

# Mémoire en réponses de SNCF Réseau aux conclusions de la commission d'enquête de la suppression des PN de la ligne Montréjeau-Luchon

## Table des matières

Rappel de l'objet et de l'enquête et de la justification du projet.....	2
Avis de la commission d'enquête.....	3
<i>Sur la régularité de la procédure et le déroulement de l'enquête.....</i>	3
<i>Sur la concertation préalable.....</i>	5
<i>Sur la gestion des risques.....</i>	6
<i>Sur les observations du public et sur les réponses du porteur de projet.....</i>	7
Avis final de la commission d'enquête .....	8
PN N° 5 .....	8
PN N° 7 .....	9
PN N° 11.....	10
PN N° 13.....	12
PN N° 15.....	12
PN N° 18.....	12
PN N° 20.....	14
PN N° 21 bis.....	15
PN N °22.....	17
PN N° 23.....	18
PN N° 33.....	19
PN N° 38.....	20
PN N° 39.....	21

Dans son rapport, la commission a présenté l'objet de l'enquête, la composition du dossier et les modalités de déroulement de l'enquête ; l'ensemble des observations du public recueillies ont ensuite été comptabilisées et analysées.

Le présent document a pour objet de présenter l'avis de la commission sur le projet, sur les bases du contenu du dossier, des contacts établis sur place au cours des permanences ou des visites sur site, de l'examen des observations des maires et des habitants des communes concernées, ainsi que des réponses fournies par SNCF Réseau à ces observations.

#### Rappel de l'objet et de l'enquête et de la justification du projet

L'enquête publique a pour objet la suppression de treize passages à niveaux (PN) sur trente-six existants, situés sur la ligne ferroviaire reliant Montréjeau à Luchon, qui dessert les hautes vallées du Comminges. Ces propositions de suppression sont localisées et nomenclaturées sur les communes de Loures-Barousse, (PN n°5 et 7), Bertren (PN n°11), Bagiry (PN n° 13), Sainte-Marie (PN n° 15), Saléchan (PN n° 18), Fronsac (PN n° 20), Chaum (PN n° 21 bis et 22, Marignac (PN n° 23), Cazaux-Layrisse (PN n° 33), Antignac (PN n°38) et Moustajon (PN n° 39).

Cette ligne ferroviaire de trente-six kilomètres a vu sa circulation interrompue en novembre 2014 pour des raisons de sécurité, justifiées par l'obsolescence de l'infrastructure, le risque de chutes de rochers sur la voie en plusieurs points de la ligne, ouvrages d'art à consolider.

La modernisation de la ligne Montréjeau-Luchon en vue de reprendre les circulations ferroviaires a été retenue par la région Occitanie comme projet prioritaire en 2016, faisant suite aux conclusions des états généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM) organisés en 2016.

Deux procédures distinctes en parallèle ont été retenues par SNCF Réseau pour assurer la participation du public au projet : une enquête publique au titre du code de l'environnement (en vue de l'obtention de l'autorisation environnementale pour le projet), et une enquête publique de suppression de certains passages à niveau de la ligne. Seule cette dernière fait l'objet du rapport et des conclusions présentés par la commission d'enquête.

Le porteur de projet fait valoir que la suppression de passages à niveau renforce la sécurité des usagers et a donc recensé les possibilités existantes de fermeture sur la ligne Montréjeau/Luchon. La réalisation du projet doit également améliorer la sécurité routière, par la normalisation de l'ensemble des passages à niveau de cette ligne.

La suppression des passages à niveau, objet de la présente enquête, s'inscrit dans le cadre d'une opération de plus grande envergure, qui fera l'objet d'une enquête environnementale dans un second temps. Il est notamment prévu de procéder au renouvellement complet de la voie et de plusieurs ouvrages d'art, de moderniser le système d'exploitation de l'infrastructure, de déployer la fibre optique, de moderniser les points d'arrêt remis en service (Loures-Barbazan, Saléchan-Siradan, Marignac-Saint-Béat et Luchon). Une étude d'impact permettra de cibler les mesures à mettre en œuvre pour préserver l'environnement, conformément à la réglementation : nuisances sonores, gestion de la faune, de la flore et des espèces protégées, gestion des risques potentiels de pollution des eaux pendant la période des travaux, notamment.

#### Avis de la commission d'enquête

##### *Sur la régularité de la procédure et le déroulement de l'enquête*

##### Régularité de la procédure

Après examen au cas par cas sur la remise en circulation de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon, l'Autorité environnementale a décidé le 3 décembre 2019 que ce projet devait être soumis à évaluation environnementale, estimant qu'il convient notamment de mesurer les impacts du projet sur les milieux aquatiques, sur le risque d'inondation, sur les milieux naturels, y compris humides, analyser également les effets acoustiques, afin de mettre en œuvre une démarche visant à éviter, réduire ou compenser les effets délétères ainsi repérés et analysés.

