

Servitude de passage automobile sur parcelle EIKE appartenant au domaine privé de Clermont Auvergne Métropole

1. Objet du compte rendu

Le présent compte rendu a pour objet d'apprécier la possibilité de créer ou de faire reconnaître une **servitude de passage automobile** au profit d'une parcelle dite **fonds dominant**, alors que cette parcelle n'est pas enclavée pour les accès piétons, mais ne dispose pas d'un accès suffisant pour les véhicules.

Le désenclavement envisagé suppose la création d'une **rampe d'accès**, sur ou à travers une parcelle dite **fonds servant**, laquelle appartient, selon les éléments communiqués, au **patrimoine privé de Clermont Auvergne Métropole**.

La parcelle concernée est située en zone **UG simple**, mais elle est également grevée d'une protection de type **EIKE**, c'est-à-dire un **Élément d'Intérêt Paysager et Écologique**. Cette protection impose de distinguer soigneusement le droit civil de passage et les autorisations d'urbanisme nécessaires à la réalisation matérielle de la rampe.

2. Situation juridique résumée

Le fonds dominant dispose d'un accès piéton à la voie publique. Il n'est donc pas totalement enclavé.

En revanche, l'accès existant ne permet pas la desserte automobile du terrain. La difficulté porte donc sur une **enclave relative** ou une **issue insuffisante**, au sens de l'article 682 du Code civil.

L'article 682 du Code civil prévoit que le propriétaire dont le fonds n'a sur la voie publique aucune issue, ou seulement une issue insuffisante, peut réclamer un passage suffisant sur les fonds voisins, moyennant une indemnité proportionnée au dommage causé. Le texte ne vise donc pas uniquement l'absence totale d'accès : il vise aussi l'hypothèse d'un accès existant mais insuffisant.

La question principale n'est donc pas de savoir s'il existe un accès piéton, mais si cet accès piéton constitue une **desserte suffisante** au regard de l'usage normal du fonds dominant.

3. Enclave automobile malgré un accès piéton

La jurisprudence admet qu'un terrain puisse être considéré comme insuffisamment desservi lorsqu'il est accessible à pied mais non accessible en voiture, notamment lorsqu'il s'agit d'un fonds destiné à l'habitation ou à un usage nécessitant normalement l'accès de véhicules.

Dans un arrêt du **16 mars 2017**, la troisième chambre civile de la Cour de cassation a censuré une décision qui refusait de reconnaître l'enclave alors que le passage existant, large d'environ **1,75 mètre**, ne permettait pas le passage d'un véhicule automobile. L'argument retenu était que l'accès par véhicule automobile correspond à l'usage normal d'un fonds destiné à l'habitation.

Dans un arrêt du **6 juin 2019**, la Cour de cassation a également rappelé que le droit au passage doit être apprécié en fonction de l'utilisation normale du fonds, en relevant qu'une maison d'habitation peut exiger un accès par véhicule automobile, notamment compte tenu des conditions actuelles de vie et de la nécessité d'un secours rapide en cas d'incendie.

Il en résulte que l'existence d'un passage piéton ne suffit pas nécessairement à écarter l'état d'enclave. Si la parcelle ne peut pas être desservie par véhicule, elle peut être regardée comme disposant d'une **issue insuffisante**, dès lors que l'accès automobile est nécessaire à son usage normal.

4. Nécessité de créer une rampe d'accès

Le désenclavement projeté suppose la création d'une **rampe**. Cet élément est déterminant.

Une servitude de passage ne donne pas automatiquement le droit de réaliser n'importe quel ouvrage. Il faut distinguer :

- le **principe civil du droit de passage** ;
- l'**assiette du passage**, c'est-à-dire son emplacement ;
- les **modalités matérielles du passage**, notamment la largeur, la pente, le revêtement, les terrassements, les murs de soutènement éventuels et l'imperméabilisation ;
- les **autorisations d'urbanisme** nécessaires à la réalisation de la rampe.

L'article 683 du Code civil prévoit que le passage doit être pris, en principe, du côté où le trajet est le plus court vers la voie publique, mais qu'il doit aussi être fixé à l'endroit le moins dommageable pour le fonds servant.

Ainsi, même si le fonds dominant peut justifier d'un besoin d'accès automobile, la rampe ne pourra être imposée que si son tracé, son emprise et ses caractéristiques sont strictement nécessaires et causent le moindre dommage possible au fonds servant.

La jurisprudence tient compte de la possibilité réelle d'améliorer l'accès existant. Dans un arrêt du **16 novembre 1982**, la Cour de cassation a admis l'état d'enclave relative d'un fonds accessible seulement par un chemin muletier, en relevant que l'utilisation normale de la construction supposait l'usage de véhicules automobiles et qu'il était pratiquement impossible de désenclaver la propriété par le chemin existant.

