

**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**

RAPPORT UNIQUE

(Quatorze Pages plus Annexes)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 10 Avril 2024

Dossier N° E 24000010/69

SOMMAIRE

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Préambule	Page 2
1.2 Objet de l'enquête	Page 2
1.3 Cadre juridique	Page 2
1.4 Nature et caractéristiques du projet	Page 2
1.5 Composition du dossier	Page 3

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	Page 4
2.2 Modalités de l'enquête	Page 4
2.3 Information du public	Page 4
2.4 Climat de l'enquête	Page 5
2.5 Clôture de l'enquête	Page 5
2.6 Relation comptable des observations	Page 5

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Page 7

ANNEXES

Observations N° 1 à 16 du registre numérique
Procès Verbal des observations reçues (02/04/2024)
Accusé de réception du PVS (02/04/2024)
Mémoire en réponse de SNCF RÉSEAU (05/04/2024)

PIÈCES JOINTES

Dossier d'enquête avec son registre papier
Parutions dans la presse (Progrès des 9 et 28 Février 2024 et Tout Lyon des 10
Février et 2 Mars 2024)
Certificats d'affichage

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Préambule

Le projet relatif à la suppression des passages à niveau concernés entre dans le cadre général des objectifs de SNCF RÉSEAU qui visent à améliorer la sécurité, fiabiliser le trafic des trains et améliorer la régularité de ceux-ci.

1.2 Objet de l'enquête unique

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.

1.3 Cadre juridique

Le cadre juridique de la présente enquête unique (regroupant la demande d'autorisation environnementale, et l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) est :

le code de l'environnement : articles L.181-1 et suivants, article L.181-10, article R. 123-5,

1.4 Nature et caractéristiques du projet

La suppression des PN 12 et PN 14 avec rabattement sur le PN 13 nécessite l'aménagement de 1750 m de voiries existantes et la création de 500 m de chemin et d'un carrefour giratoire sur la RD 318. De façon plus détaillée :

aménagement du chemin du plan et de la rue Ampère avec une largeur de 7 m + 1,5 m de fossé sur une longueur totale de 1750 m,

création du giratoire à l'intersection du chemin de Satolas et de la RD 318,

création d'un chemin au sud de la voie ferrée entre le PN 12 et le chemin existant situé à mi-chemin vers le PN 13 (non élargi par rapport à l'existant, non revêtu, pas d'assainissement), sur une longueur totale de 500 m.

1.5 Composition du dossier

Le contenu du dossier (au total 4 pièces) est le suivant :

- ## État initial des milieux naturels, de la faune et de la flore et impacts- mesures,
- ## Étude d'incidence environnementale,
- ## Résumé non technique de l'étude d'incidence environnementale,
- ## Enquête publique unique au titre de l'article L.181-10 du code de l'environnement,

Le Commissaire Enquêteur juge conforme la composition du dossier. Son contenu est satisfaisant avec cependant quatre remarques :

l'appréciation sommaire des dépenses (2.2.7 , page 38/88 du document dossier d'enquête publique unique) est insuffisante puisqu'elle ne comprend que l'évaluation sommaire des dépenses foncières . Ce point a été relevé par le Commissaire Enquêteur en cours d'enquête et, suite à échange avec SNCF RÉSEAU, est traité par le biais du Procès Verbal de Synthèse,

le document intitulé Étude d'incidence environnementale est mal paginé : toutes les pages sont numérotées 156/156 alors que le document n'en comporte que 148 ; les lecteurs auront dû redresser cette erreur par eux mêmes.

il existe dans le dossier une contradiction quant à la dangerosité du PN14
En effet, en page 8 , on peut lire : « *Les PNs 12 et 14 ne sont pas inscrits dans la dernière liste du programme de sécurisation national (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 »*
et, en page 22, « *Accidentologie nombre de collisions 0, nombre de bris de barrières 0, nombre de blessés/ morts 0 »*

Ce point a également fait l'objet de demandes de justifications auprès de SNCF RÉSEAU dans le Procès Verbal de Synthèse.

le dossier est très détaillé sur beaucoup de thèmes environnementaux alors que les enjeux sont relativement faibles. Par contre son contenu est très minimaliste , voire inexistant, relativement à tout ce qui concerne les activités de proximité qui sont affectées par le projet , à savoir : l'exploitation des carrières voisines, les exploitations agricoles perturbées par la fermeture des passages à niveaux et la coopérative Oxyane, opérateur économique central pour le milieu agricole.

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur

Par arrêté N° E24000010/69 du 19 Janvier 2024, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lyon a désigné Monsieur Gaston Martin pour assurer les fonctions de Commissaire Enquêteur pour la présente enquête, relative aux projets d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique, assortie d'une enquête parcellaire, relatives à la suppression de deux passages à niveau PN 12 et PN 14 avec rabattement sur PN 13 sur la commune de Saint Pierre de Chandieu.

Par le même arrêté, Monsieur Philippe Bernet est désigné en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant.

2.2 Modalités de l'enquête

Les modalités de l'enquête publique ont été fixées par les services de la DDT en accord avec le Commissaire Enquêteur.

La présente enquête s'est déroulée du 26 Février au 29 Mars 2024 inclus.

Le Commissaire Enquêteur a tenu trois permanences en Mairie de Saint Pierre de Chandieu, le 26 Février de 15h30 à 18h30, le 20 Mars de 9h à 12h, le 29 Mars de 14h à 17h.

2.3 Information du public

Conformément aux dispositions en vigueur, l'information du public a été faite :

par voie d'affichage : en Mairie de Saint Pierre de Chandieu et sur le site (deux affiches réparties aux passages à niveau concernés, dont une , au PN 14 a été remplacée en cours d'enquête suite à sa disparition),

par voie de presse : dans le journal Le Progrès des 9 et 28 Février 2024 et dans le journal Tout Lyon Affiches des 10 Février et 2 Mars 2024..

Les copies des parutions dans la presse sont fournies en pièces jointes

2.4 Climat de l'enquête

Au cours de l'enquête, le Commissaire Enquêteur n'a eu à relever aucun incident. La participation du public s'est révélée modeste en nombre (malgré de nombreuses consultations du registre numérique), mais active de la part des intervenants, dont certains ont fourni des contributions détaillées et argumentées.

Les services de la Mairie de Saint Pierre de Chandieu ont réservé un très bon accueil au Commissaire Enquêteur et ont répondu clairement à ses demandes.

2.5 Clôture de l'enquête

L'enquête a été close dans les conditions de rigueur, le 29 Mars 2024 à 17 heures.

2.6 Relation comptable des observations

Durant ses permanences, le Commissaire a reçu 6 visiteurs. Ces visites n'ont pas donné lieu à des observations orales ; elles ont par contre toutes été confirmées par le dépôt de contributions (voir le registre numérique).

Le registre numérique a permis de recueillir 16 contributions, dont 3 se sont révélées être des doublons et doivent être éliminées.

Le registre papier a reçu une seule observation.

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 (jusqu'à 9 pages dactylographiées).

A titre indicatif, sur les 14 observations :

3 ne se prononcent pas sur le projet (dont les 2 destinées à l'enquête parcellaire),

1 seule est favorable,

4 émettent des réserves,

6 sont défavorables.

Commentaires relatifs au registre numérique :

A noter que l'exploitation des rapports journaliers de Publilégal permet de comptabiliser :

104 visiteurs,

141 visites,

147 téléchargements de documents,

93 visualisations de documents

Il en ressort que le public a, compte tenu de l'impact de l'enquête, largement consulté le dossier. Par contre il s'est moins largement exprimé.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Commentaires sur les observations présentées sans justification : quelques observations (l'unique du registre papier, la N° 1 du registre numérique) sont lapidaires et non argumentées. Le Commissaire Enquêteur considère que l'analyse détaillée de celles-ci, prises en considération dans le décompte des observations (voir ci-avant), ne présente pas d'intérêt.

A noter que les observations N° 7, 15 et 16 du registre numérique , qui sont des doublons d'autres, ne sont évidemment pas prises en considération.

La Chambre d'Agriculture (observation N°13) a fait part de sa position essentiellement par des rappels généraux relatifs aux indemnités et à la préservation des terres agricoles.

Les contributions ont toutes porté sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ; même si quelques remarques généralistes et critiques font part d'une atteinte à la faune et au gibier due à la réalisation de ce projet (cas des observations N° 8 et 10), la demande d'autorisation environnementale n'a pas véritablement attiré l'attention du public.

L'analyse des autres contributions par le Commissaire Enquêteur est ci-après faite par thèmes et en deux phases : une analyse initiale sur la base des éléments du dossier et une analyse finale après prise en compte des éléments fournis par SNCF RÉSEAU dans son mémoire en réponse au Procès Verbal de Synthèse des observations reçues.

1 THÈME N°1 : la dépense d'argent public, son allocation

Ce thème repose sur une observation du Commissaire Enquêteur (voir PVS) ; il est par ailleurs abordé, pour sa seconde partie, dans les observations N° 4,5, 9 et 14 du registre numérique .

Observation N°4 de Monsieur Jean-Claude THOMAS

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

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.

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

Analyse initiale du Commissaire Enquêteur sur la dépense d'argent publique

Le dossier d'enquête est incomplet sur ce sujet car il n'aborde que les dépenses foncières (245 000 €)

Le Commissaire Enquêteur a interrogé SNCF RÉSEAU pendant l'enquête pour connaître la prévision de dépenses relatives aux travaux. Un chiffre de 4 300 000 € a alors été communiqué. A noter que, suite à la présentation orale faite par SNCF RÉSEAU, le Commissaire Enquêteur avait compris que la création du giratoire, préparée par le Conseil Départemental du Rhône, était à la charge financière de ce dernier.

D'où une première analyse grossière : 245 000 € pour l'expropriation de 15 964 m² de terres agricoles situées en bordure de routes et de chemins et 4 300 000 € pour les travaux d'aménagement de chemins semblaient des dépenses excessives.

Analyse finale du Commissaire Enquêteur sur la dépense d'argent publique

SNCF RÉSEAU a fourni dans son mémoire en réponse des éléments de coût détaillés :

les dépenses foncières intègrent les indemnités qui devront être versées (ces dernières à hauteur de 130 000 € environ),

les dépenses faites pour les travaux intègrent le giratoire aménagé sur la RD 318 par le Conseil Départemental, et les aménagements routiers prévus dans le périmètre de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais interviennent pour 1 900 000€.

Eu égard à ces nouveaux éléments l'appréciation sommaire des dépenses relatives au projet semble proportionnée à l'objectif ; elle est acceptable.

Analyse initiale du Commissaire Enquêteur sur l'allocation de la dépense

Les contributions n° 4 , 9 et 14 critiquent la réalisation de l'aménagement de la Rue Ampère et du chemin du Plan. En effet, ceux-ci ne sont que très peu fréquentés aujourd'hui, ne le seront guère plus dans le futur puisqu'ils ne seront pas utilisés par les carriers et qu'ils aboutissent à un cul de sac, volontairement maintenu pour que ceux-ci ne soient pas utilisés.

En première analyse, ces aménagements pourraient donc être supprimés, ce qui permettrait une économie de 1 900 000 € (soit près de 45 % du total prévu).

L'observation N°5 révèle l'existence d'un important réseau d'irrigation du SMAHR dans ce secteur, non évoqué dans le dossier d'enquête qu'il conviendra de sauvegarder, donc pas forcément pris en compte dans l'appréciation des dépenses.

Analyse finale du Commissaire Enquêteur sur l'allocation de la dépense

Dans son mémoire en réponse, SNCF RÉSEAU propose de différer la réalisation des aménagements de la rue Ampère et du chemin du plan après la fin de la période d'exploitation de la carrière. De fait l'arrêté préfectoral autorise côté Sud de la voie ferrée une exploitation sur une zone relativement étendue et sur une période prévisionnelle longue et l'exploitation courante actuelle n'emprunte pas ces chemins.

Par ailleurs, le Commissaire Enquêteur a recueilli oralement l'avis de Monsieur le Maire de Saint Pierre de Chandieu sur ce sujet. Ce dernier considère clairement que l'aménagement de la rue Ampère et du chemin du plan n'est en aucune façon prioritaire pour sa commune.

Cette disposition offre également l'avantage de ne pas avoir à intervenir sur le réseau d'irrigation du SMAHR.

En conclusion, le Commissaire Enquêteur estime judicieux de différer l'aménagement de la rue Ampère et du chemin du plan à une date à revoir en fonction de la fin d'exploitation des carrières (y compris leur remblaiement) dans cette zone.

2 THÈME N° 2 Prise en compte de la gêne pour l'exploitation des carrières

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.

Remarque liminaire d'ensemble : la présente enquête porte sur un projet de suppression de deux passages à niveau ; il s'agit de porter un avis sur l'utilité publique du projet lui même.

En fonction de la décision prise ultérieurement par l'autorité organisatrice, et donc selon les impacts qu'aura le projet sur les différents exploitations (carrières mais également exploitations agricoles et coopérative Oxyane) des indemnités seront attribuées. La présente enquête n'intègre pas dans son champ l'attribution des indemnités.

Analyse initiale du Commissaire Enquêteur

L'auteur de cette contribution base essentiellement sa critique du projet sur un article de l'arrêté préfectoral du 16/07/2012 qui exige que « *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* ».

Il conclut en affirmant que le projet empêche sérieusement l'exploitation de la carrière et contrevient aux dispositions de l'arrêté préfectoral en matière de sécurité routière.

Cette affirmation est réaliste mais il existe des arguments de modération de celle-ci.

En effet, la distance entre le PN 12 supprimé et le PN 13 maintenu est d'un kilomètre environ, en ligne droite, la circulation sur ces chemins est en réalité faible, voire très faible et, sur le chemin latéral Sud Ouest, il existera à mi-parcours (au droit du chemin perpendiculaire à la voie ferrée orienté vers le Sud) un élargissement naturel, lié à l'existence du carrefour, permettant un croisement.

Analyse finale du Commissaire Enquêteur

Dans son mémoire en réponse SNCF RÉSEAU fait part d'un échange avec la Mairie de Saint Pierre de Chandieu. La commune a le projet (les propriétaires concernés ont déjà été sollicité) de compléter les aménagements retenus dans le cadre de la présente enquête par un élargissement des chemins latéraux en les laissant, sur toute leur longueur, en gravier non revêtu, sans assainissement. A noter que Monsieur le Maire de Saint Pierre de Chandieu, lors d'un entretien avec le Commissaire Enquêteur , a clairement évoqué oralement l'engagement de la commune dans cette direction.

Ce projet répond à la préoccupation de sécurité évoquée par l'auteur de la contribution. Il conviendra de formaliser avec la commune ces aménagements dans les meilleurs délais, afin de ne pas retarder la mise en sécurité de l'itinéraire.

3 THEME N°3 : suppression du PN 14

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

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

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

Observation N°10 du GARDE Chasse

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

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

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

Analyse initiale du Commissaire Enquêteur sur la dangerosité du PN 14

Sur ce point particulier, le dossier d'enquête révèle une faiblesse. En effet, on y trouve successivement les contradictions suivantes :

en page 8 , on peut lire : « Les PNs 12 et 14 ne sont pas inscrits dans la dernière liste du programme de sécurisation national (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 »

et, en page 22, « Accidentologie nombre de collisions 0, nombre de bris de barrières 0, nombre de blessés/ morts 0 ».

Comme certains riverains, favorables au maintien du PN 14, affirmaient que depuis de nombreuses années ils n'avaient jamais eu l'occasion de constater d'accidents, il convient de s'interroger en détail sur la véritable dangerosité de ce passage à niveau.

La question a donc été posée à SNCF RÉSEAU dans le Procès Verbal de Synthèse.

Analyse finale du Commissaire Enquêteur sur la dangerosité du PN 14

La réponse de SNCF RÉSEAU, qui admet avoir commis des erreurs, explicite qu'entre 2007 et 2021, ce passage à niveau a connu douze heurts de barrière, soit en moyenne un par an. La fréquence de ces incidents, même bénins, est donc relativement élevée, et milite clairement en faveur de la suppression du PN 14.

Analyse initiale du Commissaire Enquêteur sur la régularité du trafic

Le dossier d'enquête ne fournit pas d'explications ni d'éléments chiffrés sur ce point précis. On lit, relativement aux objectifs du projet global ;

« améliorer la régularité des trains sur l'axe Lyon Saint André le Gaz ; la présence de 4 PNs sur 5 km est une source d'irrégularité importante. »

L'appréciation de cet inconvénient était donc peu accessible pour un non spécialiste du trafic ferroviaire.

Analyse finale du Commissaire Enquêteur sur la régularité du trafic

Dans son mémoire en réponse, le Maître d'ouvrage précise :

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

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

Cette explication éclaire le débat et montre que le gain relatif sur l'irrégularité constatée de cette ligne est réel et important.

Analyse initiale du Commissaire Enquêteur sur la gêne apportée aux exploitations agricoles (notamment l'EARL Les Tâches) et la coopérative OXYANE

L'EARL Les Tâches, dont le siège d'exploitation est à proximité immédiate du PN 14, et dont l'exploitation est partiellement à cheval sur la voie ferrée est particulièrement touchée par le projet. Mr JP RIBEZ demande particulièrement une prise en considération de « *l'impact humain sur le quotidien des personnes qui pour leurs activités empruntent les passages à niveau* » et produit une évaluation de rallongements de trajet s'élevant, hors impondérables qui ne peuvent qu'aggraver le constat, à 672 km pour une saison d'irrigation pour ce qui le concerne. Cette évaluation est difficilement contrôlable.

Mr JP RIBEZ 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...)* ». Eu égard au manque de détail du dossier d'enquête, le qualificatif employé par Mr J-P RIBEZ ne peut pas être qualifié d'erroné.

D'une façon générale, les opposants à la suppression du PN 14 critiquent vivement cette disposition qui les affectent dans leur quotidien en créant des déplacements improductifs nombreux, générateurs de pertes de temps et de dépenses supplémentaires. Ces doléances sont renforcées du fait que, selon eux, le PN 14 n'est pas dangereux (ce qui est « confirmé » par le dossier d'enquête) et qu'à terme (2030 selon certaines informations) leurs activités seront totalement perturbées par la mise à quatre voies de la voie ferrée existante et la réalisation du CFAL nord . Ces éléments leur font proposer de repousser la suppression du PN 14 à cette date. Cette contre-proposition peut être considérée comme de bon sens et, dans ce contexte, le Commissaire Enquêteur a posé clairement dans son Procès Verbal de Synthèse la question de la véritable nécessité de supprimer le PN14.

Les opposants posent également la question de la réalisation d'un ouvrage d'art qui permettrait le franchissement de la voie ferrée à cet endroit (comparaison économique entre coût des travaux et montants des indemnités à verser).

Analyse finale du Commissaire Enquêteur sur la gêne apportée aux exploitations agricoles (notamment l'EARL Les Tâches) et la coopérative OXYANE

Le mémoire en réponse de SNCF RÉSEAU expose clairement (voir ci-dessus) que le PN 14 peut sérieusement et statistiquement être considéré comme dangereux et que sa suppression permettrait de gagner très significativement en régularité sur la ligne.

Il précise par ailleurs que la construction d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée serait très onéreuse et affecterait le foncier agricole de part et d'autre de la voie ferrée.

Quant au report de la suppression du PN14 à la date de réalisation des travaux de doublement de la voie ferrée dans ce secteur, il est clair que la dite date est lointaine, voire très lointaine et que la contre-proposition faite ne résout en rien les enjeux de sécurité et de régularité à court terme.

Il convient donc dans le cas présent de faire un bilan des avantages et inconvénients, en termes d'utilité publique.

La suppression du PN 14 entraîne, pour l'ensemble des activités de cette zone des dépenses supplémentaires en trajets improductifs, des pertes de temps. Mais il convient de considérer plusieurs facteurs :

ces difficultés n'affectent que quelques exploitations, certes importantes (notamment , en volume, la coopérative) mais en nombre limité,

les approches de chiffrage des temps perdus et distances supplémentaires parcourues sont, d'un côté comme de l'autre, difficiles à cerner et sujettes à débats : évaluations sommaires et datées de SNCF RÉSEAU, évaluations qui ne tiennent pas forcément compte du maintien du PN 13, notamment pour la coopérative, ni de la future remise en état des chemins latéraux (projet communal) ; il serait sur ce point forcément vain et faux d'entrer dans un débat de chiffres qui ferait perdre de vue l'essentiel.

ces difficultés seront indemnisées comme il est de rigueur lors d'aménagements de ce type.

Et, en contrepartie, pour les usagers du PN 14 actuel et ceux de la ligne de chemin de fer :

l'amélioration de la sécurité est indéniable (sur les dix dernières années, un heurt de barrière par an en moyenne) et engendre la disparition d'un risque potentiel d'accident de personnes,

la régularité de la ligne (qui affecte de nombreux usagers en engendrant des pertes de temps importantes) sera très significativement améliorée (perte de temps diminuée de 18 000 à 9 000 minutes par an.

Gaston MARTIN Commissaire Enquêteur

Lyon le 10 Avril 2024