Sur ces bases, SNCF Réseau a choisi d'organiser deux enquêtes publiques : en premier lieu l'enquête publique sur la suppression de treize passages à niveaux, et en un second temps l'enquête publique sur le projet au titre du code de l'environnement.

Le porteur de projet justifie cette option pour intégrer dans les études actuelles un programme optimisé et figé de suppression des passages à niveau concernés, et permettre notamment de diminuer les coûts estimés du projet. Il indique également que les études de projet en vue de la passation des marchés de travaux se poursuivent sur une base qui doit être définie au plus tôt dans le calendrier des études PRO. Le planning général de l'opération est très contraint par une mise en service programmée en décembre 2023. Les pièces techniques et administratives des marchés de travaux sont en cours de rédaction et seront finalisées dès l'obtention des arrêtés préfectoraux de suppression des PN.

Dès la première réunion avec le porteur de projet, et en présence de représentants de la Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne, et bien en amont de l'enquête publique (22 octobre 2020), la commission avait indiqué qu'une procédure d'enquête unique lui paraissait plus adaptée ; en particulier le contenu de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'enquête environnementale aurait été utile aux commissaires enquêteurs, le choix de suppression de tel ou tel passage à niveau, ainsi que les alternatives aux itinéraires de substitution, pouvant être incompatibles avec la mise en évidence des contraintes environnementales. De plus, la lisibilité du projet aurait été plus claire pour les populations concernées et la commission, en ayant connaissance des procédures à venir dans un second temps : déclaration d'utilité publique, déclaration de projet, expropriations, urbanisme, loi sur l'eau, ou autres.

De ce fait, les membres de la commission ont été conduits à différentes reprises à préciser au cours de leurs permanences qu'une enquête environnementale allait être organisée à la suite de celle en cours, car ils se trouvaient en difficulté pour répondre à certaines questions de la population, sur les éventuelles expropriations par exemple.

Dans son avis donné le 12 août 2020, la chambre d'agriculture relève, dans le même sens, qu'il « *ne lui est pas possible de formuler un avis sur le niveau d'impact de la suppression des passages à niveau sans disposer d'un diagnostic exhaustif sur les exploitations agricoles concernées* ».

L'argumentation ci-dessus, fournie par le porteur de projet n'a donc pas totalement convaincu la commission que le déroulement de deux enquêtes successives constituerait un gain de temps, dans un contexte de calendrier pourtant très contraint ; en revanche, l'enquête unique aurait incontestablement permis de bien appréhender la globalité du projet, et à la commission d'informer le public et de porter des avis en toute connaissance de cause.

**En résumé, la commission estime, sur le plan de l'opportunité, qu'une enquête unique aurait été plus pertinente, permettant une information complète de l'ensemble du projet pour les populations concernées ; cependant, la mise en place, en un premier temps d'une enquête publique portant sur la seule suppression des passages à niveau respecte la légalité de la procédure telle que prévue par le code des relations entre le public et l'administration (CRPA).**

#### Sur le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du vendredi 15 janvier 2021 au vendredi 05 février 2021, soit une durée de 22 jours.

Le public pouvait consulter le dossier d'enquête publique et consigner ses observations durant les jours et heures d'ouverture des mairies concernées par le projet sur les registres mis à sa disposition. De même, il avait la possibilité de prendre contact par téléphone avec les membres de la commission d'enquête lors de leurs permanences dans les mairies de Chaum, Loures-Barousse et Cazaux-Layrisse. Enfin, une version dématérialisée du dossier et du registre d'enquête était accessible sur les sites des préfectures de la Haute-Garonne et des Hautes Pyrénées.

Le dossier d'enquête, composé des pièces réglementaires exigées pour les suppressions de passages à niveau, était conforme aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration (CRPA), applicable depuis le 1er janvier 2016, notamment à l'article R.134-22 de ce code.

Quatre permanences ont été tenues par deux ou trois membres de la commission, sur les communes de Chaum (siège de l'enquête), Loures-Barousse et Cazaux Layrisse.

L'avis d'ouverture d'enquête a été publié par voie d'affichage dans toutes les mairies visées par le projet ainsi qu'aux abords des sites des passages à niveau concernés par l'enquête, dans les délais réglementaires. Les insertions dans deux organes de presse ont également été réalisées huit jours avant l'ouverture de l'enquête, et confirmés huit jours après.

Une réunion de travail dans les locaux de la DDT à Toulouse, en amont de l'enquête (20 novembre 2020) a permis aux commissaires enquêteurs de comprendre le contexte et les enjeux du projet. Les

représentants de la DDT et de SNCF Réseau se sont attachés à fournir toutes précisions utiles et à répondre dans le détail aux questions de la commission ; cette attitude positive s'est poursuivie pendant toute la durée de l'enquête.

