

**ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AUX TRAVAUX DE  
SUPPRESSION DE DEUX PASSAGES A NIVEAU  
( PN 12 ET PN 14 ) AVEC RABATTEMENT SUR PN 13  
A SAINT PIERRE DE CHANDIEU ( 69 )**

**Du 26 Février au 29 Mars 2024**

**SNCF RÉSEAU**

**DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE  
ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION  
D'UTILITÉ PUBLIQUE  
ENQUÊTE PARCELLAIRE**

**PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DES  
OBSERVATIONS REÇUES**

( Quinze Pages et Cinquante-deux Pages d'annexe )

## SOMMAIRE

Remarques liminaires ( 1 et 2 )	Page 2
1 Objet de l'enquête	Page 3
2 Avis du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis	Page 4
3 Observations recueillies pendant l'enquête	Page 5
4 Questions posées à SNCF RÉSEAU	Page 6
5 Courte synthèse des observations reçues et des questions que celles-ci engendrent ( émergence des thèmes)	Page 14
6 Conclusion du Procès Verbal de Synthèse	Page 15

Annexe : textes des contributions du registre électronique (52 pages)

## **Remarque liminaire 1**

La réforme de l'enquête publique, découlant des travaux du Grenelle II de l'Environnement et de la loi ENE du 12 Juillet 2012, est entrée en vigueur depuis le 01 Juin 2012 à la suite de la mise en application du Décret N° 2011-2018 du 29 Décembre 2011.

Ceci impose désormais au Commissaire Enquêteur, entre autres novations, au titre de l'article R 123-18, de rencontrer le pétitionnaire et de lui communiquer un procès verbal de synthèse des observations reçues. Le but est de permettre à ce dernier d'apporter les réponses les plus complètes et les plus précises possible, réponses dont le Commissaire Enquêteur doit tenir compte dans ses Conclusions et Avis. Ce n'est donc qu'à partir du contenu du mémoire en réponse du pétitionnaire que le Commissaire Enquêteur peut définitivement se prononcer.

## **Remarque liminaire 2**

Les dispositions législatives issues de la même loi ENE conduisent le Maître de l'Ouvrage à l'obligation de prendre en considération les observations du public alors qu'auparavant celles-ci servaient simplement à éclairer l'information de l'autorité décisionnaire.

# 1 Objet de l'enquête

La présente enquête préalable a pour objet les travaux de suppression des passages à niveau PN 12 et PN 14 avec rabattement de la circulation sur le PN 13 situé entre les deux premiers.

Ces deux passages à niveau ne figurent pas dans la dernière liste du programme de sécurisation nationale, malgré le classement dans la catégorie « sensible » du PN 14, eu égard au nombre d'accidents/ incidents supérieur à 5 sur 10 ans ; ce fait implique qu'il existe un enjeu de sécurité.

Par ailleurs, la présence de 4 passages à niveau sur 5 km sur cet axe Lyon Saint André le Gaz est une source d'irrégularité importante.

La présente enquête unique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ( en permettant au plus grand nombre de personnes d'apporter des éléments d'informations indispensables pour l'appréciation exacte du projet concerné, et notamment en recueillant ses appréciations, suggestions et contre-propositions) ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête devront être prises en considération pour prendre la décision finale.

Cette enquête est unique mais elle est incluse deux procédures requises pour la réalisation du projet :

- # la Déclaration d'Utilité Publique,

- # la Demande d'Autorisation Environnementale.

Elle est par ailleurs complétée par une enquête parcellaire.

## 2 Avis du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis

Les documents fournis correspondent aux exigences des textes ( composition du dossier jugée conforme ). Ils s'avèrent de qualité globalement correcte avec deux remarques importantes .

### # Appréciation des dépenses

Étant entendu que l'utilité publique d'un projet s'établit suite à une analyse multicritère, et entre autres, au regard de la dépense d'argent public consacré à celui-ci, le dossier doit nécessairement contenir des informations complètes quant au budget global de l'opération.

Or, le dossier d'enquête publique unique ne fait apparaître, en page 38/88, que l'évaluation sommaire générale des dépenses foncières ( 245 000 €).

Cette remarque a été adressée à SNCF RÉSEAU pendant l'enquête.

Par courrier électronique, SNCF RÉSEAU a informé le Commissaire Enquêteur que le montant des travaux s'élève à 4 300 000 € .

