

**DEPARTEMENT DU RHONE**

**COMMUNE DE LE BREUIL**

**ENQUETE PREALABLE AU PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU PUBLIC  
N°65 DE LA SECTION DE LIGNE DE CHEMIN DE FER  
DE PARAY-LE-MONIAL A GIVORS**

**ENQUETES DU 29 MAI 2017 AU 30 JUIN 2017 INCLUS**

**A LA MAIRIE DE LE BREUIL**

**Arrêté préfectoral du 3 mai 2017**

**ENQUETE DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°65  
LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARAY-LE-MONIAL A  
GIVORS**

**RAPPORT D'ENQUETE**

Rapport de madame le Commissaire Enquêteur Sara VAZ désignée le 3 mai 2017 30 par monsieur le Préfet du Rhône

Je soussigné, Sara VAZ, désignée Commissaire Enquêteur désignée par Monsieur le Préfet du Rhône l'arrêté préfectoral n°E-2017-214 du 3 mai 2017,

certifie avoir :

- d'une part, dirigé l'enquête publique préalable au projet de suppression du passage a niveau public n°65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray-le-Monial à Givors
- d'autre part, rédigé le présent rapport qui comprend trois parties :
  - le rapport d'enquête,
  - les conclusions motivées,
  - les pièces annexes

A Gleizé, le 2 août 2017

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

Sara VAZ

Ce document est édité en 2 exemplaires "papier" originaux :

- l'un est remis à la Préfecture du Rhône,
- le second est conservé par moi-même

Sont en outre remis à la Préfecture du Rhône:

- le fichier au format pdf du présent document,
- les dossiers d'enquête,
- les registres d'enquête et pièces annexées,

## Préambule

Le présent projet concerne la suppression du passage à niveau public n°65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray-le-Monial à Givors.

Le projet implique plus précisément :

- la fermeture du passage à niveau ;
- la création d'une nouvelle voie d'accès desservant des usagers ;

En effet, Depuis 15 ans, SNCF Réseau applique une politique de sécurisation des passages à niveau qui s'inscrit dans les plans ministériels de D. Bussereau (2008) et F. Cu villier (2013). SNCF réseau tente par ailleurs de ne pas créer de nouveaux passages à niveau et de supprimer ceux qui sont existants lorsqu'ils sont pas ou peu empruntés en créant un itinéraire de déviation par un ouvrage existant. L'amélioration ou la suppression des passages à niveau s'organise en partenariat avec les collectivités territoriales et l'Etat. Le Ministère en charge des transports a mis en place un programme national de sécurisation qui liste les PN les plus préoccupants afin de les traiter en priorité.

La suppression d'un PN peut prendre plusieurs années. Elle implique financièrement l'Etat, les collectivités locales concernées et SNCF Réseau. Son aboutissement est le fruit d'une concertation locale de plusieurs parties prenantes : le gestionnaire routier, les collectivités, les usagers et les riverains. La suppression d'un PN peut se faire de trois façons :

- en mettant la route en impasse
- en déviant la route vers un ouvrage de franchissement déjà existant
- un créant un franchissement dénivelé sous ou par-dessus les voies

La mise en impasse est envisageable uniquement pour les passages à niveau piétons ou routiers très faiblement empruntés. La suppression simple du PN 65 n'est pas envisageable car aucun autre accès routier desservant les usagers actuels n'existe. La suppression doit donc s'accompagner d'un itinéraire de rabattement

Pour ce qui concerne le PN 65 situé sur la commune de Le Breuil, il s'agit d'un cas particulier puisque sa fermeture est en projet alors qu'il ne figure pas sur les listes des PN préoccupants. Il ne devrait donc pas être considéré comme prioritaire.

Dans un cas comme celui-ci, SNCF Réseau ne devrait abonder financièrement qu'à hauteur d'environ 200 000€. Or, l'injonction donnée par le Préfet mène SNCF Réseau à prendre charge un projet dont le montant s'approcherait du coût de l'automatisation. Si le projet 1 bis voit le jour, il sera ainsi intégralement financé par SNCF Réseau.

Les solutions de fermeture du PN 65 finançables (environ 900 000€) sont des solutions de rabattement avec réactivation de chemin communal puis création d'un chemin sur la plateforme ferroviaire qui était initialement à deux voies. Il subsiste une voie unique. Le projet consiste donc à utiliser la largeur de la plateforme disponible pour implanter ce chemin de rabattement.

**La réalisation d'une enquête publique constitue l'objet du présent dossier.**

## SOMMAIRE

I/ RAPPORT D'ENQUETE .....	
<b>Chapître 1 : objet et cadre de l'enquête</b> .....	6
1. Objet, acteurs et enjeux .....	6
1.1.1 Objet de l'enquête.....	6
1.1.2. Les acteurs.....	9
1.1.3. Les enjeux de l'enquête.....	9
1.2. Le cadre juridique et le projet .....	9
1.2.1 Codes dont relèvent l'enquête publique.....	9
1.2.2 Le projet avant enquête : situation actuelle .....	9
1.2.3 Le projet de fermeture du PN 65 .....	13
1.2.4 Les particularités de ce PN 65 .....	13
1.2.5 Le classement des PN préoccupants .....	13
1.3. Architecture du processus ayant mené au projet de fermeture du PN 65 .....	14
1.3.1 Le BEATT et son mode de fonctionnement.....	14
1.3.2 La mise en œuvre des recommandations .....	15
1.3.3 Modélisation de l'architecture d'une action entreprise suite au rapport du BEATT .....	15
1.3.4 Suite données aux recommandations du BEATT.....	15
<b>Chapître 2 : organisation et déroulement de l'enquête</b> .....	18
2.1 Désignation du commissaire enquêteur .....	18
2.2 Relations avec les maîtres d'ouvrage du projet .....	18
2.3 Organisation de l'enquête.....	19
2.4 Concertation préalable et information au public.....	19
2.5 Conditions logistiques et déroulement de l'enquête.....	20
2.6 Faits remarquables ou incidents .....	21
2.7 Projet de suppression du PN 65 : cristallisation de plusieurs éléments liés .....	21
<b>Chapître 3 : dossier d'enquête, observations recueillies et position du C.E.</b> .....	23
3.1 Le dossier d'enquête .....	23
3.2 Synthèse des observations recueillies.....	23
3.3 Détail de la participation du public, réponses de SNCF Réseau et commentaires du C.E. ....	24
<b>Chapître 4 : Analyse de la participation du public</b> .....	60
4.1 Eléments expliquant plusieurs questions/remarques/oppositions récurrentes .....	60
4.2 Eléments de réponse du commissaire enquêteur .....	60
4.3 Analyse des réponses apportées par SNCF Réseau.....	62
4.4 Personnes publiques et personnes publiques associées .....	62
II/ CONCLUSIONS MOTIVEES .....	21
III/ ANNEXES.....	23





# I/ RAPPORT D'ENQUETE

## Chapître 1 : objet et cadre de l'enquête

### 1. Objet, acteurs et enjeux de l'enquête

Dans le cadre de ce projet, SNCF Réseau a mandaté le bureau d'étude EGIS afin de travailler sur la partie technique et financière de fermeture du PN 65 situé sur la commune de Le Breuil. EGIS a fait plusieurs propositions. Les cinq premières ont été retoquées avant qu'une sixième –la proposition 1 bis- n'émerge. C'est le projet de mise en œuvre opérationnelle de la fermeture du PN 65 et la solution 1bis qui font l'objet de l'a présente enquête publique.

#### 1.1.1 L'objet de l'enquête

Toute création ou fermeture de passage à niveau est autorisée par un arrêté préfectoral. Dans le cas d'une fermeture, le Préfet fait procéder à une enquête publique.

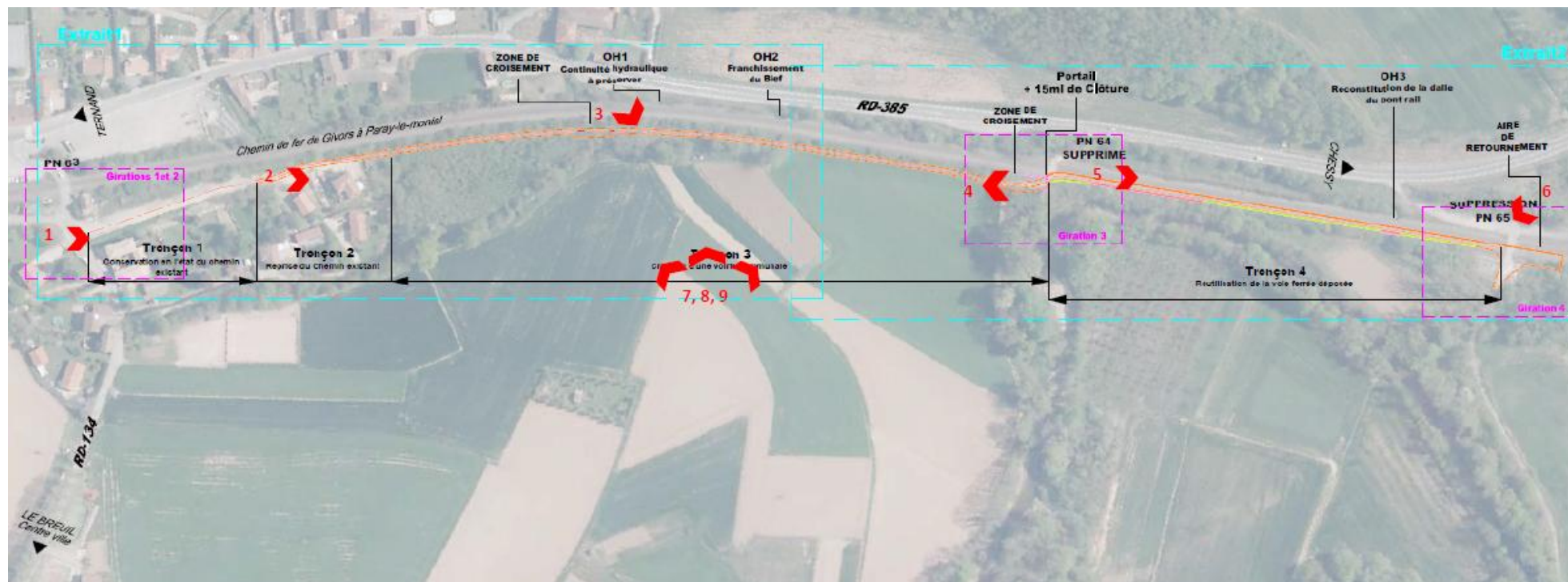
Le projet porte sur la suppression du passage à niveau public n°65 (PN 65) de la section de ligne de chemin de fer de Paray-le-Monial à Givors, à savoir la suppression du passage à niveau et la création d'une nouvelle voirie desservant les usagers utilisateurs du passage à niveau actuel. Le projet est décrit de la façon suivante par le bureau d'étude qui a travaillé sur les différents proposés :

EGIS présente le projet en détail sur la base des plans de l'enquête préliminaire (cf. annexe 1) :

- Tronçon 1 : Maintien en l'état du chemin d'un linéaire de 112m environ qui se trouve à la fois sur des emprises privées et publiques ;
- Tronçon 2 : Remise en état de 66ml de chemin sur une largeur circulaire de 3.00m ;
- Tronçon 3 : Réalisation d'environ 445 ml de voirie communale sur une largeur circulaire de 3.00m. Ce tronçon neuf intègre une zone de 20m de longueur par 5.50m de largeur permettant le croisement d'un semi-remorque avec un véhicule léger ;
- Tronçon 4 : Réalisation d'environ 293 ml de voirie sur la plateforme ferroviaire (largeur roulable 3.00m) dont 75 mètres linéaires sont bordés par un ouvrage de soutènement (largeur roulable 3.50m) ;
- A l'extrémité du projet, connexion au chemin rural et aménagement d'une aire de retournement pour les poids-lourds (environ 440 m²).

illustré par SNCF Réseau de la manière suivante (source SNCF Réseau) :

## Zoom sur les tronçons :



Prises de vues correspondantes aux sections en tronçons :



1-Tronçon 1 – Chemin existant



2- Tronçon 2 – Reprise du chemin existant



3- Tronçon 3 – boisement /fruticée



4- Tronçon 3 - Bordure de champ



5- Tronçon 4 – Réutilisation de la plate-forme ferroviaire existante



6- PN 65 du Breuil



### **1.1.2 Les acteurs**

Trois acteurs sont concernés par le projet :

- le maître d'ouvrage : SNCF Réseau
- l'autorité organisatrice de l'enquête : la Préfecture du Rhône. En effet, l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau indique que : « toute création ou suppression de passage à niveau, ainsi que tout changement ou mise en place d'équipements, tels que définis aux articles 9 à 23 du présent arrêté, pour un passage à niveau existant, sont autorisées par un arrêté préfectoral »
- la commune sur laquelle se trouve le PN 65 : Le Breuil

La commune de Le Breuil verrait la fermeture du PN65 et accueillerait le projet de création d'une nouvelle voirie.

### **1.1.3 Les enjeux de l'enquête**

Pour le maître d'ouvrage : répondre à la recommandation n°3 du BEATT en avançant sur le projet de fermeture du PN65.

Pour l'autorité organisatrice : mettre en œuvre la recommandation n°3 du BEATT imposant la fermeture du PN65.

Pour la commune : mettre en œuvre la recommandation n°3 du BEATT tout en n'allant pas à l'encontre des intérêts des habitants de la commune.

## **1.2. Le cadre juridique et le projet**

### **1.2.1 Codes dont relèvent l'enquête publique**

Cette enquête publique relève :

- du Code des transports ;
- du Code des relations avec entre le public et l'administration ;

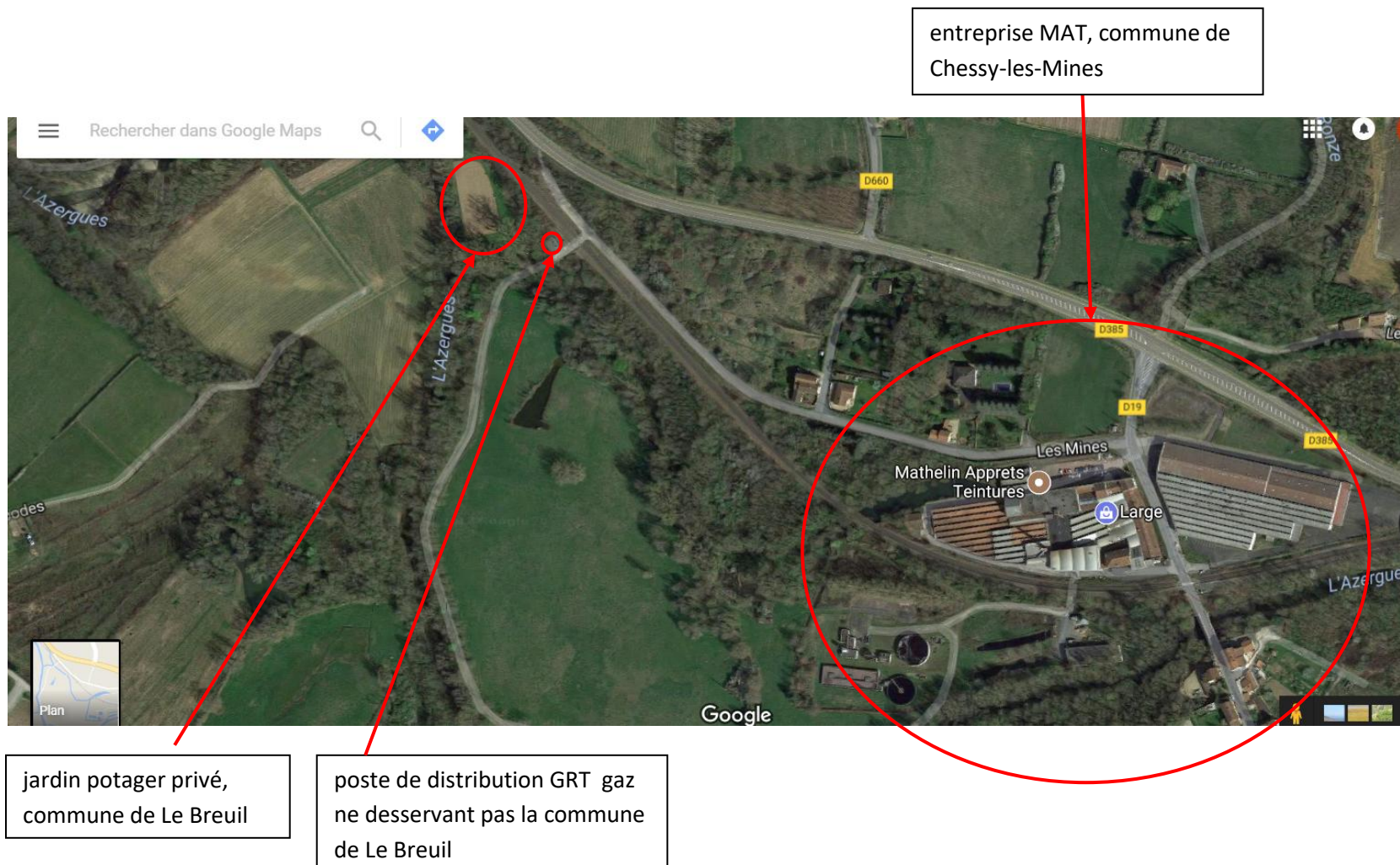
Notons que l'article L134-2 précise que : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par l'administration compétente avant la prise de décision. »

### **1.2.2 Le projet avant enquête : la situation actuelle**

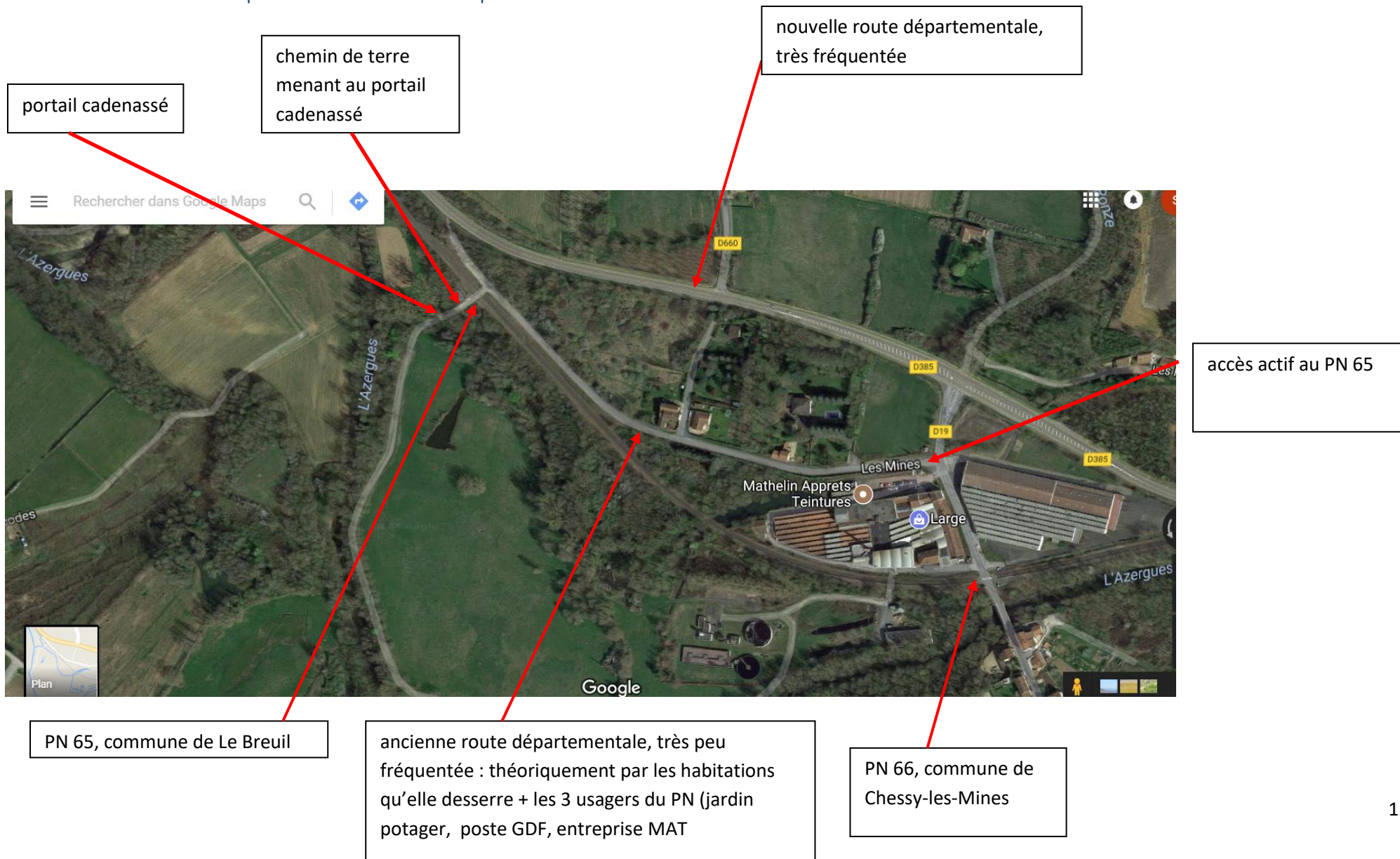
Le PN 65 est un équipement très peu fréquenté car ne desservant que trois utilisateurs :

- un jardin potager
- un poste GRT gaz
- une entreprise : usine MAT – Mathelin apprêts teintureries

Illustration des trois utilisateurs desservis :