**La commission considère que l'enquête s'est déroulée sans incident particulier, et dans le calme. Dans chaque lieu de permanence, le public a pu être accueilli dans de bonnes conditions matérielles d'accessibilité et de sécurité : les commissaires enquêteurs ont notamment veillé à faire appliquer les précautions d'ordre sanitaires liées à la prévention du COVID 19, exigences totalement comprises et respectées par les municipalités et le public.**

#### *Sur la concertation préalable*

L'article L.103-2 du code de l'urbanisme, modifié par l'article 40 de la loi du 7 décembre 2020, énumère les projets soumis à concertation obligatoire ; le projet de suppression des passages à niveau de la ligne Montréjeau/Luchon n'est pas concerné par les dispositions de cette réglementation. SNCF Réseau a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable en fixant les modalités de celle-ci.

La concertation volontaire du porteur de projet a été organisée comme suit :

- Concertation conduite sur le territoire par la région Occitanie et SNCF Réseau

Cinq comités de pilotage se sont tenus, réunissant la Région Occitanie, les services de l'Etat, les Conseils départementaux de Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées, les communes et intercommunalités concernées, les associations de défense de la ligne sur les thématiques des besoins de transport des hautes vallées du Comminges, des retombées économiques les 30 avril, 29 juin, 30 septembre 2015 ; 5 juillet 2016 ; 1<sup>er</sup> décembre 2017 ; 17 juin 2019.

Trois réunions publiques ont été organisées sur le projet en présence des associations de défense de la ligne et des partenaires du projet (Région Occitanie, élus locaux, SNCF) les 8 novembre 2014 à Bagnères-de-Luchon (500 personnes), le 13 octobre 2015 à Montréjeau (350 personnes), 12 mai 2017 à Bagnères-de-Luchon (180 personnes).

Une grande concertation publique des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité menée par la Région en 2016 qui a réaffirmé l'intérêt et la priorité du projet,

Trois commissions ferroviaires et territoriales associant les partenaires du projet représentés en COPIL se sont réunies les 23 mars, 10 avril, 20 décembre 2018 à Montréjeau et Marignac.

- Concertation volontaire spécifique à la possibilité de fermeture des passages à niveau

Une importante médiatisation du projet au niveau local et régional a été effectuée : depuis 2014, une cinquantaine d'articles de presse ont rendu compte des enjeux et avancées du projet dans les journaux et médias locaux (la Dépêche du Midi, la Gazette du Comminges, France Bleu Haute-Garonne, France 3 Occitanie...).

Quinze réunions de travail ont été organisées entre SNCF Réseau et les communes concernées pour présenter les intentions de SNCF Réseau et échanger avec les élus et services techniques, ainsi que

deux réunions publiques avec les communes concernées à Bagiry (mars 2019) et Fronsac (décembre 2019) pour présenter les études en cours et échanger avec les habitants.

De plus, une importante médiatisation du projet au niveau local et régional a été effectuée depuis plusieurs années, dont une cinquantaine d'articles de presse qui ont permis à la population de saisir les enjeux et les avancées du projet.

**Comme indiqué dans le rapport, la commission prend acte des actions accomplies par SNCF Réseau pour informer les populations concernées par la suppression des passages à niveaux, et du souci de venir à la rencontre des maires des communes impactées pour fournir toutes informations utiles et répondre aux interrogations de ces derniers.**

**Cependant, des requérants ou élus ont jugé cette concertation insuffisante pour assurer la bonne information du public, ces derniers précisant toutefois que ces derniers mois étaient peu propices à la mise en œuvre de réunions publiques d'information et d'échanges, en raison des périodes de confinement liées à la propagation du COVID 19.**

### *Sur la gestion des risques*

La commission a bien noté « L'engagement sécurité de SNCF RESEAU » avec une politique active de prévention, de sécurisation et de suppression des passages à niveau.

L'Etat s'est lui-même réinterrogé sur la politique de sécurisation des passages à niveau en confiant à la députée Madame Laurence Gayte une mission dans ce sens qui a débouché sur un rapport en avril 2019. Dans les enjeux signalés dans ce rapport la commission a relevé :

- Identifier de façon plus efficace les risques par une connaissance et une évaluation approfondie de la dangerosité des passages à niveau grâce à une meilleure qualification des diagnostics rendus obligatoires.
- Intégrer la présence de voies ferrées et la dangerosité des passages à niveau dans les politiques d'aménagement et dans l'organisation des mobilités

La commission a ainsi regretté l'absence de ces diagnostics dans le dossier réduits à une évaluation sommaire des passages voitures, piétons, engins agricoles, bétail, sur les passages concernés.

