION D'UNE MÉTHODOLOGIE DE VALORISATION DE L'INDEMNITÉ LÉGALE

par Alan Colin

Expert en estimations immobilières et commerciales près la cour d'appel de Nancy

et Benjamin Robine

Expert près la cour d'appel de Paris

Historiquement implanté dans les stations de montagne, le téléphérique est un mode de transport bien connu des Français. Depuis quelques années, le contexte est de plus en plus favorable à son développement au service des déplacements quotidiens urbains. Des villes telles que Brest ou encore Toulouse l'ont adopté.

Afin d'accompagner et de permettre ce développement, il a été récemment permis (en 2015) d'instaurer une « servitude de libre survol ». L'établissement de ces servitudes ouvre au profit du propriétaire/titulaire des droits réels le droit à une indemnité.

En l'absence de jurisprudence relative à l'évaluation de l'indemnisation codifiée à l'article L. 1251-6 du code des transports, nous proposerons ici une approche exploratoire et tenterons de dégager une méthodologie d'évaluation du préjudice subi par le propriétaire du fonds servant.

Le développement du transport par câble urbain en France

Le transport par câble (TPC) est très répandu en France dans les stations de montagne. En effet, près de 17 % des 19 000 installations existantes dans le monde sont françaises.

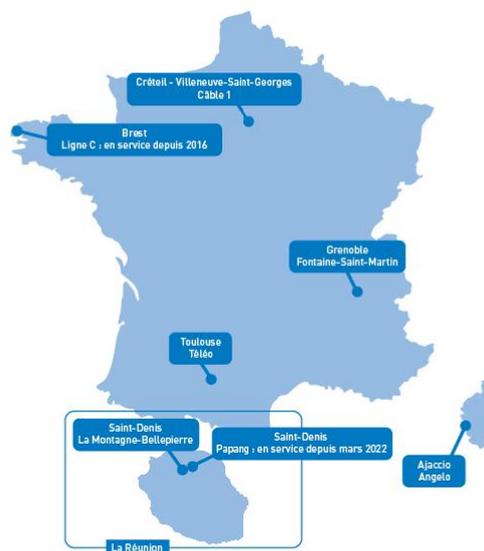
Les enjeux actuels en matière de mobilité se concentrent en grande partie sur les transports collectifs et le rôle majeur qu'ils assurent dans les déplacements au sein des grandes agglomérations françaises. Cela s'inscrit dans un contexte toujours fortement marqué par la desserte des centres-villes et des territoires périurbains en voiture individuelle. En 2009, la première loi issue du Grenelle de l'environnement⁽¹⁾ identifie le TPC en milieu urbain comme une piste potentielle à développer dans les villes françaises.

Aujourd'hui, la France demeure faiblement dotée en systèmes de TPC aérien urbain en fonctionnement, situés notamment à Grenoble (depuis 1934), à Laon (1989-2016) à Brest (2016), à Toulouse (2022) ou encore à La Réunion (2022). Néanmoins, de nombreux projets émergent (Ajaccio, Créteil, Grenoble, Saint-Denis de La Réunion notamment), bien que ces projets de TPC tardent à être mis en œuvre.

À l'inverse, plusieurs TPC servent de transport collectif urbain en Europe et dans le monde.

Bien que le TPC aérien soit une solution de transport efficace et pertinente pour des territoires présentant de forts dénivelés ou des coupures urbaines, le manque d'expérimentations françaises en milieu urbain et d'évaluations de premières réalisations constitue actuellement un obstacle à la promotion de ce système en zone hors montagne.

Le contexte est de plus en plus favorable au développement de ce mode de transport, et ce au service des déplacements quotidiens.



Localisation des 7 lignes de transport par câble (en projet ou en service) identifiées au jour de la date d'arrêt de rédaction du présent article. Source : CEREMA

(1) Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, JO 5 août.

Sont à noter :

- la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte² qui valorise le développement des transports propres, prévoyant de faciliter les projets de transport urbain par câble aérien ;
- une volonté de monter en compétence technique sur les dispositifs en zone hors montagne pour de nombreux acteurs du transport collectif urbain ;
- une communication réfléchie, par le biais de conférences, de colloques, de magazines spécialisés et de la presse grand public.

■ Évolution de la règle de survol en milieu urbain

Jusqu'à la fin 2015, la réglementation était contraignante quant au survol en milieu urbain. Seule une loi du 8 juillet 1941³ établissait une servitude de survol au profit des TPC hors zone de montagne, sous le régime du code de l'urbanisme. Cette loi permettait le survol à plus de 50 mètres au-dessus de parcelles privées non bâties, dépourvues de murs ou de clôtures équivalentes, imposant autrement l'acquisition de toutes les parcelles privées survolées. La loi de 1941 étant estimée obsolète et ne répondant pas à la problématique actuelle d'implantation durable d'un TPC aérien en milieu urbain, une réflexion a été portée par le ministère de l'écologie en 2013 pour proposer une évolution juridique.