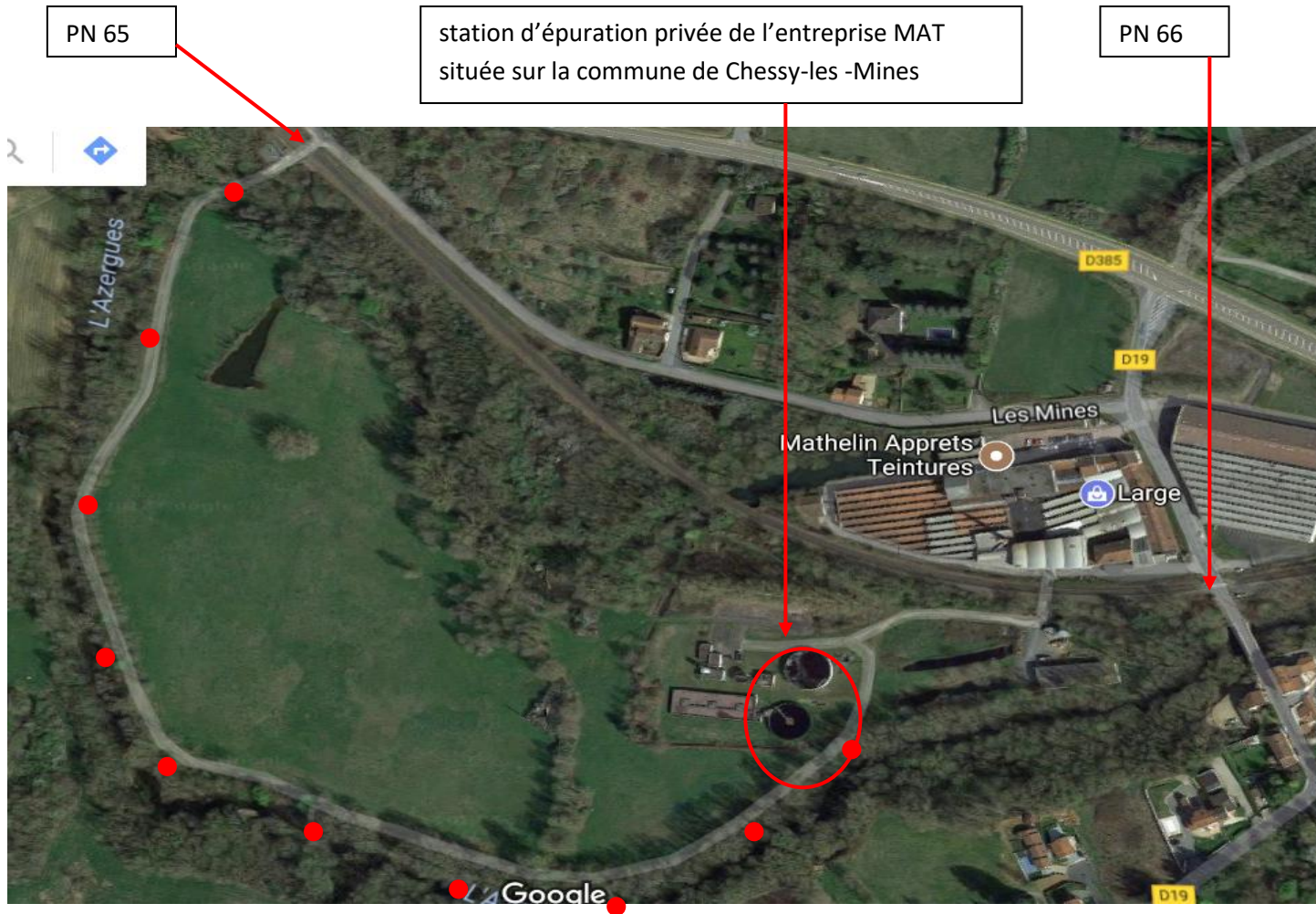


La localisation de ce PN est particulière puisqu'on y accède par une ancienne route départementale puis un chemin communal en terre en impasse puisque débouchant sur une parcelle agricole privée appartenant à l'entreprise MAT et sécurisée par des cadenas. L'ancienne route départementale est parallèle à la nouvelle route départementale comme l'indique le schéma ci-dessous :





Il convient ici de préciser la desserte de l'entreprise Mathelin. De part son activité (teinturerie), l'entreprise MAT dispose d'une station d'épuration privée. Chaque mois, des boues sont extraites de cette station d'épuration par des véhicules de type poids-lourds. Or, ces véhicules lourds n'ont techniquement pas la possibilité d'accéder à cette station d'épuration par le PN 66. Ils doivent donc accéder à la station d'épuration par le PN 65 :



- chemin privé appartenant à l'entreprise Mathelin et utilisé pour : fauchage des champs et les sorties des boues usagées

Le passage à niveau n°65 tel qu'il est actuellement, dessert trois types d'intérêts :

- l'accès à une parcelle utilisée comme jardin potager par des particuliers : véhicules légers se stationnant avant le PN et plus rarement après le PN (selon le propriétaire),
- l'accès à une parcelle agricole propriété de l'entreprise MAT lui permettant d'accéder à sa station d'épuration pour évacuer des boues : traversées mensuelles du PN 65 par un véhicule de type poids lourd accompagné d'un salarié de l'entreprise MAT pour lui ouvrir le portail d'accès à la parcelle agricole située après le PN 65 et le guider dans les manœuvres,
- l'accès à un poste GRT gaz : maintenance par des véhicules légers a minima une fois par an

Le passage à niveau n°65 est un PN sans barrières à croix de Saint André situé sur une voie communale en impasse. Ce qui signifie que mise à part les habitations desservies par l'ancienne route départementale et les trois structures citées ci-dessus, personne d'autre n'a à se rendre sur cette voie et encore moins à se rendre au-delà de la voie d'accès aux habitations (mais des activités de trafics illégaux et autres rencontres s'y tiendraient aux dires des autorités locales).

### 1.2.3 Le projet de fermeture du PN 65

Historiquement, le passage à niveau n°65 a connu deux épisodes tragiques de collision train/véhicule léger ayant conduit au décès de plusieurs personnes.

Le premier, en 1999, sur un salarié de l'entreprise MAT. Un second en 2011 sur une famille : un père et ses trois enfants. Alors que le premier n'a conduit à aucune mesure particulière, le second d'une ampleur plus importante, a conduit à un rapport d'enquête technique du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)<sup>i</sup> comme le prévoit la réglementation en vigueur (directive 2004-49 CE relative à la sécurité ferroviaire). Le rapport et ses recommandations ont été rendus en juin 2013. Ils ont été communiqués à ses destinataires. Les destinataires (Préfet, commune de Le Breuil, SNCF Réseau) devaient ensuite remettre au BEATT leurs intentions. Enfin, indépendamment des intentions exprimées par les destinataires, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) assure le suivi de la mise en œuvre effective des recommandations du BEATT.

### 1.2.4 Particularités de ce PN 65

Ce PN 65 cumule les particularités suivantes :

- ouverture à la circulation publique sans barrières à croix de Saint-André ;
- absence de signalisation routière informant les usagers s'engageant sur l'ancienne route départementale puis sur le chemin communal franchissant le passage à niveau de leur caractère sans issue ;
- desserte de trois usagers : parcelle de jardin potager, parcelle de l'entreprise MAT, accès maintenance au poste GRT gaz
- situé sur la commune de Le Breuil alors que deux des usagers ne sont pas liés à la commune de Le Breuil : entreprise MAT sur la commune de Chessy-les-Mines et poste de gaz ne desservant pas la commune de Le Breuil
- faible passage des trains : 8 par jour
- faible passage de véhicules : 1 poids lourd par mois pour l'extraction des boues, 1 véhicule léger par an pour la maintenance du poste de gaz, 1 à 2 véhicules légers occasionnellement pour le jardin potager
- le PN fait l'objet d'un projet de fermeture alors qu'il ne figure pas dans la liste des PN préoccupants
- le projet se situe en ZNIEF : en ZNIEF de type II "Haut bassin de l'Azergues et du Saonan" et en limite de ZNIEF de type I "Moyenne vallée de l'Azergues et vallée du Saonan"

### 1.2.5 Classement des PN préoccupants

Un PN est classé « préoccupant » en fonction de son accidentologie et des trafics routiers et ferroviaires. Les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est prioritaire sont des points de croisement ayant connu plusieurs incidents par an ou ayant des trafics routiers et ferroviaires élevés.

Sur le territoire de la région Auvergne-Rhône-Alpes, le réseau ferré compte 2160 passages à niveau (source SNCF Réseau). Suite à la collision survenue à Allinges (Savoie) en 2008, le gouvernement a établi une liste de passages à niveau à traiter en priorité : 22 passages à niveau classés prioritaires sont situés en Rhône-Alpes, 5 en Auvergne. En 2014, SNCF Réseau a supprimé 11 passages à niveau, dont deux prioritaires et 9 non prioritaires parmi lesquels le PN 64 à Le Breuil.

En plus de cette liste, SNCF Réseau a décidé d'engager la suppression de 8 passages à niveau dont le PN 65 à Le Breuil.

Par ailleurs, les autorités locales nous ont indiqué que des véhicules légers utilisent le chemin communal traversant le PN 65 et l'ancienne route départementale pour des rencontres illégitimes et des activités illégales.

## 1.3. Architecture du processus ayant mené au projet de fermeture du PN 65

### 1.3.1 Le BEATT et son mode de fonctionnement

Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre a été créé à l'initiative de l'Etat. C'est la loi du 3 janvier 2002 faisant suite à l'incendie du Mont Blanc (39 morts le 24 mars 1999), qui a donné une base législative aux enquêtes techniques dans le domaine des transports terrestres. Le décret d'application de 2004 a créé officiellement le BEA-TT, codifié aux articles R. 1621-1 à 1621-26 du code des transports.

« Le BEA-TT est un service à compétence nationale placé auprès du vice-président du Conseil Général de l'environnement et du développement durable. Cette position ne comporte aucune tutelle hiérarchique susceptible de porter préjudice à l'indépendance des enquêtes conduites. La mission principale du BEA-TT est de réaliser les enquêtes techniques sur les **accidents graves de transport terrestre**. Il a pour mission d'analyser les accidents, leurs circonstances et leurs causes pour établir des **recommandations de sécurité et éviter leur renouvellement. Les enquêtes sont obligatoires pour tout accident grave sur le réseau ferroviaire.**» (source : site BEATT)

Compte tenu de l'importance de la collision de 2011 et au regard de la directive 2004-49 CE relative à la sécurité ferroviaire, une enquête technique était obligatoirement requise.

La méthodologie du BEATT est la suivante :

1/ Une enquête technique se déroule en trois phases principales :

- la reconstitution précise de l'enchaînement des événements à l'origine de l'accident
- l'identification et l'analyse, dans une approche systémique, des facteurs techniques, organisationnels, humains ou réglementaires qui ont contribué à l'accident
- la formalisation des recommandations de sécurité qui peuvent porter sur la conception, la maintenance, l'exploitation des infrastructures ou des véhicules, le contrôle de la sécurité ou la réglementation

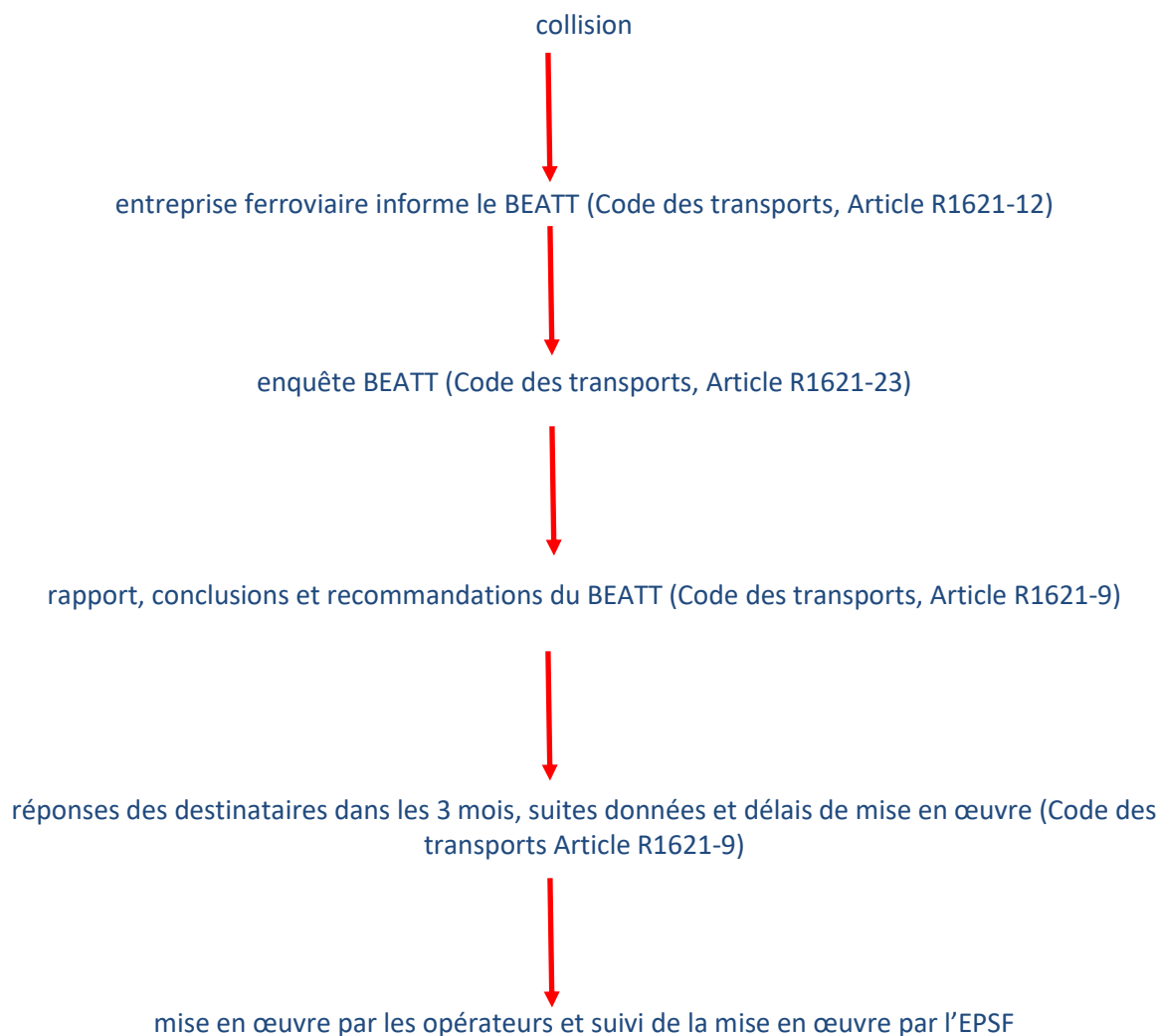
2/ Recommandations

Suite à l'enquête technique, des recommandations préventives sont communiquées à des destinataires publics comme privés. Ceux-ci disposent d'un délai de trois mois pour faire connaître les mesures qu'ils comptent mettre en œuvre (Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, article 9). Leurs réponses sont rendues publiques par le BEA-TT.

### 1.3.2 Mise en œuvre des recommandations

La mise en œuvre opérationnelle des recommandations est suivie par les autorités nationales de sécurité compétentes. Pour ce qui concerne le ferroviaire, c'est l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

### 1.3.3 Modélisation de l'architecture d'une action entreprise suite à un rapport du BEATT



#### La mise en application de la modélisation dans le cadre du PN 65 - résumé des conclusions du BEATT et conclusions :

Pour le résumé de l'enquête sur la collision survenue en 2011, se référer à l'annexe 1 du présent rapport. Nous retenons ici simplement les recommandations ci-dessous :

Recommandations, publié le 9 décembre 2013 (modifié le 22 janvier 2015)

Recommandation R1 (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer)

Définir et mettre en œuvre au plus vite le programme national de sécurisation des passages à niveau non gardés à croix de Saint-André.

Recommandation R2 (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer)

Dans le cadre de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, demander aux Préfets de saisir les autorités locales pour que des mesures appropriées soient prises afin que l'accès aux passages à niveau non gardés à croix de Saint-André n'assurant la desserte que de quelques riverains, soit rapidement et strictement limité à ces seuls riverains.

Recommandation R3 (Préfecture du Rhône, Réseau Ferré de France, commune du Breuil)

Prendre les mesures nécessaires pour supprimer le passage à niveau n° 65 de la ligne ferroviaire de Lozanne à Paray-le-Monial et, dans cette attente, en limiter strictement l'accès aux seuls riverains par tout moyen approprié.

Par ailleurs, sans émettre de recommandations formelles, le BEA-TT :

- invite les entreprises ferroviaires à veiller au respect par leurs conducteurs des pancartes « S » et, plus généralement, des règles d'utilisation de l'avertisseur sonore ;
- appelle l'attention de Réseau Ferré de France sur le fait que l'environnement de certains passages à niveau non gardés à croix de Saint-André rend les avertisseurs des trains peu audibles, augmentant ainsi le risque encouru par leurs usagers routiers, et l'invite à en tenir compte dans le programme de sécurisation de ces passages à niveau.

#### 1.3.4. Suites données aux recommandations du BEATT

Suites que les destinataires des recommandations du BEATT prévoient de leur donner :

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	Sans réponse
Le Breuil	5	3	0	2

*source : rapport d'activité BEATT*

Etat des lieux de suivi des recommandations du BEATT par l'EPSF à fin 2014 :

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation	Entité	État des actions
06/2013	Collision entre un TER et une automobile au Breuil (71) le 04/12/2011	R1	Définir et mettre en œuvre au plus vite le programme national de sécurisation des passages à niveau non gardés à croix de Saint-André.	DGITM	Action en cours
		R2	Dans le cadre de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, demander aux Préfets de saisir les autorités locales pour que des mesures appropriées soient prises afin que l'accès aux passages à niveau non gardés à croix de Saint-André n'assurant la desserte que de quelques riverains, soit rapidement et strictement limité à ces seuls riverains.	DGITM	Au 31/12/2015 : Action non clôturée Éléments fournis en cours de validation
		R3	Prendre les mesures nécessaires pour supprimer le passage à niveau n° 65 de la ligne ferroviaire de Lozanne à Paray-le-Monial et, dans cette attente, en limiter strictement l'accès aux seuls riverains par tout moyen approprié. <i>Par ailleurs, sans émettre de recommandations formelles, le BEA-TT : - invite les entreprises ferroviaires à veiller au respect par leurs conducteurs des pancartes « S » et, plus généralement, des règles d'utilisation de l'avertisseur sonore ; - appelle l'attention de Réseau ferré de France sur le fait que l'environnement de certains passages à niveau non gardés à croix de Saint-André rend les avertisseurs des trains peu audibles, augmentant ainsi le risque encouru par leurs usagers routiers, et l'invite à en tenir compte dans le programme de sécurisation de ces passages à niveau.</i>	SNCF Réseau Préfecture de Rhône Commune du Breuil	Le chiffrage a été réalisé. Au vu du montant, une étude a été lancée pour supprimer le PN. La date de suppression sera déterminée à l'issue de l'étude. La proposition de SNCF Réseau est de supprimer le PN via un report sur un ancien chemin communal. Le maire de la commune a refusé cette solution, demandant la construction d'un ouvrage dénivelé. SNCF Réseau ne souhaite pas s'engager financièrement au-delà du coût du rétablissement par l'ancien chemin communal. La différence de coût entre les deux solutions est d'environ 4M€. Suite à une réunion tenue à la sous-préfecture de Villefranche pour la suppression du PN, il semble que le maire ait revu sa position.

source : rapport annuel EPSF, 2015

**Le rapport d'enquête et les avis seront remis à l'autorité organisatrice à l'issue de l'enquête. Cette dernière décidera de la suite à donner au projet.**



## Chapître 2 : organisation et déroulement de l'enquête

Dans le cadre d'une enquête publique, le rôle du Commissaire enquêteur est de :

- Participer à l'organisation de l'enquête, faire éventuellement compléter le dossier ;
- Recevoir obligatoirement le responsable du projet, plan ou programme ;
- S'informer, si nécessaire, près du demandeur ou des administrations ;
- Assurer l'information et la participation du public, le renseigner au besoin et recueillir ses observations ;
- Transmettre à l'autorité organisatrice un document relatant les événements dans un « rapport d'enquête », et donner son avis dans un document « conclusions motivées »

### 2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Désignation du Commissaire Enquêteur le 3 mai 2017 par arrêté préfectoral :

- Madame Sara VAZ en qualité de commissaire enquêteur,

En vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : le projet de suppression du passage à niveau public n°65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray-le-Monial à Givors sur le territoire de la commune de Le Breuil. Ce projet prévoit la fermeture du PN 65 et la création d'une nouvelle voirie permettant de desservir les riverains utilisant le PN.

Le siège de l'enquête indiqué est la mairie de Le Breuil où le dossier d'enquête publique et le registre d'enquête pour recueillir les observations ont été mis à la disposition du public. Trois permanences y ont été organisées.

### 2.2 Relations avec les maîtres d'ouvrage du projet

Préalablement à l'enquête, le commissaire enquêteur titulaire a convenu avec la Préfecture :

- des dates de permanences,
  - de la date de présentation du projet, de retrait des dossiers d'enquête publique et de paraphe des registres
- A la suite de quoi :

- le 15 mai 2017, je me suis rendue en Préfecture pour échanger sur le projet, retirer un dossier d'enquête et parapher le registre d'enquête ;
- j'ai effectué une lecture attentive du dossier et effectué les premières recherches dans les jours qui ont suivi ;
- le 30 mai 2017 -premier jour de permanence en mairie de Le Breuil- j'ai vérifié l'affichage en mairie et sur le site du PN 65 avant le début de la permanence ;
- le 13 juin 2017 je me suis rendue sur le site du PN 63 d'où partirait la nouvelle voirie si le projet était mis en œuvre avant d'effectuer la seconde permanence en mairie. J'y ai échangé sur le projet avec monsieur Tamarro, riverain ;
- le 13 juin, après la fin de la permanence, je me suis rendue sur le site du PN 65 avec monsieur le maire de Le Breuil ;
- le 21 juin j'ai rencontré des représentants de l'entreprise MAT et le maire de Chessy et nous nous sommes ensuite rendus sur le PN 65 ;
- le 30 juin 2017, j'ai effectué la troisième permanence en mairie de Le Breuil et refait un passage sur les lieux du PN 65 et du PN 66 ;
- le 13 juillet 2017, j'ai rencontré les techniciens de SNCF Réseau ;

L'enquête s'est déroulée sans incident. Le public s'est très fortement mobilisé pour consulter le dossier, rencontrer le commissaire-enquêteur, exprimer ses avis et contre-propositions. Monsieur le maire de Le Breuil ainsi que SNCF Réseau ont répondu à mes questions et fourni les documents demandés.

Postérieurement à l'enquête :

- j'ai retranscrit les interventions du public,
- sollicité SNCF pour répondre ou compléter les réponses au public,
- 2 août 2017, un exemplaire du rapport d'enquête et ses conclusions ainsi que le registre d'enquête, le dossier consultable par le public et ses annexes et l'ensemble des participations du public ; ont été remis en Préfecture.

