

Alignement

Cette fiche s'inscrit dans une collection de fiches relatives à la gestion du domaine public routier.

Elle est à jour à sa date de parution.

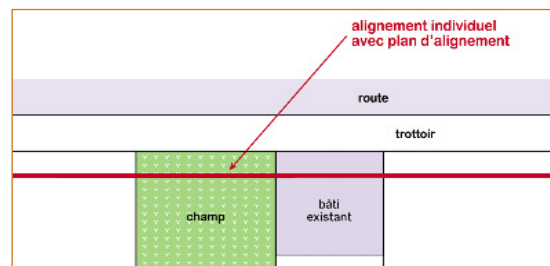
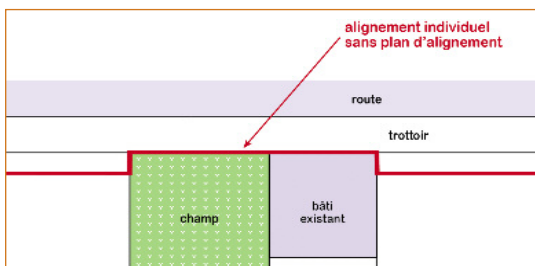
Sa lecture n'exclut pas celle des textes de référence.

Définition

L'alignement est la détermination unilatérale par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé par un plan d'alignement et/ou par un alignement individuel.

Si la procédure prévue par le code de la voirie routière présente l'inconvénient d'être relativement lourde, l'établissement d'un plan général d'alignement permet d'avoir une vision précise des voies de la collectivité et d'appréhender leur gestion de façon globale, tout en maîtrisant les rapports avec les propriétés voisines, ce qui permet d'éviter les empiètements des propriétés riveraines sur le domaine public routier et réciproquement.

Dès lors qu'il emporte transfert de propriété, le plan d'alignement relève de la compétence de la collectivité propriétaire de la voie concernée, alors que l'acte individuel d'alignement, qui se « contente » de constater une limite, est délivré par l'autorité intervenant au nom de la collectivité chargée de la gestion de la voie.



Plan d'alignement

Principe

Le plan d'alignement détermine, après enquête publique, la limite existante et/ou à venir entre voie publique et propriétés riveraines. Il peut être général, s'il concerne toutes les voies de la collectivité propriétaire, ou partiel, s'il concerne certaines sections seulement.

• Les communes

L'article 52 de la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais a imposé que « Dans les villes, les alignements pour l'ouverture des

nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes [soient] donnés par les maires ». Depuis la loi du 18 juillet 1837 sur l'administration communale, les frais d'établissement et de conservation des plans d'alignement constituent une dépense obligatoire pour les communes (CGCT, art. L. 2321-2, 18°).

Si cette obligation est sans cesse réaffirmée, elle est peu suivie d'effet en pratique.

Toutefois, l'absence de plan d'alignement est compensée par le fait que les propriétaires riverains peuvent toujours bénéficier d'un alignement individuel.

NB : Le code général des collectivités territoriales impose toujours le caractère obligatoire de cette dépense «sous la réserve prévue par l'article L.121-2 du code de l'urbanisme». Bien que ce code n'ait pas été modifié à la suite de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains et, désormais, de l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre 1er du code de l'urbanisme, il faut certainement retrouver ce dispositif sous l'actuel article L.132-15 du code de l'urbanisme, relatif au régime des dépenses pour les collectivités territoriales entraînées par les études et l'établissement des documents d'urbanisme et à leur compensation par l'État.