A première vue, ces deux sommes paraissent élevées au Commissaire Enquêteur :

# les expropriations portent sur un total de 15 964 m<sup>2</sup> de terres agricoles situées en bordure de routes et de chemins,

# les travaux traitent de 1750 m de réaménagement de voies, 500 m de chemin non élargi, en gravier non revêtu, et d'un giratoire normalement prévu à charge du département du Rhône.

Demande à SNCF RÉSEAU : Fournir une appréciation complète des dépenses, y compris travaux, avec une décomposition de celles-ci par grands postes et par phases. Point de vigilance : ce sujet pourrait conduire à émettre une réserve.

### # Enjeu de sécurité

Le dossier d'enquête comporte une ambiguïté :

en page 8 , on peut lire : « *Les Pns 12 et 14 ne sont pas inscrits dans la dernière liste du programme de sécurisation nationale (PSN)* »

et plus loin : « *Pour autant, le PN 14 est néanmoins classé « sensible » par le nombre d'accidents supérieurs à 5 sur 10 ans. La suppression des Pns 12 et 14 présente donc un enjeu de sécurité* »

en page 22, propre au PN 14 : « *Accidentologie : nombre de collisions 0, nombre de bris de barrières 0, nombre de blessés/ morts 0* »

Demande à SNCF RÉSEAU : Quelle est la réalité ? Fournir des statistiques fiables, permettant de se faire une idée définitive de la dangerosité du PN 14.

### **3 Observations recueillies pendant l'enquête.**

Pendant ses trois permanences, le Commissaire Enquêteur a reçu au total 6 personnes. Toutes ont donné suite à leur visite en déposant des contributions sur le registre numérique.

Après élimination des doublons, le registre numérique a permis de collecter 13 contributions.

Le registre papier fait apparaître une seule contribution.

Ce sont donc au total 14 observations ( dont 2 appartiennent à l'enquête parcellaire ) qu'il convient de prendre en considération.

Sur les 14 observations :

- # 2 peuvent être considérées comme lapidaires,
- # 12 sont développées, voire très développées.

A titre purement indicatif, sur les 14 observations :

- # 3 ne se prononcent pas sur le projet ( dont 2 destinées à l'enquête parcellaire),
- # 1 seule est favorable,
- # 4 émettent des réserves,
- # 6 sont défavorables.

## 4 Questions posées à SNCF RÉSEAU

Les questions posées ci- après sont à considérer comme issues des observations du public ( celles issues des réflexions personnelles du Commissaire Enquêteur ont été posées au paragraphe 3).

Compte tenu des contributions enregistrées, le Commissaire Enquêteur a choisi de les traiter individuellement.

Le lecteur trouvera en annexe l'intégralité des observations recueillies sur le registre numérique ( à l'exception de l'arrêté préfectoral du 12/07/2012 qui autorise l'exploitation des carrières )

### **Observation du registre papier.**

L'observation de Mr Bernard VALOUR est la suivante : « *Il eut été préférable de faire le rond point liés aux passages à niveaux vers le chemin de RAJAT – Chemin des TACHES - plutôt que sur le chemin de SAINT LAURENT - SATOLAS* »

Cette observation, qui ne se prononce pas véritablement sur le projet et qui n'est pas argumentée, n'implique pas de question particulière. Elle peut être classée parmi les observations qui émettent des réserves.

### **Observations du registre numérique**

#### Observation N° 1 de Mr JULIEN

Mr Julien est très lapidaire , il est favorable au projet, sans véritablement justifier sa position.

Cette contribution n'appelle pas de question.

#### Observation N° 2 de Mr Yvan PASCOLETTI, société CEMEX, exploitant Les Carrières de Sanit Pierre de Chandieu( courrier YP 24063 )

Cette contribution, qui est à rattacher à l'enquête parcellaire, ne se prononce pas sur le projet.

Elle rappelle que cet exploitant bénéficie pour son exploitation de carrières d'un arrêté préfectoral ( du 16/07/2012 ), elle présente la liste des 39 parcelles ( pour une surface totale de 771 802 m<sup>2</sup> ) concernées par les autorisations préfectorales et rappelle que dans les procédures à venir l'arrêté préfectoral en vigueur doit être respecté.

Elle expose également que la société est propriétaire des parcelles ZH N° 29, 61 et 64 ce qui est en contradiction avec le dossier d'enquête parcellaire puisque dans ce dernier il est indiqué que le propriétaire de la parcelle ZH N° 64 est Monsieur THOMAS.

Cette observation nécessite un éclaircissement quant au réel propriétaire de la parcelle ZH N° 64.