### **2.3 Organisation de l'enquête**

Par dates fixées par l'arrêté préfectoral du 3 mai 2017 de Monsieur le Préfet, l'enquête publique s'est déroulée du lundi 29 mai 2017 au vendredi 30 juin 2017 inclus soit pendant une durée de 33 jours consécutifs en mairie de Le Breuil.

Durant cette période, les pièces du dossier d'enquête ainsi que des registres à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, ont été déposés à la Mairie de Le Breuil et étaient accessibles à leurs heures d'ouverture (lundi et mardi de 8h30 à 12h et vendredi de 13h30 à 18h30).

Par arrêté préfectoral n°E-2017-214 du 3 mai 2017, de Monsieur le Préfet, le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public pour recevoir ses observations lors de trois permanences en mairie de Le Breuil :

- mardi 30 mai 2017 de 10h à 12h
- mardi 13 juin 2017 de 10h à 12h
- vendredi 30 juin 2017 de 16h à 18h

Les observations pouvaient également être communiquées par voie postale ou digitale via la mairie de Le Breuil. Ce qui a été le cas.

### **2.4 Concertation préalable et Information du public**

L'information au public peut revêtir plusieurs formes :

- L'information réglementaire : par voie d'affiches apposées dans la commune, par annonces légales dans les journaux
- L'information complémentaire : par tracts, bulletin municipal, panneaux lumineux, etc.
- L'organisation d'une réunion publique

Pour cette enquête et comme le mentionne l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête (art. 4), l'affichage doit se faire huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci en mairie et à proximité du PN 65. Les publications dans les journaux locaux doivent être faites huit jours au moins avant le début de l'enquête et rappelées dans les huit premiers jours de celle-ci. L'accomplissement de ces formalités doit être justifié par un certificat du maire et un certificat de SNCF Réseau. Ci-dessous le récapitulatif des formalités accomplies :



Pour ce qui concerne des publications des avis d'enquête dans les journaux régionaux - Article R134-12 du Code des relations entre le public et l'administration (annexe3) :

Les premiers avis de mise à l'enquête publique ont été publiés :

- le 10 mai 2017 – soit 18 jours avant son début – dans le quotidien Le Progrès
- le 13 mai 2017 – soit 15 jours avant son début- dans l'hebdomadaire « Le Tout Lyon »,

► Publications en annexe n°3 du présent rapport

Les seconds avis de mise à l'enquête publique ont été publiés :

- le 29 mai 2017 -soit le premier jour de l'enquête – dans le quotidien « Le Progrès »
- le 3 juin 2017 -soit 5 jours après le début de l'enquête – dans l'hebdomadaire « Le Tout Lyon »

► publications en annexe n°3 du présent rapport

Pour ce qui concerne l'affichage de l'avis d'enquête :

L'avis d'enquête publique a été affiché sur le site Les Mines (PN 66 et PN 65) à compter du 19 mai 2017

► constatation d'huissier entre le 19 mai et le 30 juin (annexe 4)

► Certificat d'affichage de SNCF Réseau (annexe 5)

L'avis d'enquête publique a été affiché en mairie de Le Breuil à compter du 5 mai 2017

► Certificat d'affichage de la mairie de Le Breuil (annexe 5)

Il a été par ailleurs constaté l'utilisation du site internet de la Préfecture pour communiquer sur l'enquête publique

► annexe n°6 du présent rapport

Le 30 mai 2017, le commissaire enquêteur a pu constater l'affichage en mairie et à proximité du PN 65.

► photographies en annexes n°7 du présent rapport

Au-delà des dispositions légales et réglementaires : des articles sont parus dans la presse locale entre le 13 juin 2017 et le 4 juillet 2017 (annexe 8)

## **2.5. Conditions logistiques et déroulement l'enquête**

Pendant toute la durée de l'enquête publique, les dossiers et registres ont été mis à disposition du public pour consultation et consignation des avis à la mairie de la commune de Le Breuil.

Pour les permanences,

- une première pièce, la Salle du Conseil, a été mise à disposition du commissaire enquêteur,
- le bureau de monsieur le maire a été mis à la disposition du commissaire enquêteur pour les deux permanences suivantes,

Les espaces se trouvent au rez-de-chaussée de la mairie de Le Breuil, directement accessibles depuis l'accueil et depuis la rue. En dehors des permanences, le public pouvait consulter le dossier d'enquête auprès de madame la secrétaire de mairie.

A l'issue du dernier jour d'enquête, le 30 juin 2017, un adjoint au maire ayant la délégation de signature a clos le registre d'enquête en mairie de Le Breuil à 18h. Le commissaire enquêteur a ainsi immédiatement récupéré le registre et le dossier d'enquête afin de pouvoir rédiger son rapport et ses conclusions motivées.

Le 2 août 2017, les dossiers et registres d'enquêtes ont été remis à la Préfecture avec les rapports d'enquêtes et conclusions motivées.

## 2.6 Faits remarquables ou incidents

Faits remarquables :

- le public s'est largement mobilisé pour prendre connaissance des éléments de l'enquête ce qui est notable tant par les annotations sur le registre, que par les courriers et par les venues aux permanences. Ces dernières n'ont pas désempé, les personnes souhaitant consulter le dossier d'enquête et échanger avec le commissaire enquêteur arrivaient peu avant la tenue de la permanence pour être assurées de rencontrer le commissaire enquêteur.

- Notons qu'un changement de salle a été effectué après la première permanence et pour les deux suivantes car la première salle de réception du public était la Salle du Conseil donnant directement accès à l'entrée/la sortie principale de la mairie ce qui ne permettait pas d'assurer la confidentialité des échanges. Ainsi, les deux permanences suivantes se sont tenues dans le bureau de monsieur le Maire avec la mise à disposition d'une table et de chaises pour recevoir le public dans de meilleures conditions.

Incident : aucun incident notable sur la durée de l'enquête.

## 2.7 Projet de suppression du PN 65 : cristallisation de plusieurs éléments liés

Notons également que cette enquête publique a cristallisé plusieurs éléments directement liés à sa mise à l'enquête.

Le premier élément est la survenue de la collision train/véhicule de décembre 2011 qui a conduit au décès de quatre personnes d'une même famille dont 2 enfants en bas âges, un nourrisson et leur père, le conducteur ; et grièvement blessé la cinquième personne (mère de famille). Ces personnes n'étaient pas habitantes de la commune de Le Breuil mais d'une commune voisine. Or, dans ces territoires ruraux, les habitants se connaissent, se côtoient et sont très liés, notamment par les activités professionnelles ou/et associatives. Cet évènement a donc durablement marqué la commune de Le Breuil ainsi que tous les villages alentours dont la mémoire restera gravée pour longtemps par cet évènement. Cet élément –notamment- explique la forte mobilisation du public.

Le second est que cette enquête publique s'inscrit dans le cadre d'un historique local fort de suppression des passages à niveau. Un combat est en effet mené par la famille des victimes depuis la collision, en 2011. Celle-ci mène des actions de mobilisation du public et des élus pour la mise en œuvre du Plan national de sécurisation des passages à niveau. Cela explique les formes de participation employées pour faire entendre cette voix : courriers-types démultipliés aux membres d'une même famille et autres réseaux (périmètres géographiques hors communes concernées, noms qui reviennent fréquemment) puisqu'elle a de nouveau largement mobilisé son réseau et la population locale.

Pour rappel, ce Plan sécurisation des passages à niveau indique les passages à niveau dont la suppression ou l'amélioration est prioritaire. Au 1er janvier 2017, on compte ainsi 163 passages à niveau jugés prioritaires, contre 437 en 1997ii. Le PN 65 ne fait pas partie de cette liste. La suppression d'un passage à niveau peut prendre plusieurs années son coût varie en moyenne de 3 à 15 millions d'euros.

Comme nous l’a indiqué SNCF Réseau, lorsque le passage à niveau à supprimer se trouve sur cette liste, SNCF Réseau prend en charge 50% du montant des travaux. Lorsque ce n’est pas le cas, SNCF prend en charge 700 000€ du montant des travaux. Or, dans le cas présent, SNCF prendrait en charge l’intégralité des travaux de la solution 1 bis si elle est mise en œuvre soit 930 675€. Cela est tout à fait exceptionnel et s’explique par le niveau prioritaire de la demande faite par le BEATT et sa mise en œuvre ordonnée par monsieur le Préfet, même en étant hors liste.

Le troisième est l’enquête judiciaire concernant la collision train/véhicule de décembre 2011 qui est encore en cours et qui implique de près ou de loin des acteurs liés à la présente enquête publique.

**Nous affirmons que les relations avec le maître d’ouvrage et l’autorité organisatrice ont concouru à la bonne tenue de l’enquête publique**

**Nous certifions conforme l’information faite au public qui a été réalisée dans le cadre des dispositions légales et règlementaires**

## Chapître 3 : dossier d'enquête, observations recueillies et position du C.E.

### 3.1 Le dossier d'enquête

Dans le cadre de la bonne réalisation des enquêtes publiques, un certain nombre de documents doivent composer le dossier d'enquête publique qui sera consultable par le public.

Le dossier d'enquête est composé de:

- avis d'enquête publique
- extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 18 avril
- l'avis de la Direction départementale des territoires du 6 avril 2017
- un dossier d'enquête préalable
- un registre d'enquête à feuillets non-mobiles coté et paraphé destiné à recevoir les observations écrites

Le dossier d'enquête se compose de 7 parties et ses annexes :

- cadre réglementaire
- politique de sécurisation des passages à niveau à SNCF Réseau
- présentation du contexte
- solutions de suppression envisagées
- présentation du projet retenu
- planning de réalisation
- appréciation sommaire des dépenses

**Le dossier mis à disposition du public est complet, conforme aux exigences légales et réglementaires.**

### 3.2 Synthèse des observations recueillies

La présente enquête ne le requérant pas, aucun Procès Verbal de Synthèse des avis et observations recueillis au cours de l'enquête, n' a été remis à SNCF Réseau. Cependant, après les avoir synthétisés, le commissaire enquêteur a communiqué ces questions, avis, propositions et contre-propositions du public à SNCF Réseau. Ils ont été passés en revue individuellement pour y répondre.

Au cours de l'enquête, le bureau n'a pas désemploi et les courriers et annotations sur le registres n'ont pas manqué. Au total, 24 visites m'ont été rendues pendant les trois permanences effectuées. Chaque personne a été reçue et des réponses apportées lorsque c'était possible par le commissaire enquêteur. Certaines personnes ont souhaité consigner leurs remarques par écrit mais majoritairement non.

Des annotations ont été consignées par le public au registre essentiellement en dehors des permanences, au nombre de 19.

De nombreuses correspondances m'ont été adressées pour être au plus tôt annexées à ce même registre :

- 37 courriers-types pré-remplis que les participants ont simplement datés et signés (cf. annexe 9)
- 1 courrier-type personnalisé
- 9 autres courriers
- 3 courriers de communes

Hormis les courriers-types s'apparentant plus à une pétition qu'à des courriers, la majorité des participations orales et écrites s'opposent au projet 1bis en l'exprimant tel quel ou en faisant des contre-propositions ou en émettant un certain nombre d'inquiétudes. Nous tenons à préciser qu'un nombre important de personnes avait du mal à faire la distinction technique entre le projet 1 et le projet 1 bis. Beaucoup ne comprennent pas pourquoi les autres solutions (1 à 5) n'ont pas abouti. Un nombre important de personnes est également revenu sur la nécessité même de fermer le PN 65 avec des propositions de barrières.

Les interventions/questions/remarques du public ont été nombreuses et ont porté sur plusieurs thématiques :

- financement : de l'opération initiale, de l'entretien dans le futur, de l'utilité de dépenses publiques à des fins privées ;
- localisation en zone inondable de l'opération projetée ;
- création d'une nouvelle zone de non-droit liée à la petite délinquance si le projet voit le jour ;
- doutes sur la prise en compte de l'ensemble des éléments techniques (station de relevage en entrée de projet, à proximité du PN 63) ; sur la faisabilité technique de mise en œuvre (utilisation du chemin communal à usage de poids lourds, giration des poids lourds en fin d'ouvrage vers la parcelle desservant la station d'épuration MAT) ; et d'utilisation par des poids lourds sur l'ouvrage projeté ;
- frein à la croissance et au développement du trafic ferroviaire en créant une plateforme à la place de la seconde voie de rails ;
- accroissement de l'accidentologie en entrée de cette nouvelle voie (encombrements en cas de travaux sur la station de relevage à l'arrivée de véhicule d'entretien du poste GDF et/ou de poids lourds d'évacuation des boues) et en fin de cette nouvelle voie (risque humain : peur du conducteur de poids lourd en se retrouvant « nez-à-nez » avec un train et qui conduirait à une mauvaise manœuvre conduisant elle-même à un accident);
- baisse des prix des maisons des riverains
- question de la responsabilité
- question des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet 1 bis retenu

Contre-proposition émise : sur la base de la solution 2, couper la boucle de l'Azergues

### **SNCF Réseau a répondu à chacune des participations du public cf. partie 3.2.2**

### **3.3 Détail de la participation du public, réponses SNCF et commentaires du commissaire enquêteur**

La participation du public a revêtu plusieurs formes qui ont fait l'objet d'une synthèse, d'une réponse de SNCF Réseau et d'un commentaire individuel du commissaire enquêteur si nécessaire.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

### **Avis, Observations et Propositions recueillis :**

**36 courriers-types :**

<b>nom prénom</b>	<b>adresse</b>	<b>date</b>	<b>avis</b>	<b>commentaire C.E.</b>
marlène alvarez	1 rue jean jacques rousseua 38320 eybens	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
isabelle auray	st aigues 69620 bagnols	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
karine bacherot	7 impasse du chemin de la croix 71620 montcoy	02/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
ian et nancy bard	les carrières 69620 bagnols	29/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
marie-christine bessoud- dracione	le fay 38190 saint agnes	07/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
martine bois favre	31 bis rue pasteur 38180 seyssins	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
patrick bois favre	31 bis rue pasteur 38180 seyssins	01/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
freddy bois favre	le fay 38190 saint agnes	07/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
josette canto	les tuillieres 69620 bagnols	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
antoine canto	les tuillieres 69620 bagnols	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
caroline cialdella	47 rue de comboni 38170 seyssinet	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
monique demours	la treille de st pol 69620 bagnols	non daté	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
david demoury	14 grande rue 71510 chamilly	12/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue

elodie derumes	78 AV DU VERCORS 38170 seyssinet pariset	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
marie paule desbois	92 chemin pierre drevet 69140 rillieux la pape	02/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
ghislaine germain	6 rue auguste renoir 21200 beaune	12/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
rené et marie Gossé	46 impasse de l'abbé 69640 jarnioux	05/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
stephanie guillot	3 rue des coquelicots 21190 merceuil	31/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
mireille gutty	malicot 69620 bagnols	02/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
gérard gutty	malicot 69620 bagnols	02/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
lauréna kaczmarek	le grand champ d'arginy 03170 bizeneuille	12/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
delphine mathon	290 rue françois couplex 38530 poncharret	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
gérard thibaud	92 chemin pierre drevet 69140 rillieux la pape	05/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
géraldine penain	4 route de lyon 69210 sain bel	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
mickael praizey	30 av du 8 mai 1943 38130 echirrolles	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
michel et elizabeth robin	rue du grand puits 69620 bagnols	26/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
marie-France renard	70 rue de dien haut 69380 chessy	19/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
gilbert et marie-joseph rollet	les tuillières 69620 bagnols	29/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
nicole et joseph sachet-mante	31 rue pasteur 38180 seyssins	20/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
chantal schneider	6 rue du moulin madame 71640 dracy le fort	11/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
paulette thibaud	595 av joseph balloffet	01/06/2017	favorable à la	ne s'exprime pas sur la solution retenue

	69400 villefranche s/saone		fermeture du PN	
lauriane thibaud	7 rue houchart 75020 paris	05/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
renaud thiaudière	30 rue du vélodrome 03100 montluçon	01/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
jean françois vionnet	91 impasse de la rabassière 26790 tulette	31/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
michel zygmunt	les ecublizes 1 89 impasse des cèdres 69380 chessy	30/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
laetitia zygmunt	35 square du 1 <sup>er</sup> zouave 69480 anse	31/05/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue

**1 courrier-type personnalisé :**

nom prénom	adresse	date	avis	commentaire commissaire enquêteur
eric baron (beau-frère de David Gutty, victime de la collision de 2011)	les tuillières 69620 bagnols	17/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
céline demoury-gutty (sœur de David Gutty, victime de la collision de 2011)	14 grand rue 71510 chamilly	20/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue

**3 courriers de communes :**

commune	adresse	date	avis	commentaire commissaire enquêteur
mairie de chamelet	chamelet	16/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
françois godde, maire honoraire de Bagnols	bagnols	03/06/2017	favorable à la fermeture du PN	ne s'exprime pas sur la solution retenue
commune de Le Breuil	le breuil	30/06/2017	avis favorable mais la solution retenue ne convient pas	détail et réponse de SNCF Réseau ci-dessous



**Commune de Le Breuil :**

remarque	réponse SNCF RFF	
déplacement du problème en créant une voirie parallèle à la voie ferrée actuelle ce qui augmente la circulation de poids lourds à proximité des trains	on augmente la circulation à proximité mais moins d'accident en circulation parallèle qu'en perpendiculaire + GBA	
refus du développement ferroviaire (doublement de voie) alors que la vallée de l'Azergues et les accès routiers de Lyon sont saturés	à long terme on peut revenir en arrière, ça restera de la propriété SNCF donc convention pour entretien et responsabilité de cette nouvelle voirie  augmentation du cadencement toujours possible : coût élevé mais techniquement faisable dizaines voire centaines de millions d'euros	Le coût de la remise en fonctionnement d'une seconde voie se monte à environ 15€. Si l'on y ajoute le coût que représenterait le démontage des installations du projet 1 bis, il s'agit là d'un montant important qui aurait du mal à trouver des financements
nuisances sonores des riverains	augmentation faible du trafic  1PL/mois et un véhicule perso + petite camionnette = nuisances bien inférieur à celles de la voie ferrée. Par ailleurs, ne se cumulent pas	
entretien de la voirie et pouvoir de police vont incomber à la commune et en conséquence la responsabilité de ce qui s'y passe	SNCF ne peut pas être responsable d'une voirie donc pouvoir de police incombe à la commune  entretien : convention avec la mairie pour acter le fait qu'il y a une voirie sur une plateforme ferroviaire. Versement libérateur en une fois pour entretenir pendant un certain nombre d'années la portion de voirie créée qui serait à proximité de la voie ferrée et non sur tout le linéaire (tronçon 4). Après épuisement de l'enveloppe, l'entretien reviendra à la charge intégrale de la commune (calcul réalisé sur 40 à 50 ans d'entretien environ)	Etant donné :  - le coût important que représente l'entretien des voiries dans une commune - la circulation de poids lourds sur cette voirie qui ont une capacité d'endommagement beaucoup plus importante que les véhicules légers Il apparait peu crédible que cette enveloppe de 50 000€ puisse financer 40 à 50 ans de travaux de voirie même si cette

		portion est relativement faible
la solution la plus adaptée est l'autopont	<p>pont route passe au-dessus du ferroviaire</p> <p>coût financier : plus élevé, pas sur la maîtrise d'ouvrage SNCF mais commune et département et plus dans l'enveloppe d'1M€</p> <p>maintenance du pont incombe au gestionnaire de voirie i.e. la commune (technique, logistique + rémunération agents sncf)</p>	hypothèse déjà étudiée en 2014 (source : compte-rendu de la réunion du 30/9/2015) révélant une complexité et un coût important non pris en charge dans son intégralité par SNCF Réseau (annexe 10)
autre solution la plus adaptée : automatisation du passage	non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet	

**11 autres courriers :**

<b>nom prénom</b>	<b>adresse</b>	<b>date</b>	<b>avis</b>	<b>réponse sncf réseau</b>	<b>commentaire C.E.</b>
amélie rico	3 impasse du ruisseau  71390 st Désert	09/06/2017	favorable à la fermeture du PN  ne s'exprime pas sur la solution retenue	néant	néant
sylvie et marc thivin	lieu-dit le gélivain  69620 le breuil	27 06/2017	« opposés à la solution 1 que vous avez retenu »	études techniques réalisées avec la DDT donc les mesures sont prises en compte dans les dossiers techniques pour régler les sujets liés à l'eau	Confusion fréquente entre la solution 1 et la solution 1 bis  Inondations :  Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.  Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale
			- goudronner le chemin empêchera les infiltrations d'où l'augmentation des inondations		
			- nouvelle intersection serait source d'insécurité routière	intersection existe déjà donc	
			- impossible de manoeuvrer pour les camions de 3,5T par le nouveau chemin -	rayon de giration intégrée au projet	
			- argent public dépensé pour des intérêts privés. Proposition de barrière automatique qui serait moins onéreuse	- SNCF Réseau a obligation de continuer à desservir les utilisateurs actuels  - non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- gaz naturel ne desservant pas la commune donc la commune n'a pas à financer le déplacement du poste de gaz et l'entretien de la route →</li> </ul>	SNCF Réseau a obligation de continuer à desservir les utilisateurs actuels	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- poste de relevage des eaux usées non mentionné alors que les interventions sont mensuelles →</li> </ul>	pris en compte par le BE ie stationnements prévus pour les interventions	
jean-louis mathieu	6 impasse mouillard  69009 Lyon	non daté	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beaucoup de frais engagés pour réagir à la pression suscitée par le dernier accident alors que les accidents imputables à une infraction routière →</li> </ul>	il ne s'agit pas d'une pression mais du respect de la réglementation	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- accident de 2011 lié à une infraction routière versus solutions maximalistes et onéreuses en projet →</li> </ul>	collision mortelle = intervention du BEATT qui fait des recommandations suivies par le Préfet qui demande leur mise en œuvre par SNCF Réseau	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- usagers clairement identifiés qui connaissent les lieux or, solution drastique →</li> </ul>	respect de la réglementation	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- propositions : 1/ pose en amont d'un obstacle physique type portail fermé à clé 2/ barrière automatique →</li> </ul>	<p>1/ SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert</p> <p>2/ non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet</p>	
audrey baron-gutty	les tuillières 69620	06/06/2017	avis positif de suppression (sans spécifier la solution retenue) ou proposition de signalisation sonore et	néant	

	bagnols		lumineuse en cas de non suppression		
pascal giroud	lieu-dit le martin  69620 le breuil	13/06/2017	<p>1/ zone inondable</p> <p>2/ goudronner le chemin empêchera l'infiltration des pluies et accentuera les inondations</p> <p>3/ accroissement de l'accidentologie</p> <p>4/ impossibilité de manoeuvrer avec un PL sur le PN</p> <p>5/ argent public engagé pour servir des intérêts privés</p> <p>6/ autres solutions : indemniser le propriétaire du jardin, déplacer le poste GDF, autre solution d'évacuation des boues, automatisation du PN, passage sous la voie</p> <p>7/ augmentation d'impôts due à l'entretien de la nouvelle voie qui reviendra à la commune de Le Breuil</p> <p>8/ commune non desservie par le réseau de transport ou de distribution de gaz donc non avenue de payer pour l'entretien de la route et le déplacement du poste de gaz</p>	<p>1/le PPRI n'empêche pas la construction de voirie</p> <p>2/ donnée prise en compte par la DDT et donc les données techniques du projet</p> <p>3/ voie déjà existante</p> <p>4/ données PL pris en compte par le bureau d'étude</p> <p>5/ SNCF Réseau a l'obligation de maintenir la desserte des usagers actuels</p> <p>6/ fermeture recommandée par le BEATT et validée par le Préfet / passage sous la voie serait beaucoup plus onéreuse et donc pas prise en charge intégralement par SNCF Réseau</p> <p>7/ pas sur les 40 à 50 prochaines années car versement libératoire de 50 000€ de SNCF Réseau à la commune de Le Breuil pour l'entretien de la voirie. Le chemin communal est déjà à la charge de la commune. La nouvelle portion créée sera limitée au tronçon 4</p>	<p>Inondations :</p> <p>Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.</p> <p>Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale</p>