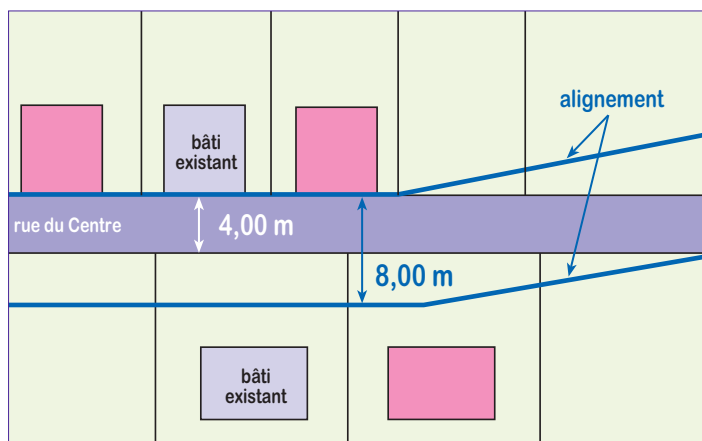
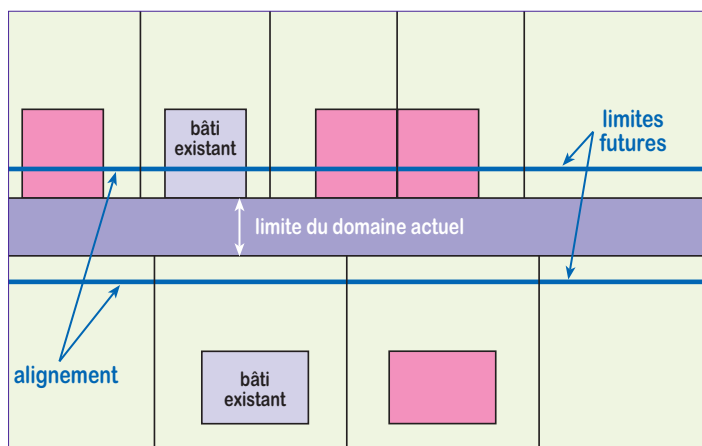
Cette obligation concerne également les voies dont sont propriétaires les EPCI et la métropole de Lyon.

• L'État et les départements

Le plan d'alignement est en revanche facultatif pour les routes nationales et départementales.

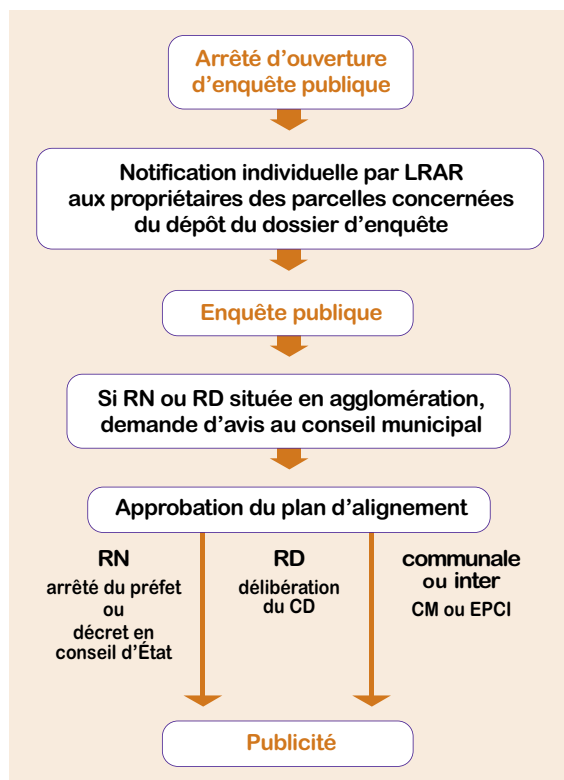
Il apparaît cependant utile de l'établir pour connaître précisément les limites du domaine public routier par rapport aux autres biens afin de rationaliser sa gestion et sa protection contre les empiètements et autres atteintes et éviter corrélativement des empiètements sur les propriétés riveraines à l'occasion de travaux, à même d'engager la responsabilité de la collectivité.

Exemples de plans d'alignement



Procédure

La procédure varie selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une route communale, intercommunale ou métropolitaine.



a. Routes nationales

Le plan d'alignement relatif aux routes nationales, qui relève de la compétence du préfet de département, est facultatif.

• Enquête publique

L'enquête préalable à l'approbation des plans d'alignement des routes nationales s'effectue dans les conditions fixées aux articles R. 131-1 à R. 131-11 et R. 131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique [enquête parcelaire (C. voirie routière, art. R. 123-3)].