Suite à ce rapport, l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) a rédigé un nouveau « **Guide d'aide à la décision présentant une méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau** » afin d'aider les porteurs de projets souhaitant rouvrir une ligne du système ferroviaire comportant des passages à niveau et dont la circulation publique a été interrompue depuis plus de 5 ans.

La commission a noté dans ce guide que le niveau de risque résiduel de la ligne rouverte ne doit pas dépasser un certain niveau et qu'il est la somme des niveaux de risque des passages à niveau de la ligne.

***La commission a constaté et regretté que dans le dossier d'enquête sur la suppression des passages à niveau de ligne Montréjeau-Luchon, elle ne disposait d'aucun élément concernant les autres passages à niveau de la ligne avec les critères qui ont permis de les conserver ou de les sécuriser, et d'apprécier les niveaux de risque de l'ensemble de ces passages à niveau ce qui lui aurait permis d'avoir une analyse plus fine des suppressions envisagées.***

### *Sur les observations du public et sur les réponses du porteur de projet*

Au cours des quatre permanences qui se sont tenues dans trois communes avec inscription sur les registres, mais aussi par courriers et mails, ainsi qu'oralement, cent huit contributions ont été déposées par le public. En outre, deux pétitions regroupant soixante-douze signatures pour l'une et cent pour l'autre ont été présentées à la commission.

Pour l'essentiel, les préoccupations des maires, confortés par le conseil municipal, et de la population font apparaître dans la majorité des communes une opposition à la fermeture des passages à niveau. Dans ce contexte, la nécessité des suppressions de traversées est remise en question ; la fréquentation des passages, et donc leur utilité est qualifiée d'avérée, et le comptage des traversées de voies effectué par le porteur de projet pour chaque passage à niveau est parfois contesté comme étant sous-évalué. L'absence d'accidents sur la ligne Montréjeau-Luchon depuis sa mise en service est également mis en avant par les habitants pour justifier le maintien des passages, ainsi que le coût des travaux d'aménagement des suppressions et des itinéraires de substitution, estimé supérieur à la sécurisation des traversées.

Les passages piétonniers situés dans un village ou son immédiate proximité, à Loures-Barousse et Chaum, programmés à la fermeture par SNCF-Réseau ont particulièrement mobilisé la population. La séparation en deux parties du bourg est dénoncée à plusieurs reprises comme détériorant les rapports sociaux des riverains de la ligne, et au-delà de la totalité de la population.

Dans sept communes, dans lesquelles les passages à niveau n'étaient quasiment plus ou très peu utilisés, les faibles enjeux ont peu mobilisé, et les propositions de suppression n'ont pas rencontré d'opposition particulière ; il s'agit des communes de Loures-Barousse, Bagiry, Sainte-Marie, Marignac, Cazaux-Layrisse, Antignac et Moustajon.

Dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, SNCF-Réseau rappelle devoir examiner avec les gestionnaires de voiries et les collectivités territoriales concernées l'évolution souhaitée pour chaque passage à niveau de la ligne ferroviaire, à savoir suppression par création d'un ouvrage dénivelé, ou suppression simple, ou aménagements et équipements supplémentaires.

Le porteur de projet doit également d'examiner toutes les possibilités de suppression de passages à niveau, y compris les passages à niveau sur route privée, en lien avec les titulaires de conventions. Ces discussions doivent s'appuyer sur les diagnostics de sécurité routière et sur l'analyse des risques telle qu'elle découle de l'application du guide de gestion des risques : supprimer les PN lorsqu'il est possible d'effectuer une déviation routière vers un PN adjacent ou un ouvrage dénivelé (tenir compte des reports de trafic routier en cas de déviation sur un PN conservé), et supprimer les PN inutilisés.

Ces procédures mettent en évidence la politique affirmée de l'Etat et de SNCF-Réseau de prévention, de sécurisation et de suppression des passages à niveau.

Cette forte -et compréhensible- exigence de sécurité de la part du porteur de projet n'a pas rencontré l'approbation d'une partie du public, notamment en raison d'une accidentologie nulle sur cette ligne depuis sa mise en service, ce qui explique les réticences entendues par la commission d'enquête au cours des permanences.

## Propos liminaires

L'enquête porte sur la suppression de 13 PN, chacun d'entre eux présentant une spécificité technique : PN de première, deuxième ou troisième catégorie ; quatre passages à niveau se situent en agglomération ou proche, le PN 7 à Loures-Barousse, le PN 18 à Saléchan, le PN 20 à Fronsac et le PN 20 bis à Chaum, les autres passages à niveau étant situés dans des zones en majeure partie agricoles. L'enquête a mis en évidence que les impacts sur la population diffèrent sensiblement.

Le traitement après la suppression des PN est le suivant : les 5 passages à niveau de 1<sup>ère</sup> catégorie PN18, PN20, PN23, PN33 et PN38 sont proposés à la suppression ; les 5 passages à niveau de deuxième catégorie, PN11, PN13, PN15, PN 22 et PN 39 sont proposés à la suppression ainsi que les trois passages piétons : PN5, PN7 et PN21 bis.