				8/ idem 5/	
marie- thérèse giroud	lieu-dit le gelicain  69620 le breuil	13/06/201 7	idem	idem	
jean giroud	lieu-dit le martin  69620 le breuil	13/06/201 7	idem	idem	
dossier de bernard gutty	les tuillières  69620 bagnols	30/06/201 7	contenu :  - courrier à L. Wauquier daté de décembre 2015 - propositions d'aménagement du PN65 et des PN non gardés - courrier de F. Cu villier daté du 25 octobre 2012 - courrier au ministre des transports daté de décembre 2015 - communiqué de presse - échanges d'emails - pétition pour la sécurisation des passages à niveau non protégés - courrier au conseil régional et ses annexes	néant	
bernadette DUBUT	au désert  69620 Le Breuil	30/05/201 7	position : anormal de faire supporter des frais supplémentaires à la commune de Le Breuil à cause de l'accident de 2011	projet financé intégralement par SNCF Réseau  versement de 50 000€ au bénéficie	

				de la commune pour l'entretien de la nouvelle voirie (tronçon 4) sur les 40 à 50 prochaines années	
			- proposition : installer des barrières automatiques	nulle et non avenue	
bernard subrin	non indiqué	30/05/2017	- opposé au projet de déviation de la voie ferrée actuelle	Il n'y aura pas de déviation de la voie	mauvaise formulation ?  entretien espaces verts : déjà à la charge de la commune. Convention de petit entretien serait proposée à la commune pour le dernier tronçon, les travaux d'entretien plus importants/complexes seraient réalisés par SNCF Réseau (élagage des grands arbres)
			- frais d'entretien à la charge de la commune	versement de 50 000€ au bénéfice de la commune pour l'entretien de la nouvelle voirie (tronçon 4) sur les 40 à 50 prochaines années	
			- proposition : passage surélevé ou PN automatique - question : quels seraient les freins pour ces deux projets ?	passage surélevé : beaucoup plus coûteux non pris en charge par la commune et très couteux en entretien à la charge intégrale de la commune  passage automatique : non avenue étant donnée la recommandation du BEATT	

<p>M. Rossignol, vice-président de l'ADELIFPAL Y</p>	<p>32 chemin de Nizy, le bois d'Oingt  69620 Val d'Oingt</p>	<p>30/06/2017</p>	<p>- aucune mesure restrictive de franchissement de la voie ferrée n'a été prise depuis l'accident du 4 décembre 2011 hormis le sens interdit « sauf riverains » →</p>	<p>néant</p>	<p>La dangerosité et donc le degré de priorisation de fermeture des PN est calculé de façon précise par SNCF Réseau. Le résultat de ce calcul est appelé « Moment ». Lorsque le « Moment » indique une faible dangerosité, SNCF Réseau automatique les PN. Lorsque le Moment indique une forte dangerosité, SNCF Réseau</p>
			<p>- Proposition d'un portail privatif →</p>	<p>SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert</p>	
			<p>- PN60 et PN61 feront l'objet d'une signalisation automatique avec barrière. Solution conviendrait au PN65 et n'attenterait pas à l'intégrité de la plate-forme ferroviaire →</p>	<p>non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet</p>	
			<p>- L'agglomération de l'Ouest Rhodanien préconisent un service de bus de rabattement vers les gares de Tarare, Amplepuis et Lamure –sur-Azergues donc il faudrait parer à l'augmentation du trafic et conserver une plate-forme ferroviaire à double voie →</p>	<p>pas de demande des autorités organisatrice des transports (AOT) - ici la Région- la SNCF ne démarre pas des travaux de sa propre initiative</p>	



**Registre d'enquête :**

<b>nom prénom</b>	<b>adresse</b>	<b>date</b>	<b>avis</b>	<b>réponse sncf réseau</b>	<b>commentaire C.E.</b>
daniel arbault	le breuil	néant	question : « est-il possible d'envisager une solution qui ne pénalise pas pécuniairement les habitants du Breuil pour desservir uniquement des intérêts privés ? »	<ul style="list-style-type: none"> <li>- projet financé intégralement par SNCF Réseau</li> <li>- versement de 50 000€ au bénéfice de la commune pour l'entretien de la nouvelle voirie (tronçon 4) sur les 40 à 50 prochaines années</li> <li>- convention de petit entretien serait proposée à la commune pour le dernier tronçon, les travaux d'entretien plus importants/complexes seraient réalisés par SNCF Réseau (élagage des grands arbres)</li> </ul>	
J. arbault	le breuil	néant	questions : pourquoi la commune supporterait les conséquences de cette suppression de PN alors qu'elle n'en retire aucun bénéfice ? si la plateforme est remise à la commune, qui aura la charge de l'entretien du perret maçonné ?	SNCF Réseau a obligation de continuer à desservir les utilisateurs actuels. Or, le PN se trouve sur la commune de Le Breuil  si c'est la SNCF qui l'entretient actuellement, il resterait dans le domaine de l'entretien ferroviaire, réunion d'affinage en interne sur ce type de points aura lieu en septembre 2017 puis des propositions seront faites au maire de Le Breuil	

			<p>affirmation :</p> <p>1/risque de zone de non-droit (deal, marginaux)</p> <p>2/infrastructure affectée au domaine communal qui en aura les coûts d'entretien</p> <p>3/inconcevable que l'entretien entre le PN64 et le PN65 soit à la charge de la commune</p>	<p>1/ transfert de la zone de non-droit, pas de création de nouvelle zone de non-droit : pouvoir de police de la mairie et de sa responsabilité</p> <p>2/ versement de 50 000€ au bénéfice de la commune pour l'entretien de la nouvelle voirie (tronçon 4) sur les 40 à 50 prochaines années</p> <p>3/ idem</p>	
			<p>proposition :</p> <p>- passage souterrain</p>	<p>1/ passage souterrain n'est pas dans l'enveloppe donc il faudrait trouver des prises en charges financières par des collectivités</p> <p>2/ techniquement difficilement réalisable car en zone inondable</p>	
noel thivin	le breuil	néant	<p>avis positif sur la fermeture du PN</p> <p>avis négatif sur la solution envisagée : illogique et mal chiffrée pour une voie en enrobée</p> <p>proposition : solution n°5</p>	<p>Cabinet indépendant qui a réalisé le chiffrage et donc prise en compte de son état actuel et son utilisation potentielle donc enrobé conforme aux passages futurs</p> <p>non avenue, collision mortelle = intervention du BEATT qui fait des recommandations de fermeture suivies par le Préfet qui demande leur mise en œuvre par SNCF Réseau</p>	

annie gutty-thibaud	néant	06/06/2017	avis positif	néant	
antoine tamaro	néant	néant	propositions : solution n°5 ou PN automatique →	collision mortelle = intervention du BEATT qui fait des recommandations suivies par le Préfet qui demande leur mise en œuvre par SNCF Réseau	
			<p>affirmations : 1/ ne veut pas céder son chemin privé 2/ création d'une zone pour personnes non respectables 3/ zone inondable 4/ entretien à la charge de la commune de Le Breuil pour des intérêts privés de Chessy</p> <p>joint : courrier de la Préfecture, zone inondable</p>	<p>Acquisitions foncières concernent les tronçons hors n°4 : parcelles agricoles</p> <p>Le projet améliorerait les conditions d'accès au chemin actuel : potentiellement les deux accès seraient maintenus, les plans indiquent que l'emprise la plus importante sur le chemin privé se situe en début du chemin communal</p> <p>La SNCF Réseau fera le maximum pour trouver une entente à l'amiable avant d'aller sur une procédure</p>	
mme marmonier et mme magnier	néant	néant	<p>pas opposées à la suppression du PN65</p> <p>opposées à la proposition de relier le PN 63 au PN65 en longeant la voie ferrée</p> <p>affirmations : création d'une zone accidentogène et dangereuse ; zone inondable accentuée par le bitume le ciment ; coût incombant aux</p>	<p>1/ route déjà utilisée</p> <p>2/ le PPRI n'empêche pas la construction de voirie</p> <p>études techniques réalisées avec la DDT donc les mesures sont prises en compte dans les dossiers techniques pour régler</p>	

			<p>contribuables et disproportionné par rapport à son utilisation non liée à la commune de Le Breuil</p>	<p>les sujets liés à l'eau</p> <p>3/ / SNCF Réseau a l'obligation de maintenir la desserte des usagers actuels</p>	
			<p>propositions moins onéreuses : 1/ passage au-dessous ou au-dessus de la voie ferrée ; barrières automatiques ; 2/ profiter des travaux actuels pour faire des travaux sur le PN65</p>	<p>1/ coûts supérieurs, transfert de responsabilité et d'entretien vers la commune sur un ouvrage passant au-dessus de la voie ferrée</p> <p>2/ néant</p>	
m. bonneteste	néant	néant	<p>proposition : solution n°5</p> <p>affirmations : les autres solutions sont plus contraignantes pour les habitants et couteuses en entretien pour la commune</p>	<p>coût supérieur non pris en charge dans son intégralité contrairement au projet 1 bis</p>	
mme bonneteste	néant	néant	<p>affirmation : d'autres solutions à envisager, moins couteuses pour les habitants de Le breuil ; solution envisagée est dangereuse et couteuse ; contre la préemption des terrains</p>	<p>autres solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- c'est SNCF Réseau qui prend en charge l'intégralité des travaux</li> <li>- 50000€ versés à la commune pour l'entretien de la voirie</li> <li>- convention SNCF Réseau/commune de Le Breuil pour le petit entretien des espaces verts</li> </ul> <p>Danger : voie déjà existante, projet permettrait son amélioration</p> <p>Préemption : très peu de rachats en</p>	<p>terme non appropriée, expropriation ce qui n'est pas le souhait de la SNCF</p>

				perspective et solutions à l'amiables en priorité	
mme gengembre	le breuil	néant	propositions : portail privatif d'accès au PN – barrière à code →	ça n'existe pas a priori	ce n'est pas la solution 1 qui a été retenue mais la solution 1 bis, confusion entre la solution 1 et la solution 1 bis courante pendant l'enquête
			affirmations : anormal que la commune paie un équipement desservant des intérêts particuliers ; coût exorbitant de la solution 1 →	SNCF Réseau se doit de maintenir la desserte des usagers actuels  SNCF Réseau garante de la sécurité des personnes transportées donc matériaux spécifiques qui coutent très chers	
association ADELIFPALY	val d'oingt	13/06/2017	affirmations : 1/ accidents dus à une inobservation de la signalisation routière 2/ solutions 1 et 2 entraînent l'aliénation de 850ml et 190ml de plateforme ferroviaire interdisant l'éventualité d'une remise en double voie	1/ oui à plus de 90%  2/ avant d'envisager une remise en double voie, la SNCF Réseau dispose de solutions techniques permettant d'augmenter le cadencement de la ligne si nécessaire. Si le projet 1 bis se réalise, le démontage de l'installation et la re-création de double voie coûterait plusieurs millions d'euros	
			solution 5 : cout à réévaluer par un	c'est un cabinet indépendant, EGIS qui a	

			<p>organisme indépendant de SNCF réseau</p> <p>avis : opposé à la transformation d'une partie de la plateforme ferroviaire en voirie routière sur 293ml et 3ml</p>	<p>réalisé l'étude technique et le chiffrage des projets</p>	
			<p>proposition : signalisation automatique</p>	<p>non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet</p>	
<p>valérie janique</p>	<p>lieu-dit le martin – le breuil</p>	<p>13/06/2017</p>	<p>avis : opposée à la solution 1</p> <p>Arguments :</p> <p>1/ route qui serait viabilisée longe un bief permettant les évacuations en cas d'inondation</p> <p>2/ zone inondable</p> <p>3/ goudronnage augmenterait les inondations</p> <p>4/ accroissement de l'accidentologie</p> <p>5/ viabilisation conduirait à la création d'une nouvelle zone de non-droit</p> <p>6/ impossibilité de manœuvrer pour les poids lourds</p> <p>7/ fonds publics dépensés pour des intérêts privés</p>	<p>1/ 2/ 3/ études techniques réalisées avec la DDT donc les mesures sont prises en compte dans les dossiers techniques pour régler les sujets liés à l'eau et le PPRI n'empêche pas la construction de voirie</p> <p>4/ voie de circulation déjà existante, le projet l'améliorerait</p> <p>5/ néant</p> <p>6/étude technique réalisée par un cabinet indépendant qui a pris en compte les contraintes d'utilisation de la nouvelle voie donc</p> <p>7/ SNCF Réseau prendrait en charge</p>	<p>confusion entre la solution 1 et la solution 1 bis tout au long de l'enquête</p> <p>Inondations :</p> <p>Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.</p> <p>Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale</p>

			<p>8/ entretien de la nouvelle voie aux frais de la commune de le breuil</p> <p>9/ commune de le breuil non concernée par le réseau de transport et la distribution de gaz donc ne devrait pas supporter l'entretien de la route et du poste GDF</p> <p>10/ baisse de la valeur vénale de la maison</p> <p>11/ prises de vues pour le dossier de nature à induire en erreur (largeur et non visibilité du bief)</p> <p>12/ station de relevage où stationnent régulièrement des camions pour déboucher les canalisations</p>	<p>l'intégralité du financement du projet</p> <p>9/ versement de 50 000€ pour l'entretien de la voirie sur les 40 à 50 prochaines années</p> <p>10/ technicienne SNCF Réseau non compétente pour répondre mais amélioration de l'accès à sa propriété</p> <p>11/ ça n'était pas l'intention des personnels techniques mais la prise de vue la plus large</p> <p>12/ prise en compte de cette contrainte par le cabinet EGIS ayant réalisé l'étude technique</p>	
claude winckler	lieu-dit le martin 69620 le breuil	13/06/2016	idem X2 courriers	idem	
anonyme (signature non déchiffrable)	néant	néant	<p>questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- y a-t-il une solution plus intelligente et moins onéreuse pour répondre au problème ?</li> </ul>	supprimer le PN sans faire de rabattement desservant les usagers est impossible	

				SNCF a essayé de prendre la solution la plus économique et facilement réalisable au niveau technique	
			- possibilité d'installer un clignotant ou des barrières et par mesure d'économies ?	non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet	
anonyme (signature non déchiffrable)	néant	néant	avis : opposé à toutes les solutions proposées qui sont d'un coût très élevé étant donné le trafic peu important  proposition : portail privatif avec clefs et installation d'un feu clignotant	matériaux spécifiques au ferroviaire et SNCF garant de la sécurité des voyageurs donc systèmes doivent être performants donc le coût est élevé	
A.T.	néant	30/06/2017	questions :  - pourquoi dépenser une telle somme pour 3 utilisateurs privés ?	SNCF Réseau a l'obligation de maintenir la desserte des usagers actuels  SNCF Réseau prendrait en charge l'intégralité du financement du projet	
			proposition :  2 ouvertures métalliques avec fermeture à clef pour ces 3 utilisateurs	SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert	
F.C.	néant	30/06/2017	question :  pourquoi une telle dépense pour 3 utilisateurs privés ?	SNCF Réseau a l'obligation de maintenir la desserte des usagers actuels	




anonyme (signature non déchiffrable)	néant	30/06/2017	projet très cher et déplaçant les dangers (circulation de véhicules particuliers et agricoles proches des trains)	coût de la solution n°5 non pris en charge dans son intégralité comme c'est le cas pour le 1bis	
			avis : opposé aux solutions proposés hormis la n°5		
			proposition : barrière privative avec accès réservé aux usagers	SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert	

**Public reçu, 24 personnes :**

<b>nom prénom</b>	<b>adresse</b>	<b>date</b>	<b>avis</b>	<b>réponse sncf réseau</b>	<b>commentaire C.E.</b>
Denis Bonnet- Teste		30/05/2017	Question : à qui reviendrait la charge de l'entretien ?	voirie : commune de Le Breuil avec un versement de 50 000€ pour 40 à 50 ans d'entretien  espaces verts : convention SNCF Réseau/commune de Le Breuil pour le petit entretien	
Antoine Tammaro	le breuil	30/05/2017	remarques :  1/ zone inondable  2/ plans difficilement lisibles  ok sur le principe d'utilisation du chemin tel qu'il est mais pas s'il doit être aménagé ni d'une 3/rampe qui monterait à côté de son bâtiment industriel qu'il souhaite commercialiser	1/le PPRI n'empêche pas la construction de voirie + donnée prise en compte par la DDT et do  2/ néant  3/ ça n'est plus le cas sur le projet 1 bis mais il devrait être aménagé	
monsieur jean giroud		30/05/2017	venu consulter le dossier		
messieurs bernard guty et gilbert rollet		30/05/2017	présentation de l'historique du dernier accident et du combat pour faire fermer le PN65  proposition : sur la base de la solution		



			<p>n°2, couper la boucle de l'Azergues et raccorder directement au chemin privé Mathelin</p> <p>question : quelle est l'emprise de la SNCF autour de la voie ferrée ?</p>	<p>deux ouvrages donc coûts très élevés ie 2 autoponts (plus dans l'enveloppe d'aujourd'hui) donc délais donc procédures plus poussées + solution 2 passe à proximité du terrain de jeu + risque détérioration Azergues</p>	
mme nazard	le breuil	30/03/2017	<p>avis : n'est pas opposée à la fermeture mais le projet engage beaucoup d'argent pour 3 personnes concernées</p>		
			<p>questions :</p> <p>1/pourquoi ne pas sécuriser avec un portail fermé à clef ?</p> <p>2/son jardin serait racheté ? </p>	<p>1/SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert</p> <p>2/pas d'empiètement de rachat foncier sur son jardin</p>	
monsieur le maire de le breuil	le breuil	30/05/2017	<p>avis : n'est pas contre la fermeture du PN mais contre la solution retenue</p> <p>arguments :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- déplacement du risque</li> <li>- question de la responsabilité et de l'entretien qui reviendraient à la commune</li> <li>- PLU de 2007 indique qu'il s'agit</li> </ul>	<p>Risque : voie existe déjà et le bureau d'étude à pris en compte les paramètres d'utilisation de la nouvelle voie potentielle</p> <p>responsabilité et entretien : des propositions plus précises sur l'entretien</p>	

			d'une zone inondable	seront faites après la réunion en interne de SNCF Réseau de septembre. D'ores et déjà : 50 000€ pourraient être versés en une fois pour l'entretien de la voirie créée et une convention pour des petits travaux d'espaces verts serait proposée  PLU et PPRI : pris en compte par le cabinet EGIS pour formuler ses propositions techniques + DDT présentes aux réunions	
monsieur antoine tamarro	le breuil	13/06/2017	propositions :	non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet  SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert	Inondations :  Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.  Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale
			1/ créer un vrai passage à niveau 2/ mettre un portail cadenassé		
			question :		
			en quoi le risque d'inondation concernerait les maisons et pas la nouvelle voie ?	zones où l'on peut construire une voirie mais pas une maison	
M. Rossignol, président de		13/06/2017	historique de la création puis de la modification de la ligne ; et des difficultés de gestion (à cheval sur 2 régions)		

