



L'étude juridique relative aux servitudes de marchepied et de halage a amené à s'interroger sur les origines historiques des servitudes de halages et de marchepied (A), sur leur régime juridique actuel (B) ainsi que sur leur mise en œuvre pratique (C).

A) Les origines historiques des servitudes de halages et de marchepied

I. Depuis l'ancien droit, les propriétés riveraines des cours d'eau navigables sont grevées dans l'intérêt de la navigation d'une servitude de marchepied à laquelle se superpose, dans le cas où il y a tirage de bateaux, une servitude de halage affectant tantôt une seule rive, tantôt les deux rives.

La servitude de marchepied tient son nom de la possibilité offerte aux mariniers de prendre pied sur la rive. La largeur du marchepied a été fixée par les dispositions combinées de l'ordonnance de 1669 et de l'arrêt de 1777, à 10 pieds et concerne les deux rives. Dans cette bande comptée à partir du bord du fleuve, il est interdit aux propriétaires riverains de planter des arbres ou de se clore par des haies ou par tout autre procédé.

La servitude de halage, applicable partout où il existe un chemin de halage, se superpose à la précédente. Destinée à permettre de tirer les bateaux à partir de la rive, elle oblige le riverain à supporter le passage sur sa propriété, des hommes, des chevaux et plus tard des machines et, pour cela, à laisser libre un espace de 24 pieds. En outre, sur une bande de 30 pieds incluant cet espace, la même interdiction de plantation et de clôture doit être respectée.

Sur ces principes, le Conseil d'Etat a précisé dans un arrêt du 13 février 2002 :

- que l'article 7 du titre XXVIII de l'ordonnance royale du 12 août 1669 et l'arrêt de Conseil d'Etat du Roi du 24 juin 1777 sont en vigueur,
- que la servitude de halage s'applique uniquement aux cours d'eau inscrits sur la nomenclature,
- que le maintien de la servitude de halage est subordonné à la double condition qu'il existe matériellement un chemin de halage à la date du procès-verbal d'infraction et que celui-ci présente un intérêt pour la navigation,
- que la servitude de halage, qui est subordonnée à l'utilité du chemin de halage, disparaît en l'absence d'utilisation, tandis que subsiste la servitude de marchepied.

C'est en cet état que l'article 7, alinéa IV, de l'ordonnance n°2006-460 du 21 avril 2006 a abrogé ces anciennes dispositions et a mis en place une nouvelle législation, qui est prévue aux articles L.2131-2 et s. du CGPPP.

B) le régime actuel des servitudes de halages et de marchepied

II. Sur la servitude de marchepied de 3, 25 mètres de large, le nouvel article L.2131-2 du CGPPP a, en premier lieu, supprimé la référence au cours d'eau domanial « rayé de la nomenclature des voies navigables ou flottables ou classé dans le domaine public par application de l'article 2-1 ainsi que les propriétés riveraines d'un lac domanial ». Ainsi, toutes les propriétés riveraines d'un cours d'eau ou d'un lac domanial sont grevées de la servitude de marchepied.

En deuxième lieu, la nouvelle disposition précise que la servitude de marchepied est conférée au profit du gestionnaire de ce cours d'eau ou de ce lac, des pêcheurs et des piétons, alors que ni l'article 46 de la loi du 8 avril 1898, ni l'article 15 de la loi du 16 décembre 1964, ne le précisaient.

En troisième lieu, la nouvelle disposition définit le régime de responsabilité civile des riverains. Elle a pour objet de limiter la responsabilité civile du fait des choses des riverains, en tant que propriétaires.

III. Sur la servitude de halage de 7, 80 mètres de large, le nouvel article L.2131-2 du CGPPP a, en premier lieu, supprimé la référence aux fleuves et rivières inscrits sur la nomenclature des voies navigables ou flottables. Tous les propriétés riveraines d'un cours d'eau entrent dans le champ d'application de cette disposition.

En deuxième lieu, le nouveau texte précise que « le long des canaux de navigation, les pêcheurs et les piétons peuvent user du chemin de halage et de la portion de berge » alors que les anciennes dispositions ne précisait pas qu'ils étaient les usagers de la servitude de halage.

En troisième lieu, l'article L.2131-2 du CGPPP prévoit une possibilité de supprimer la servitude de halage pour des raisons d'intérêt général ou pour des raisons de sécurité lorsque les berges sont incluses dans des établissements industriels, ce qui n'était nullement prévu auparavant.

IV. Au total, à la suite de la publication de l'article L2131-2 du CGPPP, il résulte :

- que le maintien de la servitude de halage est subordonné à la double condition qu'il existe matériellement un chemin de halage à la date du procès-verbal d'infraction et que celui-ci présente un intérêt pour la navigation, pour la pêche ou les piétons,

- que la servitude de halage, qui est subordonnée à l'utilité du chemin de halage, disparaît en l'absence d'utilisation, tandis que subsiste la servitude de marchepied.

C) La mise en œuvre pratique de ces servitudes

V. En premier lieu, l'article L.126-1 du Code de l'urbanisme prévoit qu'il s'agit de servitudes d'utilité publique et des servitudes d'urbanisme qui doivent être inscrites au POS ou au PLU afin d'être opposable aux demandes de permis de construire ou aux déclarations préalables de travaux

VI. En deuxième lieu, la largeur de ces servitudes se mesure à partir de la limite du domaine public fluvial qui est fixée à la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder, c'est à dire la limite du domaine public fluvial au point où les plus hautes eaux peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles.

VII. En troisième lieu, l'entretien de ces servitudes relève par principe de Voies Navigables de France, en tant que gestionnaire du domaine public fluvial. Néanmoins, leur entretien peut relever également de la compétence du Département, si le chemin de halage ou de marchepied a été concédé, comme le prévoit l'article L.142-2 du Code de l'urbanisme ou des communes, groupement de communes et syndicats mixtes qui peuvent également être compétents en matière d'entretien de la servitude de marchepied, comme le prévoit le dernier alinéa à l'article L.2131-2 du CGPPP.

VIII. En quatrième lieu, le manquement aux obligations tenant à ces servitudes peut-être sanctionné par la mise en œuvre de la procédure de contravention de grande voirie

IX. En cinquième lieu, l'instauration d'une piste cyclable peut être envisagée par le biais des procédés suivants.

Des solutions pérennes peuvent être mises en œuvre comme l'instauration d'une servitude de droit privé sur la propriété du riverain au profit de Voies Navigables de France, l'acquisition d'une partie de la propriété du riverain ou la passation d'une convention d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial consentie par VNF.

Des solutions provisoires peuvent être examinées comme la passation d'un contrat de location de la partie de la parcelle supportant l'emprise de la servitude de marchepied ou de halage et autorisant le passage de deux roues non motorisés ou le démembrement de l'usufruit de la propriété afin d'autoriser le passage des cyclistes.

Dans le cadre des négociations avec les propriétaires riverains, le SMSO a intérêt à privilégier, d'abord, les deux solutions pérennes, qui sont la servitude de droit privé ou l'acquisition d'une partie de la propriété du riverain. Si ces solutions échouent, elle peut envisager une solution provisoire de long terme avec le propriétaire riverain par le biais du contrat de location ou du démembrement de propriété.

Si la voie amiable n'aboutit pas et que le tracé de la piste cyclable ne peut pas s'effectuer sur le domaine public fluvial, alors il ne reste plus que la voie de l'expropriation.