Le dossier d'enquête doit comprendre :

- une notice explicative ;
- un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;
- la liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le conservateur des hypothèques au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Les propriétaires intéressés peuvent faire connaître leurs observations sur le projet.

Le préfet désigne un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête dont il nomme le président, sur la base d'une liste départementale établie en application de l'article R. 111-4 du Code de l'expropriation.

Les plans d'alignement des routes nationales situées en agglomération sont soumis pour avis au conseil municipal, en application de l'article L. 2121-29 du Code général des collectivités territoriales (C. voirie routière, art. L. 123-7).

• Approbation

Le plan d'alignement est approuvé par arrêté motivé du Préfet lorsque les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont favorables.

À défaut, il est approuvé par décret en Conseil d'État (C. voirie routière, art. L. 123-6).

• Publicité

Afin d'être exécutoire, le plan approuvé fait l'objet d'une publicité (affichage en mairie et en préfecture, mention dans la presse à diffusion départementale) et est tenu à la disposition du public.

. Expropriation

Si, en vue de la réalisation des alignements, il est nécessaire de recourir à l'expropriation des immeubles bâtis, et quel que soit le délai écoulé depuis l'approbation du plan d'alignement, le préfet prend un arrêté de cessibilité, sans autre enquête ni formalité. Toutefois, le dossier qui doit ordinairement être adressé au juge en vue de l'obtention de l'ordonnance d'expropriation (C. expr., art. R. 221-1) est remplacé par un dossier comprenant les copies certifiées conformes de l'acte approuvant le plan d'alignement, d'un extrait du plan d'alignement se rapportant aux immeubles bâtis à exproprier et de l'arrêté de cessibilité ayant moins de six mois de date (C. voirie routière, art. R. 123-4).

b. Routes départementales

Le plan d'alignement relatif aux routes départementales, qui relève de la compétence du conseil départemental, est facultatif (C. voirie routière, art. L. 131-4).

• Enquête publique

L'enquête préalable à l'approbation des plans d'alignement des routes départementales s'effectue dans les conditions fixées aux articles R. 131-3 à R. 131-8 du Code de la voirie routière.

Le président du conseil départemental désigne par arrêté un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête dont il nomme le président, choisis sur une liste départementale établie annuellement en application de l'article R.111-4 du Code de l'expropriation.

L'arrêté précise :

- l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte ainsi que sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours ni supérieure à deux mois ;
- les heures et lieux où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations (C. voirie routière, art. R. 131-3).

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté est publié par voie d'affiches et éventuellement par tout autre procédé dans la ou les communes intéressées.

Huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, l'arrêté fait l'objet d'une insertion dans deux journaux locaux diffusés dans la ou les communes intéressées (C. voirie routière, art. R. 131-4).

Un dossier d'enquête est déposé à la mairie de chacune des communes concernées et comprend :

- une notice explicative ;
- un plan de situation ;
- un plan parcellaire comportant l'indication, d'une part, des limites existantes de la route départementale, des parcelles riveraines et des bâtiments existants et d'autre part, des limites projetées de la route départementale ;
- la liste des propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet ;
- éventuellement, un projet de plan de nivellement.

Une notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite aux propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet, par lettre recommandée avec accusé de réception, lorsque leur domicile est connu, ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics. Lorsque leur domicile est inconnu, la notification est faite, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural (C. voirie routière, art. R. 131-6).

Le plan d'alignement des routes départementales situées en agglomération est soumis pour avis au conseil municipal, en application de l'article L. 2121-29 CGCT (C. voirie routière, art. L. 131-6).

• Approbation

Le plan d'alignement est approuvé par délibération du conseil départemental au vu des résultats de l'enquête publique. Lorsque les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables, le conseil départemental peut passer outre par délibération motivée.

• Publicité

Afin d'être exécutoire, le plan approuvé fait l'objet d'une publicité (affichage en mairie et en préfecture, mention dans la presse à diffusion départementale) et est tenu à la disposition du public.

c. Voies communales, intercommunales ou métropolitaines

Le plan d'alignement relève de la compétence du conseil municipal s'agissant des voies communales (C. voirie routière, art. L. 141-3).

