
Éléments de cadrage pour SNCF Réseau

Eléments de cadrage

Code des transports :

Il regroupe l'ensemble des textes législatifs applicables au secteur des transports Plus précisément l'article L 2111-9, du Code des transports, dispose que « L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « Réseau ferré de France » a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »

Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 : Loi d'orientation des transports intérieurs.

Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 (JO du 14/12/2000) : relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

Décret 2001-1116 du 27 novembre 2001 (JO du 28/11/2001), relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

Par ailleurs, le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015 dispose dans son article 6I que « SNCF Réseau exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers conformément aux dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. »

Servitudes d'utilité publique

Pour les communes traversées par des installations ferroviaires, une servitude d'utilité publique dénommée Servitude T 1 s'applique aux emprises riveraines du chemin de fer.

Eléments de cadrage

Pour rappel :

Autorités Organisatrices des Transports (AOT)

La Région est l'autorité organisatrice des transports régionaux (TER), l'Etat est l'autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Ces AOT sont les financeurs et les garants du service public de transport régional ou national.

SNCF Réseau

Réseau Ferré de France devenu SNCF Réseau au 1^{er} Janvier 2015 est un établissement public et commercial. Il est gestionnaire et propriétaire de plein droit depuis cette date des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire. A ce titre, il entretient et aménage le réseau ferré.

SNCF Réseau est consulté dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.

SNCF Mobilité : transporteur

La SNCF est « opérateur » pour la Région et pour l'Etat.

SNCF : être consulté préalablement à pour tous travaux à réaliser à proximité des emprises ferroviaire :

Nous rappelons également qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour tous travaux programmés à proximité des emprises ferroviaires (notamment pour les permis de construire, lotissement, d'aménagement...). 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 L2231-5 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, nous précisons qu'il convient d'adresser les dossiers en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à la Délégation Immobilière Territoriale de la Région Nord-Pas de Calais.

Eléments de cadrage

Les documents structurants

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal devra être élaboré en cohérence avec notamment les documents suivants :

- . Le SCOT**
- Le Plan de Déplacement Urbain (qu'il soit intégré ou non au PLUi)**
- Le schéma national des infrastructures de transport**
- Le Contrat de Plan Etat Région**
- Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (Régional et National)**
- Le schéma régional des infrastructures et des transports.**

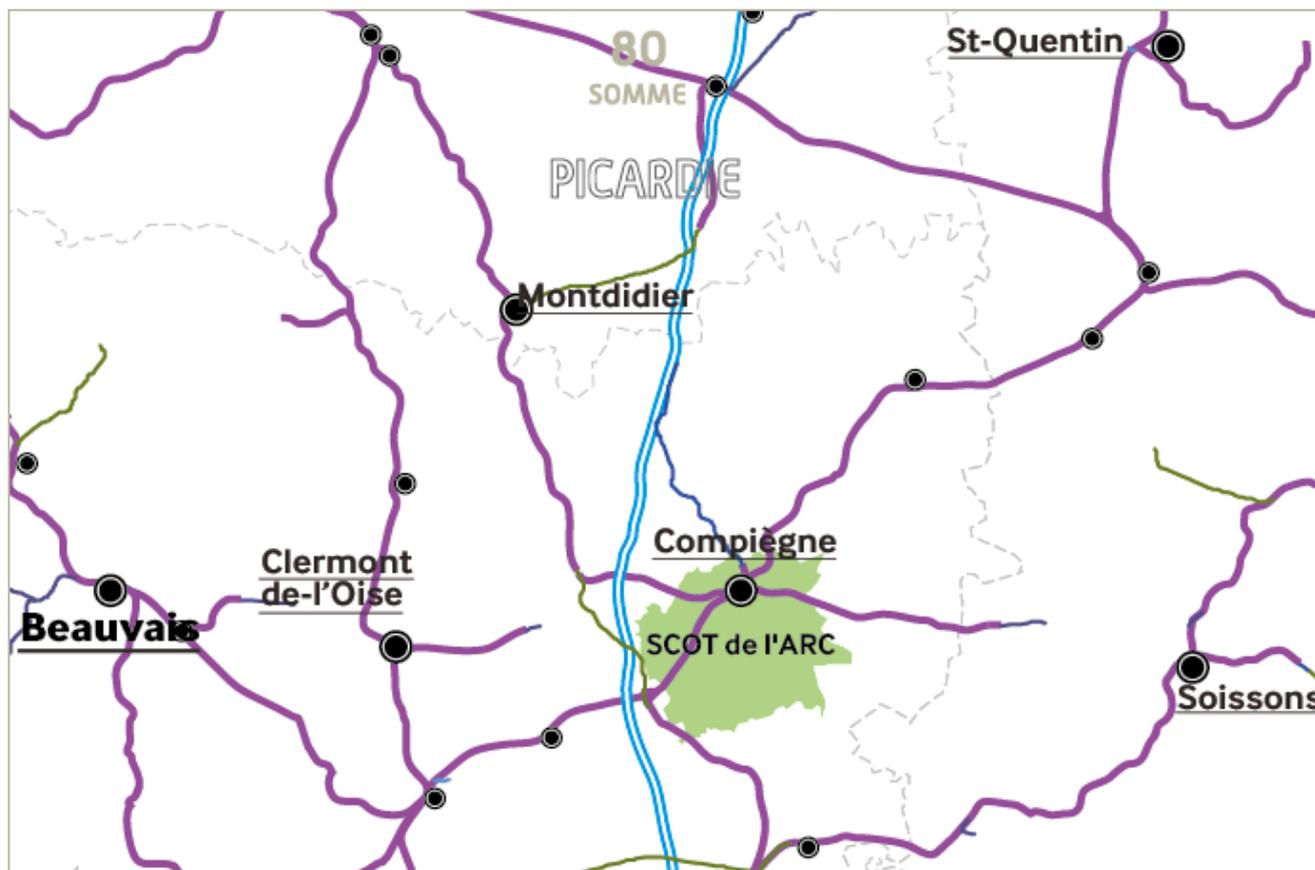
**Le périmètre du PLUi de la
Communauté
d'agglomération de la région
de Compiègne**

Le réseau ferroviaire à l'échelle régionale

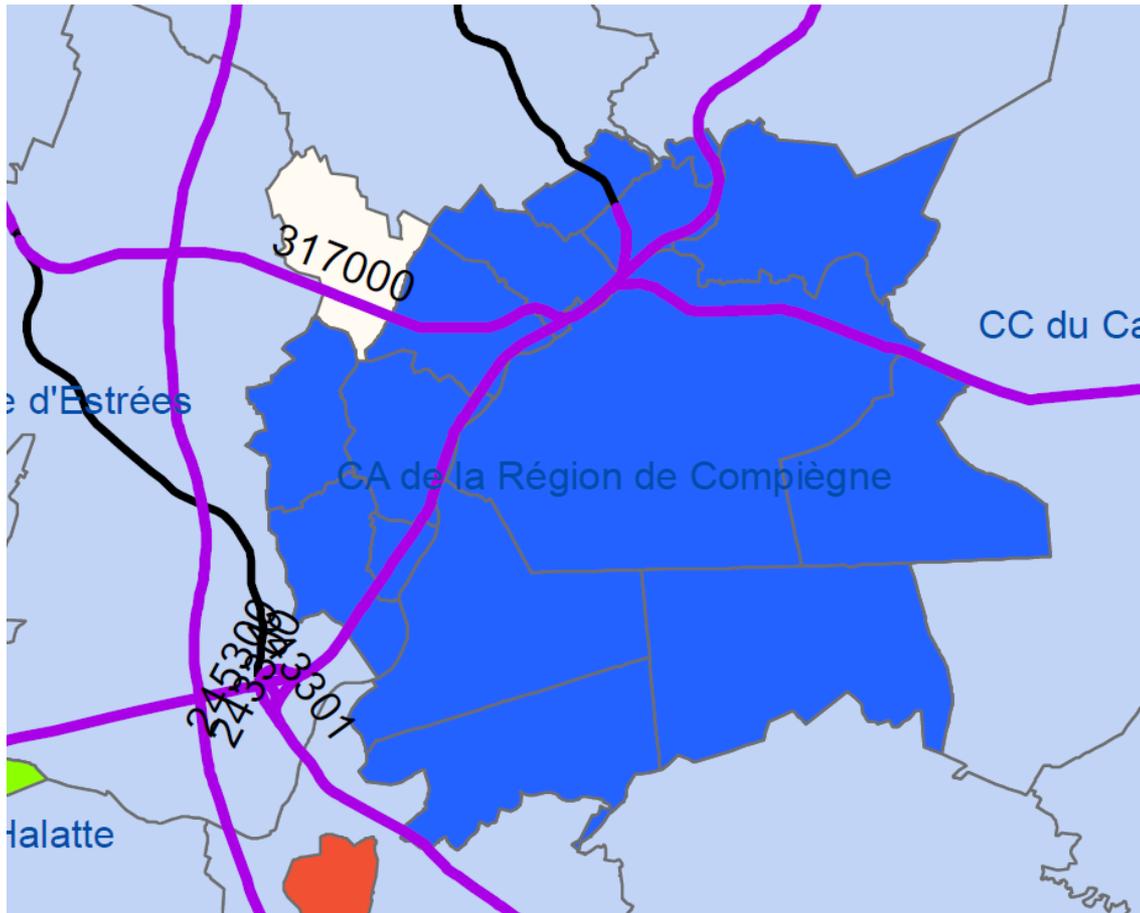
A l'échelle du réseau régional, Compiègne se situe à l'intersection de deux lignes structurantes du réseau ferré national (réseau principal) :

la ligne 242 000 de Creil à Jeumont (frontière belge), ligne majeure du réseau du Nord de la France, utilisée par le trafic voyageurs entre la Picardie et Paris, et par le trafic fret entre les Pays-Bas, la Belgique, le Royaume-Uni, le Nord de la France d'une part, et le Bassin Parisien et le Sud de la France d'autre part.

la ligne 317 000 de Rochy-Condé à Soissons, qui n'est plus exploitée que sur quelques tronçons, notamment un permettant de rejoindre directement Amiens en TER, par connexion à la ligne 232 000 à Estrées-Saint-Denis..



Le périmètre du PLUi de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne dans le maillage ferroviaire principal et secondaire



Le périmètre de l'ARC s'inscrit dans le réseau ferroviaire de la manière suivante :

ARMANCOURT, CLAIROIX, COMPIEGNE, JANVILLE, JAUX, MARGNY LES COMPIEGNES, LE MEUX et VENETTE sont traversées par la ligne 242 000 de Creil à Jeumont.

BIENVILLE et CLAIROIX sont traversées par la ligne 248 000 de Compiègne à Roye-Faubourg St Gilles

COMPIEGNE, LACHELLE, MARGNY LES COMPIEGNES, VENETTE et VIEUX MOULIN sont traversées par la ligne 317 000 de Rochy-Condé à Soissons.

La commune de SAINT SAUVEUR est traversée par la ligne 232 000 de D'Ormoy-Villiers à Boves.

Quelques chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

Passage à niveau :

- On dénombre **21 passages à niveau** sur les lignes voyageurs sur le périmètre l'ARC.
- Une démarche est en cours pour supprimer le PN 88 de VENETTE
- **1 passage à niveau inscrit au programme de sécurisation national de 2012** défini par le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

n° PN	Type	N° ligne	Section de Ligne	Département	Commune	Type route		Avancement sur la solution de suppression
39	SAL 2	242 000	Creil - Jeumont	60	CLAIROIX	RD	81	Equipé de feux à diodes, Pas de projet de dénivellation Diagnostic sécurité a été réalisé le 01/12/2014

Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

Passage à niveau :

- **Critères 2012 (depuis 2001) pour la suppression d'un passage à niveau sur la base des accidents et incidents 2002 à 2011**

- **ou**
 - 3 collisions et plus
 - 15 heurts d'installation et plus
 - 1 collision et 11 heurts mini ou 2 collisions et 10 heurts mini
 - moment de circulation > 1 000 000 (produit du nombre de circulations ferroviaires et routières)
 - à dire d'expert régional

- **Le PN 39 de CLAIROIX est inscrit à dire d'expert**

Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

Position de SNCF Réseau concernant les Passages à Niveau (PN):

- Les passages à niveau sont réglementés par l'Arrêté Ministériel du 18/03/1991
- SNCF Réseau informe les collectivités de l'existence des guides et notes d'information du SETRA notamment :

- Note d'information n° 138 de mars 2013 concernant le « Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau ». SNCF Réseau réaffirme l'importance des principes de sécurité dans la conception et la réalisation des aménagements cyclables qui franchissent les voies ferrées.
- Guide technique sur la Sécurité aux passages à niveau : Cas de la proximité d'un carrefour giratoire
- Note d'information n° 128 de décembre 2008 concernant l'« Amélioration de la sécurité aux passages à niveau - adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière »
- Note d'information n° 133 d'octobre 2009 concernant les « Travaux routiers à proximité des passages à niveau »



Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

suite- Position de SNCF Réseau concernant les PN:

- **D'une façon générale**, il est préférable d'éviter de délester les autoroutes en reportant le trafic sur des itinéraires empruntant des passages à niveau et ça quel que soit le PN inscrit au programme de sécurisation national ou pas. Il est préférable d'utiliser les ouvrages dénivelés existants ou de prévoir la création de nouveaux ouvrages en fonction du trafic à supporter.
- **Ouvrages de croisement de nos deux infrastructures, routière et ferroviaire, les passages à niveau présentent la singularité d'impliquer une obligation de solidarité d'actions des acteurs ferroviaires et routiers pour atteindre l'objectif de sécurité qui leur sont respectivement assignés par le législateur.** Nos services coopèrent régulièrement avec les différents gestionnaires de voirie afin de concourir à l'objectif partagé d'amélioration de la sécurité de ces carrefours particuliers.
- **Dans la continuité de ces démarches collaboratives, nous attirons votre attention sur un risque spécifique à certains passages à niveau de nos réseaux respectifs.** En effet, et ainsi qu'ont pu le mettre en exergue les retours d'expérience conduits par diverses entités, la configuration de l'infrastructure ferroviaire conjuguée à celle de la voirie routière conduit à caractériser des passages à niveau pouvant présenter des difficultés de franchissement pour certaines catégories de véhicules ; en particulier ceux dotés d'une faible garde au sol ou étant d'une grande longueur (autocars, poids lourds...).



Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

suite- Position de RFF concernant les PN:

- Au regard des conséquences attachées à l'absence de prise en compte opérationnelle de ce constat, **il est nécessaire de vérifier que le profil routier des passages à niveau concernés est compatible avec les circulations routières autorisées à l'emprunter.** Notamment, sont concernés les véhicules qui ne peuvent pas franchir le passage à niveau dans un délai inférieur à 7 secondes après l'allumage des feux.
- **Une première liste non exhaustive de passages à niveau dont le franchissement est reconnu difficile par SNCF Réseau en application de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels existe et est transmise aux services de l'état.** En effet, si la traversée est considérée difficile pour des convois exceptionnels, elle peut également être envisagée comme délicate pour d'autres catégories de véhicules : transports en commun, poids-lourds... Cette liste pourra être complétée selon des modalités à convenir avec les gestionnaires de voirie.



Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

Principes de sécurité concernant les PN:

- **Pour les déplacements piétons et leur sécurité, ne pas inciter les intrusions dans les emprises ferroviaires,**
- **Pour les pistes cyclables qui devraient emprunter les passages à niveau, contacter systématiquement SNCF Réseau, inspiration à prendre sur la note d'information SETRA que j'ai envoyée récemment sur le Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau.**
- **Pour la mise aux normes PMR des cheminements piétons des PN, SNCF Réseau souhaite être sollicité pour avis sur les projets s'ils empruntent des PN.**

Les chiffres clés des trafics ferroviaires dans l'ARC

Trafic voyageur par jours :

Tous les trains de voyageurs des lignes suivantes s'arrêtent en gare de Compiègne :

- TET missions Paris – Saint-Quentin / Cambrai / Maubeuge
- TER missions Paris – Compiègne, Paris – Saint-Quentin, Compiègne – Saint-Quentin et Compiègne - Amiens

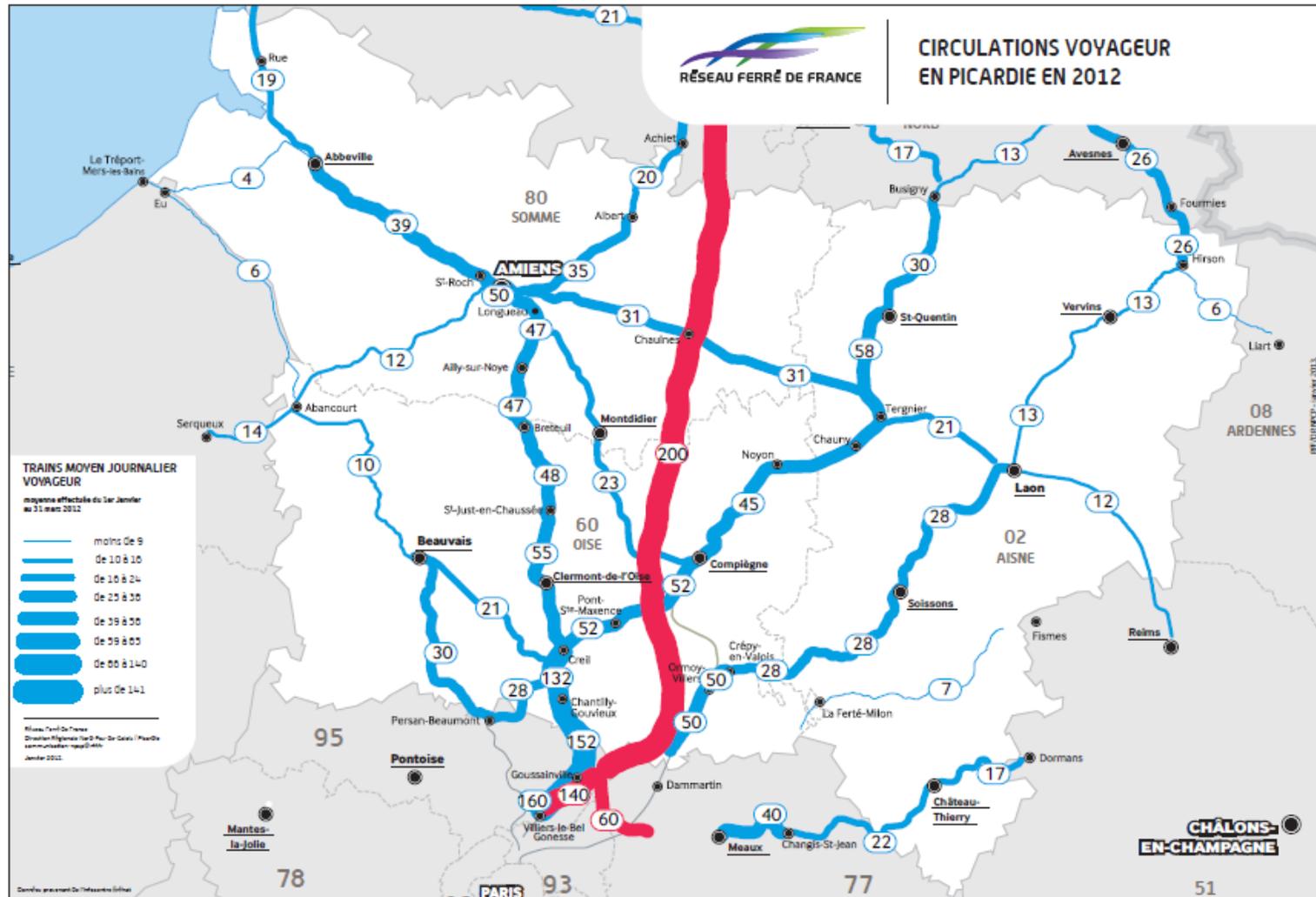
Fréquentation 2013 (source SNCF) :

- Compiègne : 2,4 millions de voyageurs
- Jaux : 13 700 voyageurs
- Le Meux – La Croix Saint-Ouen : 28 200 voyageurs

Trafic Fret :

principalement des flux traversant et du trafic pour l'ITE SMVO.

Circulations voyageur 2012



**Les études et projets
ferroviaires pouvant
influer le territoire de
l'ARC**

Les projets et études

Compte tenu de l'état d'avancement des discussions sur le CPER 2014 – 2020, on ne fera ici référence qu'aux études et projets, sous Maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau, achevés ou en cours au titre du CPER 2007 – 2013 et intéressant le territoire ou la desserte ferroviaire du territoire de l'ARC :

- **Projet de modification des horaires (demande Région / Etat) :**
 - Schéma directeur du Y picard / nouveaux horaires 2015
- **Stade Etudes préliminaires :**
 - Etude de mise en accessibilité de la gare de Compiègne
 - Etude d'aménagement du quai 4 en gare de Compiègne
- **Stade Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique (EP-EUP) :**
 - Liaison nouvelle Roissy-Picardie
- **Enquête publique réalisée :**
 - Autoroute ferroviaire Dourges - Tarnos

Grand Plan de Modernisation du Réseau

A court et moyen terme

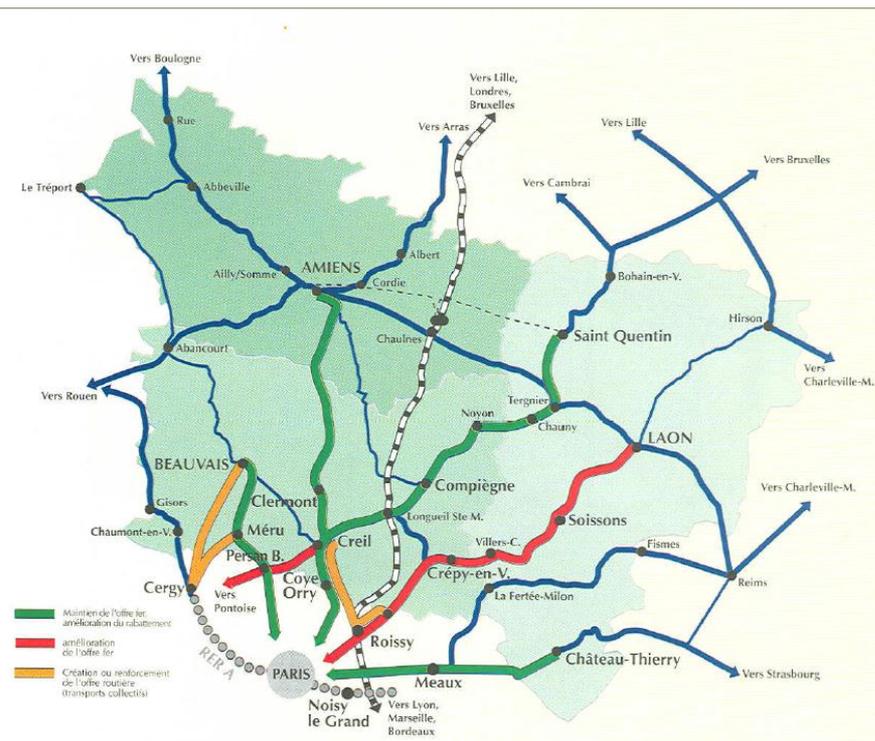
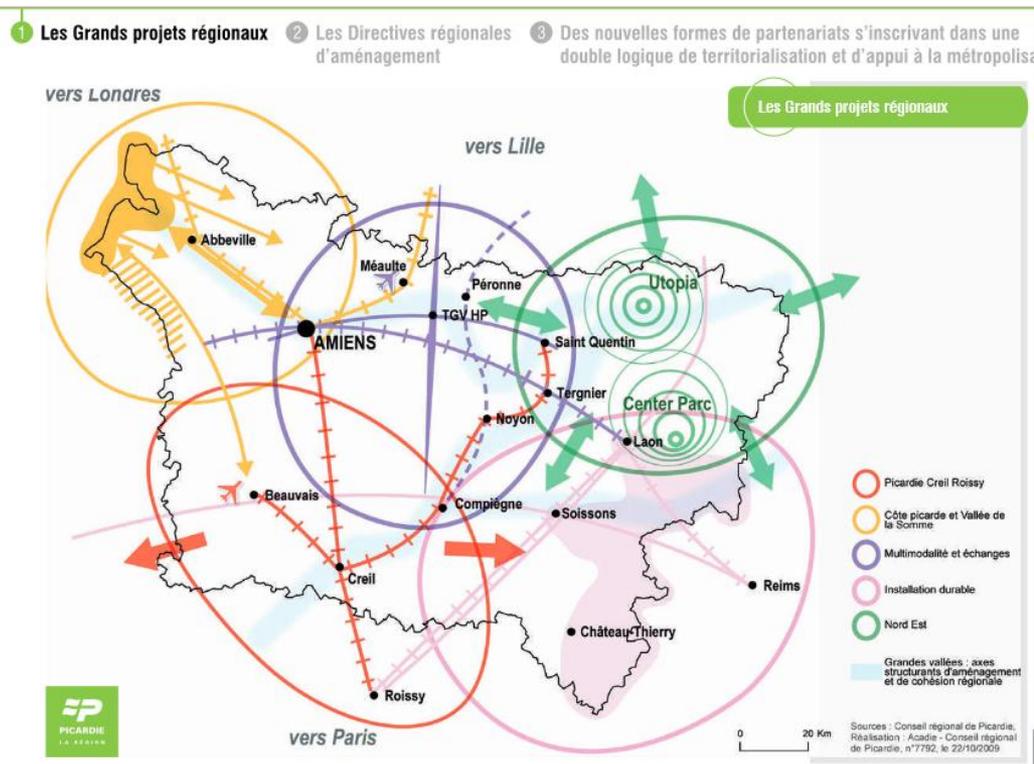
- **Poursuivre l'effort de renouvellement et de modernisation des axes principaux du réseau**
 - En particulier l'axe Paris – Compiègne – Saint-Quentin (voyageurs et fret)
 - Opérations de modernisation ou de renouvellement de la voie, de la signalisation et de la caténaire prévues ou déjà réalisées
- **Améliorer la sécurité et la régularité des trafics**
- **Faciliter l'usage du train**
 - Poursuivre la mise en accessibilité des gares
 - Améliorer l'offre fret (autoroute ferroviaire, corridor européen n°2)
- **Réussir la mise en service des nouveaux matériels roulants**

A plus long terme

- **Répondre au développement du trafic Picardie - Ile-de-France et concrétiser le projet de liaison Roissy-Picardie**

Le projet de SRTM de 2012

(Source : Conseil Régional Picardie)



Source : SRTC Picardie

**Synthèse des enjeux pour le
monde ferroviaire dans le
cadre de l'élaboration d'un
Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal**

Enjeux pour le système ferroviaire

Enjeux du système ferroviaire :

Axe Paris – Compiègne – Saint-Quentin : axe national à conforter

Axe Amiens – Compiègne : axe régional modernisé (CPER 2000-2006)

■ Concernant les trafics

- Maintenir les circulations voyageurs à un niveau de service élevé, notamment sur les relations Paris – Compiègne – Saint-Quentin et Amiens – Compiègne. A long terme, répondre à l'augmentation de la demande vers l'Île-de-France.
- Permettre le redéveloppement du fret ferroviaire.

■ Concernant le foncier et les installations

- Préserver le potentiel de modernisation des voies ferrées : maintien du foncier ferroviaire en vue notamment de permettre la réalisation d'investissements capacitaires ou performantiels en gares comme en lignes
- Préserver les installations nécessaires au fonctionnement du système : sites de remisage de matériel roulant et bases travaux

■ Concernant les gares

- Densification urbaine pour la création de polarité urbaine autour des points de desserte existants, assurant ainsi au plus grand nombre d'utiliser le train ;
- Organiser de l'intermodalité aux abords des points de desserte ;

■ Concernant les passages à niveau

- Limiter les reports routiers sur les itinéraires comportant des passages à niveau.

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Armancourt et Bienville

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
ARMANCOURT	60	0B	3	8 255
ARMANCOURT	60	0B	4	168
ARMANCOURT	60	0B	97	5 027
ARMANCOURT	60	0B	130	9 730
ARMANCOURT	60	0B	361	4 549
ARMANCOURT	60	0B	614	321
ARMANCOURT	60	0B	615	10 100
ARMANCOURT	60	0B	665	5 040
BIENVILLE	60	0B	301	2 379
BIENVILLE	60	0B	302	4 780
BIENVILLE	60	0B	307	192
BIENVILLE	60	0B	338	417
BIENVILLE	60	0B	339	2 005
BIENVILLE	60	0B	392	50
BIENVILLE	60	0B	393	1 480
BIENVILLE	60	0B	622	76
BIENVILLE	60	0B	644	5
BIENVILLE	60	0B	645	9
BIENVILLE	60	0B	648	3 879
BIENVILLE	60	0B	664	12
BIENVILLE	60	0B	690	139
BIENVILLE	60	ZD	22	415
BIENVILLE	60	ZD	23	1 073
BIENVILLE	60	ZD	24	5 000
BIENVILLE	60	ZD	25	815
BIENVILLE	60	0B	340	197

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Clairoix

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
CLAIROIX	60	AA	2	1 329
CLAIROIX	60	AA	3	604
CLAIROIX	60	AC	42	7 142
CLAIROIX	60	AC	43	39
CLAIROIX	60	AC	92	9 014
CLAIROIX	60	AC	93	186
CLAIROIX	60	AC	95	147
CLAIROIX	60	AD	51	38
CLAIROIX	60	AD	59	225
CLAIROIX	60	AD	89	15
CLAIROIX	60	AE	67	541
CLAIROIX	60	AE	68	5 066
CLAIROIX	60	AE	73	69
CLAIROIX	60	AE	74	278
CLAIROIX	60	AI	42	697
CLAIROIX	60	AI	43	12 156
CLAIROIX	60	AI	44	6 369
CLAIROIX	60	AK	5	801
CLAIROIX	60	AK	6	10 750

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
CLAIROIX	60	AK	7	23
CLAIROIX	60	AK	11	68
CLAIROIX	60	AK	35	62
CLAIROIX	60	AK	41	33
CLAIROIX	60	AK	42	12 672
CLAIROIX	60	AM	20	2 747
CLAIROIX	60	AM	27	5 471
CLAIROIX	60	AN	10	210
CLAIROIX	60	AN	11	189
CLAIROIX	60	AN	17	2 521
CLAIROIX	60	AN	29	5 876
CLAIROIX	60	AN	30	980
CLAIROIX	60	AN	31	1 429
CLAIROIX	60	AN	46	251
CLAIROIX	60	AN	47	939
CLAIROIX	60	AD	76	16 101
CLAIROIX	60	AK	43	16 545

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Compiègne

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
COMPIEGNE	60	0E	29	10 922
COMPIEGNE	60	0E	31	345
COMPIEGNE	60	0E	32	50
COMPIEGNE	60	0E	81	25 085
COMPIEGNE	60	0E	83	645
COMPIEGNE	60	0E	84	40
COMPIEGNE	60	0E	113	272
COMPIEGNE	60	0E	114	10 182
COMPIEGNE	60	0E	115	370
COMPIEGNE	60	0E	192	42 985
COMPIEGNE	60	0E	216	9 068
COMPIEGNE	60	BS	24	58
COMPIEGNE	60	BW	6	117
COMPIEGNE	60	BW	8	210
COMPIEGNE	60	BW	82	1 486
COMPIEGNE	60	BW	83	763
COMPIEGNE	60	BW	84	147
COMPIEGNE	60	BZ	40	8 981
COMPIEGNE	60	CB	18	4 307
COMPIEGNE	60	CB	120	5 980
COMPIEGNE	60	CB	122	2 047
COMPIEGNE	60	CD	1	1 786
COMPIEGNE	60	CD	2	2 088

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
COMPIEGNE	60	CD	5	9 126
COMPIEGNE	60	CD	16	12 442
COMPIEGNE	60	CD	17	33
COMPIEGNE	60	CE	2	59
COMPIEGNE	60	CE	25	5 954
COMPIEGNE	60	CE	37	5 951
COMPIEGNE	60	0E	2	12 950
COMPIEGNE	60	0E	27	107
COMPIEGNE	60	0E	28	525
COMPIEGNE	60	BT	121	21 112
COMPIEGNE	60	BT	77	3 786
COMPIEGNE	60	BT	78	936
COMPIEGNE	60	BT	79	1 359
COMPIEGNE	60	BT	119	27 733
COMPIEGNE	60	BW	85	275
COMPIEGNE	60	BW	86	12 368
COMPIEGNE	60	CB	17	757
COMPIEGNE	60	0E	226	29 103

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Janville et Jaux

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
JANVILLE	60	AA	101	6 875
JANVILLE	60	AB	103	7 304
JANVILLE	60	AC	95	4 290
JANVILLE	60	AC	122	6 453
JANVILLE	28	AC	855	59
JANVILLE	28	ZN	26	555
JANVILLE	60	AB	102	14
JANVILLE	60	AB	104	65
JANVILLE	60	AB	108	8
JANVILLE	60	AC	96	223
JANVILLE	60	AC	101	42
JANVILLE	60	AC	123	21
JANVILLE	60	AC	124	7
JANVILLE	60	AA	109	51

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
JAUX	60	AL	6	3 691
JAUX	60	AL	89	10 108
JAUX	60	AN	73	382
JAUX	60	AN	79	5 116
JAUX	60	AD	13	12 996
JAUX	60	AE	80	3 712
JAUX	60	AE	99	234
JAUX	60	AE	155	6 262
JAUX	60	AK	57	9 731
JAUX	60	AN	115	4 296
JAUX	60	AO	127	10 510
JAUX	60	AO	146	591

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Lachelle, Le Meux, Vieux Moulin

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
LACHELLE	60	ZE	42	27 418
Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
MEUX(LE)	60	0E	695	32 236
MEUX(LE)	60	0E	339	1 643
MEUX(LE)	60	0E	491	11 550
MEUX(LE)	60	0E	659	180
Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
VIEUX-MOULIN	60	0A	274	59
VIEUX-MOULIN	60	0B	27	3 062
VIEUX-MOULIN	60	0B	862	374
VIEUX-MOULIN	60	0B	865	176

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Venette et Saint Sauveur

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
VENETTE	60	AA	156	39
VENETTE	60	AK	111	301
VENETTE	60	AA	74	1 586
VENETTE	60	AA	75	13 380
VENETTE	60	AA	162	5 795
VENETTE	60	AA	163	83
VENETTE	60	AC	20	51
VENETTE	60	AC	21	943
VENETTE	60	AC	22	7 243
VENETTE	60	AC	26	595
VENETTE	60	AC	29	599
VENETTE	60	AC	30	5 360
VENETTE	60	AE	57	4 063
VENETTE	60	AE	58	8 473
VENETTE	60	AI	26	4 509
VENETTE	60	AI	40	7 263
VENETTE	60	AK	136	16 735
VENETTE	60	ZB	4	14 891
VENETTE	60	ZB	8	8 620
VENETTE	60	ZC	67	2 001
VENETTE	60	ZI	22	9 645
VENETTE	60	ZI	23	10 970

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
SAINT-SAUVEUR	60	0C	922	7 415
SAINT-SAUVEUR	60	0C	923	1 260
SAINT-SAUVEUR	60	0C	936	1 198
SAINT-SAUVEUR	60	0C	937	3 260
SAINT-SAUVEUR	60	0C	943	364
SAINT-SAUVEUR	60	0C	1 106	135
SAINT-SAUVEUR	60	0C	1 107	126
SAINT-SAUVEUR	60	0C	1 684	3 077
SAINT-SAUVEUR	60	0C	1 683	183

Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1 – Communes de Margny-lès Compiègne

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	351	65 656
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	350	253
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	326	5 753
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	329	81
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AD	35	63 330
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AE	1	15 391
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AE	153	33
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AE	156	7 120
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AE	165	6 153
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AE	167	806
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	BT	122	6 642
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	311	65 909
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AB	271	462
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	330	47

Commune	Code département	Section cadastrale	N° parcelle	Surface fiscale
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AD	22	2 047
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AD	23	1 282
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AD	27	1 602
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	358	51
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	357	476
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	356	65 129
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	362	1 100
MARGNY-LES-COMPIEGNE	60	AC	361	64 029

Rappel des règles de constructibilité en limite du domaine Public Ferroviaire

Données techniques et réglementaires pour la constructibilité en limite du domaine public ferroviaire

Le domaine public ferroviaire est un domaine public cadastré donc constructible.

Il en découle que :

Les limites du domaine public ferroviaire sont considérées comme des limites séparatives.

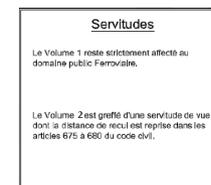
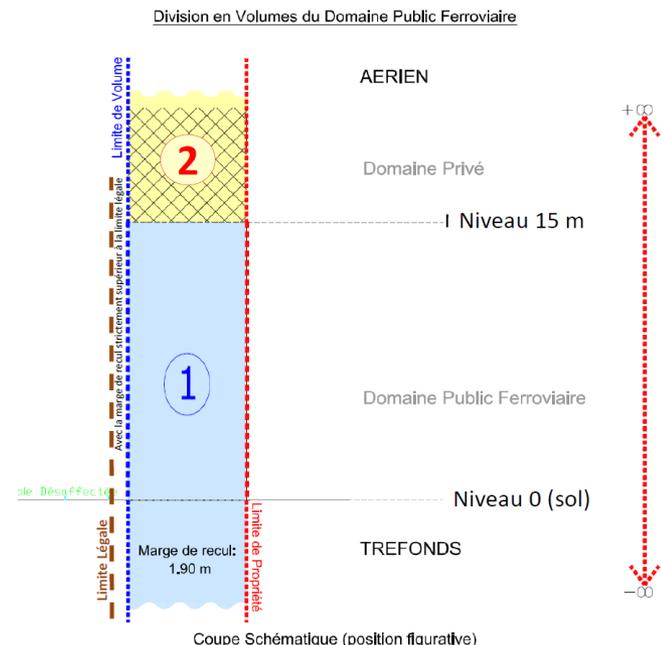
Dès lors le code civil s'applique pour toute construction souhaitant s'implanter en limite séparative. Notamment, lorsqu'un bâtiment projeté prend des vues sur le domaine public ferroviaire, il doit prendre prospect sur le terrain voisin (terrain ferroviaire). Le permis de construire ne pourra être délivré si le constructeur ne justifie pas d'un accord pour la création de la servitude de cour commune.

Il est donc recommandé de se référer et d'appliquer le code civil pour toute construction projetée en limite séparative du domaine public ferroviaire.

Les autorisations à construire aux abords du domaine public ferroviaire ne doivent ni concourir à l'enclavement des parcelles ferroviaires ni nuire à la bonne conservation du domaine public ferroviaire et respecter les dispositions de la loi de 1845 transposées dans le code des Transports, le Code Civil ainsi que le règlement du PLU.

Code Civil et Code Général de Propriété des Personnes Publiques : Prise de jours et vues sur le domaine public ferroviaire

APPLICATION DES SERVITUDES pour les bâtiments construits à proximité des installations ferroviaire



Données techniques sur le risque électrique pour la constructibilité en limite du domaine public ferroviaire

Constructibilité aux abords des caténaires.

Pour rappel la caténaire est une installation électrique qui conduit un courant continu de 25 000 Volts.

Pour être protégé du phénomène d'arc électrique, des distances d'implantation doivent être respectées. Tout élément ne respectant pas ce recul doit faire l'objet d'une autorisation de la part de SNCF.

Entre la partie non isolée de la caténaire et:

- un parking (niveau du sol) : distance de 5 mètres min
- une construction (autre que construction utile à l'activité ferroviaire) : 3 mètres min
- Mise à la terre de la clôture