Question à SNCF RÉSEAU à qui appartient réellement la parcelle ZH N° 64 ?

Observation N° 3 de Mr Yvan PASCOLETTI, société CEMEX, exploitant Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu ( courrier YP 24065 )

Cette contribution, qui est à rattacher à l'enquête parcellaire, ne se prononce pas sur le projet.

Elle rappelle que cet exploitant bénéficie pour son exploitation de carrières d'un arrêté préfectoral ( du 16/07/2012 ), elle présente la liste des 22 parcelles ( pour une surface totale de 227 323 m<sup>2</sup> ) concernées par les autorisations préfectorales et rappelle que dans les procédures à venir l'arrêté préfectoral en vigueur doit être respecté.

Cette observation n'appelle pas de question particulière.

Observation N°4 de Monsieur Jean-Claude THOMAS

Sans se prononcer formellement sur le projet, Mr Jean-Claude THOMAS fait part de sa très vive interrogation sur la débauche de moyens pour l'aménagement de la rue Ampère et du chemin du Plan alors que les besoins routiers des agriculteurs sont insuffisamment pris en considération.

Question à SNCF RÉSEAU : eu égard au faible trafic attendu (et au fait que le chemin du plan aboutira à un cul de sac dont le maintien est volontaire) est-il pertinent d'inclure dans le projet de suppression des PN 12 et PN 14, l'aménagement du chemin du Plan et de la Rue Ampère ? Quels sont les arguments en faveur de cet aménagement ?

## Observation N° 5 de Monsieur Nicolas KRAAK , directeur du SMHAR

Cette contribution, qui est défavorable au projet présenté, comporte une note détaillée de 8 pages et trois annexes :

# un plan de localisation du secteur d'irrigation collective du Sud Est Lyonnais,

# un plan localisant les canalisations d'irrigation présentes dans le secteur de la rue Ampère et du chemin du Plan,

# un schéma altimétrique de l'aménagement hydraulique du Sud Est Lyonnais.

La note détaillée n'est pas totalement propre au projet concerné par la présente enquête, ce qui en trouble la lecture. Son titre et sa conclusion montrent qu'elle a été bâtie dans le cadre du projet ferroviaire de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. Elle a cependant été adaptée au projet au travers d'un paragraphe intitulé Incidence du projet SNCF RÉSEAU :

# incidence sur le réseau d'irrigation existant rue Ampère et chemin du Plan.

Dans cette partie il est fait état de la présence des réseaux d'irrigation dans cette zone et de la nécessité de faire les études nécessaires avant travaux pour protéger ceux-ci. Il s'agit là de prévenir, étant entendu que lors de la réalisation des éventuels travaux SNCF RÉSEAU a l'obligation de sauvegarder les réseaux existants.

Sont aussi abordés à ce stade les déplacements improductifs générés par la suppression des passages à niveau PN 12 et PN 14 et l'auteur regrette que les coûts induits par le projet n'aient pas été comparés au coût d'un ouvrage en lieu et place du PN 14.

# incidence du projet sur la structure foncière.

Dans cette partie l'auteur affirme que le projet contribue à déstructurer davantage le parcellaire agricole, sans apporter véritablement de preuve.

# incidence financière pour les ASA et le SMHAR, compensations.

Dans cette partie sont évoquées la pénalisation financière subie par les ASA, le SMHAR et la nécessité de compensations. Les incontournables discussions liées à cet aspect ,n'entrent pas dans le cadre de la présente enquête et seront à mener ultérieurement.

Le dossier d'enquête n'étant effectivement pas développé sur ces sujets la demande faite à SNCF RÉSEAU est de fournir des éléments d'analyse et de réponse nécessaires, notamment sur la question des déplacements improductifs générés par le projet.

Observation N° 6 de Monsieur Jean-Paul RIBEZ, exploitant agricole, EARL LES TACHES

L'auteur regrette que les vrais sujets de fonds ne soient pas abordés et évalués :

# impact humain sur le quotidien des personnes qui empruntent les passages à niveau pour leurs activités,

# les conséquences, notamment économiques, pour les exploitations agricoles ; selon l'auteur : une indemnisation des agriculteurs ne supprime en rien la perte de temps et la nouvelle charge mentale que l'on inflige à l'être humain. Mr J-RIBEZ m'a déclaré oralement, lors d'une permanence : « je ne veux pas d'indemnité, je veux simplement qu'on me laisse travailler comme je l'entends ! » Sont fournis ensuite quelques éléments chiffrés relatifs aux déplacements supplémentaires engendrés par la suppression du PN 14 ; les distances parcourues sont significatives et leur évaluation reste à confirmer.