<p>l'association ADELIFPALY</p>			<p>Remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projet n°5 surévalué au niveau financier</li> <li>- 99% des accidents sont dus au non respect de la signalisation</li> <li>- l'enquête en cours n'a pas encore conclu sur les circonstances de l'accident</li> </ul> <p>proposition : passage à niveau privatif →</p>	<p>transfert de risque et de responsabilité vers les privés : ceux-ci le souhaitent-ils vraiment ?</p>	
<p>mme Janique et m. wincker</p>		<p>13/06/2017</p>	<p>remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inondations de plus en plus fréquentes</li> <li>- zone de délinquance</li> <li>- entretien de la pompe de relevage très fréquent avec des véhiculent qui y stationnent ce qui créerait un engorgement</li> <li>- déplacement du poste de gaz faisable techniquement</li> <li>- seule une partie de l'usine MAT est exploitée et l'autre est en vente depuis 6 ans</li> </ul>		<p>Inondations :</p> <p>Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.</p> <p>Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale</p>

			question : pourquoi ne pas créer un accès par la voie allant à Glay ?	Déplacement du problème et techniquement complexe de passer au-dessus de l'Azergues qui aurait un coût très élevé  Rabattement sur des propriétés privées  financièrement : coût très élevé	
jean giroud		13/06/2017	historique de l'usine MAT dont l'activité décroît et donc le nombre d'accès à la station d'épuration  le PN dessert 4 activités : MAT, jardins, terres agricoles, poste GDF	néant	

lucien charmet		13/06/2017	<p>propriétaire de 2 parcelles autour du PN</p> <p>historique d'évolution du PN et des deux accidents</p> <p>remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- disproportion entre la solution proposée dans les années 1980 et les travaux proposés aujourd'hui</li> <li>- jeter de l'argent public par les fenêtres que de réaliser ces travaux</li> <li>- immoral de faire entretenir par la commune des équipements desservant des intérêts privés</li> </ul>		
			<p>propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- partir de l'ancienne RD et passer par-dessus (auto-pont)</li> </ul>	<p>1/ coût beaucoup plus élevé non pris en charge par SNCF Réseau</p> <p>2/ coût d'entretien à la charge de la commune de Le Breuil</p> <p>3/ responsabilité transférée à la commune de Le Breuil</p>	
noel thivin		13/06/2017	<p>remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- coût trop élevé et pas d'accroissement de sécurité</li> <li>- pas de possibilité de croisement</li> <li>- zone inondable non prise en compte</li> </ul>	<p>zone de croisement prévue dans le projet 1bis entre le tronçon 3 et le tronçon 4</p>	<p>La dangerosité et donc le degré de priorisation de fermeture des PN est calculé de façon précise par SNCF Réseau. Le résultat de ce calcul est appelé « Moment ». Lorsque le « Moment » indique une faible dangerosité, SNCF Réseau automatique</p>

					les PN. Lorsque le Moment indique une forte dangerosité, SNCF Réseau
			questions : - autres PN (bois d'ingt) vont faire l'objet d'automatisation : pourquoi pas celui-ci ?	non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet	
M. Dumas, maire de Bagnols	13/06/2017	remarques : - sommes importantes pour une voirie peu fréquentée - malgré les coûts, les vies restent les plus importantes questions : - pourquoi rien n'a-t-il été fait par mesure d'urgence après les accidents ? - desserte de propriétés privées : est-il possible de fermer au niveau légal ? - peut-il y avoir une rupture de continuité entre le domaine public et le domaine privé ?	→ →	PN64 a été fermé et l'ancienne RD a été mise en impasse par le gestionnaire de voirie + panneau interdiction sauf riverains + création d'une petite butte  déplacement de la responsabilité aux usagers  néant	



			<p>proposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aller vers la simplicité avant d'engager des frais en posant une barrière fermée à clef</li> </ul>	<p>SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert</p>	
bernard gutty		30/06/2017	<p>Remise d'une note et d'une pétition pour la suppression ou la signalisation du PN65</p> <p>Remarques :</p> <p>A contacté le journaliste pour demander la rectification de l'article disant que les PN60 et 61 ne sont pas protégés</p> <p>Le plan gouvernemental de 2008 devait permettre de sécuriser l'ensemble des PN</p>		
			<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- créer un nouveau chemin sur le lit d'inondation de l'Azergues</li> <li>- mettre une barrière (cf dossier personnel remis au C.E.)</li> </ul>	<p>solution plus couteuse et non financée dans son intégralité comme la solution 1bis</p> <p>SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert</p>	<p>Inondations :</p> <p>Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.</p> <p>Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan</p>

					local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale
jean-pierre rossignol		30/06/2017	Remise d'une note complémentaire à sa première intervention orale  Dispositifs concernant les PN30 et 61 sont moins chers et plus sécuritaires versus disproportion du projet du PN65	non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet	La dangerosité et donc le degré de priorisation de fermeture des PN est calculé de façon précise par SNCF Réseau. Le résultat de ce calcul est appelé « Moment ». Lorsque le « Moment » indique une faible dangerosité, SNCF Réseau automatique les PN. Lorsque le Moment indique une forte dangerosité, SNCF Réseau
M. guillaud	le breuil	30/06/2017	question :  pourquoi rien n'a été fait lors du 1 <sup>er</sup> accident ?	néant	
			remarque :  - déplacement du danger : création d'une voie le long de la voie ferrée est lourd a entretenir et source d'accident si quelque chose bascule sur la plateforme ou si une voiture prend mal un virage	risque zéro n'existe pas même si l'attention est maximum, défaut maximum est possible, création de dos d'ânes sur le tronçon 4 et solutions techniques qui permettent de sécuriser avec la proximité de la voie ferrée (GBA + cloture) pour que ça soit dissuasif et sécuritaire	

M. et Mme Subrin	le breuil	30/06/2017	question :  - qui va financer le projet ? - la solution retenue signifie-t-elle que la voie créée serait sur l'ancienne 2 <sup>e</sup> voie de la voie ferrée ?	Si la solution 1bis est mise en œuvre, c'est SNCF Réseau  Oui, c'est le cas	Inondations :  Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche.  Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale
			remarques :  - la commune n'a pas à supporter les coûts d'infrastructures desservant les intérêts autres que ceux de la commune - les crues sont de plus en plus importantes (2008 supérieure à 1983)	1bis financée par SNCF Réseau  le bureau d'étude et la DDT ont pris en compte les contraintes liées au secteur notamment celles d'inondations	
			proposition : feux avec ou sans barrière	non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet	
anonyme		30/06/2017	questions :  - est-on sûr que le dernier évènement est un accident ? - projet coûteux alors que l'on souhaite faire des économies	néant  coût du à la qualité des matériaux spécifiques pour garantir la sécurité des	

			<p>- pourquoi la 2e solution n'a pas été retenue ?</p> <p>- pourquoi la 3e qui est plus courte coute-elle plus cher ?</p> <p>- quel est l'intérêt de la plateforme ?</p> <p>- pourquoi la solution 3 est inondable et pas les 4 autres ?</p> <p>- que signifie la légende sur le tableau de synthèse ?</p> <p>- incohérence du tableau de synthèse : délai plus court sur des projets de construction plus longs : pourquoi ?</p>	<p>passagers</p> <p>sur demande de la mairie de Le Breuil car passe à proximité du city stade</p> <p>parce qu'elle est techniquement plus complexe à réaliser</p> <p>on avait pas la place de créer une plateforme routière entre l'Azergues et la voie ferrée : contrainte en terme d'emprise sinon il aurait fallu deux ouvrages mais coûts financés par collectivités et procédures longues</p> <p>solutions 4 et 5 le sont aussi</p> <p>Vert = favorable Orange = impactant Rouge = défavorable</p> <p>à cause de la complexité supérieure</p>	<p>par ailleurs, la "solution 2 risque d'engendrer un report de trafic de camion sur la commune et pourraient poser des problèmes de voisinage. Le report de trafic, même faible, dans la commune de Le Breuil, n'est pas souhaité", remarque de monsieur le Maire lors de la réunion technique de février 2014</p>
--	--	--	---	--	---

			<p>que signifie « moyens fonciers » : les maisons vont-elles être touchées ? Si expropriations : sont-elles intégrées dans le plan de financement ?</p> <p>solution 4 : il s'agit d'un chemin de terre : problème de voie déclassée ?</p>	<p>Maisons non touchées, parties de terrain pourraient être expropriés sur des parcelles agricoles</p> <p>Foncier intégré dans le plan de financement</p> <p>chemin de terre ne peut être déclassé : viendrait créer une route communale</p>	
			<p>remarque :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accident sur un PN à Civrieux n'a pas engendré sa suppression</li> <li>- rien de logique dans le dossier d'enquête</li> </ul>		
			<p>propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- barrière</li> </ul>	<p>non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet</p>	
M. Joujy		30/06/2017	<p>proposition : feux</p>	<p>non avenue car le BEATT recommande sa fermeture qui a été actée par le Préfet</p>	
M. et Mme Gadiolet	le breuil	30/06/2017	<p>avis : pas d'accord que la commune de Le Breuil supporte les coûts d'entretien</p>	<p>voirie : commune de Le Breuil avec un versement de 50 000€ pour 40 à 50 ans d'entretien</p> <p>espaces verts : convention SNCF Réseau/commune de Le Breuil pour le petit entretien</p>	

## Rendez-vous avec l'entreprise MAT et le maire de Chessy ; et visite sur site

### Risques :

- 1/ Risque au croisement des poids lourds et des trains. Or, produits transports ex. eau oxygénée 35 volumes
- 2/ Ripage au virage de remontée de station GDF signifierait l'évacuation de tout le secteur. Or, les dernières roues des PL sont peu malléables

Responsabilité du chauffeur qui utiliserait la voirie sur la base du code de la route

Le bureau d'étude a pris en compte les usages actuels dans la réalisation des propositions

### Questions et réponses par SNCF Réseau :

- question du revêtement et de la végétation : **supportera les PL : 40cm de fond et couches supérieures puis revêtement**
- question de l'entretien de la végétation : **septembre pour une proposition à la commune de Le Breuil**
- quel sera le coût de l'entretien : **défini en sept**
- pourquoi la barrière électrique ne serait pas sécuritaire ? **ça peut si les personnes respectent la signalisation mais si le BAETT recommande**
- projet compatible avec le PPRI ? si inondation tout dévale jusqu'à Lozanne ex. 2003 avec une caravane qui a engendré la fermeture du camping : **Le projet est concerné par le PPRI de la Vallée de l'Azergues : zone rouge, bleue et blanche. Le projet est concerné par les zones UBar et N du PPRNI pour lesquelles les voiries sont autorisées. Source : plan local d'urbanisme de Le Breuil - modification n°1 - mars 2010 cité dans le Formulaire d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale**
- qui a rédigé le projet ? **C'est SNCF Réseau sur la base des études du cabinet EGIS**
- où est la délimitation des communes sur le chemin d'accès du PN65 (au niveau de l'ancienne RD) ? **réponse commissaire enquêteur : à l'entrée de l'ancienne RD comme le montre le plan ci-dessous :**



source : demande d'examen au cas par cas d'étude d'impact par SNCF Réseau, carte <http://jgn.superheros.fr>

- y a-t-il un projet de barrière à Saint Laurent d'Oingt ? Si c'est le cas, c'est parce que le « Moment » (niveau de dangerosité) est faible et s'y prête donc

#### Remarques :

- si la zone devient imperméable cela augmentera les inondations et le risque double s'il arrive jusqu'à la station d'épuration de MAT
- 3 risques d'après le maire de Chassy : environnement, économique, inondation
- la ligne sncf a multiplié par 4 son nombre d'abonnés
- augmentation importante du nombre d'habitants à Chassy qui pourrait justifier d'une augmentation du trafic ferroviaire
- si le projet se fait, le maire de Chassy prêt à attaquer au Tribunal administratif
- BRGM = mines, comment faire si elle rouvre (concession ouverte de Bretagne)
- accès à la propriété de MAT après le PN65 : engin d'entretien de 16 hectares qui fait 5m de haut
- difficulté pour les camions au niveau giratoire, risquent de percuter le poste de gaz. Apport du commissaire enquêteur sur cette prise en compte de la giration des poids lourds :





source : formulaire d'étude au cas par cas de l'Autorité environnementale

**Proposition** : barrière physique au niveau du mamelon : SNCF tente de limiter ce type de solution car le portail utilisé par plusieurs usagers fini par rester constamment ouvert



## Chapitre 4 : Analyse de la participation du public

**Le public s'est plutôt très mobilisé sur cette enquête publique**, drainé par l'association locale Association de développement de la ligne ferroviaire Paray/Lyon (ADELIFPALY) et le père de l'une des victimes de la collision de décembre 2011. Les questions ont été nombreuses et le commissaire enquêteur a tâché d'y répondre de la façon la plus exhaustive possible à l'aide :

- du dossier d'enquête
- des éléments recueillis lors d'échanges avec SNCF Réseau

### 4.1 Eléments expliquant plusieurs questions/remarques/oppositions récurrentes

Plusieurs questions/remarques/oppositions récurrentes sont notamment dues à :

- 1/ une confusion entre le projet 1 et le projet 1bis ;
- 2/ un manque d'éléments techniques concernant l'historique de non validation des solutions 1 à 5 et l'émergence de la solution 1bis ;
- 3/ un tableau d'analyse non détaillé et non légendé ne permettant pas une lecture et une compréhension optimale ;
- 4/ un manque de précision sur le financeur du projet 1 bis;
- 5/ un manque de clarté concernant les implications des recommandations du BEATT ;

### 4.2 Eléments de réponses du commissaire enquêteur

Après des échanges avec les différentes parties prenantes de cette enquête publique et l'analyse de différents documents techniques auquel nous avons pu avoir accès, nous sommes en mesure d'y apporter les réponses suivantes :

- 1/ le commissaire enquêteur a expliqué les différences en les deux projets 1 et 1bis aux personnes s'étant présentées aux permanences avec les éléments contenus dans le dossier de mise à l'enquête ;
- 2/ le commissaire enquêteur rappelle que : les 5 solutions envisagées par le bureau d'étude EGIS contracté par SNCF Réseau a été présenté aux élus de Le Breuil le 29 janvier 2014 et que c'est la solution n°2 qui a d'abord été retenue puis refusée le 5 novembre 2014 par élus de Le Breuil qui ont émis une proposition n°6 et la proposition 1bis. Cette dernière est ensuite refusée en réunion le 12 mars 2015 par les élus de Le Breuil.
- 3/ le commissaire enquêteur y répond par un document à la fin du présent rapport et intitulé *Annexe 10 : détail des solutions 1 à 5 expliquant pourquoi elles n'ont pas été retenues et de la solution 6 demandée par le maire de Le Breuil le 05/11/2014*
- 4/ le commissaire enquêteur y répond que l'appréciation sommaire des dépenses aurait pu prévoir une colonne « nature des recettes » ce qui aurait permis au public de comprendre que SNCF Réseau financerait le projet 1 bis s'il est mis en œuvre. Le tableau de synthèse en page 14 du dossier de mise à l'enquête aurait également pu prévoir de comporter les éléments financiers comme c'est le cas en annexe 10 du présent rapport :



Solutions de traitement du PN 65		Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4	Solution 5	Solution 1 bis	Solution 6
		Longer les voies ferrées depuis le PN 63 du Breuil	Chemin privé et cheminement le long de la voie ferrée depuis le PN 64 du Breuil	Ouvrage depuis le PN 66	Françussement de l'Azergues	Pont route depuis l'ancienne RD	Longer les voies ferrées depuis le PN 63 par chemin existant puis par voie ferrée déposée	PIA en proximité du PN 65
Evaluation								
Logique des déplacements	SAS Tourne à gauche au PN 63 Report de trafic sur la commune	Report de trafic sur la commune	Utilisation du chemin Mathelin Carrefour en proximité du PN 66	Traversée de la commune du Breuil Report de trafic sur la commune	Idem actuel Amélioration sécurité	Amélioration carrefour PN63 Report trafic sur la commune	Idem actuel Amélioration sécurité	
Temps de parcours complémentaires (Estimation (VL PL) / existant, arrondi à la min en provenance du)	Nord : + 2 min; Sud : Idem; Ouest : - 1 min Est : + 3 min	Nord : + 4 min; Sud : Idem; Ouest : - 1 min Est : + 4 min	Nord : + 1 min; Sud : Idem; Ouest : + 1 min Est : + 1 min	Nord : + 6 min; Sud : - 3 min; Ouest : + 10 min Est : + 10 min	Nord : Idem; Sud : Idem; Ouest : Idem Est : Idem	Nord : + 2 min; Sud : Idem; Ouest : - 1 min Est : + 3 min	Nord : Idem; Sud : Idem; Ouest : Idem Est : Idem	
Temps de parcours complémentaires (Estimation (modes doux) / existant, arrondi à la min en provenance du)	Est : + 12 min Ouest : - 2 min	Est : 15 min Ouest : - 2 min	Est : + 1 min Ouest : + 1 min	Est : + 5 min Ouest : Idem	Est : Idem Ouest : Idem	Est : + 12 min Ouest : - 2 min	Est : Idem Ouest : Idem	
Technique	3 Ouvrages hydrauliques et mur de soutènement ~950 ml	Contournement centre sportif 1 Ouvrage hydraulique et mur de soutènement ~1220 ml	Planimétrie complexe Installations Mathelin Azergues à proximité ~100 ml	Longueur importante de l'ouvrage ~500 ml	Longueur importante de l'ouvrage Planimétrie complexe ~170 ml	2 Ouvrages hydrauliques et murs de soutènement ~950 ml	Longueur importante de l'ouvrage Planimétrie complexe Entretien complexe ~250 ml	
Insertion, environnement	Impact limité Environnement ok	Parcelles impactées Environnement ok Voie écartée des habitations existantes	Ouvrage complexe en zone inondable	Ouvrage en zone inondable Parcelles impactées	Ouvrage complexe en zone inondable	Impact limité Environnement ok	Ouvrage complexe en zone inondable	
Délais de réalisation	Courts	Moyens (foncier)	Longs (procédures et déviations réseaux)	Moyens (foncier et ouvrage)	Longs	Courts	Longs	
Coûts (€ HT, sept 2013)	1250 K€	1050 K€	1 750 K€	1 250 K€	3 000 K€	900 K€	5 000 K€	
Commentaires	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario validé en Mairie le 29/01/2014 EP présentée en Mairie le 26/02/2014 Refus le 5/11/2014	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario proposé par la Mairie le 5/11/2014	Scénario proposé par la Mairie le 5/11/2014	
BILAN	CO FINANCEMENT A ENVISAGER	CO FINANCEMENT A ENVISAGER ACQUISITIONS FONCIERES	NON : SOLUTION ACCIDENTOGENE TOURNE A DROITE EN SORTIE DE PN	CO FINANCEMENT A ENVISAGER	FINANCEMENT INATTEIGNABLE SUJETS TECHNIQUES + ENVIRONNEMENTAUX	FINANCEMENT 100% SNCF RESEAU	FINANCEMENT INATTEIGNABLE SUJETS TECHNIQUES + ENVIRONNEMENTAUX	

source : SNCF Réseau, bilan des études préliminaires, 20/09/2016



5/ le commissaire enquêteur y répond en insistant sur le fait que lorsque le BEATT émet des « recommandations », celles-ci s'entendent au sens fort c'est-à-dire « exhortations » ou « injonctions ». **De ce fait, elles ne souffrent aucune remise en cause.** Pour preuve, le courrier du ministère en charge des transports adressé à monsieur le Préfet pour la mise en application des directives données par monsieur le secrétaire d'Etat aux transports le 18 février 2015 (annexe 11).

#### **4.3 Analyse des réponses apportées au public par SNCF Réseau**

**Analyse globale des réponses apportées par SNCF Réseau :** les réponses apportées sont individuelles et appropriées à chacune des remarques/questions/inquiétudes émises par le public. Elles répondent, complètent ou précisent les éléments de réponse qu'a pu apporter le commissaire enquêteur aux personnes qui se sont présentées aux permanences.

*Position du commissaire enquêteur : dont acte*

#### **Analyse des contre-propositions émises par le public :**

nous les avons présentées à SNCF Réseau qui y a répondu par les éléments suivants :

- propositions alternatives à la solution 1 bis contenues dans le dossier d'enquête : coût élevé et SNCF Réseau n'ira pas au-delà d'une participation supérieure au projet 1 bis
- propositions non-contenues dans le dossier d'enquête : suppose la construction de plusieurs ouvrages d'art et complexité technique qui augmentent ici encore le coût du projet que ne pourrait financer dans son intégralité SNCF Réseau
- propositions n'impliquant pas la fermeture du PN 65 (barrière automatique) : la recommandation de fermeture émanant du BEATT et validée par le Préfet, elle ne souffre pas de remise en question. Seule la solution retenue est mise à l'enquête et non la décision de fermeture.
- propositions impliquant la fermeture du PN 65 par un portail fermé à clef ou à code uniquement accessible aux riverains desservis par le PN 65 : réticence de la part de SNCF Réseau de par l'expérience qu'elle en a. En effet, SNCF Réseau remarque que ce mode de fermeture n'est pas fiable.

*Position du commissaire enquêteur : nous entendons la réticence de SNCF Réseau. Par ailleurs, la fermeture par un code semble moins sûre que la fermeture par une clef. Élément significatif : un portail fermé à clef ne semble pas convenir à SNCF Réseau. Or, il s'avère que pour répondre aux inquiétudes du maire de Le Breuil (pallier à un lieu de squat), SNCF Réseau propose de compléter le scénario 1bis avec une barrière à clef (bilan des études préliminaires + réponse au courrier commune Le Breuil). Ce qui va à l'encontre des éléments énoncés précédemment.*

#### **4.4 Personnes publiques et personnes publiques associées**

*La Direction départementale des territoires du Rhône :*

Lettre du 6 avril 2017 mentionnant que le projet n'appelle pas de remarques particulières et que par rapport au Plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRni) de la Vallée de l'Azergues, aucune observation n'est faite.

- Position du commissaire enquêteur : dont acte mais le courrier aurait pu préciser que le projet se situe sur les rouge, bleue et blanche du PPRi et que dans ces trois zones « les infrastructures publiques nouvelles sont admises à condition de ne pas rehausser les lignes d'eau et de ne pas modifier les périmètres des zones exposées au risque ».

*L'Autorité environnementale :*

Décision du 6 juin 2016 de l'étude au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement qui affirme que le projet n'est pas soumis à une étude d'impact.

- Position du commissaire enquêteur : il s'agit d'une simple information impliquant que l'enquête publique sera régie par le code des relations entre le public et l'administration et non par le code de l'environnement.

**Nous certifions complètes les réponses apportées au public s'étant manifesté quelle qu'en soit la modalité.**

## **II/ CONCLUSIONS MOTIVEES**

Après avoir :

- Rencontré des représentants du Maître d'ouvrage,
- Rencontré un représentant de l'autorité locale,
- Visité les lieux et l'environnement du projet à quatre reprises, pour en avoir une image réelle,
- Etudié attentivement les dossiers fournis et constaté qu'ils étaient complets,
- Constaté que l'information et la publicité ont été réalisées,
- Constaté la consultation des personnes publiques et personnes publiques associées,
- Réalisé 3 permanences pendant les 33 jours d'enquête publique,
- Recueilli l'avis du public s'étant manifesté et étudié ses dossiers et pièces complémentaires et transmis ses questions et contre-propositions au Maître d'ouvrage,
- Recueilli les réponses du Maître d'ouvrage et les ayant intégré au présent rapport,
- Rédigé son rapport,

Le Commissaire Enquêteur rédige ses conclusions motivées dans un document séparé du rapport.