Cas de la compétence d'un EPCI ou de la métropole de Lyon

La création, l'aménagement et l'entretien de la voirie peuvent ou doivent être transférés aux communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines ou métropole (CGCT, art. L. 5214-16, L. 5216-5, L. 5215-20, et L. 5217-2) et les attributions dévolues au maire et au conseil municipal par le Code de la voirie routière sont exercées, le cas échéant, par le président de l'EPCI ou de la métropole de Lyon ou a fait l'objet d'un transfert de propriété, ou par le conseil municipal de la commune restée propriétaire lorsque la voie a fait l'objet d'un simple transfert de gestion ; l'arrêté d'alignement individuel peut, quant à lui, être délivré par l'exécutif de la collectivité ou de l'intercommunalité en charge de la gestion de la voie concernée, même si elle n'en est pas propriétaire.

• Enquête publique

L'enquête préalable à l'approbation des plans d'alignement des voies communales s'effectue dans les conditions fixées aux articles R. 141-4 à R. 141-10 du Code de la voirie routière.

Le maire (ou le président de l'EPCI ou du conseil de la métropole de Lyon) désigne par arrêté un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête dont il nomme le président, choisis sur une liste départementale établie annuellement en application de l'article R. 111-4 du Code de l'expropriation.

L'arrêté précise :

- l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte ainsi que sa durée, qui est de quinze jours ;
- les heures et lieux où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations (C. voirie routière, art. R. 141-4).

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté est publié par voie d'affiches et éventuellement par tout autre procédé (voie de presse) (C. voirie routière, art. R. 141-5).

Un dossier d'enquête est déposé à la mairie et comprend :

- une notice explicative ;
- un plan de situation ;
- un plan parcellaire comportant l'indication, d'une part, des limites existantes de la route communale, des parcelles riveraines et des bâtiments existants et d'autre part, des limites projetées de la voie communale ;
- la liste des propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet.

Une notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite aux propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet, par lettre recommandée avec accusé de réception, lorsque leur domicile est connu, ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics. Lorsque leur domicile est inconnu, la notification est faite, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural (C. voirie routière, art. R. 141-7).

• Approbation

Le plan d'alignement est approuvé par délibération du conseil municipal (ou de l'organe délibérant de l'EPCI ou de la métropole de Lyon) au vu des résultats de l'enquête publique. Lorsque les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables, le conseil municipal (ou l'organe délibérant de l'EPCI) peut passer outre par délibération motivée.

Cas particulier des voies intercommunales

Lorsqu'une seule commune est concernée, il ne faut pas omettre le fait que «Les décisions du conseil d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont les effets ne concernent qu'une seule des communes membres ne peuvent être prises qu'après avis du conseil municipal de cette commune. S'il n'a pas été rendu dans le délai de trois mois à compter de la transmission du projet de la communauté, l'avis est réputé favorable. Lorsque cet avis est défavorable, la décision est prise à la majorité des deux tiers des membres du conseil de l'établissement public de coopération intercommunale» (CGCT, art. L. 5211-57). Si l'établissement public n'est que le gestionnaire des voies d'intérêt communautaire (voir fiche n° 2), et non leur propriétaire, il doit préalablement obtenir l'accord de la commune, le plan d'alignement pouvant modifier l'assiette de voies, soit dans le sens d'une adjonction, soit dans le sens d'un retrait.

• Publicité

Afin d'être exécutoire, le plan approuvé fait l'objet d'une publicité (affichage en mairie et en préfecture, mention dans la presse à diffusion départementale) et est tenu à la disposition du public.

• Modification et abrogation du plan d'alignement

Le code de la voirie routière n'a instauré aucune procédure pour modifier ou abroger le plan d'alignement. Il convient alors d'appliquer la règle dite « du parallélisme des procédures » : les modifications du plan (quelles qu'elles soient : réduction ou augmentation de périmètre...) ou abrogation totale ou partielle sont arrêtées en reprenant la procédure suivie pour son approbation. Si les règles de procédure ont évolué par rapport à celles qui existaient au jour de son approbation, il faut appliquer les nouvelles règles. Si l'affectataire de la voie publique n'est plus le même qu'initialement (cas, par ex., du transfert d'une voie communale dans le domaine public d'une intercommunalité), il appartient au nouvel affectataire de conduire la procédure relativement à la voie ou à la portion de voie transférée.