Ainsi, en 2015, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a présenté une ordonnance relative à l'instauration de servitudes d'utilité publique pour le TPC en milieu urbain. L'ordonnance n° 2015-1495 du 18 novembre 2015⁴ et le décret d'application n° 2015-1581 du 3 décembre 2015⁵, portent notamment sur l'instauration de servitudes d'utilité publique pour le TPC en milieu urbain.

L'ordonnance du 3 décembre 2015 et le décret du 3 décembre 2015 ont modifié le code des transports, insérant une section relative au TPC en milieu urbain, dans les parties tant législative que réglementaire du code des transports (composées, respectivement, des articles L. 1251-1 à L. 1251-6 et R. 1251-1 à R. 1251-6).

■ Règles applicables et principes indemnitaires

Au visa des parties législative et réglementaire du code des transports, nous pouvons retenir les éléments suivants :

- Article L. 1251-3 : « La déclaration de projet ou la déclaration d'utilité publique [...] confère le droit à l'établissement de servitudes d'utilité publique de libre survol [...] sur des propriétés privées. Le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de dix mètres des propriétés survolées. »
- Article L. 1251-4 : « La servitude de libre survol confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume aérien nécessaire à l'exploitation, l'entretien et la sécurité de l'ouvrage. »
- Article L. 1251-6 : « L'établissement de chacune des servitudes mentionnées à l'article L. 1251-3 ouvre au profit du propriétaire et du titulaire de droits réels concernés le droit à une indemnité couvrant l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain en résultant. »
- Article R. 1251-5 : « [...] À défaut d'accord amiable dans un délai de quatre mois à compter de la réception de cette demande, il est fait application des dispositions du second alinéa de l'article R. 311-9 et des articles R. 311-10 à R. 323-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Remarque :

Nous observons que l'établissement des servitudes ouvre au profit du propriétaire/titulaire des droits réels le droit à une indemnité. Il est fait application de certaines dispositions du code de l'expropriation, et notamment d'un principe directeur : réparation du préjudice direct, matériel, certain et causé par l'instauration de la servitude de survol.

Précisons qu'à notre connaissance, aucune décision de justice relative à l'application de l'article L. 1251-6 du code des transports n'a été rendue à ce jour.

■ Valorisation de l'indemnité de préjudice résultant de l'instauration de la servitude de survol

Méthodologie générale

Nous proposons de valoriser la servitude de libre survol par analogie avec les usages en matière :

- de servitude de passage : application d'un abattement traduisant la dépréciation de la valeur vénale du fonds servant ;

- de valorisation des tréfonds : détermination dudit abattement « hauteur de la servitude », selon les principes de la méthode Guillemin-Demanche, en adaptant le coefficient Tr – Profondeur du tréfonds.

Concernant la méthodologie de valorisation d'une servitude de passage, nous renvoyons nos lecteurs à l'article rédigé par notre confrère Philippe Favre-Réguiillon et par maître Vincent Morati, notaire (Ph. Favre-Réguiillon, V. Morati, De la juste valorisation d'une servitude de passage (revue de jurisprudence), AJDI 2018. 187).

Définitions jurisprudentielles

Le dommage subi : « Le principe d'une indemnité est dû dès lors qu'une servitude de passage, même légale, est accordée sur un fonds puisque le fait de grever un fonds d'un droit réel constitue, en soi, un dommage constitutif d'une atteinte au droit de propriété » (Montpellier, 7 nov. 2013, n° 11/07592).

L'indemnité : la notion d'indemnité est appréciée au vu du « seul dommage occasionné au fonds servant » (Civ. 3^e, 1^{er} oct. 1997, n° 95-10.277). Celle-ci se définit en fonction de la dépréciation du terrain et du fait qu'il se trouve désormais grevé d'un droit réel, mais également en tenant compte des éventuels dommages matériels et divers troubles et nuisances causés (Aix-en-Provence, 29 janv. 2013, n° 09/22 147). Le principe est celui d'une indemnité proportionnée au dommage causé (Douai, 28 janv. 2016, n° 14/05603) au fonds servant.

Fondements de la valeur : ladite valorisation de l'emprise du passage ne saurait, sans raison, excéder ou

(2) JO 18 août.

(3) JO 27 août.

(4) JO 20 nov.

(5) JO 5 déc.

même atteindre celle du sol sur lequel s'exercent les droits (Civ. 3^e, 15 juin 2010, n° 09-16.109, AJDI 2010. 653) car « l'indemnité due devant être fixée en considération du seul dommage occasionné, elle ne peut se monter à la valeur vénale du terrain correspondant à l'assiette du passage » (Civ. 3^e, 9 févr. 1994, n° 92-11.500, D. 1994. 166, obs. A. Robert ; RDI 1994. 408, obs. J.-L. Bergel ; RTD civ. 1995. 157, obs. F. Zenati).

Méthode et application

Selon les principes de valorisation en matière de servitude de passage, l'indemnité correspond à la valeur vénale du terrain d'emprise de la servitude multiplié par un taux d'abattement selon la hauteur de la servitude. La variable essentielle est le taux d'abattement selon la hauteur de la servitude de survol.