Cette décision est utile pour le présent dossier : il faudra démontrer que la création d'une rampe est techniquement nécessaire, que le passage piéton existant ne peut pas être raisonnablement transformé en accès automobile, ou que cette transformation exigerait des travaux excessifs, disproportionnés ou matériellement impossibles.

5. Fonds servant appartenant au domaine privé de Clermont Auvergne Métropole

Le fonds servant appartient, selon les éléments communiqués, au patrimoine privé de **Clermont Auvergne Métropole**.

Il convient de rectifier la terminologie : pour Clermont-Ferrand, l'autorité intercommunale compétente est **Clermont Auvergne Métropole**. Le PLUi de Clermont Auvergne Métropole a été approuvé le **19 décembre 2025**, et il constitue désormais le document de référence applicable sur les communes membres.

Le fait que le terrain relève du **domaine privé** est important. L'article L.2211-1 du Code général de la propriété des personnes publiques précise que font partie du domaine privé les biens des personnes publiques qui ne relèvent pas du domaine public.

L'article L.2221-1 du même code prévoit que les personnes publiques gèrent librement leur domaine privé selon les règles qui leur sont applicables.

Ainsi, contrairement à un bien du domaine public, le terrain n'est pas soumis au principe d'inaliénabilité du domaine public. La Métropole peut donc, en principe, consentir une servitude sur son domaine privé, sous réserve d'une décision régulière de l'organe compétent, d'une convention ou d'un acte notarié, et des règles applicables aux droits réels immobiliers des collectivités et de leurs groupements. L'article L.3211-14 du Code général de la propriété des personnes publiques renvoie d'ailleurs, pour les cessions d'immeubles ou de droits réels immobiliers par les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, aux conditions fixées par le Code général des collectivités territoriales.

La servitude peut donc être envisagée selon deux voies :

1. **Voie amiable** : convention avec Clermont Auvergne Métropole, acte notarié, publication au service de la publicité foncière, définition précise de l'assiette, de la largeur, de la rampe, de l'entretien et de l'indemnité éventuelle.
2. **Voie judiciaire** : action en reconnaissance d'une servitude légale de passage pour cause d'enclave relative, si la Métropole refuse l'accord amiable et si l'insuffisance de l'accès automobile est démontrée.

6. Incidence du classement EIPE

La parcelle est grevée d'une sous-classe **EIPE**, c'est-à-dire un **Élément d'Intérêt Paysager et Écologique**.

Le PLUi de Clermont Auvergne Métropole identifie les EIPE comme des prescriptions graphiques complémentaires au zonage. Les documents de synthèse du PLUi indiquent l'existence de plusieurs centaines d'hectares d'Espaces d'Intérêt Paysager et Écologique, comprenant notamment des boisements, espaces verts, cœurs d'îlot et jardins cultivés en zone urbaine.

La base juridique de ce type de protection se trouve notamment à l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme. Cet article permet au règlement du PLU ou du PLUi d'identifier et de localiser des éléments de paysage ou des secteurs à protéger pour des motifs écologiques, notamment pour préserver, maintenir ou remettre en état les continuités écologiques. Il permet aussi, dans les zones urbaines, de localiser des terrains cultivés et espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques, pouvant être protégés et inconstructibles.

Le classement EIPE ne supprime donc pas automatiquement toute possibilité de servitude civile. En revanche, il peut limiter fortement les travaux nécessaires à l'exercice de cette servitude, en particulier la création d'une rampe.

7. Rampe d'accès et autorisation d'urbanisme

La création d'une rampe dans une emprise EIPE constitue vraisemblablement une modification de l'état des lieux : terrassement, modification du sol, éventuelle imperméabilisation, suppression de végétation, création d'un ouvrage d'accès, modification des écoulements ou atteinte à un espace vert protégé.

L'article R.421-23 h) du Code de l'urbanisme soumet à déclaration préalable les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément identifié par le PLU ou le PLUi au titre de l'article L.151-23 comme présentant un intérêt écologique.

Par ailleurs, l'article L.421-6 du Code de l'urbanisme prévoit qu'un permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé que si les travaux sont conformes aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols, à l'implantation, à la nature, aux dimensions et à l'aménagement des abords. Lorsque les travaux relèvent d'une déclaration préalable, l'article L.421-7 permet à l'autorité compétente de s'y opposer ou d'imposer des prescriptions si les conditions de conformité ne sont pas réunies.

La conséquence pratique est importante : même si la servitude est reconnue sur le plan civil, la Métropole ou l'autorité compétente en urbanisme peut refuser ou encadrer la création de la rampe si celle-ci porte atteinte à l'intérêt paysager ou écologique protégé par l'EIPE.