Effets du plan d'alignement

Les effets du plan d'alignement varient selon que les propriétés concernées sont bâties ou non. Le régime ainsi mis en place ne s'applique cependant pas à tous les projets.

a. Propriétés non bâties

La publication d'un plan d'alignement attribue de plein droit à la collectivité propriétaire de la voie

publique le sol de ces propriétés dans les limites qu'il détermine.

L'attribution de propriété est immédiate, mais la prise de possession des terrains ne peut intervenir qu'après paiement ou consignation de l'indemnité.

b. Propriétés bâties

Les propriétés comprises dans le plan d'alignement sont frappées d'une servitude de reculement qui interdit au propriétaire d'édifier de nouvelles constructions ou d'effectuer des travaux confortatifs de nature à prolonger l'existence des constructions existantes (sauf en ce qui concerne les monuments historiques classés), faute de quoi il serait contraint de les démolir sans indemnité. Après la destruction de la construction, par vétusté ou toute autre cause, démolition par son propriétaire ou à la suite de la mise en œuvre de la procédure de démolition des édifices menaçants ruine, le sol de la propriété est attribué à la collectivité propriétaire de la voie. L'indemnité due ne porte ainsi que sur un terrain nu. Si la personne publique ne veut pas attendre la démolition, elle peut acquérir le terrain par voie amiable ou par expropriation.

NB : Dans tous les cas, à défaut d'accord amiable, l'indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation, c'est-à-dire à la suite d'une ordonnance du juge de l'expropriation.

• Constructions nouvelles

Une fois que le plan d'alignement a été approuvé et publié, aucune construction nouvelle ne peut empiéter sur l'alignement : elle ne peut donc être implantée qu'en retrait ou en limite. Toutefois, des arrêtés portant règlement de voirie édictés selon les cas par le préfet, le président du conseil départemental, le président de l'EPCI (ou du conseil de la métropole de Lyon) ou le maire fixent les dimensions maximales des saillies autorisées (pilastres, corniches, balcons...) (C. voirie routière, art. R. 112-3).

• Contrôles et sanctions

Si une construction nouvelle est édifiée en bordure du domaine public routier, l'autorité chargée de la conservation de la voie (variable selon la voie en cause) dispose des pouvoirs de vérification qui lui sont attribués par l'article L. 460-1 du code de l'urbanisme (visites de chantier, vérifications jugées nécessaires, obtention des documents techniques se rapportant au bâtiment). Ces vérifications doivent être effectuées dans un délai de 2 ans après achèvement des travaux. Si la construction ne respecte pas l'alignement, la personne publique propriétaire de la voie doit poursuivre le contrevenant au titre des contraventions de voirie routière.

• Cas d'une réduction de la largeur de la voie suite à un plan d'alignement

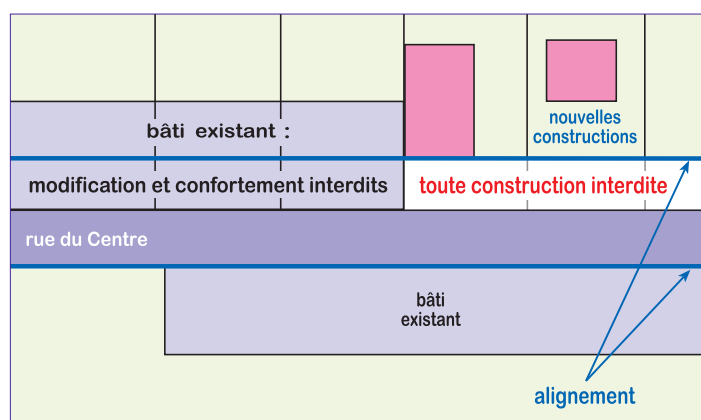
Si le plan d'alignement diminue la largeur de la voie, les parcelles qui ne sont plus comprises dans les limites de la voie publique peuvent faire l'objet d'un déclassement et entrer ainsi dans le domaine privé de la personne publique. Celle-ci a la possibilité de céder ces délaissés, à condition de ne pas gêner

les riverains dans l'exercice de leur droit d'accès. En cas de cession, ces riverains ont priorité pour l'acquisition des délaissés (C. voirie routière, art. L. 112-8).

