



Pôle Valorisation et Transactions Immobilières
Urbanisme
5/7, rue du Delta (SN 0088) - 75009 PARIS
Tél. : 01 53 32 70 00 - Fax : 01 53 32 71 13

MBNF
D

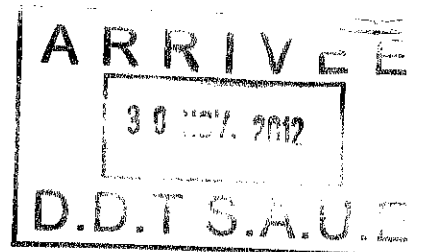
Préfecture de l'Oise
Direction Départementale des Territoires
Service de l'Aménagement et de l'Urbanisme
40 rue Jean Racine
BP317
60021 BEAUVAIS Cedex

à l'attention de M. Fabien NOYE

N/Réf. : DTIRP/MG/2012/58503

Affaire suivie par : Maryline GUILLIER
01 53 32 70 41

Paris, le 26 novembre 2012



Monsieur,

Par courrier du 29 octobre 2012, vous avez bien voulu m'informer de la décision du conseil municipal de la commune de CREIL, par délibération du 21 septembre 2012, d'engager la procédure de révision de son Plan Local d'Urbanisme.

J'ai donc l'honneur de vous communiquer les renseignements suivants :

ELEMENTS IMPOSES

1 – Servitudes d'utilité publique

Le territoire de cette commune étant traversé par les emprises des lignes suivantes :

- ligne de Creil à Jeumont du km 50,894 au km 51,160
- ligne de Paris-Nord à Lille du km 48,807 au km 50,605
- ligne de Creil à Beauvais du km 50,384 au km 51,698
- ligne de Pierrelaye à Creil du km 65,896 au km 67,115

la fiche T1 et la notice technique ci-jointes qui identifient les servitudes imposées aux riverains du chemin de fer doivent être intégrées aux documents annexes du PLU intitulé « Servitudes d'utilité publique ».

Je dois préciser qu'en raison de l'évolution des textes de loi intervenue en décembre 2010 et particulièrement de l'abrogation partielle de la loi du 15 juillet 1845 et sa transposition dans le Code des

Transports, la fiche T1 relative aux servitudes liées à la présence du chemin de fer est en cours de refonte par notre Direction Juridique.

Dans l'attente de la transmission du nouveau texte, la fiche T1 et son annexe ci-jointes doivent être annexées en intégralité dans le PLU.

Le plan des servitudes doit faire apparaître sous une trame spécifique les emprises du chemin de fer et préciser en légende, qu'il s'agit de la « zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer ».

Il convient également d'indiquer, telles que précisées ci-après, l'identification et les coordonnées des deux gestionnaires des servitudes liées à la présence du chemin de fer :

SNCF
Délégation Territoriale de l'Immobilier
Région Parisienne
5/7 rue du Delta
75009 PARIS

Réseau Ferré de France
Direction Régionale Nord Pas-de-Calais et
Picardie
100 Boulevard de Turin
Tour de Lille
59777 EURALILLE

Je vous rappelle en effet que Réseau Ferré de France, dénommé RFF, établissement public et commercial créé le 1^{er} janvier 1997, est devenu propriétaire depuis cette date des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire et des immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport, appartenant précédemment à l'Etat et gérés par la SNCF.

2 - Bois

La présence de bois classés dans la zone assujettie aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer.

a) aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 précitée qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...). Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

b) aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

3 - Urbanisme

Je tiens enfin à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant de votre Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à la Délégation Territoriale de l'Immobilier Région Parisienne.

En outre, Il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité de notre domaine qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

ELEMENTS INFORMATIFS

1 – Avis de la SNCF

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée à tous les stades de l'élaboration du document et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

2 – Zonage

La zone ferroviaire se révélant incompatible avec le principe de mixité et de renouvellement urbain fixé par la loi SRU du 13 décembre 2000, la SNCF et RFF souhaitent inscrire tous leurs terrains en zone banalisée, en prévoyant toutefois des règles spécifiques relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectif, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire.

3 – Projet d'intérêt général

Projet CCR

Réseau Ferré de France a le projet d'implanter sur la commune de Creil, dans les emprises lui appartenant, des bâtiments accueillant des fonctions ferroviaires (une Commande Centralisée du Réseau), dans le cadre du programme national visant à regrouper les 1500 postes d'aiguillage actuels en 16 centres régionaux et 1 centre national.

Rappel de la consistance et des objectifs du projet Roissy-Picardie déjà inscrit au SCOT

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie consiste à créer, au nord de Roissy, une ligne nouvelle de jonction de 5 à 7 kilomètres entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV. Ceci s'accompagne d'aménagements sur le réseau existant entre Creil et la ligne nouvelle, et dans les gares Aéroport CDG TGV, Creil et Amiens.

Projet original, Roissy-Picardie s'appuie largement sur la valorisation du réseau existant pour raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse. Il propose, en outre, un double service TGV® et TER® adapté aux différents besoins de déplacements (courte distance et longue distance). En effet, la liaison améliorera les voyages à destination des principales métropoles régionales (Lyon, Marseille, Bordeaux...) grâce à la mise en place de nouveaux services TGV® directs depuis Amiens, Creil et la gare Aéroport CDG TGV. Une offre de TER® quotidiens entre Creil et Roissy permettra également de faciliter l'accès au Grand Roissy pour aller prendre l'avion, le TGV® et pour les trajets domicile-travail.

À la suite du débat public organisé en 2010 et conformément à la décision de son conseil d'administration du 25 novembre 2010 qui a confirmé l'opportunité du projet, Réseau Ferré de France conduit depuis septembre 2011 les études et la concertation préalables à l'enquête publique dont l'ouverture est prévue avant la fin de l'année 2014.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Maryline GUILLIER
Chargée d'urbanisme

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Maryline Guillier', written in a cursive style.

PJ :
Fiche T1 et son annexe technique