8. Proportionnalité de la protection EIPE

La protection EIPE ne doit pas être appliquée de manière abstraite ou automatique. Elle doit être appréciée concrètement au regard de l'objectif de protection poursuivi.

Le Conseil d'État a jugé, dans une décision du **14 juin 2021**, que les prescriptions prévues par un PLU sur le fondement des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'urbanisme doivent être proportionnées et ne peuvent excéder ce qui est nécessaire à l'objectif recherché. Une interdiction de toute construction ou de tout aménagement ne peut être admise que si elle constitue le seul moyen d'atteindre l'objectif de protection.

Cette jurisprudence peut être utile si la création de la rampe est refusée de manière trop générale. Il conviendrait alors de soutenir que le projet doit être apprécié selon ses caractéristiques concrètes : largeur limitée, rampe perméable, absence d'abattage d'arbres, maintien des continuités écologiques, traitement paysager, limitation de l'imperméabilisation et tracé le moins dommageable.

9. Analyse appliquée au dossier

Au regard des éléments communiqués, la position juridique peut être formulée ainsi :

Le fonds dominant n'est pas totalement enclavé, puisqu'un passage piéton existe.

Toutefois, il peut être considéré comme insuffisamment desservi si l'accès automobile est nécessaire à son usage normal.

La jurisprudence admet qu'un accès piéton puisse être insuffisant lorsque le fonds doit pouvoir être desservi par des véhicules, notamment pour l'habitation, les travaux, l'entretien, les secours ou l'usage courant du bien.

Le désenclavement automobile suppose la création d'une rampe. Cette rampe devra être techniquement justifiée, limitée à ce qui est nécessaire et implantée selon le tracé le moins dommageable.

Le fonds servant appartenant au domaine privé de Clermont Auvergne Métropole, la servitude peut être envisagée par accord amiable avec la Métropole. En cas de refus, une action judiciaire pourrait être envisagée si l'état d'enclave relative est établi.

Le classement EIPE ne rend pas la servitude civile impossible, mais il rend incertaine la faisabilité des travaux de rampe. La création de la rampe devra être compatible avec les prescriptions du PLUi et pourra nécessiter, au minimum, une déclaration préalable.

10. Points à démontrer dans le dossier

Pour défendre utilement la demande, il conviendrait de réunir les éléments suivants :

- plan cadastral du fonds dominant et du fonds servant ;
- photographies de l'accès piéton existant ;
- constat de l'impossibilité d'accès automobile ;
- largeur actuelle du passage ;
- pente et dénivelé ;
- plan de principe de la rampe envisagée ;
- notice technique indiquant les terrassements, matériaux, pente, largeur, revêtement et gestion des eaux pluviales ;
- démonstration que la rampe est le moyen le moins dommageable ;
- démonstration qu'aucun autre accès automobile raisonnable n'est possible ;
- extrait du PLUi indiquant la zone UG et la sous-classe EIPE ;
- avis écrit du service urbanisme sur la compatibilité de la rampe avec l'EIPE ;
- demande amiable adressée à Clermont Auvergne Métropole en sa qualité de propriétaire privé du fonds servant.

11. Formulation juridique conseillée

La demande pourrait être présentée ainsi :

“Le fonds dominant bénéficie actuellement d'un accès piéton, mais ne dispose d'aucun accès automobile suffisant à la voie publique. Cette situation caractérise une issue insuffisante au sens de l'article 682 du Code civil, l'usage normal du fonds nécessitant une desserte par véhicule. Le désenclavement sollicité ne tend donc pas à créer un passage de confort, mais à assurer la desserte complète du fonds. Le passage demandé doit être limité à ce qui est strictement nécessaire, implanté selon le tracé le moins dommageable pour le fonds servant, conformément à l'article 683 du Code civil, et réalisé dans le respect des prescriptions du PLUi, notamment de la protection EIPE.”

12. Conclusion

La création d'une servitude de passage automobile est juridiquement envisageable, même si le fonds dominant dispose déjà d'un accès piéton.

L'argument central est que l'accès existant est insuffisant pour les véhicules et ne permet donc pas la desserte complète du fonds. Cette situation peut relever de l'article 682 du Code civil, sous réserve de démontrer que l'accès automobile est nécessaire à l'usage normal de la parcelle.

La création d'une rampe constitue toutefois un point sensible. Elle devra être justifiée techniquement, limitée dans son emprise et compatible avec la protection EIPE. Le classement EIPE n'interdit pas nécessairement toute servitude, mais il peut justifier un refus ou des prescriptions si la rampe porte atteinte à l'intérêt paysager ou écologique protégé.

Enfin, le fait que le fonds servant appartienne au domaine privé de Clermont Auvergne Métropole permet une solution amiable par convention ou acte notarié. À défaut d'accord, une action judiciaire

en désenclavement automobile peut être envisagée, avec indemnité au profit du propriétaire du fonds servant.