• Limites de la procédure

La procédure d'alignement n'est pas applicable :

- en cas d'ouverture de voie nouvelle ;
- en cas d'élargissement trop important de la voie (déplacement de son axe, augmentation importante de sa largeur), sur un seul côté comme sur l'ensemble de la voie, sauf nécessités effectives de la circulation automobile ;
- en cas d'atteinte grave ou excessive à l'immeuble riverain (atteinte portée à l'immeuble sur une grande profondeur, variable selon l'immeuble en cause ; utilisation de l'immeuble impossible ou malaisée) ;
- pour un immeuble classé au titre des monuments historiques.



Terrains frappés d'alignement

Liens avec le plan local d'urbanisme

Les servitudes d'utilité publique résultant du plan d'alignement sont opposables aux tiers dès l'accomplissement des formalités de publicité. Toutefois, s'il existe un plan local d'urbanisme opposable, elles doivent être annexées à ce plan dans un délai d'un an à compter de l'accomplissement de ces formalités, cette annexion résultant d'un arrêté de mise à jour du maire ou du président de l'EPCI (si l'EPCI a la compétence d'urbanisme) ou du conseil de la métropole de Lyon (C.urb., L. 151-43 et R. 153-18).

À défaut d'annexion à l'expiration de ce délai, la servitude devient inopposable alors qu'elle aura pu produire ses effets pendant 1 an. Il appartient alors au préfet de mettre en demeure le maire ou le président de l'EPCI ou du conseil de la métropole de Lyon de procéder à cette annexion et d'y procéder d'office à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter de la mise en demeure restée sans effet. En pratique, le préfet n'attend jamais l'expiration du délai d'un an pour vérifier qu'il y a bien eu annexion et mettre en demeure d'annexer, le cas échéant, de façon à éviter que le plan d'alignement se trouve momentanément inopposable.

Le règlement du plan local d'urbanisme peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer,

y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public, et fixer les emplacements réservés aux voies (C. urb., L.151-38 et 39), dont il est fait état dans les documents graphiques.

La dénomination d'alignement qui est parfois reprise dans le PLU est sans rapport avec l'alignement prévu par le code de la voirie routière (CVR) :

- l'alignement PLU n'a pas d'effet translatif de propriété immédiat des propriétés non bâties ;

- l'alignement PLU ne vaut pas servitude de reculement ;
- l'alignement PLU autorise, via les emplacements réservés, la création, des élargissements importants et des déplacements de voies et le propriétaire peut exercer un droit de délaissement ;
- l'alignement PLU n'interdit pas les travaux confortatifs légers dispensés de permis de construire ni les constructions précaires ;
- l'alignement PLU et l'alignement CVR peuvent diverger dans leurs tracés comme ils peuvent se superposer.

Alignement individuel

L'alignement individuel est délivré au propriétaire ou ayant droit conformément au plan d'alignement s'il en existe un.

En l'absence d'un tel plan - ou lorsqu'un tel plan est en cours d'instruction - l'alignement individuel constate la limite réelle et actuelle de la voie publique (alignement de fait) au droit de la propriété riveraine (CE, 5 mai 2010, req. n° 327239 ; CAA Bordeaux, 29 déc. 2016, req. n° 15BX00289 ; CAA Bordeaux 15 nov. 2018, req. n° 17BX00022). Cette limite réelle caractérise la limite physique des lieux telle qu'elle est constatée.

Obligations respectives

• Obligations de la personne publique

L'obtention d'un alignement individuel est un droit. Il ne peut donc pas être refusé au propriétaire qui en formule la demande (C. voirie routière, art. L. 112-4). Un refus constitue une faute de nature à engager la responsabilité de la personne publique affectataire de la voie et ouvre droit à des dommages et intérêts en cas de préjudice.