L'auteur juge fallacieuse l'assertion suivante, extraite du dossier d'enquête :

*« Trois sites d'exploitation sont situés à moins d'un kilomètre du passage à niveau le plus proche, dont celui situé à proximité immédiate du PN 14 ( le site de l'EARL les Tâches ). Les solutions adoptées dans le cadre du projet permettent de concilier les enjeux agricoles et la suppression des PN ( remise en état des dessertes, mise en place d'un rond point...) ».* Les arguments exposés par Mr J-P RIBEZ parlent en sa faveur relativement au caractère fallacieux des arguments exposés dans le dossier. L'auteur déclare craindre que la circulation au niveau du PN13 soit rendue moins sécuritaire par l'augmentation de trafic et la cohabitation des différents modes de transport.

L'auteur souligne également qu'il n'a pas souvenir d'accidents, mais tout au plus d'incidents et que les PN 12 et PN 14 ne sont pas inscrits dans la dernière liste du programme de sécurisation national ( voir ci-avant la remarque du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis).

En conclusion, cette contribution, clairement et abondamment argumentée, exprime son opposition à la fermeture du PN 14 en ajoutant : « D'ici peu, le CFAL Nord et le projet de doublement de la voie ferrée entre Grenay et Saint Fons vont se faire, nos exploitations agricoles et le site industriel du groupe coopératif Oxyane seront détruits, il est vital que le PN 14 reste en service jusqu'à cette échéance »

Cette observation fait donc la contre-proposition claire et argumentée que la suppression du PN 14, qui présente un bilan avantages/inconvénients défavorable, peut être judicieusement repoussée à la date des grandes réalisations de SNCF RÉSEAU à venir dans ce secteur précis.

Question à SNCF RÉSEAU : quels arguments, selon les thèmes abordés ci-dessus peuvent être apportés pour combattre cette contre-proposition ? Le dossier d'enquête étant lui peu argumenté, il s'agit d'apporter des raisons et données concrètes sur chaque argument présenté par Mr J-P Ribez. Point de vigilance : cette observation pourrait conduire à émettre une réserve.

Observation N° 7 de Monsieur Jean-Paul RIBEZ, exploitant agricole, EARL LES TACHES

Cette observation est un doublon de la précédente ; elle est à éliminer.

Observation N° 8 de Monsieur Jean-Claude, agriculteur et président de chasse.

En termes globaux, sans argumentation développée, Mr Jean-Claude se déclare complètement opposé à la suppression des deux passages à niveau. Il évoque un impact écologique sur la faune et une surcharge inutile de travail pour les agriculteurs.

Cette observation, sans grande novation par rapport à la précédente et allant dans le même sens, n'appelle pas de question particulière.

Observation N° 9 formulée par Maître Vincent RICHARD, avocat du Cabinet LAMY LEXEL, pour le compte de la société Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu.

Cette contribution, de 9 pages dactylographiées, est accompagnée de trois annexes :

- # arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation de carrières en date du 16/07/2012 ( non reproduit dans l'annexe, trop volumineux ),
- # un courrier, en date du 21/07/2023, adressé par Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu à la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais ,
- # un courrier, en date du 20/10/2023, adressé par la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais à la société Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu,

Selon Maître V RICHARD, le projet présenté ne prend pas en compte certaines problématiques liées à l'exploitation des carrières. L'auteur souligne deux obligations fortes , issues de l'arrêté préfectoral du 12/ 07/2012 qui régit l'exploitation des carrières :

- # l'accès à la voie publique, depuis la carrière, est aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique,
- # la remise en état des parcelles en fin d'exploitation est due par l'exploitant ( remblaiement des parcelles).

L'observation produite met en évidence les situations actuelles et futures ( c'est-à-dire après suppression du PN 12 ) et conclut que le trajet par le chemin latéral Sud-Ouest contrevient aux dispositions de l'arrêté préfectoral par le non respect de la sécurité de l'exploitation ( le chemin non élargi ne permet le croisement de véhicules en toute sécurité).

Historiquement, la Société des Carrières de Saint Pierre de Chandieu avait proposé de prendre en charge l'entretien du chemin latéral Sud-Ouest en échange d'un élargissement de celui-ci. Mais la Communauté de Communes du Sud Est Lyonnais s'y est opposée et le dossier d'enquête a maintenu un chemin non élargi, en gravier non revêtu.