Fait à Gleizé, le 2 août 2017,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sara VAZ', is written over a light blue horizontal line.

Sara VAZ, Commissaire Enquêteur

## **III/ ANNEXES**



## SOMMAIRE DES ANNEXES

- Annexe 1 : courrier de réponse de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
- Annexe 2 : courrier de réponse au BEATT de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
- Annexe 3 : publication des premiers avis d'enquête dans la presse locale et publication des seconds avis d'enquête dans la presse locale
- Annexe 4 : Certificat d'affichage et constat d'huissier d'affichage des avis d'enquête
- annexe 5 : certificat d'affichage de M. le Maire et SNCF Réseau
- Annexe 6 : affichage sur le site internet de la Préfecture
- Annexe 7 : photographies des affichages d'avis d'enquête
- Annexe 8 : autres articles parus entre le 13 juin et le 4 juillet 2017
- Annexe 9 : courrier-type en faveur de la suppression du PN 65
- Annexe 10 : détail des solutions 1 à 5 expliquant pourquoi elles n'ont pas été retenues et de la solution 6 demandée par le maire de Le Breuil le 05/11/2014
- Annexe 11 : courrier ministère des transports pour la mise en œuvre de la fermeture du PN 65

## Annexe 1 : résumé du rapport du BEATT sur la collision en 2011

### Collision entre un TER et une automobile survenue le 4 décembre 2011 sur le PN n° 65 au Breuil (69)



Le dimanche 4 décembre 2011, vers 17h18, au Breuil dans le Rhône, un train express régional (TER) se rendant à vide de Lyon-Vaise à Paray-le-Monial percute une automobile sur le passage à niveau (PN) sans barrières à croix de Saint-André n° 65, sis sur une voie communale en impasse.

Cet accident a provoqué le décès de quatre personnes et occasionné des blessures graves à une cinquième. Elles étaient toutes occupantes de l'automobile.

La cause directe et immédiate de cet accident est l'engagement de l'automobile sur le passage à niveau très peu de temps avant l'arrivée du train.

Les raisons pour lesquelles cette voiture a quitté l'itinéraire qu'elle suivait pour s'engager sur une ancienne route départementale, puis sur la voie communale précitée n'ont pas pu être déterminées. Il en est de même du déroulement précis de la collision. Le plus vraisemblable est que l'accident s'est produit alors que l'automobile repartait en marche arrière du chemin étroit, non revêtu et en impasse, dans lequel elle s'était trouvée.

Deux facteurs ont pu contribuer à cette situation :

- > l'absence de signalisation routière informant les usagers s'engageant sur l'ancienne route départementale, puis sur le chemin communal franchissant le passage à niveau de leur caractère sans issue ;
- > l'ouverture à la circulation publique d'un passage à niveau sans barrières à croix de Saint-André qui n'est fréquenté que par quelques riverains et est situé sur un chemin en terre et en impasse où tout demi-tour est malaisé.

L'analyse de cet accident conduit le BEA-TT à formuler trois recommandations portant :

- > pour les deux premières, sur la sécurisation des passages à niveau non gardés à croix de Saint-André ;
- > pour la troisième, sur la suppression du passage à niveau n° 65 de la ligne ferroviaire de Lozanne à Paray-le-Monial.

*Par ailleurs, sans émettre de recommandations formelles, le BEA-TT :*

- > *invite les entreprises ferroviaires à veiller au respect par leurs conducteurs des pancartes « S » et, plus généralement, des règles d'utilisation de l'avertisseur sonore ;*
- > *appelle l'attention de Réseau Ferré de France sur le fait que l'environnement de certains passages à niveau non gardés à croix de Saint-André rend les avertisseurs des trains peu audibles, augmentant ainsi le risque encouru par leurs usagers routiers, et l'invite à en tenir compte dans le programme de sécurisation de ces passages à niveau.*

## Annexe 2 : courrier de réponse au rapport du BEATT de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer



### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer

Paris, le 19 JAN. 2015

Direction des services de transport  
Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires  
Bureau de la sécurité des transports guidés

Note

à

Affaire suivie par : Annie Dauvilliers  
annie.dauvilliers@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 01 40 81 87 42 – Fax : 01 40 81 17 22

Monsieur le Directeur du bureau d'enquêtes sur les  
accidents de transport terrestre

**Objet : rapport d'enquête technique sur la collision entre un train express régional et une automobile survenue le 4 décembre 2011 sur le passage à niveau 65 du Breuil (69).**  
**Réf : votre lettre du 12 juillet 2013.**

Vous avez bien voulu m'adresser le rapport d'enquête technique établi sur l'accident survenu le 4 décembre 2011 sur le passage à niveau 65 du Breuil (69).

La recommandation R1 s'adresse à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : « Définir et mettre en œuvre au plus vite le programme national de sécurisation des passages à niveau non gardés à croix de Saint-André ».

La mesure 18 du plan Bussereau annoncé en juin 2008 consistait à « modifier la réglementation pour rendre obligatoire d'ici 5 ans, les barrières sur tous les passages à niveau où la vitesse des trains est supérieure à 90 km/h et les feux clignotants sur tous les PN où la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h ».

Par lettre du 31 octobre 2013, le Ministre M.CUVILLIER a fait part au Président de Réseau ferré de France de son accord pour que les premiers efforts soient concentrés sur les passages à niveau à croix de Saint-André dont la vitesse de circulation ferroviaire est supérieure à 60 km/h et qui connaissent un trafic routier et ferroviaire significatif (moment de circulation supérieur à 150), puis sur les passages à niveau non encore équipés, au croisement desquels les trains passent à plus de 90 km/h.

La recommandation R2 est également destinée à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : « Dans le cadre de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, demander aux préfets de saisir les autorités locales pour que des mesures appropriées soient prises afin que l'accès aux passages à niveau non gardés à croix de Saint-André n'assure la desserte que de quelques riverains, soit rapidement et strictement limité à ces seuls riverains ».

Cette préconisation figure dans l'instruction du Gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014 : « afin de dissuader les automobilistes de s'engager sur les passages à niveau qui ne desservent qu'un terrain privé, nous vous demandons d'inciter les collectivités locales, gestionnaire de voirie à implanter des panneaux « sens interdit sauf riverains » ou « voie sans issue ».

Le sous-directeur de la sécurité et de la régulation ferroviaires

Benoît CHEVALIER







Publications des seconds avis d'enquête

29 mai 2017, quotidien Le Progrès

3 juin 2017, hebdomadaire Le Tout Lyon

LUNDI 29 MAI 2017 LE PROGRÈS

INFOS SERVICES ANNONCES LÉGALES 09

**Tous les mois, Vous avez RDV avec C'est en VILLE**

Le mensuel de ceux qui font bouger la ville Portraits, actualité commerciale, agenda du mois...

**Édition EST Lyon**  
Le 15 de chaque mois (sauf Juillet et Août)

**Édition OUEST Lyon**  
Le 15 de chaque mois (sauf Juillet et Août)

**Édition LYON**  
Le 5 de chaque mois (sauf Juillet et Août)

**Édition ST ETIENNE**  
Le 1er de chaque mois (sauf Juillet et Août)

**Édition LE PUY**  
Le 1er de chaque mois (sauf Août)

Disponible gratuitement dans vos boîtes aux lettres, en dépôt dans certains commerces et en PDF sur [leprogres.fr](http://leprogres.fr). Retrouvez la liste complète des points de distribution sur [leprogres.fr](http://leprogres.fr).

MARCHÉS PUBLICS ET PRIVÉS

Divers

SACVL AVIS D'APPEL D'OFFRES

Identification de l'organisme qui passe le marché : S.A.C.V.L. (Société Anonyme de Construction de la Ville de Lyon) - 36, quai Fauriol - BP 5001 - 69624 Lyon cedex 05  
Procédure de passation : Procédure formalisée - Appel d'offres ouvert sans négociation  
Objet du marché : Marché de maîtrise d'œuvre sur l'adaptation des logements et des commerces  
Programme : Adaptation au handicap et au vieillissement, en différé, des logements, des parties communes et des ERP  
Analyse et diagnostics des locaux existants  
Lieu d'exécution : Lyon intra-muros dans les 9 arrondissements  
Date d'expiration : 3 ans - 1 seul lots reconductible à titre 12 mois  
Date prévisionnelle de démarrage du marché de maîtrise d'œuvre : Octobre 2017  
Adresse d'obtention des Documents de Consultation : Le Dossier de Consultation est disponible à partir du mardi 30 mai 2017, exclusivement sur notre site <http://www.sacvl.fr> dans le rubrique Espace fournisseurs / Appels à nos services / Appels d'offres / Marché de Maîtrise d'Œuvre sur l'adaptation des logements et des commerces Lyon intra-muros  
Date limite de réception des offres : Le vendredi 21 juillet avec 12 h 00 à la S.A.C.V.L. (Société Anonyme de Construction de la Ville de Lyon)  
Durée de validité des offres : 120 jours à compter de la remise des offres  
Composition des candidatures et des offres : Suivant Règlement de Consultation  
Règlement des offres : Le pouvoir adjudicateur choisira l'attributaire du marché sur la base des critères de sélection suivants :  
• Critère 1 : Le prix proposé au regard de la simulation, note de 0 à 60  
• Critère 2 : La valeur technique au regard du mémoire technique, note sur 40  
Renseignements d'ordre administratif :  
SACVL - Marie-Pierre LEYNAUD @ : [mp.leynaud@sacvl.fr](mailto:mp.leynaud@sacvl.fr)  
Renseignements d'ordre technique :  
SACVL - Aïcha BACQUET @ : [abacquet@sacvl.fr](mailto:abacquet@sacvl.fr) pour les logements  
SACVL - Lisa KERNON @ : [lkernon@sacvl.fr](mailto:lkernon@sacvl.fr) pour les commerces  
Date d'envoi au J.O.U.E. : Le 24 mai 2017  
BT8856500

AVIS

Avis administratifs

GRAND LYON la métropole

AVIS ADMINISTRATIF  
METROPOLE DELYON  
Cailloux-sur-Fontaines  
Secteur du Favert  
Concertation préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)  
Le Conseil Métropolitain a approuvé, dans sa délibération n° 2017-1864, les objectifs et les modalités de la concertation préalable à la création de la ZAC du Favert.  
A partir du 29 mai 2017, le dossier de concertation est tenu à la disposition du public à l'accueil de l'Hôtel de Métropole de Lyon, 20 rue du Lac à Lyon 3<sup>e</sup>, et à la Mairie de Cailloux-sur-Fontaines 1, place du 8 mai 1945, aux horaires habituels d'ouverture.  
BT8262000

PREFECTURE DU RHONE

Direction Départementale de la Protection des Populations  
Installations Classées et Environnement  
Société SAFRAN LANDING SYSTEMS à Villeurbanne  
Par arrêté préfectoral en date du 23 mai 2017, la société SAFRAN LANDING SYSTEMS a été autorisée à modifier et améliorer le processus de production de l'habillage, 7, avenue du Bar à la Villeurbanne. Toute personne intéressée peut prendre connaissance de ces dispositions à la Direction Départementale de la Protection des Populations (Service Protection de l'Environnement - Pôle Installations Classées et Environnement), à la Mairie de Villeurbanne ou sur le site internet de la Préfecture.  
P/La Direction Départementale Thierry RUTHER  
BT89033000

Enquêtes publiques

PROFECTURE DU RHONE

AVIS AU PUBLIC  
Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale  
ENQUETE PUBLIQUE  
SNCF Réseau  
Projet de suppression du passage à niveau public n°65 sur la section de ligne de chemin de fer de Paray à Givors sur le territoire de la commune du Breuil  
Par arrêté préfectoral n° E-2017-214 du 3 mai 2017, le projet ci-dessus est soumis à une enquête publique dans les formes définies par le Code des Relations entre le public et l'Administration. Un dossier et un registre d'enquête publique, établi sur feuille non mobile, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, ouvert et clos par le maire, sont déposés en mairie du Breuil pendant 33 jours consécutifs du mardi 30 mai 2017 au vendredi 30 juin 2017 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures d'ouverture habituels du public la mairie et consulter éventuellement ses observations sur le registre ou adresser par écrit au maire, qui les jointra au registre, ou au commissaire enquêteur dans la mairie de la commune de Breuil.  
Le Commissaire-Enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations en mairie du Breuil comme suit :  
- le mardi 30 mai 2017 de 10h à 12h  
- le mardi 13 juin 2017 de 10h à 12h  
- le vendredi 30 juin 2017 de 10h à 18h  
Madame Sara VAZ, chef de projet, est désignée en qualité de commissaire enquêteur au titre de l'enquête publique. Dans un délai de quinze jours à compter de la clôture de l'enquête, le Commissaire-Enquêteur remettra au préfet son rapport et les conclusions motivées sur le projet.  
Au terme de l'enquête, le préfet du Rhône est l'autorité compétente pour arrêter, de la suppression du passage à niveau.  
Le préfet, pour le préfet,  
La Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale  
BT8569900

Commune de Chabanais

Saint-Dièdre-Rivière

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Enquête publique sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en cours de modification  
Par arrêté n° 193-193/2017 du 22 mai 2017, le Maire de la commune de Chabanais a ordonné l'ouverture d'une Enquête Publique sur le Plan Local d'Urbanisme.  
A cet effet, M. Charles CHRISTOPHE a été désigné par le Président du Tribunal Administratif comme Commissaire-Enquêteur.  
L'enquête se déroulera en mairie, aux jours et heures habituels d'ouverture : Du lundi 12 juin 2017 au jeudi 13 juillet 2017 inclus. Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consulter les pièces du dossier et consigner ses observations sur le registre d'enquête déposé dans les mairies de Saint-Dièdre-Rivière, Saint-Maurice-sur-Dorgne et Saint-Sort. Les observations peuvent également être adressées par écrit, sous enveloppe cachetée, au Commissaire-Enquêteur, à l'adresse de la mairie : "P/ce communal du Feu - Saint-Maurice-sur-Dorgne 69440 Chabanais".  
Le dossier d'enquête pourra être consulté en ligne sur le site de la mairie : [www.chabanais.fr](http://www.chabanais.fr)  
Les observations peuvent être consignées à l'adresse suivante : [modificationplu@gmail.com](mailto:modificationplu@gmail.com)  
Le Commissaire-Enquêteur recevra en Mairie de Saint-Dièdre-Rivière :  
- mercredi 14 juin 2017 de 9h 00 à 11h 00  
- lundi 26 juin 2017 de 14h 00 à 17h 00  
- mardi 27 juin 2017 de 14h 00 à 17h 00  
- jeudi 6 juillet 2017 de 14h 00 à 17h 00  
Toute personne peut, sur demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête public auprès de la commune. A l'issue de l'Enquête Publique, le rapport et les conclusions du Commissaire-Enquêteur sont tenus à la disposition du public, dès qu'ils seront reçus en Mairie, et le Conseil Municipal sera appelé à se prononcer sur l'approbation du PLU.  
A Chabanais, le 26 mai 2017  
Le Maire, Grégory ROUSSET  
BT8275700

VOTRE CONTACT

04 72 22 24 25  
[lprat@leprogres.fr](mailto:lprat@leprogres.fr)

ANNONCES JUDICIAIRES ET LÉGALES

- Soit sur demande à : Hôpital de Ville - Service des Marchés Publics - B.P. 87 - 69633 CULLINS Cedex - Tél. : 04.72.39.73.13 - Télécopie : 04.72.39.73.49 - Courriel : [s.marches\\_publics@ville-cullins.fr](mailto:s.marches_publics@ville-cullins.fr)

Adresse de remise des offres :

Les offres pourront être transmises par voie électronique sur la plateforme des marchés publics de la ville d'Oullins à l'adresse suivante : [www.ville-cullins.fr/etablissements/marches\\_publics/](http://www.ville-cullins.fr/etablissements/marches_publics/) ou par lettre recommandée avec accusé de réception ou déposées contre récépissé à l'adresse suivante :

Monsieur le Président du CCAS de la Ville d'Oullins - 140 rue de l'Yff - Service de la Commune Publique - BP97 - 69233 OULLINS CEDEX

Renseignements d'ordre administratif :

Maire d'Oullins / Service commande publique - Tél. : 04.72.39.73.13 - Télécopie : 04.72.39.73.49 - Courriel : [s.marches\\_publics@ville-cullins.fr](mailto:s.marches_publics@ville-cullins.fr)

Renseignements d'ordre technique :

CCAS d'Oullins / M<sup>me</sup> Pasire - BP 87 - 69233 OULLINS Cedex - Tél. : 04.72.39.73.13 - Fax : 04.72.39.73.49 - Courriel : [ccas@ville-cullins.fr](mailto:ccas@ville-cullins.fr)

Voies de recours :

Le tribunal territorialement compétent est :

le Tribunal Administratif de Lyon  
Adresse : 154 rue Duguesclin - 69433 Lyon cedex 03 (France) - Tél. : 04.78.14.10.10 - Fax : 04.78.14.10.65 - Courriel : [greffe-ta-lyon@trf.fr](mailto:greffe-ta-lyon@trf.fr)

Services auprès desquels des renseignements peuvent être obtenus concernant l'inscription des recours :

Greffe du Tribunal Administratif de Lyon  
Adresse : 154 rue Duguesclin - 69433 Lyon cedex 03 (France) - Tél. : 04.78.14.10.10 - Fax : 04.78.14.10.65 - Courriel : [greffe-ta-lyon@trf.fr](mailto:greffe-ta-lyon@trf.fr)

Date d'envoi du présent avis d'appel à concurrence : 24 mai 2017.

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL160558

MAIRIE DE RILLIEUX-LA-PAPE  
EXTENSION DES PERIMETRES DE SAUVEGARDE DU COMMERCE  
Par délibération du conseil municipal en date du 30 mars 2017, la commune de Rillieux-la-Pape a décidé d'étendre le droit de préemption commerciale sur le périmètre de sauvegarde suivant :  
- Place de Verdun tous les n°  
- Route de Strasbourg pairs : 2876 à 3140, Impaire : 2943 à 3037  
- Rue Général Brossol pairs : 2 à 6, impaire : 1  
- Avenue de l'Europe pairs : 56 à 62, Impaire : 73 à 81  
- Rue Jacques Néviat pairs : 18 à 24, impaire : 9 à 11  
- Avenue de l'Europe pairs : 20 à 30  
- Place Canelon tous les n°  
- Rue de Genève pairs : 20 au 28, impaire : 23 au 45  
Le droit de préemption commerciale de la commune s'exerce désormais également sur les adresses suivantes :  
- Place Bolhou tous les n°  
- Route de Strasbourg pairs : 1588, 1880, impaire : 1513  
- Rue Michel impaire : 21 à 25  
- Route de Strasbourg pairs : 4206, 4943, 4963, impaire : 4891, et n° associé à la parcelle 6156  
- Place du Chêne impaire : 1 à 7  
- Route de Genève pair : 48, impaire : 60

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162683

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) ZONE de GENAY concernant les établissements BASF, COATEX et UNIVAR est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de Rhône :  
Noailles-sur-Saône, Couzon au Mont d'Or, Fleuriens-sur-Saône, Chasselay, Les Chênes, Gauxy, Montany, Albygnon-sur-Saône, Curs au Mont d'Or, Polyrémès au Mont d'Or, Quéneux et Saint Germain au Mont d'Or,  
et quatre communes de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture de Villefranche et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162683

- TL162679

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) ZONE SAINT-PIERRE concernant les établissements GREALIS et SDSP (Société de dépôt de Saint-Priest) est applicable à compter du 03 avril 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne deux communes du Rhône, Corbas et Saint-Priest.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162679

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162675

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162675

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162675

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162675

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162675

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162675

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162678

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162678

- TL162679

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) ZONE SAINT-PIERRE concernant les établissements GREALIS et SDSP (Société de dépôt de Saint-Priest) est applicable à compter du 03 avril 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne deux communes du Rhône, Corbas et Saint-Priest.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

Le préfet, pour le préfet,  
la directrice des affaires juridiques et de l'administration locale  
Sarah GUILLOU  
BT162679

AVIS ADMINISTRATIFS

- TL162675

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
INSTALLATION CLASSÉE SOUMISE À LA DIRECTIVE SEVESO  
Le préfet de région porte à la connaissance du public que le plan ORSEC PPI (plan particulier d'intervention) Laboratoire P3 HOPITAL CROIX ROUSSE est applicable à compter du 12 mai 2017.  
Le périmètre d'application de ce plan concerne :  
- toute commune de l'ain :  
Massoux, Chireux, Parcieux et Rorivoux.  
Ce plan de secours est consultable en mairie et à la préfecture du Rhône (service interministériel de défense de protection civile).

**Annexe 3 : Constat d’huissier d’affichage des avis d’enquête**

**SELARL DIDIER PARISOT, ERIC TIVAN et GUILLAUME BETTREMIEUX**

Huissiers de Justice Associés

[www.huissiers-69.fr](http://www.huissiers-69.fr)

12 allée Irène Joliot Curie, Bâtiment B2  
69800 SAINT-PRIEST  
[scp.parisot.tivan@huissier-justice.fr](mailto:scp.parisot.tivan@huissier-justice.fr)

Tél : 04.78.20.40.52  
Fax : 04.78.21.36.98

Constat : 04.72.23.13.65  
CCP : LYON 6470-19 E

EXPÉDITION

**PROCES-VERBAL  
DE CONSTAT**

L'AN DEUX MILLE DIX-SEPT  
Et les : dix-neuf et vingt-neuf mai  
et trente juin

**A LA REQUÊTE DE :**

SNCF RÉSEAU INGÉNIERIE & PROJETS AGENCE PROJETS RHONE  
ALPES AUVERGNE, sise 78, rue de la Villette – 69425 Lyon Cedex 03 ; représentée  
par Madame Anne GULLOU, Directrice d'Opération ;

**LAQUELLE M'A EXPOSE :**

- ✚ Que dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau public n°65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray à Givors sur le territoire de la commune du BREUIL, une enquête publique a été ouverte.
- ✚ Que l’affichage de l’avis d’enquête publique lié à ce projet doit se faire du 29 mai au 30 juin 2017 inclus.
- ✚ Que cet affichage a été réalisé à six endroits : lieudit les Mines à proximité du passage à niveau n°65 dans la commune du BREUIL.
- ✚ C'est pourquoi je vous requiers de procéder à toutes constatations utiles.