Le silence gardé pendant 4 mois sur une demande vaut refus implicite de délivrance de l'alignement individuel.

• Obligations du riverain

Le riverain doit demander un arrêté d'alignement toutes les fois que les travaux intéressent un immeuble joignant la voie publique (clôture, balcon, ravalement...).

À défaut, les travaux effectués peuvent constituer une contravention de voirie routière (en cas d'atteinte matérielle effective au domaine public routier).

Procédure

• Demande

La demande est formulée sur papier libre. Comme le précise la circulaire n° 81-79 du 25 août 1981 relative au regroupement des formalités de demande d'arrêt d'alignement et d'autorisation du sol, elle comporte les noms, prénoms et adresse

du pétitionnaire, ainsi que la description des travaux concernés et les désignations exactes de l'immeuble et de la voie concernée.

Toutefois, aucune disposition légale ou réglementaire n'impose que le propriétaire qui sollicite un alignement individuel le fasse nécessairement dans le cadre de la réalisation de travaux et il semblerait qu'il doive également être délivré quel que soit le but de la demande. Par ailleurs, la mention du « propriétaire » n'est pas non plus limitative, ce qui implique que l'alignement peut être demandé par tout ayant droit.

• Délivrance

L'alignement individuel est obligatoirement délivré par écrit (C. voirie routière, art. L.112-3). Il l'est :

- par le préfet pour les routes nationales ;
- par le président du conseil départemental (sauf dans le cas de la métropole de Lyon où il y a eu transfert des voies à son profit en pleine propriété) ;
- par le maire pour les voies communales dont la commune est propriétaire ou a conservé la gestion en cas d'adhésion à un EPCI ;
- par le président de l'EPCI ou du conseil de métropole de Lyon pour les voies appartenant à l'EPCI ou à la métropole ou dont la gestion leur a été confiée.

Cas particulier

Dans les traversées d'agglomérations, le maire doit être obligatoirement consulté lorsqu'il n'est pas compétent pour délivrer l'alignement (C. voirie routière, art. L. 112-3).

Effets

• Caractère déclaratif

L'arrêté d'alignement est un acte déclaratif non créateur de droit : il n'a pas d'autre effet que d'indiquer de façon précise au riverain qui en a formulé la demande les limites de la voie publique au droit de sa propriété, sans pouvoir en changer les limites ni opérer de transfert de propriété, contrairement au plan d'alignement.

• **Durée de validité**

L'arrêté d'alignement est valable pendant 1 an à compter du jour de sa signature, contrairement au plan d'alignement qui n'est pas limité dans le temps et qui est valide jusqu'à ce qu'il ait été remplacé par un autre plan d'alignement.

• **Liens avec le permis de construire et assimilé**

La délivrance de l'alignement individuel ne vaut pas permis de construire et ne dispense pas de le solliciter. Toutefois, lorsque le permis de construire est délivré, il est réputé conforme aux dispositions de l'alignement.

Son bénéficiaire n'est donc pas obligé de demander un alignement individuel, sauf si son permis lui en fait l'obligation (CE, 28 mai 1971, *Sieur Pozzo*).

Le bénéficiaire du permis de construire a cependant intérêt à solliciter un tel alignement individuel s'il désire obtenir, sous la responsabilité de l'administration, des renseignements relatifs aux servitudes

L'arrêté d'alignement n'est pas une servitude d'utilité publique comme l'est le plan d'alignement et ne constitue pas non plus une servitude d'urbanisme contrairement à un emplacement réservé.

La demande d'arrêté d'alignement ne vaut que pour la délimitation par rapport au domaine public et n'emporte pas, comme telle, autorisation de construire.

grevant le terrain ou concernant les caractéristiques de la voie (CE, 10 juill. 1970, *Barillet*).