Au passage l'auteur critique l'aménagement du chemin du plan qui, selon lui, n'a pas grand-chose à voir avec la suppression des passages à niveau et constitue une dépense fort peu utile à ce stade ( la circulation y est interdite pour l'exploitation de la carrière et ce chemin aboutit à un cul de sac).

La société des Carrières de Saint Pierre de Chandieu affirme clairement ne pas être hostile au projet de suppression des PN en comprenant bien son utilité et émet au final la réserve suivante : Abandonner l'élargissement du chemin du plan au profit de l'élargissement des chemins latéraux afin de limiter le coût global de l'opération pour le contribuable.

Question posée à SNCF RÉSEAU : quels sont les arguments qui permettent de repousser cette contre-proposition, qui semble emprunte de bon sens et respecte l'impératif de sécurité d'exploitation de la carrière ? Point de vigilance : cette observation pourrait conduire à émettre une réserve.

#### Observation N°10 du GARDE Chasse

Mr le GARDE Chasse trouve inconcevable la suppression des passages à niveau. Selon lui, cela engendrera des difficultés pour l'intervention des secours, des difficultés pour les agriculteurs, un impact sur la faune et la flore, des difficultés de contrôle des chasseurs et braconniers.

Cette observation, généraliste et peu argumentée n'appelle pas de question.

Observation N° 11 de Messieurs WALTER Joseph et Maxime exploitants agricoles.

Les auteurs sont clairement opposés à la fermeture du PN 14 qu'ils utilisent régulièrement comme accès à la coopérative Oxyane , pour leurs livraisons et approvisionnements. Dans le même esprit que certaines contributions précédentes , ils suggèrent, qu'à défaut de création d'un ouvrage d'art, le PN 14 soit conservé jusqu'à ce que les projets SNCF qui visent ce secteur soient menés à bien. Ils soulignent la complexification de l'exploitation de leurs parcelles alors que , de mémoire , ils n'ont pas connu d'accident grave.

Cette observation qui corrobore parfaitement d'autres contributions analysées plus haut, n'appelle pas de question complémentaire.

Observation N°12 de Monsieur Raphaël COMTE, Directeur de la coopérative Oxyane.

Mr Raphaël COMTE rappelle dans un premier temps le rôle de la coopérative, ses activités, présente la liste de ses adhérents ( 42 toutes activités confondues ) et fournit les caractéristiques globales du trafic ( engins agricoles uniquement ) pour la partie qui transite par le PN 14 ( une partie de sa clientèle , située au Nord de la voie ferrée, n'emprunte pas le PN 14 ). Ce sont, par an, environ 15 000 tonnes de produits agricoles qui transitent par le PN 14, transportées par un millier d'allers et retours. Les conséquences de la suppression de ce point de passage sont les suivantes :

# des allongements considérables de parcours pour les engins agricoles ( y compris les moissonneuses batteuses ),

# des difficultés de circulation accrues sur les axes routiers, liées à la présence de convois agricoles lents et volumineux alors qu'actuellement ceux-ci ne se mêlent que peu ( en tout nettement moins qu'en cas de suppression du PN 14 ) à la circulation routière globale dans ce secteur.

La demande de la coopérative Oxyane est la suivante :

# ne pas fermer le PN 14 pour permettre aux exploitants agricoles de la partie Sud de la plaine de pouvoir accéder, sans augmentation de charges et sans contraintes pour le reste du flux routier, à ses installations,

# dans une moindre mesure, si cette fermeture est inévitable, de la synchroniser avec le déploiement du projet de doublement des lignes, lié au projet de l'Étoile ferroviaire de Lyon.

Cette contribution, qui fait preuve d'une attitude modérée, est à rapprocher des précédentes. Elle s'additionne à celles qui vont dans le même sens en les renforçant eu égard au rôle que joue cette coopérative et aux flux qu'elle engendre par le PN14. Elle n'appelle pas réellement de question complémentaire.

Observation N° 13 de la Chambre d'Agriculture du Rhône représentée par son Directeur, Monsieur Pascal GIRIN

Dans ce courrier la Chambre d'Agriculture du Rhône évoque des réunions de concertation antérieures à 2019, basées sur des données de 2017. L'auteur regrette à la fois le manque d'actualisation du dossier et la très faible part donnée à l'activité agricole dans le dossier d'enquête.

Sans entrer dans le dossier précis lui même, la Chambre d'Agriculture réaffirme son souci de prise en compte de l'activité agricole au travers des protocoles d'indemnisation, des circulations en phase chantier et attire l'attention sur la présence du réseau d'irrigation. Ces préoccupations n'entrent pas dans le champ de l'enquête qui se limite au projet lui même.

Cette observation, qui reste très générale et tournée vers les indemnisations, apparaît comme neutre vis-à-vis du projet et n'appelle pas de question particulière.

Observation N° 14 de Monsieur Adrien BLANCHET EARL de la Bouvière.

L'auteur s'interroge sur l'intérêt qu'il peut y avoir à élargir le chemin du plan alors que le PN 12 sera fermé. La circulation va se concentrer sur le chemin de Satolas non dimensionné pour voir sa circulation augmenter. Mr A BLANCHET pose également la question de l'accès à la coopérative Oxyane qui sera pénalisé par la suppression du PN 14.

Sans se prononcer clairement contre le projet, l'auteur émet des réserves fortes quant à la fermeture du PN14 et aux travaux d'aménagement du chemin du plan ; son avis peut être classé parmi les défavorables. Compte tenu des questions relatives aux précédentes observations, cette dernière n'appelle pas de question complémentaire.

Observation N° 15 formulée par Maître Vincent RICHARD, avocat du Cabinet LAMY LEXEL, pour le comte de la société Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu.

Cette observation est un doublon de l'observation N°9. Elle set donc à éliminer.

Observation N° 16 formulée par Maître Vincent RICHARD, avocat du Cabinet LAMY LEXEL, pour le comte de la société Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu.

Cette observation est un doublon de l'observation N°9. Elle est donc à éliminer.

## **5 Courte synthèse des observations reçues et des questions que celles-ci engendrent ( émergence des thèmes) .**

Trois grands sujets, constituant tous des points de vigilance, surgissent en s'interpénétrant partiellement :

# le volet financier : la dépense semble à première vue forte ( à préciser par SNCF RÉSEAU) et l'allocation des moyens financiers paraît peu judicieuse : pourquoi investir dans le réaménagement de la rue Ampère et du chemin du plan alors que ceux-ci sont très peu fréquentés, interdit pour l'exploitation des carrières et aboutissent à un cul de sac ?

Les observations à consulter sur ce sujet sont les N° 4,9 et 14

# la gêne pour l'exploitation des carrières : le parti choisi pour le chemin latéral Sud-Ouest est en contradiction avec le principe de sécurité édicté par l'arrêté préfectoral et aussi, au moins partiellement avec l'objectif du projet qui est d'augmenter la sécurité. Pourquoi ne pas élargir le chemin latéral Sud-Ouest , en le laissant en gravier non revêtu et, simultanément abandonner l'aménagement de la rue Ampère et du chemin du plan ?

L'observation N° 9 est à consulter sur ce sujet.

# la gêne très significative introduite par la suppression du PN12 pour les agriculteurs riverains et la coopérative Oxyane. Compte tenu de la possible faible dangerosité de ce passage à niveau et d'une relative proximité dans le temps de modifications majeures du secteur liées aux grands projets de SNCF RÉSEAU, n'est-il pas judicieux d'abandonner la suppression du PN14 en la reportant à une date en cohérence avec les aménagements futurs ?

Les observations à consulter sur ce sujet sont les N° 5,6,8,10,11,12 et 14.

## **6 Conclusion du Procès Verbal de Synthèse**

Le projet proposé pour la suppression des PN 12 et 14 avec rabattement sur le PN 13 suscite des questions issues à la fois des observations déposées par le public pendant la période d'enquête et de la réflexion menée par le Commissaire Enquêteur.

Les questions du public, parfois très pertinentes et lourdes de conséquences conditionnent l'aboutissement du projet tel que présenté.

L'avis final du Commissaire Enquêteur reste à construire en tenant compte des arguments et réponses que SNCF RÉSEAU développera dans son mémoire en réponse.

Le Commissaire Enquêteur sollicite donc ici SNCF RÉSEAU pour l'établissement de son mémoire en réponse, attendu comme convenu pour le vendredi 05/04/2024 au soir, délai de rigueur, par mail.

Il souhaite que ce dernier document aborde l'ensemble des questions soulevées, en apportant des arguments précis et concrets, qui ne soient pas des affirmations ou des paraphrases des documents du dossier.

Le Commissaire Enquêteur en remercie par avance SNCF RÉSEAU ( envoi par mail et original par courrier recommandé avec AR ).

Lyon le 2 Avril 2024

Gaston Martin Commissaire Enquêteur