**De ce constat, la commission d'enquête estime que chaque PN doit faire l'objet d'une conclusion argumentée propre.**

## PN N° 5

Après avoir pris en considération,

Les avantages de cette suppression :

- La sécurité des usagers qui est une priorité du projet et que le passage par le PN 6 présente des conditions de franchissement plus sécuritaires.
- Des itinéraires de substitution par les chemins de l'Egalité et du Moulia existent aussi bien pour les promenades que pour le propriétaire des terrains

Les inconvénients de cette suppression :

- Ce portillon pour piétons est utilisé lors de promenades par quelques personnes ;
- Le propriétaire de 8 ha de terrain le long de la voie ferrée qui semble être l'utilisateur principal, utilise quotidiennement ce portillon selon ses dires ;

La commission juge que les avantages de cette suppression l'emportent sur les inconvénients : le peu de fréquentation de ce passage à niveau et si il est utilisé lors de promenades, c'est surtout pour passer du Chemin du Gravier, à l'Est de la voie, au Chemin du Moulia à l'Ouest de la voie. Il n'existe pas, sur la partie Ouest, un cheminement piéton actuellement nettement identifié prolongeant le Chemin du Gravier. Le retour vers le village, en cas de fermeture du PN5 peut ainsi se faire par le Chemin de l'Egalité.

Ce passage n'est pas conçu pour le passage d'engins agricoles vers ces terrains et les deux voies existantes situées de part et d'autre de la voie ferrée, permettent l'accès aux terrains concernés, piétons comme engins.

En conclusion la commission émet un avis favorable à la suppression du passage à niveau N°5 de Loures-Barousse.

**SNCF Réseau prend acte de l'avis de la commission d'enquête.**



## PN N° 7

Après avoir pris en considération,

Les avantages de cette suppression :

- La sécurité des usagers qui est l'une des priorités de cette opération et que le PN 6 présente des conditions de franchissement plus sécuritaires que le PN 7 compte tenu de ses caractéristiques techniques, en particulier pour les personnes âgées ;
- La proposition de SNCF Réseau d'aménager un cheminement piéton entre le PN 7 et le PN 6 et d'étudier un élargissement du PN 6 afin de pouvoir y aménager une traversée piétonne plus sécurisante ;
- La prise en charge par SNCF RESEAU de l'installation d'une borne incendie côté Ouest du PN 7, sous réserve de la faisabilité technique de cet aménagement.
- 
- L'itinéraire de substitution par la rue de l'Aiguillon proposé par SNCF RESEAU est plus sécurisé que la rue de Barbazan ;
- L'impossibilité de réalisation d'un franchissement piéton ou d'un passage souterrain à la place du PN7 ;

Les inconvénients de cette suppression :

- Contrairement au PN5, ce passage à niveau est très fréquenté quoi qu'en concluent les études de fréquentation effectuées par SNCF RESEAU.
- La situation de ce passage par rapport au quartier situé au nord du Chemin Saint James et comportant une vingtaine de maisons d'habitation en fait un lieu privilégié de passage pour les piétons pour rejoindre le centre-ville, ses commerces, ses services et équipements.
- Le PN6 qui pourrait assurer cette liaison oblige à faire un détour d'environ 500 m, plus pénible pour les personnes âgées et moins sécurisant.
- La traversée de ce passage à niveau N°6 se fait actuellement en parallèle avec la circulation routière de la D122 sans passage piéton sécurisé et avec une absence de trottoirs sur une bonne partie de l'avenue Barbazan qui mène à l'église.
- L'émotion et la mobilisation de la population devant cette suppression, malgré l'aménagement prévu par SNCF RESEAU du PN6 avec en particulier la création d'un passage piéton au droit des barrières.

Considérant également :

- La proposition déposée par l'Association « Coordination de Défense du Rail et de l'Intermodalité en Comminges/Barousse » (CDRIC) d'une solution de substitution au PN7 avec un passage sécurisé pouvant améliorer la circulation piétons et cyclistes et désenclavant le quartier Saint James qui consiste en une modification du pont sur le petit canal situé 120 m plus au sud du PN7 avec création d'une nouvelle voie partagée entre piétons et cyclistes et qui mérite d'être étudiée en détail afin de s'assurer de sa pertinence.

La commission estime ainsi, au vu du rôle important que joue ce passage dans la cohérence et le fonctionnement urbain de Loures-Barousse, qu'une liaison doit être établie entre le quartier Saint James et le centre du village.

La commission considère que la solution proposée par le CDRIC et rejetée par SNCF RESEAU, doit être examinée plus en détail dans sa faisabilité.