**DEFERANT A CETTE REQUISITION,**

Je soussigné Eric TIVAN, Huissier de Justice associé, de la SELARL Didier PARISOT, Eric TIVAN et Guillaume BETTREMIEUX, titulaire d'un Office d'Huissiers de Justice près le Tribunal de Grande Instance de LYON, en résidence à SAINT-PRIEST Rhône,

Procès-verbal de constat des 19 et 25 mai et 30 juin 2017

**ME SUIS TRANSPORTE CE JOUR :**

Vendredi 19 mai 2017, sur la Commune du BREUIL (Rhône), Lieudit Les Mines, là où étant, j'ai constaté la présence de l’affichage des six panneaux de l’Avis d’Enquête Publique (ci-joint plan pour position exacte des panneaux d’affichage)

Ceux-ci sont de taille réglementaire (format A2), visible et lisible depuis la voie publique.

Il est à préciser également que l’affiche comporte en titre la mention « **AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE** » inscrite en caractères majuscules d’au moins de 2 cm de hauteur. L’intégralité des informations portées sur cette affiche est en caractères noirs sur un fond jaune.

J'ai pris deux clichés de chaque panneau. (cf. photos 1 à 12)

Je me suis retiré.

Et le lundi 29 mai 2017,

**ME SUIS A NOUVEAU TRANSPORTE:**

Sur la Commune du BREUIL (Rhône), Lieudit Les Mines, là où étant, j'ai constaté que les six panneaux de l’Avis d’Enquête Publique étaient toujours présents.

J'ai repris un cliché de chaque panneau. (cf. photos 13 à 18)

Je me suis retiré.

Et le vendredi 30 juin 2017,

**ME SUIS A NOUVEAU TRANSPORTE:**

Sur la Commune du BREUIL (Rhône), Lieudit Les Mines, là où étant, j'ai constaté que les six panneaux de l’Avis d’Enquête Publique étaient toujours présents.

J'ai repris un cliché de chaque panneau. (cf. photos 19 à 24)

Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017

Mes constatations étant terminées, je me suis retiré et de tout ce que dessus j'ai dressé le présent pour servir et valoir ce que de droit.

acte compris dans l'état déposé au bureau  
de l'enregistrement de Lyon pour le mois en cours  
art.5 du décret n°84722 du 11 juillet 1964



Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017

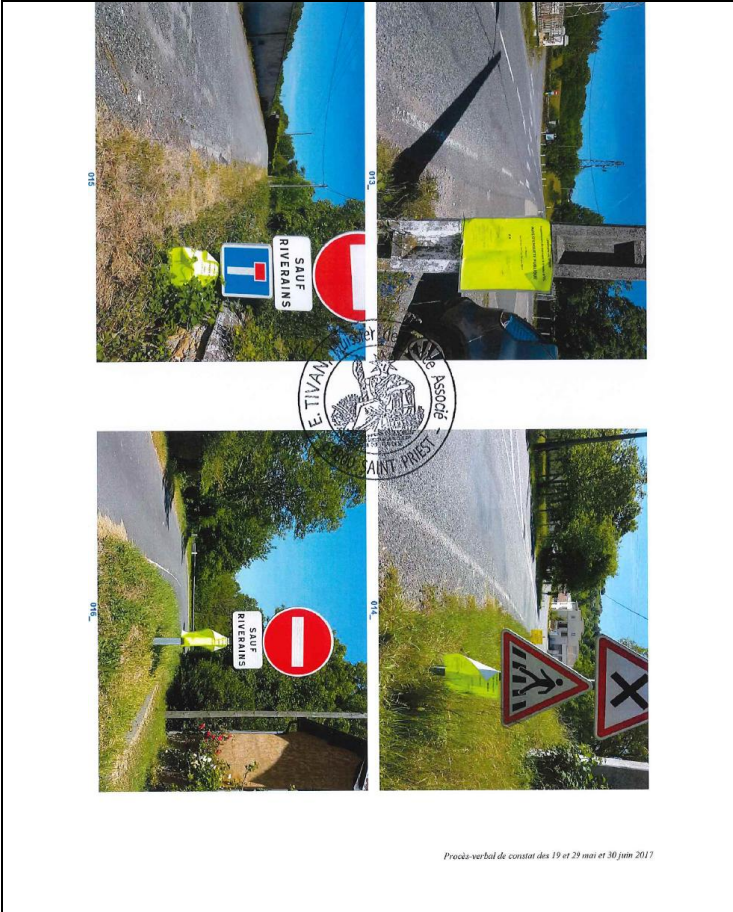




Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017



Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017

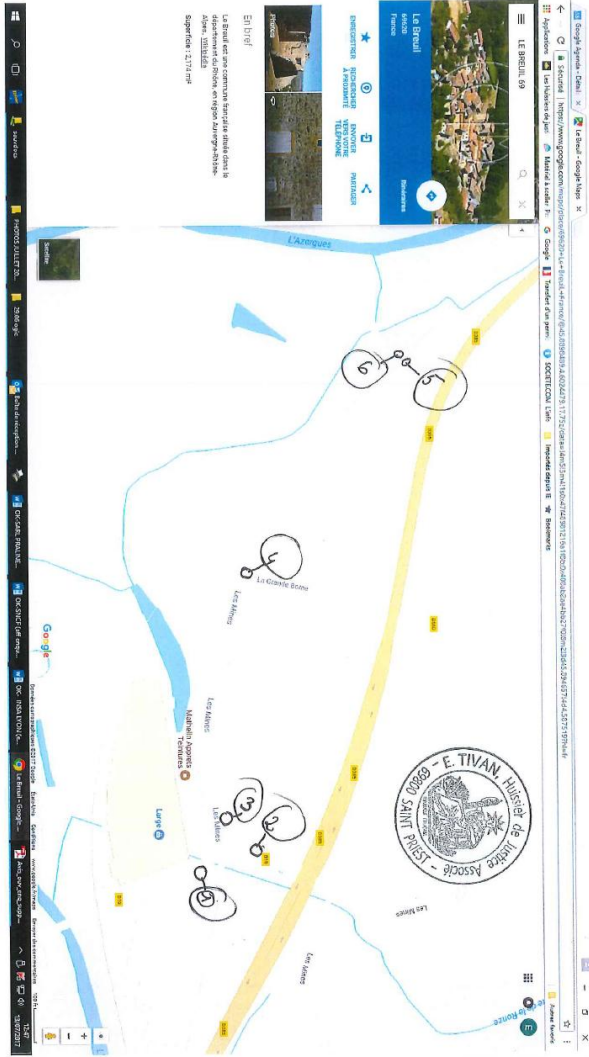


Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017



Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017





021

022



023

024



Procès-verbal de constat des 19 et 29 mai et 30 juin 2017



**Annexe 4 : certificats d'affichages Mairie Le Breuil et SNCF Réseau**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU RHÔNE

Préfecture

Direction des Affaires Juridiques  
et de l'Administration Locale

Bureau de l'urbanisme  
et des affaires domaniales

Affaire suivie par : Nathalie SIMIAN-LICODIA  
Tél. : 04 72 61 66 16  
Courriel : nathalie.simian-licodia@rhone.gouv.fr  
Fax : 04 72 61 63 43

**CERTIFICAT D’AFFICHAGE N°1**

Le directeur de SNCF Réseau certifie avoir procédé le 19 mai 2017  
– 8 jours au moins avant le début de l'enquête, soit **avant le vendredi 19 mai 2017**--

à l'affichage, à proximité du passage à niveau, de l'avis au public relatif à l'enquête publique prescrite par arrêté préfectoral n° E-2017-214 du 3 mai 2017 pour le projet de suppression du passage à niveau public n° 65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray à Givors sur le territoire de la commune du Breuil par SNCF Réseau,

Fait à Lyon

Signature et cachet



Anne GULLOU  
*AG*

**INGÉNIERIE & PROJETS SUD-EST**  
Agence Projets Rhône-Alpes Auvergne  
78 rue de la Villette- 69425 LYON CEDEX 03

Ce document doit être retourné  
à la préfecture du Rhône  
direction des affaires juridiques et de l'administration locale  
bureau de l'urbanisme et des affaires domaniales  
par voie de messagerie à : [pref-dad-urbanisme-pref69@rhone.gouv.fr](mailto:pref-dad-urbanisme-pref69@rhone.gouv.fr)  
ou par voie de télécopie au 04.72.61.63.43

Adresse postale : Préfecture du Rhône – 69419 Lyon cedex 03  
Pour connaître nos horaires et nos modalités d'accueil : internet : [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr) ou tél. : 04 72 61 61 61 (coût d'un appel local)



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU RHÔNE

Préfecture

Direction des Affaires Juridiques  
et de l'Administration Locale

Bureau de l'urbanisme  
et des affaires domaniales

Affaire suivie par : Nathalie SIMIAN-LICODIA  
Tél. : 04 72 61 66 16  
Courriel : nathalie.simian-licodia@rhone.gouv.fr  
Fax : 04 72 61 63 43

**CERTIFICAT D’AFFICHAGE N°1**

Le maire de Le Breuil certifie avoir procédé le 05 mai 2017  
– 8 jours au moins avant le début de l'enquête, soit **avant le vendredi 19 mai 2017**--

à l'affichage de l'avis au public relatif à l'enquête publique prescrite par arrêté préfectoral n° E-2017-214 du 3 mai 2017 pour le projet de suppression du passage à niveau public n° 65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray à Givors sur le territoire de la commune du Breuil par SNCF Réseau,

- en mairie
- sur les panneaux d'affichage municipaux

Fait à Le Breuil

Signature et cachet du maire



*[Signature]*

Ce document doit être retourné  
à la préfecture du Rhône  
direction des affaires juridiques et de l'administration locale  
bureau de l'urbanisme et des affaires domaniales  
par voie de messagerie à : [pref-dad-urbanisme-pref69@rhone.gouv.fr](mailto:pref-dad-urbanisme-pref69@rhone.gouv.fr)  
ou par voie de télécopie au 04.72.61.63.43

Adresse postale : Préfecture du Rhône – 69419 Lyon cedex 03  
Pour connaître nos horaires et nos modalités d'accueil : internet : [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr) ou tél. : 04 72 61 61 61 (coût d'un appel local)

## Annexe 6 : affichage sur le site internet de la Préfecture

www.rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable-risques-naturels-et-technologiques/Autres-procedures-reglementaires-lignes-electriques-canalisation-de-gaz-d-hydroc

Applications Bookmarks V3 beta BPI voyages-sncf Hotmail CIC LCL Abola Maisfutebol Ojogo L'équipe Othenticae Site AdiCrm AIE CRM AdiDev

Enquête parcellaire et enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de réalisation de la ZAC des Verchères sur le territoire de la commune de Brindas, présenté par la commune de Brindas et l'OPAC du Rhône (Office Public de l'Habitat du Département du Rhône), concessionnaire.

> Arrêté préfectoral - format : PDF - 1,51 Mb

> Avis au public - format : PDF - 0,93 Mb

Enquête publique parcellaire relative à l'opération de restauration immobilière au 91 rue des Charmettes à Villeurbanne présentée par la métropole de Lyon.

> Arrêté préfectoral - format : PDF - 0,85 Mb

> Avis au public - format : PDF - 0,40 Mb

Enquête publique relative au projet de suppression du passage à niveau public n°65 de la section de ligne de chemin de fer de Paray à Givors sur le territoire de la commune du Breuil.

> Arrêté préfectoral - format : PDF - 0,11 Mb

> Avis au public - format : PDF - 0,05 Mb

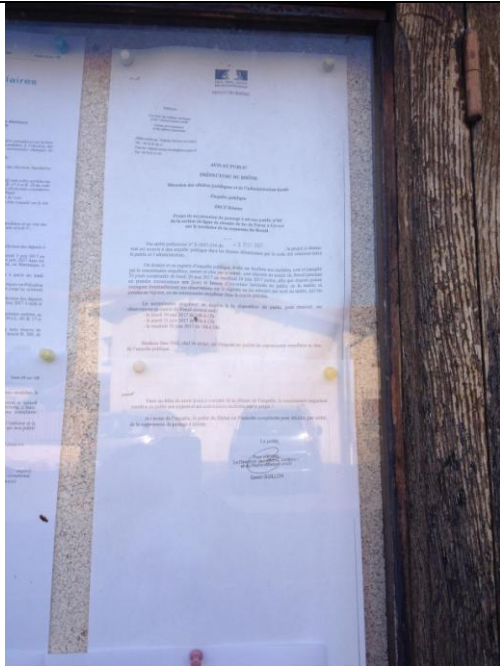
Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de restructuration et de réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie ouest du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part-Dieu, présenté par la Métropole de Lyon, sur le territoire de la commune de Lyon 3ème arrondissement.

> Arrêté préfectoral - format : PDF - 0,17 Mb

> Avis au public - format : PDF - 0,09 Mb

Le dossier d'enquête publique est consultable sur internet à l'adresse suivante :

**Annexe 7 : photographies des affichages d’avis d’enquête**



**affichage panneau communal, mur extérieur mairie**



**affichage sur le PN 65**



**affichage PN 65, coté poste de gaz**



**affichage sur ancienne RD**



**affichage à l'entrée de l'ancienne RD, à proximité du PN 66**



**affichage sur le PN 66**

## Annexe 8 : autres articles parus entre le 13 juin et le 4 juillet 2017

### Désaccord sur la suppression d'un passage à niveau

Après un accident mortel, la suppression du passage à niveau n° 65 est prévue. Sa traversée est limitée aux usagers de quelques parcelles, pour lesquels serait donc créé un nouvel accès. Mais les riverains de cette future voie ne sont pas d'accord.

Vu 33 fois

Le 13/06/2017 à 05:00

mis à jour le 03/07/2017 à 11:50

Selon des riverains, mettre des barrières au passage à niveau concerné coûterait moins cher que créer une voirie de desserte destinée à une poignée d'usagers. Photo Gerard URBIN

Suite à l'accident mortel du 4 décembre 2011, entre un TER et une voiture, SNCF Réseau Auvergne Rhône Alpes souhaite supprimer le passage à niveau n° 65, comme le préconise un rapport d'enquête du bureau d'enquêtes de transport terrestre (BETT), daté de juin 2013.

En amont de cette suppression, le préfet a lancé une enquête publique préalable, qui prendra fin le 30 juin inclus (notre édition du 29 mai).

La suppression du passage à niveau s'accompagnera de la création d'une desserte, à hauteur du bourg de la commune (lire ci-dessous). Profitant de l'enquête publique, les riverains de cette future voirie veulent mobiliser les habitants, pour qu'ils expriment leur opposition à la desserte proposée.

Dans un courrier distribué dans les boîtes aux lettres, le collectif des riverains rappelle : « Le passage à niveau n° 65, sans barrière, est peu fréquenté. Il dessert un jardin, une station du réseau de distribution de gaz, la station d'épuration de l'usine Mathelin. »

Les opposants à la création d'une voirie de desserte soulignent : « Des alternatives existent au tracé de desserte approuvé par la préfecture et SNCF Réseau, dont le coût est estimé à 950 000 euros. D'autres solutions ont été étudiées en amont de ce choix ».

#### ***Le passage à niveau n° 65 n'est pas le seul sans barrières***

« Deux passages à niveau, en amont de Légny, les numéros 60 et 61, sont également sans barrières. L'un d'entre eux à même été le lieu d'un accident, heureusement sans dommages aux personnes, il y a deux mois », font remarquer des habitants. « Cet automne, la SNCF va les équiper de barrières... » Et de poursuivre : « L'accès au passage n° 65 se fait par la RD19, puis l'ancien tracé de la RD385. Ce dernier est interdit à la circulation, sauf riverains. Des panneaux de signalisation l'indiquent, des tas de terre ferment la voie montante. Une barrière coûterait moins cher. »

#### ***Un impact sur la voie ferrée***

« Le tracé de la voirie de desserte va emprunter sur 300 m l'emprise ferroviaire de la ligne Paray-le-Monial/Lyon. Ce qui hypothéquera les possibilités futures de développement de la ligne Paray-le-Monial/Lyon, en voie unique de Lozanne à Paray-le-Monial », estiment encore d'autres habitants.

#### **De notre correspondant Gérard Urbin**



## LE BREUIL – SÉCURITÉ

### Les usagers de la ligne Paray-Lyon sont pour la solution du « pont-route »

Le projet de suppression du passage à niveau 65, suite à un accident mortel en 2011, fait débat. L'association Adélifpaly) valide la solution d'une fermeture et d'un « pont-route ».

Adélifpaly propose d'installer des barrières à clé. Photo Gérard URBIN

Dans notre édition du mardi 13 juin, nous vous parlions du désaccord qui existe sur le projet de suppression du passage à niveau numéro 65 au Breuil. Ce même jour, Pierre-Jean Rossignol, vice-président de l'association de défense des usagers de la ligne Paray-Lyon (Adélifpaly), remettait au commissaire enquêteur, les propositions des usagers et défenseurs de la desserte SNCF.

#### « La solution la plus simple est la fermeture »

Une enquête publique préalable à travaux de suppression du PN65 (passage à niveau numéro 65) diligentée par la Préfecture, suite à l'accident mortel du 4 décembre 2011, entre un TER et une voiture. SNCF Réseau Auvergne Rhône Alpes souhaite supprimer ce passage à niveau, comme le préconise un rapport du bureau d'enquêtes de transport terrestre (BETT). Suppression qui s'accompagnera d'un itinéraire de rabattement pour desservir les parcelles enclavées, du fait de la suppression. Une nouvelle voirie, d'environ 300 mètres, sera créée sur la plateforme ferroviaire. Elle se poursuivra sur un ancien chemin communal afin de rejoindre le passage à niveau n° 63, à l'entrée du bourg du Breuil. L'empiètement de voirie, sur l'emprise ferroviaire, empêchera, dans les années à venir, tout doublement de voie, sur un canton de 90 km, à voie unique. Pour l'association d'usagers, supprimer le PN 65 peut être envisagé. « Sous réserve de ne pas remettre en cause la possibilité d'installation d'une seconde voie ferrée, entre Lozanne et Paray. »

L'une des alternatives au cheminement retenu, présentée dans le dossier d'enquête préalable, la création d'un pont-route, convient aux représentants des usagers. « Le conseil municipal du Breuil l'a d'ailleurs préconisée dans sa délibération du 18 avril 2017 », rappellent-ils. Mais il existe une solution plus simple et moins coûteuse : la fermeture. « Dans un premier temps, par un portail privatif, de l'accès au PN 65. Car celui-ci ne donne accès qu'à des terrains dûment identifiés. Les propriétaires ou locataires sont bien au fait des dangers inhérents au franchissement de la voie ferrée. Le coût de cette proposition reste à définir. Mais il sera sans commune mesure avec ceux des solutions proposées dans le dossier. » Il résoudrait le problème en interdisant l'accès, aux véhicules étrangers, dans l'attente de la construction, dans un second temps, d'un ouvrage d'art.

#### De notre correspondant Gérard Urbin

#### Désaccord sur la suppression d'un passage à niveau

Vu 9 fois

Le 04/07/2017 à 05:00

EDITION ABONNÉ

Dans un article, en date du 13 juin, nous relations : « Après un accident mortel, la suppression du passage à niveau n° 65 est prévue. Sa traversée est limitée aux usagers de quelques parcelles, pour lesquels serait donc créé un nouvel accès. Mais les riverains de cette future voie ne sont pas d'accord ».

Précisons que dans le cadre de la procédure judiciaire liée à l'accident mortel, Frédéric Laffay, en sa qualité de maire, a été entendu en tant que témoin assisté. Il n'a pas été mis en examen.

**Annexe 9 : courrier-type en faveur de la suppression du PN 65**

Expéditeur :

M<sup>me</sup> THIBAUD Paulette  
595 Av. Joseph Ballalot  
69400 Villefranche/S/S

Destinataire :

Mairie du Breuil  
Le Bourg  
69620 LE BREUIL

Villefranche, le 1<sup>er</sup> Juin 2017.....

À l'attention du commissaire enquêteur

**Objet : enquête publique relative au projet de suppression du passage à niveau public n°65 sur la commune du Breuil (69620)**

Madame, Monsieur,

J'ai eu connaissance de l'ouverture de l'enquête publique mentionnée en objet et je me permets, par la présente, de vous faire part de mon avis.

Je suis en faveur du projet de suppression du PN n°65 car ce passage à niveau non protégé représente aujourd'hui un danger. Il s'agit d'éviter qu'un drame comme celui du dimanche 4 décembre 2011 ne se produise à nouveau.

Meilleures salutations,

Signature

Prénom NOM

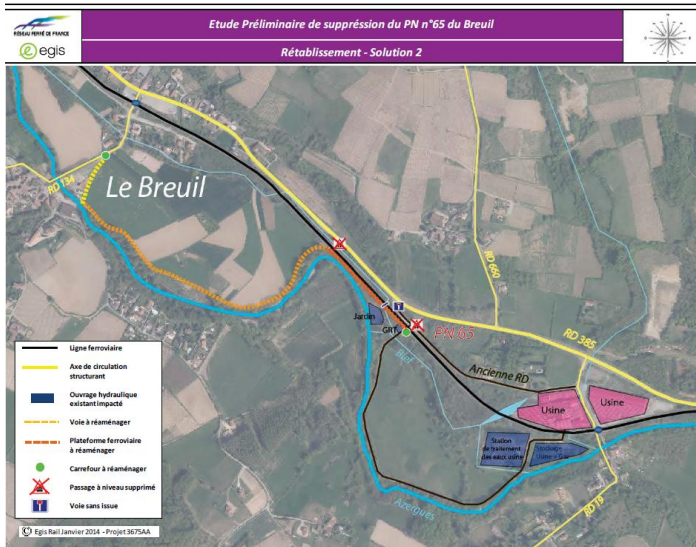
Paulette THIBAUD  
la mère d'Annie Oulley





**1.4 • Description de la solution 2 : Chemin privé et cheminement de long de la voie ferrée depuis le PN 64 du Breuil**

1.4.1 Représentation schématique de la solution n°2



1.4.2 Description

L'accès est effectué par un nouveau carrefour créé en amont du centre sportif du Breuil sur la RD 134.



Figure 6 : Vue du centre sportif du Breuil

La voie routière longe ensuite le centre sportif sur une centaine de mètres avant d'atteindre le chemin privé viabilisé.



