

LIGNES 60000

VALENCAY – SALBRIS

**DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA
SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU (PN) N° 257**



SOMMAIRE

1 PREAMBULE : LA POLITIQUE DE SECURISATION DES PASSAGES A NIVEAU (PN)

2 LE CADRE JURIDIQUE

3 PLAN DE SITUATION

3.1 Plan de situation

4 CARACTERISTIQUES ACTUELLES DU PASSAGE A NIVEAU

4.1 Situation actuelle du PN

4.2 Caractéristiques de la traversée

4.3 Photographies

5 MODIFICATIONS PROPOSEES

5.1 Motifs de suppression

5.2 Description de la modification proposée

ANNEXES

- RENONCIATION DU PROPRIETAIRE
- ANCIEN ARRETE PREFECTORAL DE CLASSEMENT

1. PREAMBULE : LA POLITIQUE DE SECURISATION DES PN (suite)

Améliorer

Afin d'améliorer la sécurité, SNCF Réseau commence par évaluer les risques présents. Des visites de sécurité sont réalisées sur chaque passage à niveau avec le concours des gestionnaires routiers. A l'issue de celles-ci, des améliorations de sécurité peuvent émerger, comme par exemple des nouveaux marquages au sol ou le remplacement des feux classiques par des feux à diodes.

Supprimer

SNCF Réseau cherche à améliorer la sécurité globale en supprimant le maximum de passage à niveau, notamment les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National en les remplaçant par un ouvrage d'art (pont-route, pont-rail) et ceux à trafics routiers faibles, en créant éventuellement un itinéraire de déviation pour les véhicules.

Dans le cadre de sa politique de sécurisation, SNCF Réseau a recensé les opportunités de suppression de passage à niveau sur les axes ferroviaires. Chaque passage à niveau, point de contact potentiel entre des trafics ferroviaire et routier, constitue un point sensible en matière de sécurité routière ; il n'est pas dangereux si on le traverse en respectant la signalisation. Or, les collisions aux passages à niveau sont dues à 98 % au non-respect par les usagers des règles de sécurité routière.

Une étude de faisabilité de suppression de passage à niveau a donc été menée pour examiner le réseau actuel et recenser les passages à niveau potentiellement supprimables. Lors de ces études, les communes ont été rencontrées afin de leur présenter les opportunités de suppression et recueillir leurs observations.

Après concertation avec les communes, si une suppression semble possible, un dossier de suppression de passage à niveau est soumis au Préfet de département qui organise une enquête publique en mairie.

1. PREAMBULE : LA POLITIQUE DE SECURISATION DES PN

En 2016, SNCF Réseau a déploré 111 collisions qui ont provoqué la mort de 31 personnes et 15 blessés graves. Sur ces 10 dernières années, on compte près de 50 % d'accidents en moins et un nombre de victimes annuelles dans les collisions divisé par 2.

A ce jour, la région Centre compte 1300 passages à niveau dont 6 sont inscrits au Programme de Sécurisation National, programme qui identifie les passages à niveau ayant connu plusieurs incidents par an ou ayant des trafics routiers et ferroviaires élevés et priorise leur suppression ou leur équipement.

SNCF Réseau fait de la sécurité aux passages à niveau une de ses priorités. En partenariat avec les collectivités locales, SNCF Réseau mène, sous l'égide de l'Etat, une politique de prévention et de sécurisation aux abords de ces passages à niveau, qui s'inscrit dans les plans ministériels de Dominique Bussereau (2008) et de Frédéric Cuvillier (2013). SNCF Réseau poursuit ses efforts pour progresser dans la diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau selon une politique en 3 axes : prévenir, améliorer, supprimer.

Prévenir

SNCF Réseau est convaincu que la prise de conscience, par les usagers de la route, des risques engendrés par un non-respect des dispositions particulières du Code de la route au franchissement des passages à niveau est essentielle. Une politique d'information et de prévention est fondamentale pour renforcer cette prise de conscience.

Parmi les actions les plus marquantes, on notera l'organisation annuelle des journées nationales de prévention et d'information aux passages à niveau, qui s'inscrivent généralement dans le cadre de journées internationales, rappelant aux automobilistes les règles de bonne conduite à respecter.

2. LE CADRE JURIDIQUE

Les textes de référence qui régissent l'enquête publique préalable à la suppression d'un passage à niveau sont dans l'hypothèse où le projet ne nécessite ni d'expropriation, ni d'étude d'impact :

- le code des relations entre le public et l'administration : art. L. 134-1 et L. 134-2, et art. R. 134-3 et suivants, en vigueur depuis le 1 janvier 2016 ;
- l'arrêté du 18 mars 1991 modifié par l'arrêté du 19 avril 2017, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;

L'article 3 de l'arrêté du 18 mars 1991 dispose 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 ».

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les enquêtes préalables à la suppression d'un passage à niveau sont régies par les dispositions du Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA). En effet, l'article L. 134-1 du Code des relations entre le public et l'administration dispose que : « Sans préjudice de dispositions particulières figurant dans d'autres textes, le présent chapitre régit les enquêtes publiques qui doivent être organisées par l'administration et qui ne relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ni du code de l'environnement. »

L'autorité compétente est le Préfet du département du territoire concerné, qui ouvre et organise l'enquête publique jusqu'à sa clôture.

S'agissant de la procédure, SNCF Réseau informe de ses intentions le service gestionnaire de la voirie routière concernée puis adresse la demande de suppression de passage à niveau au Préfet de département. Il joint à cette demande un dossier comportant tous les renseignements nécessaires.

Pour l'instruction de cette demande, le Préfet « fait procéder aux consultations et, dans le cas d'une suppression, à une enquête publique. » Il désigne par arrêté un commissaire enquêteur. Après consultation du commissaire enquêteur, il précise par arrêté les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique : l'objet de l'enquête, les dates à laquelle l'enquête sera ouverte, la durée de l'enquête, le lieu et les heures où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations.

2. LE CADRE JURIDIQUE (suite)

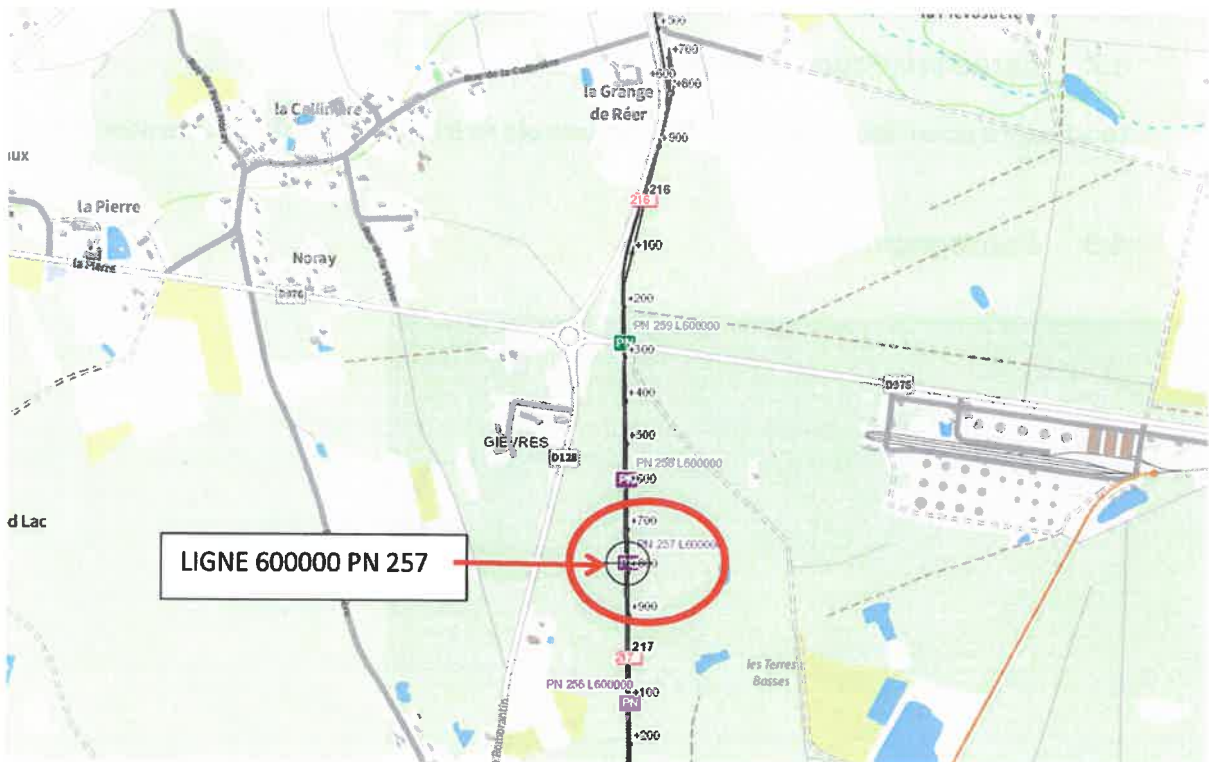
La procédure d'enquête publique permet d'informer les utilisateurs et riverains du passage à niveau et de recueillir leurs observations sur le projet. Toute personne intéressée peut consigner des observations dans le registre d'enquête ou adresser par courrier des observations au commissaire enquêteur au lieu fixé par l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique. Si l'arrêté préfectoral l'a prévu, il est par ailleurs possible d'adresser ses observations par voie électronique.

Dans un délai de trente jours après clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur rédige à la fois un rapport dans lequel il relate le déroulement de l'enquête et ses conclusions motivées à partir des observations recueillies. Une copie de ces documents sera déposée en mairie ainsi qu'à la Préfecture pour y être tenue à disposition du public pendant une durée d'un an.

Dès lors que le Préfet prend un arrêté portant autorisation de supprimer le passage à niveau, SNCF Réseau est en mesure de réaliser les travaux nécessaires à la suppression du passage à niveau.

3. PLAN DE SITUATION

3.1 Plan de situation



4. CARACTERISTIQUES ACTUELLES DU PASSAGE A NIVEAU

4.1 Situation actuelle du PN

Le passage à niveau est situé sur la commune de Gièvres au point kilométrique 216+778 de la ligne 600000 de Valencay à Salbris. Ce passage à niveau est situé à l'intersection de la ligne ferroviaire et du chemin privé.

4.2 Caractéristiques de la traversée

Ce passage à niveau est classée en 4 ème catégorie par arrêté préfectoral du 19 novembre 1992.

4.3 Photographies



5. MODIFICATIONS PROPOSEES

5.1 Motifs de suppression

A l'issue de la rénovation de la ligne du Blanc-Argent (ligne 600 000),

La SNCF a remarqué une absence de convention entre SNCF et les propriétaires disposant d'un PN privé et pointe donc implicitement l'absence de dispositif de sécurité de type barrière évitant un franchissement de la voie ferrée.

Ce sujet est prégnant dans les zones où l'infrastructure ferroviaire se trouve entre une infrastructure routière d'un côté et des habitations non desservies par ailleurs de l'autre côté.

Dans le cadre de la remise en conformité, le propriétaire à le choix entre: signé une convention ou signé une renonciation de convention et en l'occurrence du passage à niveau.

Pour ce passage à niveau une renonciation a été signée ce qui se traduit par une suppression. (Voir en annexe)

5.2 Description de la modification proposée

SNCF Réseau à étudier la faisabilité de la suppression du passage à niveau par fermeture simple.

Cette fermeture permettrait de renforcer la sécurité vis-à-vis du risque ferroviaire

La suppression simple du passage à niveau consistera à :

- Déposer le platelage
- Mettre en place un merlon de terre de protection des emprises ferroviaires.
- Cette suppression sera prononcée par arrêté préfectoral de suppression .

ANNEXES

– ACCORD DU PROPRIETAIRE

– ANCIEN ARRETE PREFECTORAL DE CLASSEMENT

7

N° Enregistrement
Préfecture

92.2859

SECRETARIAT GENERAL

BUREAU DE L'ORGANISATION
ADMINISTRATIVE

REPUBLIQUE FRANCAISE

PREFECTURE DE LOIR-ET-CHER

OBJET : - Arrêtés préfectoraux de classement
et d'équipement des passages à niveau
LIGNE DE SALBRIS - LE BLANC

LE PREFET,

Vu l'arrêté ministériel du 18 mars 1991, relatif
au classement, à la réglementation et à l'équipement des
passages à niveau,

Vu les propositions de la Société Nationale des
Chemins de Fer Français (Région de TOURS) en date du
22 octobre 1992,

ARRETE

ARTICLE 1er :

Les passages à niveau n° 251, 252, 253, 254, 255,
256, 257, 258, 259, 259 bis, 260, 261, 262, 263, 264, 265,
266, 267 bis, 270, 271 bis, 273, 274, 275, 276, 277, 278,
280, 281, 282, 283, 284, 284 bis, 284 ter, 285, 286, 287,
288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 294 bis, 295, 296, 297,
298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 308
bis, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 315 bis, 316, 317,
318, 319, 320, 321, 322, 324, 324 bis, 325, 325 bis, 326,
327, 328, 329, 330, 330 bis, 331, 332, 333, 334, 336, 337,
338, 339, 340, 341, 342, 344, 344 bis, 346 de la ligne de
SALBRIS - LE BLANC sont classés conformément aux indications
portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

ARTICLE 2 :

Le présent arrêté abroge :

- celui en date du 22 mai 1985 en ce qui concerne les PN n° 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 259 bis, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 270, 271 bis, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 280, 281, 282, 283, 284, 284 bis, 284 ter, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 294 bis, 295, 296, 297, 298, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 308 bis, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 315 bis, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 324, 324 bis, 325, 325 bis, 326, 327, 328, 329, 330, 330 bis, 331, 332, 333, 334, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 344, 344 bis, 346,
- celui en date du 22 juillet 1985 en ce qui concerne le PN n° 300,
- celui en date du 20 novembre 1985 en ce qui concerne le PN n° 267 bis.

Fait à BLOIS, le 29 NOV. 1982

LE PREFET,
P/LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL
DE L'EQUIPEMENT et par délégation,
LE CHEF DU SERVICE DES INFRASTRUCTURES,

J. LEMAIGNEN

FICHE INDIVIDUELLE
DU PASSAGE A NIVEAU N° 257
ANNEXEE A L'ARRETE PREFECTORAL
DU 19 NOV. 1992

* * * *

LIGNE DE : LE BLANC ARGENT

Département : LOIR ET CHER

Commune : GIEVRES

Position kilométrique : 21,70

Désignation de la voie routière : RD 101 (ex. V. 101)

Catégorie du PN : 1ère

Dispositions particulières :

Il n'est pas prévu de dispositifs.

19 NOV. 1992
Blois le 19 NOV. 1992

P./LE PRÉFET et par délégation,
P./Le Directeur Départemental
de l'Équipement
Le Chef du Service d'Équipement


Jacques LEMAIGNEN