En considérant également le faible trafic ferroviaire envisagé (environ 6 trains par jour) et le ralentissement des trains en arrivant à la halte de Loures-Barousse située à 400 m de ce passage piéton, la commission estime que ce passage piéton peut être conservé avec toutes les garanties de sécurité pour les usagers telles que définies par l'EPSF.

Le guide édité en décembre 2020 par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) sur la « Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau » envisage bien dans le cadre de remise en service d'une ligne ferroviaire, le maintien de passages piétons. Il préconise dans son annexe 2, sur les actions d'amélioration influant sur la criticité du passage à niveau, la pose de pictogramme piéton (action 30). Le pictogramme piéton R25 informe le piéton sur l'arrivée d'une circulation ferroviaire : « apport important lorsque la visibilité depuis le PN piéton est réduite ou que les conditions climatiques sont défavorables (brouillard, neige, ...) »

Ce signal peut être équipé d'un dispositif sonore à destination des personnes aveugles ou malvoyantes.



La mise en service d'un signal lumineux de type R25, signal d'arrêt destiné aux piétons, pourrait apporter la sécurité recherchée pour ce passage N° 7

En conclusion, la commission émet un avis défavorable à la suppression du passage à niveau N°7 et recommande de l'équiper du pictogramme R25 avec dispositif sonore.

Elle recommande également d'étudier avec le CDRIC la faisabilité de la solution qu'il préconise et d'en rendre compte aux services de l'Etat et au maire lors de l'étude environnementale sur le projet d'ouverture de la ligne

SNCF Réseau fait une analyse différente de la commission d'enquête sur le PN7. Ce PN7 doit être regardé au regard de la sécurité des piétons. Ce franchissement par des personnes âgées avec un sac chargé (course ou objets vers les containers) est un risque majeur de chute sur la voie. L'aménagement du passage piétons au PN6, à 230 m vers le nord, avec des barrières et une signalisation lumineuse, répond totalement à la sécurité des riverains. L'argument de la « non » accidentologie passée sur ce PN n'est absolument pas justifié pour SNCF Réseau. La sécurité publique est intangible dans les projets ferroviaires.

De plus, SNCF Réseau propose d'aménager d'un cheminement doux sécurisé entre le PN7 et le PN6 sur la rue St James à l'Est, reprendre le PN6 avec une « bande » piétons spécifique protégée par les barrières du PN. SNCF Réseau estime que le déplacement des flux piétons du PN7 vers le PN6 n'engendre pas un allongement de parcours significatif mais plutôt un changement d'habitudes en améliorant très nettement la sécurité de circulation locale des piétons.

## PN N° 11

Après avoir pris en considération,

Les avantages de cette suppression :

- Permet de sécuriser la traversée du train dans cette zone fréquentée par des engins agricoles et proche d'une piste cyclable ;
- Proposition de deux itinéraires de substitution, la traversée du village de Bertren pour atteindre le PN 10 ayant été abandonné par SNCF RESEAU pour des raisons techniques et environnementales.
- Permet de rechercher un autre itinéraire, plus adapté que la piste cyclable, pour les engins agricoles allant sur les exploitations.

Les inconvénients de cette suppression :

- Suppression de l'accès pour les engins agricoles ;
- L'accès par Le Pont-route, itinéraire proposé, suppose un virage délicat pour les engins agricoles entre les 2 ponts, au-dessus de la Garonne et de la voie ferrée, pour rejoindre le chemin (piste cyclable !) après 1 800m sur la D825 ;
- L'accès par le PN12, autre itinéraire proposé, nécessite après avoir emprunté la D825 sur 1 100 m, un virage à gauche, sans espace de stockage pour voitures ou engins agricoles, avec en face une sortie de virage sans visibilité, posant ainsi un problème de sécurité routière ;
- Les itinéraires pour les piétons et cyclistes seront modifiés.

La commission a bien noté que le problème principal concernant ce projet de suppression est l'accès par les agriculteurs à leurs terrains situés à l'Est de la voie ferrée. La commission regrette ainsi l'absence de dialogue entre la Chambre d'Agriculture et SNCF RESEAU afin de mieux connaître les pratiques et déplacements des agriculteurs, les évolutions envisagées sur ce secteur et les solutions compatibles avec celles-ci. La commission a également noté que les engins agricoles utilisaient la piste cyclable pour accéder à leurs terrains, pratique qui génèrent des conflits avec les autres usagers, piétons, cyclistes.

La non suppression de ce passage à niveau a pour conséquence sa mise en sécurité par la mise en place d'un passage de type SAL2 équipé de barrières. Ce dispositif conduirait lors de passage de train, à stoker les engins agricoles sur la piste cyclable dont le gabarit n'est pas adapté à cette fonction, avec une gêne pour les cyclistes et piétons sur cette voie.

La commission estime que ce tronçon de vélo route qui fait partie du projet « Parcours cyclable de la Garonne » doit être sécurisé tout comme doivent l'être les autres itinéraires proposés pour le passage des engins agricoles.

La commission considère pour des raisons de sécurité routière que le passage par le PN 12, le moins éloigné du PN11, doit être privilégié pour le passage des engins agricoles mais avec un aménagement spécifique au croisement de la D825 et de la D33b, création d'un giratoire ou d'un stockage sur voie pour tourne à gauche sur la D825.

En conclusion la commission émet un avis favorable à la suppression de passage à niveau N°11 avec une réserve et deux recommandations.

Réserve :

- Création d'un aménagement au carrefour entre la D825 et la D33b afin de permettre l'accès au PN 12 en toute sécurité pour les engins agricoles.

Recommandations :

- Examiner avec la Chambre d'Agriculture les possibilités d'accès aux exploitations agricoles à partir du PN12 sans utilisation de la piste cyclable ;
- La mise en place d'un panneau STOP au débouché de la piste cyclable sur le pont-route de la D33c, pour sécuriser la traversée si des engins agricoles l'empruntaient.

Réserve :

Le carrefour menant vers le PN12 est déjà aménagé à ce jour, comparativement au carrefour menant au PN11 à supprimer.

SNCF Réseau se rapprochera du conseil départemental 31 pour analyser et étudier un aménagement sécurisé du croisement RD825 et D33b.

Recommandation 1

SNCF Réseau concertera avec la chambre d'agriculture et les exploitants pour étudier les accès aux parcelles agricoles exploitées. Il est à noter qu'à ce jour les engins agricoles parcourent le chemin rural parcouru par les cyclistes. Aujourd'hui, la piste « cyclable » n'interdit pas le passage d'engins agricole.

Recommandation 2

SNCF Réseau mettra en place un stop sur la piste cyclable au croisement avec la D33C en collaboration avec le département 31, gestionnaire de voirie.

## PN N° 13

Après avoir pris en considération,

Les avantages de cette suppression :

- Permet de sécuriser la traversée du train dans cette zone rurale peu fréquentée
- La solution proposée par le passage par le PN14 qui sera sécurisé (SAL2) permet l'accès aux parcelles à l'Est de la voie ferrée.

Les Inconvénients de la suppression :

- Pas d'inconvénient majeur signalé.

En conclusion la commission émet un avis favorable à la suppression du passage à niveau N° 13 avec une recommandation.

Recommandation : tenir compte de la servitude existante pour un projet de création d'un cheminement entre les PN 13 et 14, côté Bourg, signalée par Monsieur le Maire de Bagiry.

Recommandation 1

SNCF Réseau concertera avec la mairie de Bagiry sur le principe de rendre ce cheminement praticable pour les piétons.

## PN N° 15

Après avoir pris en considération,

Les avantages de cette suppression :

- Permet de sécuriser la traversée du train dans cette zone rurale ;
- La proposition de nouvel itinéraire par le passage par le PN14, s'accompagne de la prolongation d'un chemin latéral côté Est de la voie ferrée.

Les Inconvénients de la suppression :

- Le passage des troupeaux sur 1 km par la D825 n'est pas compatible avec les règles de la sécurité routière.

La commission a noté que l'amélioration demandée par le maire et les agriculteurs concernés de prolonger également un chemin côté Ouest de la voie ferrée a été acceptée par SNCF RESEAU ce qui lève l'inconvénient signalé.

En conclusion la commission donne un avis favorable à la suppression du passage à niveau N°15.

**SNCF Réseau prend acte de l'avis de la commission d'enquête.**

#### PN N° 18

Le PN 18 est situé dans la commune de Saléchan au croisement de la ligne ferroviaire et d'une voie communale en agglomération. Classé en première catégorie, il est équipé d'une signalisation automatique et lumineuse à deux demi-barrières.

Après avoir pris en considération les avantages de cette suppression

- Cette traversée concerne un petit nombre d'habitations, et des parcelles agricoles ; l'allongement du parcours pour les habitants concernés par le projet, cinq cent mètres, est relativement peu pénalisant.
- Toutes les observations faites par la commune visant à aménager les abords de l'itinéraire de substitution : création d'une voie communale carrossable avec reprise générale du profil, ainsi que des accotements et bordures bétons aux abords du passage à niveau N° 17, création d'une aire de croisement sur cette voie communale, clôture sur 50 m au droit de l'emprise SNCF en cas de dépose du passage à niveau N°18, accompagnement à la renumérotation des maisons et prise en charge de la signalétique normalisée, ont été acceptées par le porteur de projet.
- Considérant également que, conformément aux préconisations de SNCF-Réseau relatives à la sécurité des usagers de la voirie aux traversées de voies ferrées, le maire de la commune ne s'oppose pas à la fermeture du passage à niveau N° 18, estimant qu'il en résultera une amélioration de la sécurité routière, car le passage à niveau N° 17, vers lequel les flux seraient orientés, bénéficie d'une meilleure visibilité.
- La visibilité réduite sur cette traversée, alors que l'itinéraire de substitution qui transfère le franchissement par le PN 17 bénéficie d'une bien meilleure visibilité