Figure 7 : Vue du chemin privée à viabiliser

Celui-ci mène au PN 64 fermé. Au niveau du PN 64, la voie accède à la plateforme ferroviaire, longe la voie ferrée et accède au chemin communal de façon identique à la solution 1.



Figure 8 : Vue de la voirie à réaliser depuis le PN 65

Cette solution nécessite :

- La réalisation d'un nouveau carrefour sur la RD 134 et d'environ 130 m de voirie ;
- la viabilisation d'environ 850 m de voirie (cf. §1.2.1) ;
- la réalisation d'environ 190 m de voirie sur la plateforme ferroviaire (cf. § 1.2.2).

1.4.3 Contraintes complémentaires du site

En complément des contraintes relatives aux aménagements nécessaires pour cette solution, les contraintes suivantes sont également à prendre en compte :

- **Terrain sportif en entrée du chemin**

Le terrain sportif présent au niveau de l'entrée du chemin privée existant nécessite la réalisation d'un nouveau carrefour en amont du centre sportif et d'une nouvelle voirie de contournement afin de ne pas augmenter les risques à cet endroit.

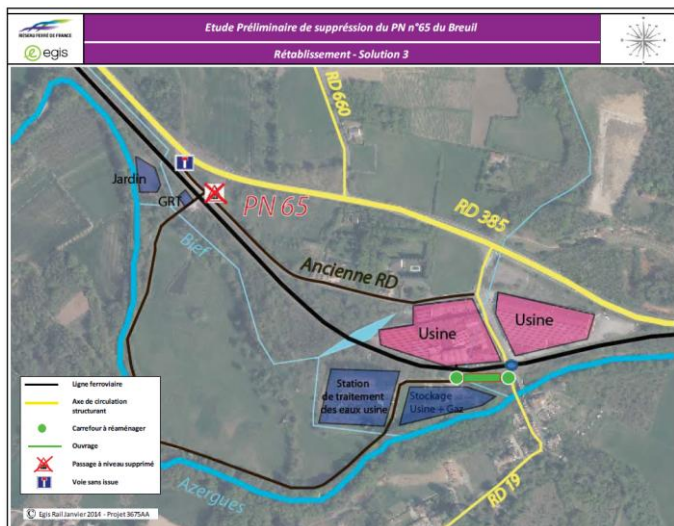
- **Foncier divisé**

Le chemin existant est un chemin privé appartenant à de nombreux propriétaires (une dizaine). Les délais de concertation sont donc à prendre en compte.



1.5 • Description de la solution 3 : Ouvrage depuis le PN 66

1.5.1 Représentation schématique de la solution n°3



1.5.2 Description

L'accès est effectué depuis la RD19 entre le PN 66 et le pont de franchissement l'Azergues de cette même route.



Figure 9 : Vue de l'accès depuis le nord du PN 66

Un nouveau carrefour est créé. Celui donne accès un ouvrage en dénivelé qui rejoint chemin privé des installations Mathelin au sud de la voie ferrée.



Figure 10 : Vue sud depuis le pont de franchissement de l'Azergues de l'ouvrage en dénivelée à créer

Cette solution nécessite la réalisation :

- d'un nouveau carrefour sur la RD 19 ;
- d'un ouvrage d'environ 100 m de long.

1.5.3 Contraintes complémentaires du site

En complément des contraintes relatives aux aménagements nécessaires pour cette solution, les contraintes suivantes sont également à prendre en compte :

➢ **Dénivelé important**

Le dénivelé entre la D19 et les installations de l'usine Mathelin est d'environ 7m sur une longueur de 100 m soit une pente d'environ 7 %. Cela nécessite donc la réalisation d'un ouvrage.

➢ **Proximité de l'Azergues**

L'Azergues longerait cette solution. L'ouvrage serait donc contraint par les réglementations PPRI qui imposent que les écoulements du fleuve ne soient pas modifiés.

➢ **Présence d'un Bief**

Un bief passe par cette zone, en fonction du positionnement de l'ouvrage, il serait nécessaire de le franchir.

➢ **Nombreuses installations Mathelin**

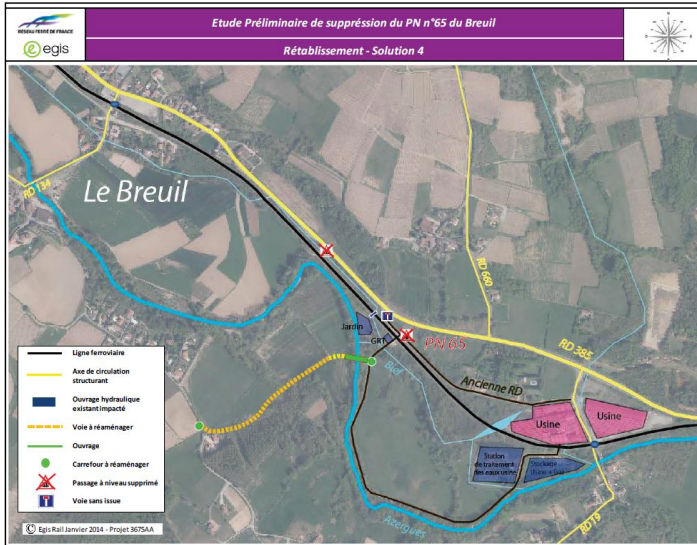
Les installations de l'usine Mathelin sont nombreuses (poste gaz, conduite de gaz aérienne, cuve etc...). Il serait donc nécessaire de déplacer certaines installations afin de dégager les accès.



Figure 11 : Vue des installations sud de Mathelin

1.6 • Description de la solution 4 : Franchissement de l'Azergues

1.6.1 Représentation schématique de la solution n°4



1.6.2 Description

L'accès est effectué par le chemin « Villebodes » au croisement avec la rue « Au Pelu ». Le chemin « Villebodes » est prolongé sur une trentaine de mètres et franchit l'Azergues par un ouvrage qui mène au chemin privée de l'usine Mathelin.

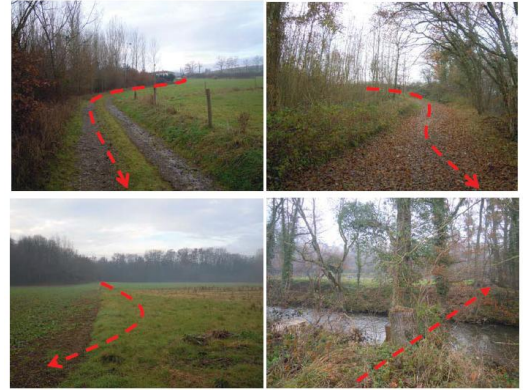


Figure 12 : Cheminement depuis le chemin Villebodes jusqu'à l'ouvrage d'art de franchissement de l'Azergues (OA compris)

Cette solution nécessite :

- la viabilisation d'environ 400 m de voirie ;
- la création d'environ 30 m de voirie ;
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Azergues de 40 m.

1.6.3 Contraintes complémentaires du site

En complément des contraintes relatives aux aménagements nécessaires pour cette solution, les contraintes suivantes sont également à prendre en compte :

- **Reprise du profil en long du chemin**

Le chemin présente un décroché important 230 m après l'entrée de celui-ci. Une reprise du profil en long est nécessaire.

- **Présence de l'Azergues**

La largeur de l'Azergues à franchir est importante, un ouvrage de 40 m de portée environ est donc à créer.

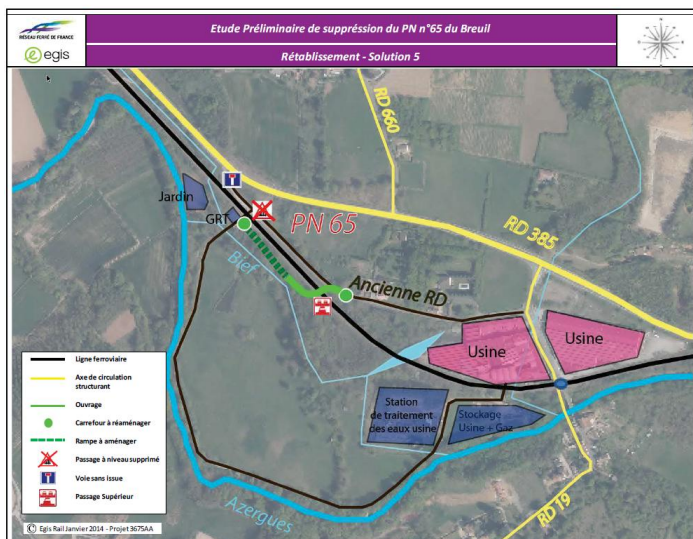
- **Aménagements urbain**

Le PLU présente la possibilité d'un lotissement au niveau du chemin d'accès.



1.7 • Description de la solution 5 : Pont Route depuis l'ancienne RD

1.7.1 Représentation schématique de la solution n°5



1.7.2 Description

L'accès est effectué depuis l'ancienne RD. Un ouvrage est créé depuis le virage l'ancienne RD. Il franchit la voie ferrée et rejoint, par une rampe en remblai, le chemin communal.



Figure 13 : Vu du cheminement de l'ouvrage d'art de franchissement des voies ferrées depuis l'ancienne RD



Figure 14 : Vu du cheminement de l'ouvrage d'art de franchissement des voies ferrées depuis le chemin communal

La planimétrie de part et d'autre de l'ouvrage à réaliser est favorable. Cependant, la nécessité de dégager le gabarit électrique de la voie ferrée nécessite de positionner l'arase inférieure du tablier à 6 m au-dessus du plan de roulement. L'acquisition de foncier sur cette solution est simple. En effet, une part importante du foncier nécessaire appartient à la mairie. Le foncier restant n'est pas utilisé.

Cette solution nécessite :

- la réalisation d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée d'une portée de 50 m environ ;
- la réalisation d'une rampe en remblai côté sud sur 120 m (2000 m<sup>3</sup>).

1.7.3 Contrainte complémentaire du site

En complément des contraintes relatives aux aménagements nécessaires pour cette solution, la contrainte suivante est également à prendre en compte :

- **Route parallèle à la voie ferrée**

L'ancienne RD étant parallèle à la voie ferrée, l'ouvrage sera à réaliser en biais.

Tableaux comparatif de synthèse

3.1 • Logique des déplacements

		Solutions de traitement du PN 65				
		Solution 1 Longer les voies ferrées depuis le PN 63 du Breuil	Solution 2 Chemin privée et cheminement le long de la voie ferrée depuis le PN 64 du Breuil	Solution 3 Ouvrage depuis le PN 66	Solution 4 Franchissement de l'Azergues	Solution 5 Pont Route depuis l'ancienne RD
		<b>Evaluation</b>				
Logique des déplacements	Véhicules légers, PL et engins agricoles Qualité	Par rapport à l'actuel Lisibilité de l'itinéraire moins bonne Report de trafic sur la commune	Lisibilité de l'itinéraire moins bonne Report de trafic sur la commune	* Bonne lisibilité de l'itinéraire car très proche de l'existant * Nécessité d'utiliser le chemin privée Mathelin pour aller jusqu'aux jardins et au poste GRT GAZ	Lisibilité de l'itinéraire moins bonne Report de trafic sur la commune	Maintien de l'itinéraire actuel
	Sécurité	Par rapport à l'actuel Création d'un sas tourne à gauche au niveau du PN 63	Amélioration de la sécurité	Carrefour et rampe : visibilité moindre	Amélioration de la sécurité	Amélioration de la sécurité => suppression complète de la traversée par passage à niveau
<b>BILAN 1</b>		Lisibilité itinéraire Tourne à gauche au PN 63	Lisibilité itinéraire	Utilisation du chemin Mathelin Carrefour en proximité du PN 66	Lisibilité itinéraire	Idem actuel Amélioration sécurité

3.2 • Technique

		Solutions de traitement du PN 65				
		Solution 1 Longer les voies ferrées depuis le PN 63 du Breuil	Solution 2 Chemin privée et cheminement le long de la voie ferrée depuis le PN 64 du Breuil	Solution 3 Ouvrage depuis le PN 66	Solution 4 Franchissement de l'Azergues	Solution 5 Pont Route depuis l'ancienne RD
		<b>Evaluation</b>				
Technique	Faisabilité géométrique	Par rapport à l'actuel Réalisation d'une rampe pour accéder du chemin privée à la plateforme ferroviaire	Aucune contrainte particulière	Longueur de rampe importante sur terrain fortement accidenté	* Largeur de l'Azergues importante au lieu de traversé nécessitant la réalisation de longues rampes * Dénivelé important à mi chemin sur le chemin privée	Nécessité de conserver le gabarit électrique ferroviaire d'ou création de rampe à forte déclivité sur un espace restreint
	Conditions de réalisation	Complexité, travaux sous exploitation RD et ferroviaire * Maintien de la circulation routière sur le PN 65 et PN 63 pendant les travaux * Travaux en proximité de voie ferrée exploitée (nécessite ITC ou fermeture de ligne)	* Maintien de la circulation routière sur le PN 65 pendant les travaux * Travaux en proximité de voie ferrée exploitée (nécessite ITC ou fermeture de ligne)	Maintien de la circulation routière sur le PN 65 et PN 66 pendant les travaux	Maintien de la circulation routière sur le PN 65 pendant les travaux	* Maintien de la circulation routière sur le PN 65 pendant les travaux * Travaux en proximité de voie ferrée exploitée (nécessite ITC ou fermeture de ligne)
	Travaux connexes	Complexité d'insertion * Accès riverain sur le chemin privée. * Reprise de voirie (chemin privé) sur un faible linéaire * Possible reprise de 3 ouvrages hydrauliques et d'un mur de soutènement * Travaux de prise en compte du tourne à gauche sur le PN 63	* Contournement du centre sportif du Breuil * Reprise de voirie (chemin privé) sur un long linéaire * Possible reprise de 2 ouvrages hydrauliques et d'un mur de soutènement	* Nombreuses installations Mathelin au sud (dont conduite de gaz) * Proximité de l'Azergues	* Reprise de voirie (chemin privé) sur un long linéaire * Possibilité de conduite de gaz en proximité du poste GRT	* Possibilité de conduite de gaz en proximité du poste GRT
<b>BILAN 2</b>		Tourne à gauche PN 65 Ouvrages hydrauliques et mur de soutènement	Contournement centre sportif Ouvrages hydrauliques et mur de soutènement	Planimétrie complexe Installations Mathelin	Longueur importante de l'ouvrage	Longueur importante de l'ouvrage Planimétrie complexe



3 • Insertion, environnement

Solutions de traitement du PN 65

		Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4	Solution 5	
		Longer les voies ferrées depuis le PN 63 du Breuil	Chemin privée et dévirement le long de la voie ferrée depuis le PN 64 du Breuil	Ouvrage depuis le PN 66	Franchissement de l'Azergues	Pont Route depuis l'andenne RD	
<b>Evaluation</b>							
<b>Foncier, urbanisme, environnement</b>	Impacts sur foncier	Parcelles impactées : nombre et nature	Peu de parcelle impactée	Nombreuses parcelles impactées (chemin privée divisé)	Peu de parcelles impactées	Peu de parcelles impactées	Peu de parcelles impactées (terrain appartenant en majorité à la mairie)
	Impact visuel et nuisances sonores	Ouvrage impactant	Cadre de vie des riverains légèrement dégradé	Aucun impact, voie écartée des habitations existantes	Aucun impact	Aucun impact	Aucun impact
	Qualité des accès riverains	Entrées charnières impactées	Léger impact	Aucun impact	Aucun impact	Aucun impact	Aucun impact
	Autres impacts	Effets sur l'eau et les milieux naturels	Impact très limité	Impact limité	Création d'un ouvrage en milieu inondable et ZNIEFF	Création d'un ouvrage en milieu inondable et ZNIEFF	Création d'un ouvrage en milieu inondable et ZNIEFF
		Effets sur le paysage et le patrimoine	Neutre	Neutre	Aspect visuel marqué par la création d'un ouvrage	Aspect visuel marqué par la création d'un ouvrage	Aspect visuel marqué par la création d'un ouvrage
<b>BILAN 3</b>			Impact limité	Nombreuses parcelles impactées	Ouvrage en zone inondable	Ouvrage en zone inondable	Ouvrage en zone inondable

		Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4	Solution 5	Solution 1 bis	Solution 6
		Longer les voies ferrées depuis le PN 63 du Breuil	Chemin privée et dévirement le long de la voie ferrée depuis le PN 64 du Breuil	Ouvrage depuis le PN 66	Franchissement de l'Azergues	Pont Route depuis l'andenne RD	Longer les voies ferrées depuis le PN 63 par chemin existant puis par voie ferrée déviée	PN 65 en proximité du PN 65
<b>Evaluation</b>								
Logique des déplacements		SAS Tourne à gauche au PN 63 Report de trafic sur la commune	Report de trafic sur la commune	Utilisation du chemin Mathelin Carrefour en proximité du PN 66	Traversée de la commune du Breuil Report de trafic sur la commune	Idem actuel Amélioration sécurité	Amélioration carrefour PN63 Report trafic sur la commune	Idem actuel Amélioration sécurité
Temps de parcours complémentaires (Estimation (VL PL) / existant, arrondi à la min en provenance du)		Nord : +2 min, Sud : idem, Ouest : +1 min Est : +3 min	Nord : +4 min, Sud : idem, Ouest : -1 min Est : +4 min	Nord : +1 min, Sud : idem, Ouest : +1 min Est : +2 min	Nord : +8 min, Sud : -3 min, Ouest : +10 min Est : +10 min	Nord : idem, Sud : idem, Ouest : idem Est : idem	Nord : +2 min, Sud : idem, Ouest : -1 min Est : +3 min	Nord : idem, Sud : idem, Ouest : idem Est : idem
Temps de parcours complémentaires (Estimation (modes doux) / existant, arrondi à la min en provenance du)		Est : +12 min Ouest : -2 min	Est : -15 min Ouest : -2 min	Est : +1 min Ouest : +1 min	Est : +5 min Ouest : -1 min	Est : idem Ouest : idem	Est : +12 min Ouest : -2 min	Est : idem Ouest : idem
Technique		3 Ouvrages hydrauliques et mur de soutènement ~500 ml	Contournement centre sportif 1 Ouvrage hydraulique et mur de soutènement ~1200 ml	Planimétrie complexe installations Mathelin Azergues à proximité ~100 ml	Longueur importante de l'ouvrage ~500 ml	Longueur importante de l'ouvrage Planimétrie complexe ~170 ml	2 Ouvrages hydrauliques et murs de soutènement ~950 ml	Longueur importante de l'ouvrage Planimétrie complexe Entretien complexe ~250 ml
Insertion, environnement		Impact limité Environnement ok	Parcelles impactées Environnement ok Voie écartée des habitations existantes	Ouvrage complexe en zone inondable	Ouvrage en zone inondable Parcelles impactées	Ouvrage complexe en zone inondable	Impact limité Environnement ok	Ouvrage complexe en zone inondable
Délais de réalisation		Courts	Moyens (foncier)	Longs (procédure et déviations de cours)	Moyens (foncier et ouvrage)	Longs	Courts	Longs
Coûts (€ HT, sept 2013)		1250 K€	1050 K€	1 750 K€	1 250 K€	3 000 K€	900 K€	5 000 K€
Commentaires		Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario validé en Mairie le 29/01/2014 EP présentée en Mairie le 30/09/2014 Refus le 5/11/2014	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario non retenu en Mairie le 29/01/2014	Scénario proposé par la Mairie le 5/11/2014	Scénario proposé par la Mairie le 5/11/2014
<b>BILAN</b>		CO FINANCEMENT A ENVISAGER	CO FINANCEMENT A ENVISAGER ACQUISITIONS FONCIERES	NON - SOLUTION ACCIDENTOGENE TOURNE A DROITE EN SORTIE DE PN	CO FINANCEMENT A ENVISAGER	FINANCEMENT INATTENDABLE SUJETS TECHNIQUES + ENVIRONNEMENTAUX	FINANCEMENT 100% SNCF RESEAU	FINANCEMENT INATTENDABLE SUJETS TECHNIQUES + ENVIRONNEMENTAUX

## Annexe 11 : courrier ministère des transports pour la mise en œuvre de la fermeture du PN 65



### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

*Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

Paris, le – 5 OCT. 2015

*Direction des services de transport  
Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires*

**Le Secrétaire d'État**  
à

**Nos réf. :** 2015-09-21 PN 65 Breuil préfet Rhône-Alpes  
**Affaire suivie par :** Annie DAUVILLIERS  
**Tél. :** 01.40.81.87.42  
**Courriel :** annie.dauvilliers@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône

Objet : Recommandation émise par le bureau Enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) suite à l'accident au PN 65 de Le Breuil.

Dans le cadre de ses missions, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est en charge du suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT).

Ce suivi a fait l'objet d'une présentation lors de la première réunion du comité de suivi de la sécurité ferroviaire du 18 février 2015, au cours de laquelle le secrétaire d'État aux transports a demandé à chaque acteur de mettre en œuvre le plus rapidement ces recommandations.

Concernant le passage à niveau n° 65 de Le Breuil, le BEATT a émis en juin 2013, la recommandation R3 qui vise à prendre les mesures nécessaires pour supprimer le passage à niveau n° 65 de la ligne ferroviaire de Lozanne à Paray-le-Monial et, dans cette attente, en limiter strictement l'accès aux seuls riverains par tout moyen approprié.

Cette recommandation s'adresse à SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France), à la préfecture du Rhône et à la commune de Le Breuil.


Si l'accès a été limité aux seuls riverains, la suppression du PN 65 ne semble pas actée.

J'insiste sur le caractère prioritaire du suivi des recommandations du BEA-TT, pour lequel le secrétaire d'État chargé des transports préside annuellement un comité de sécurité.

Afin de répondre à la sécurisation du passage à niveau n° 65 de Le Breuil, je vous serai reconnaissant de bien vouloir m'informer des suites données à l'étude de suppression menée par SNCF Réseau en 2014.

Pour le Secrétaire d'État et par délégation,

Le directeur des services de transport



Thierry GUIMBAUD

**Copie à :** Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

<sup>i</sup> le BEATT est un Article R1621-5 Le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile sont placés auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

<sup>ii</sup> source : <http://www.sncf.com/fr/Presse/fil-info/journee-passages-a-niveau/02062017>