• **Effets similaires au plan d'alignement sur les constructions**

L'arrêté d'alignement emporte deux séries de conséquences :

- aucune construction nouvelle ne peut empiéter sur l'alignement, à quelque hauteur que ce soit, sous réserve des règles particulières relatives aux saillies telles qu'elles sont fixées par arrêté du préfet, du président du conseil départemental ou du président de l'EPCI ou du conseil de métropole de Lyon ou du maire, selon la voirie concernée, qui en détermine les dimensions maximales (C. voirie routière, R.112-3) ;
- aucun travail confortatif ne peut être entrepris sur un bâtiment frappé d'alignement, sauf s'il s'agit d'un immeuble classé monument historique au titre de l'article L.621-1 du code du patrimoine [ne concerne pas les monuments simplement inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques au titre de l'article L.621-25 du code du patrimoine].

• **Sanctions**

Les sanctions pour non-respect d'un arrêté d'alignement sont les mêmes qu'en cas de non-respect des limites d'un plan d'alignement.

Cession dans le cadre d'un emplacement réservé

Jusqu'à l'abrogation de son régime par le Conseil constitutionnel en 2010, la commune pouvait imposer au bénéficiaire d'une autorisation d'urbanisme la cession gratuite à son profit de 10 % de la surface du terrain d'assiette du projet en vue de l'élargissement, du redressement ou de la création de voies publiques. La réglementation n'a conservé que le régime de l'emplacement réservé de l'article L. 151-41 du Code de l'urbanisme, qui permet notamment à la collectivité locale de réserver des terrains privés bâtis ou non bâtis aux fins de création ou d'élargissement de voies publiques.

Cette mise en réserve interdit toute délivrance d'autorisation d'occuper le sol sauf à titre précaire, de façon à ne pas compromettre la réalisation future de l'objet en vue duquel il y a eu emplacement réservé.

La collectivité bénéficiaire de l'emplacement réservé peut l'acquérir :

- à l'amiable, en cas d'accord avec le propriétaire ;
- par voie d'expropriation, si le propriétaire refuse de la lui céder à l'amiable ;
- par voie de préemption, si le droit de préemption urbain se superpose à l'emplacement réservé ;

- à la suite de l'exercice, par le propriétaire, de son droit de délaissement, qui lui permet de mettre en demeure la collectivité bénéficiaire d'acquérir son terrain.

Jusqu'à l'intervention de la loi ALUR du 24 mars 2014, qui supprime le coefficient d'occupation des sols, la collectivité bénéficiaire de l'emplacement réservé pouvait également l'acquérir à titre gratuit, dans le cadre d'un « échange » : « *le propriétaire d'un terrain dont une partie est comprise dans un de ces emplacements et qui accepte de céder gratuitement cette partie à la collectivité bénéficiaire de la réserve peut être autorisé à reporter sur la partie restante de son terrain un droit de construire correspondant à tout ou partie du coefficient d'occupation du sol affectant la superficie du terrain qu'il cède gratuitement à la collectivité* » (C. urb., art. R. 123-10 ancien).

Ce dispositif d'échange a été abrogé par le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre I^{er} du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme.

Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Normandie Centre
+33 (0)2 35 68 89 33

Cerema
Territoires et ville
Édition

Collection
Références
ISSN : 2276-0164
2019/40

*mise à jour
septembre 2019*

Contributeur Philippe Billet - Professeur de droit public - U. Jean Moulin - Lyon 3
Of Counsel auprès de Hélios Avocats (<http://www.helios-avocats.com>)

Participants au groupe de travail

Anne-Claire Lamare et Jean-Paul Truffy, *ATTF* - Claude Faure, *AITF*
Nicolas Furmanek, Cerema Territoires et ville - *VOI/CGR*

Contacts Nicolas Furmanek - Cerema Territoires et ville - *VOI/CGR*
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 54 - nicolas.furmanek@cerema.fr
voi.DtecTV@cerema.fr

La série de fiches « Gestion du Domaine Public Routier - Voirie et espaces publics » a été réalisée sous le pilotage du Cerema Territoires et ville.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration ni celle des rédacteurs.

Ces fiches sont disponibles sur la Librairie en ligne du Cerema : www.ville.cerema.fr.

© 2019 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment