

## Réponse du MOA

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la suppression de deux passages à niveau (PN12 et PN14) avec rabattement sur le PN 13 à Saint Pierre de Chandieu, vous trouverez ci-après les réponses du Maître d'ouvrage.

### 1. Réponse à la demande du Commissaire enquêteur relative à l'Appréciation des dépenses

Le montant de l'opération toutes phases s'élève à 4,3M€ aux CE 06/2022 soit pour la phase REA un montant de 3,9M€. Ce montant intègre le coût du foncier et le montant des travaux :

- Ferroviaires à hauteur de 1,9 M€,
- D'aménagements routiers sur le périmètre de la CCEL à hauteur de 1,5M€
- De création du carrefour giratoire sur la RD n°318 à hauteur de 0,65 M€.

Le montant du foncier s'élève à 0,245 M€. Ce montant s'appuie sur l'avis domanial du 23/07/2023 et reprend :

- 94 837 € d'indemnités principales
- 127 191 € d'indemnités accessoires (indemnités d'éviction, indemnités pour allongement du temps de parcours)
- 22 200 € pour aléas divers.

## 2. Réponse à la demande du Commissaire enquêteur relative aux Enjeux Sécurité

Même si les Passages à niveau n°12 et 14 ne sont pas inscrits dans la dernière liste du programme de sécurisation national (PSN), SNCF Réseau confirme que la suppression de ces passages à niveau (PNs) présente un enjeu pour la sécurité et pour la régularité.

Les tableaux repris en page 21, 22 et 23 présentent effectivement des erreurs. Sur la base des relevés du mainteneur de SNCF Réseau, l'accidentologie au niveau des PNs 12 et 14 est reprise dans le tableau ci-dessous :

PN	DATES ACCIDENTS	NATURE DE L'ACCIDENT
<b>PN 12</b>	24/06/2008	Heurt de barrière
	04/07/2009	Heurt de barrière
<b>PN 14</b>	02/10/2007	Heurt de barrière
	12/07/2009	Heurt de barrière
	08/04/2010	Heurt de barrière
	14/07/2010	Heurt de barrière
	08/10/2011	Heurt de barrière
	26/10/2011	Heurt de barrière
	28/02/2012	Heurt de barrière
	21/07/2016	Heurt de barrière
	24/04/2017	Heurt de barrière
	07/07/2017	Heurt de barrière
	07/12/2020	Heurt de barrière
09/11/2021	Heurt de barrière	

Outre ce point, la proximité des PN12, 13 et 14 génèrent des incidents régularité notamment lors d'un arrêt d'une circulation ferroviaire en amont d'un Passage à niveau. Par la proximité des PNs, cela provoque la fermeture des barrières de deux passages à niveau. Au-delà de 10mn de fermeture des barrières, le risque de passage en chicane des véhicules routiers est très élevé et génère au-delà des enjeux régularité un risque sécuritaire. Pour couvrir ce risque et en attendant l'arrivée à pied d'œuvre de ses personnels, SNCF Réseau impose une marche prudente à toutes les circulations se dirigeant vers les PNs et le trafic est fortement perturbé.

Le fonctionnement décrit ci-avant n'est pas propre aux PNs 12 et 14. Il est applicable sur le Réseau Ferré National et ne résulte en rien de dysfonctionnement des installations mais bien de l'application normale de la réglementation. Ces situations arrivent fréquemment et génèrent environ 18 000 min perdues par an pour les circulations ferroviaires empruntant l'axe Lyon Grenoble. La suppression des PN12 et 14 permettrait d'éviter environ 9000 mn /an.

### 3. Réponse à la question portée sur l'Observation n°2 de Mr Yvan PASCOLETTI relative au Propriétaire de la parcelle ZHn°64

L'état parcellaire mentionne Monsieur THOMAS André comme propriétaire réel de la parcelle cadastrée section ZH numéro 64 conformément aux éléments publiés au Service de la Publicité Foncière (SPF) de LYON 3 et Les Carrières de Saint-Pierre-de-Chandieu comme acquéreur en cours de ladite parcelle. Par retour du questionnaire annexé au courrier qui lui a été notifié pour l'ouverture de l'enquête parcellaire, Monsieur THOMAS a informé le Maître d'ouvrage de la vente de cette parcelle au profit des Carrières de Saint-Pierre-de-Chandieu sans plus de précision. La vente daterait du 05/10/2023 et l'acte notarié aurait été rédigé par Me Thomas DEFLAUX de l'Office Notarial THIVEL à TARARE). Cet acte de vente n'étant pas encore publié au SPF, il faudra que l'acquéreur communique au Maître d'ouvrage une attestation de propriété pour formaliser le réel titulaire de droits sur cette parcelle ZH n° 64.

### 4. Réponse à la question portée sur l'Observation n°4 de Mr Jean-Claude THOMAS relative à l'Aménagement du chemin du Plan et de la rue ampère

Lors des études préliminaires et à la demande des parties prenantes, ces aménagements ont été intégrés dans le programme de l'opération.

Dans le prolongement d'une réunion d'information rassemblant les usagers du secteur, le gestionnaire de voirie a confirmé le programme des aménagements routiers relevant de sa compétence. Parmi ceux-ci figurent l'aménagement du chemin du plan et de la rue ampère.

Au regard de l'arrêté préfectoral du 16/07/2012 octroyant à la société CEMEX, exploitant les carrières de Saint Pierre de Chandieu, le droit d'exploiter 39 parcelles jouxtant le chemin du plan et afin d'éviter des conflits d'usage de la zone d'activité de Saint Pierre, SNCF Réseau propose de différer la réalisation de ces aménagements après la période d'exploitation de la carrière.

### 5. Réponse à la question portée sur l'Observation n°5 de Mr Nicolas KRAAK-Directeur du SMHAR relative à l'incidence du projet sur le réseau d'irrigation

SNCF Réseau prend note de la contribution du Directeur du SMHAR et s'engage à prendre à sa charge les éventuels études et travaux de dévoiements des réseaux d'irrigation. L'ajournement des aménagements situés chemin du plan et rue ampère sont de nature à supprimer les conflits du projet avec le réseau d'irrigation.

Les déplacements supplémentaires liés à la suppression des 2 passages à niveau seront pris en compte dans le cadre de l'indemnité de temps de parcours qui sera versé aux exploitants concernés par le projet.

La création d'un passage inférieur ou supérieur pour supprimer le PN14 n'a pas été spécifiquement étudié dans le cadre du projet mais les couts de tels ouvrages ne sont pas comparables avec le montant du présent projet. A titre d'information, le montant d'un ouvrage de franchissement de deux voies ferrées de type inférieur est de l'ordre de 14 Me et celui d'un ouvrage de type supérieur est de l'ordre de 10M€. Au regard des flux existants au PN14 (environ 28 traversées quotidiennes), ces couts d'investissements sont disproportionnés. Outre l'aspect coût, ces solutions, par les rampes créées de chaque côté de l'ouvrage, impactent fortement le foncier en l'occurrence agricole et va à l'encontre d'une expression de la chambre d'agriculture lors de la mise au point du projet.

## 6. Réponse à la question portée sur l'Observation n°6 de Mr Jean-Paul RIBEZ relative à Ajournement de la suppression du PN14

Les impacts sur les utilisateurs actuels des PN12 et 14 ont bien été repris dans le dossier d'enquête. Ils sont repris en annexe 1 et attestent d'une faible augmentation du trafic au niveau du PN13. Les conclusions reprises en annexe 1 s'appuient :

- Pour les poids lourds sur des comptages effectués en 2019, de la croissance naturelle prévisible et du développement de l'activité carrière. L'augmentation du trafic PL estimée au niveau du PN13 par les suppressions des PNs 12 et 14 a été estimée à 41 PL \* 2 km d'allongement soit 82 veh.km. Parmi ces 41 PL, 36 empruntaient initialement le PN12 et 5 ont été estimés forfaitairement sur le PN14 car les comptages n'ont pas mis en évidence de trafic de poids lourds au niveau du PN14.
- Pour les convois agricoles sur la base de l'étude de la fréquentation des passages à niveau de la Ligne Lyon Grenoble produite en 2020 par la Chambre d'Agriculture à la demande de SNCF Réseau. L'augmentation du trafic agricole estimée au niveau du PN12 par les suppressions des PNs 12 et 14 a été estimée à 28 veh.km soit (14,6 veh.km au niveau du PN12 et 13,4 veh.km au niveau du PN14). Le tableau ci-dessous reprend précisément les impacts de la fermeture des passages à niveau sur les itinéraires entre bâtiments, parcelles et silos utilisés :

<b>Impact PN12</b>	<b>Fréquence d'utilisation/Jour</b>	<b>Evolution des distances (km)</b>	<b>Impact veh.km x 2 sens</b>
EARL DES BRUYERES	1	0.5	1.0
VIAL GAETAN	4	0.0	0.0
EARL DU NAY	17	0.4	13.6
<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>/</b>	<b>14.6</b>

<b>Impact PN14</b>	<b>Fréquence d'utilisation/Jour</b>	<b>Evolution des distances (km)</b>	<b>Impact veh.km x 2 sens</b>
EARL LA CHEVALIERE	0.5	-0.6	-0.6
SILVESTRE Pascal	1	-0.6	-1.2
EARL DU RANJOLY	10	-1.0	-20.0
LARDON Dominique	5	-0.5	-5.0
EARL LES TACHES	20	1.0	40.0
EARL DE LA TUILLIERIE	0.5	1.0	1.0
VIAL GAETAN	13	0.2	5.2
EARL DE LA BOUVIERIE	6	0.0	0.0
SARL DU FORT	0.5	0.0	0.0
GAEC THOMAS MONTAGNE	0.5	1.0	1.0
EARL LES GRANDES TERRES	0.5	0.2	0.2
EARL DU NAY	6	-0.6	-7.2
PAGNOUD GUY	0.5	0.0	0.0
PAGNOUD BRUNO	0.5	0.0	0.0
<b>Total</b>	<b>27.5</b>	<b>/</b>	<b>13.4</b>

Comme repris dans le dossier d'enquête, l'augmentation du trafic induit au niveau du PN13 est donc limitée et n'augmente pas significativement le risque sécurité au niveau de ce PN.

S'agissant de l'accidentologie au niveau du PN14, SNCF Réseau renvoie au point 1 de la présente note où la liste des accidents est détaillée par PN.

Enfin, même si le projet CFAL Nord bénéficie d'une déclaration publique et qu'une enquête publique est envisagée dans les prochaines années pour le projet de doublement de la voie ferrée entre Grenay et Saint Fons, personne ne peut préjuger de la réalisation effective de ces aménagements et du calendrier de réalisation de ces aménagements. En conséquence, le report de la suppression du PN14 à l'horizon de ces projets ne résout pas à court terme les enjeux de sécurité et de régularité sur l'axe Lyon Grenoble.

#### 7. Réponse à la question portée sur l'Observation n°9 de Maître Vincent RICHARD-avocat du cabinet LAMY pour le compte de la société Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu relative à l'élargissement des chemins latéraux

Outre l'aménagement du chemin du Plan, de la rue Ampère et la création du giratoire sur la RD n°318, le programme initial prévoyait d'une part l'élargissement des chemins latéraux situés entre les PN12 et 13 et d'autre part la création de zones de dépassement sur les chemins latéraux situés entre les PN13 et PN14. Au regard du risque de dévoiement des usages de ces voiries latérales, le gestionnaire de voirie a organisé une réunion avec les usagers du secteur le 30 mai 2023 et fort des échanges, le programme initial des aménagements routiers a été amendé et confirmé par courrier le 26 juin 2023. L'élargissement des chemins latéraux a été abandonné à cette occasion.

Sans remettre en cause le programme soumis à l'Enquête Publique et fort des observations portées dans le cadre de cette enquête, SNCF Réseau a échangé avec la Mairie de Saint Pierre de Chandieu pour répondre à ces attentes. La Mairie de Saint Pierre de Chandieu a d'ores et déjà sollicité les propriétaires concernés en vue d'envisager l'élargissement des chemins latéraux sans les revêtir. Ce projet porté par la commune pourrait donc compléter les aménagements retenus dans le cadre de l'enquête publique.

#### 8. Réponse à la question portée sur l'Observation n°12 de Mr Raphaël COMPTE - Directeur de la coopérative Oxyane relative à l'accès à la coopérative Oxyane

Un entretien a été mené avec la coopérative Oxyane (ex-silo de la Dauphinoise) début 2020. Les principaux retours de cet échange sont synthétisés ci-après :

- Les flux de camions sont majoritairement en provenance/à destination du sud-est (A7),
- La livraison des marchandises se fait directement par les agriculteurs pendant les moissons. Les flux de tracteurs provenant du sud de la voie ferrée empruntent aujourd'hui le PN14.
- Les périodes de fortes activités agricoles (et de la coopérative) génèrent les flux suivants :
  - o Au Printemps : environ 3,5 AR/jour
  - o A l'été : environ 0,5 AR/jour
  - o A l'automne : environ 2,5 AR/jour

Au regard du projet, il est prévu que les flux de camions en provenance et à destination du silo empruntent majoritairement la RD53A bénéficiant d'un ouvrage dénivelé au-dessus de la voie ferrée.

Les flux générés par la livraison des marchandises par les agriculteurs sont intégrés dans les tableaux repris au point 6. L'argumentaire s'opposant au report de la suppression du PN14 à l'horizon des projets CFAL Nord et doublement de la voie ferrée entre Grenay et Saint Fons sont également détaillés au point 6.