Nous proposons de déterminer l'abattement applicable par analogie avec la méthode d'évaluation des tréfonds (méthode des experts Guillermain et Demanche, *Évaluation - Terrains, immeubles bâtis, fonds de commerce, titres non cotés en bourse, droits d'auteur et droits voisins*, Dossiers pratiques, 10^e éd., éditions Francis Lefebvre 2021) en adaptant le coefficient Tr - Profondeur du tréfonds.

À titre informatif, la méthode Guillermain-Demanche est la suivante (avec H = profondeur au sommet de l'ouvrage) :

Profondeur du haut de l'ouvrage	Coefficient de profondeur
Inférieure ou égale à 3,5 m	100 %
Supérieure à 3,5 m et inférieure ou égale à 6,5 m	30 %
Supérieure à 6,5 m	$[(90 \div (H - 3,50))] \%$

Les 3,5 premiers mètres conservent leur valeur de 100 % du terrain d'assiette. Une première décote s'applique entre 3,5 m et 6,5 m (décote de 70 %) puis est fonction d'une formule de décroissance progressive. Ainsi, la valeur du terrain d'assiette est inversement proportionnelle à la profondeur d'expropriation.

Dans notre adaptation de cette méthodologie, nous avons conservé les coefficients de hauteur de survol : 100 %, 30 %, puis la formule $[(90/(H - 3,50))/100]$, mais en modifiant les tranches de profondeur/hauteur comme suit :

Tranche 1 : 10 m et Tranche 2 : 20 m.

Soit les paramètres suivants à retenir :

Hauteur du bas de l'ouvrage	Coefficient de hauteur
Inférieure ou égale à 10 m	100 %
Supérieure à 10 m et inférieure ou égale à 20 m	30 %
Supérieure à 20 m	$[(300 \div (H - 10))] \%$

Ces coefficients nous semblent plus adaptés à la spécificité des constructions en superstructure (constructions situées au-dessus du sol). En effet, les tranches de 3,5 et 6,5 m correspondent notamment à la profondeur des fondations, caves et niveaux de parking facilement exploitables (au-delà du 3^e niveau de sous-sol de parking, les exigences en matière d'équipements de sécurité deviennent très coûteuses).

Enfin, à l'égard du coefficient de formule de 300 (90), il s'agit d'un coefficient calculé à partir des nouvelles tranches de hauteur.

En effet : $(6,5 \text{ m} - 3,5 \text{ m}) \times 30 = 90$ (méthode Guillermain-Demanche), et $(20 - 10) \times 30 = 300$. Ce coefficient de 300 n'est pas une hauteur, il a pour fonction principale de déterminer les différentes tranches d'abattement suivant la hauteur.

Synthèse des décotes à retenir selon la hauteur entre le point le plus haut du terrain et le point le plus bas de l'édifice :



Lecture du graphique :

si la distance entre le point le plus haut du terrain et celui le plus bas du survol est de 30 m, alors le taux d'abattement à retenir est de 85 %. Ainsi, l'indemnité correspondra à 15 % de la valeur vénale de la surface du terrain d'emprise de la servitude.



Lorsque l'emprise est bâtie ou lors d'une dépréciation du surplus bâti, il peut convenir de retenir des indemnités complémentaires correspondant aux travaux à mener pour supprimer/réduire les préjudices subis.

Ces préjudices peuvent être, à titre d'exemple, visuels, sonores ou encore dépréciatifs du surplus. Ce dernier point pourrait être illustré par une baisse de la liquidité de ce dernier et donc de sa valeur vénale globale ou encore limitant/supprimant les éventuels droits à construire, en prenant notamment en considération l'article L. 1251-3 du code des transports pour apprécier la perte éventuelle des droits à construire.

Cas pratique :

M. X est propriétaire d'un terrain à bâtir vierge de toute construction. Il a été instauré une servitude de survol sur une partie de son terrain (500 m²) afin de permettre la réalisation d'un téléphérique urbain.

La hauteur entre le terrain et le point le plus bas du survol (partie inférieure de la cabine du téléphérique) est de 35 mètres. La valeur vénale métrique de son terrain, sans prise en compte de la servitude, est estimée à 250 €/m².

Compte tenu de la hauteur, l'abattement applicable est de 88 %. Ainsi, le montant du préjudice est de (500 m² × 250 €) × (1 - 88 %) = 15 000 €.

Des indemnités complémentaires pourraient également être retenues.

Bien que les projets de réalisation de téléphériques urbains demeurent peu nombreux, l'instauration d'une servitude sur les terrains de surplomb mérite une réflexion sur le cadre indemnitaire adapté.

Il nous est apparu pertinent d'adapter une méthodologie répandue en matière d'évaluation de tréfonds, encore fréquemment utilisée pour l'extension des réseaux de transports souterrains, pour l'adapter à la problématique inédite du surplomb. L'approche par analogie est tirée de la dégressivité du préjudice subi et vise à proposer un cadre méthodologique, amiable ou judiciaire, apte à être utilisé et adapté par les praticiens auxquels reviendra la tâche liminaire de valoriser l'existant.

Dès lors, en l'absence de jurisprudence établie, incombera aux avocats spécialisés et experts en évaluation immobilière de s'approprier et parfaire cette méthodologie afin de développer la jurisprudence.