Après avoir pris en considération les inconvénients de cette suppression

- L'itinéraire de substitution est une voie communale peu carrossable, très peu utilisée à

l'heure actuelle, qui doit faire l'objet de travaux de réfection pour être réutilisée en routine ; - Un allongement des parcours pour les habitants directement concernés par le projet de fermeture.

La commission estime que les avantages de cette suppression l'emportent nettement sur les inconvénients, et émet en conséquence :

Un avis favorable à la fermeture du passage à niveau N° 18 situé sur la commune de Saléchan,

Assorti d'une recommandation : La commission demande que SNCF-Réseau tienne les engagements pris auprès de la municipalité concernant l'intégralité des aménagements proposés liés à la fermeture du passage à niveau, ci-dessus rappelés : création d'une voie communale carrossable avec reprise générale du profil, ainsi que des accotements et bordures bétons aux abords du passage à niveau N° 17, création d'une aire de croisement sur cette voie communale, clôture sur 50 m au droit de l'emprise SNCF en cas de dépose du passage à niveau N°18 et accompagnement à la renumérotation des maisons et prise en charge de la signalétique normalisée.

#### Recommandation 1

SNCF Réseau s'engage auprès de la municipalité de réaliser l'ensemble des aménagements préconisés dans le rapport de la commission d'enquête. Il faut noter que la voie sera maintenue au gabarit existant avec une reprise de la couche de roulement sans reprise générale du profil. La défense incendie sera accessible de chaque côté du PN 18 supprimé.

#### PN N° 20

Le PN N° 20 est situé dans la commune de Fronsac au croisement de la ligne ferroviaire et d'une voie communale en agglomération. Classé en première catégorie, il est équipé d'une signalisation automatique et lumineuse à deux barrières.

Après avoir pris en considération les avantages de cette suppression

La suppression du PN 20, point de contact potentiel entre des convois ferroviaires et routiers, en l'occurrence concernant deux maisons d'habitation, est de nature renforcer, en conformité avec les objectifs de la SNCF (prévenir, sécuriser et supprimer), la sécurité des personnes ;

Ce passage à niveau est peu fréquenté, comptant dix passages par jour en moyenne selon les relevés du porteur de projet, et de ce fait rentre dans la logique de fermeture pour son utilité limitée, en regard de la prise en compte de la gestion des risques évoquée ci-dessus.

Après avoir pris en considération les inconvénients de cette suppression

Le maire et le conseil municipal de la commune de Fronsac s'opposent à la suppression du passage à niveau N° 20 situé sur leur commune, qui plus est à la déviation routière de la circulation vers la commune de Chaum. La population s'est largement mobilisée dans le même sens. Le maintien de cette traversée est qualifié d'indispensable au bon fonctionnement de la commune ;

S'agissant de la fréquentation du passage, le porteur de projet le qualifie de peu utilisé, dix passages par jour en moyenne. Mais plusieurs requérants estiment que le décompte est sous-évalué. Celui-ci a été effectué en novembre ; un résultat différent aurait été obtenu en période d'été, comme indiqué dans une observation ;

Le projet isolerait deux maisons d'habitation, et constituerait une gêne à l'activité professionnelle de l'une des

propriétaires ;

Les itinéraires de substitution proposés, rabattement de la circulation vers le PN 21 de Chaum pour l'un, vers le PN 19 pour l'autre, ne sont pas totalement satisfaisants. Le premier nécessiterait de lourds travaux d'aménagement du chemin rural, et orienterait des fronsacais vers le village de Chaum plutôt que Fronsac ; le second supposerait la création d'un chemin communal et pourrait se heurter à des contraintes d'ordre environnemental.

En outre, des fouilles archéologiques pourraient être réalisées entre le PN N° 20 et le PN N° 21 pour mettre à jour une voie romaine

Conscient de ces difficultés, ci-dessus énoncées, le porteur de projet a indiqué dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, avoir procédé à une analyse multicritère des deux solutions proposées, ainsi que de la modernisation du passage à niveau N° 20 ainsi conservé, prenant en compte les éléments suivants : foncier, technique, environnement, coût, temps de parcours et concertation. Cette analyse met en évidence l'intérêt de conserver le PN N° 20, en le modernisant.

La commission estime en conséquence que les inconvénients de cette suppression sont supérieurs aux avantages, et émet en conséquence :

Un avis défavorable à la suppression du passage à niveau N° 20 situé sur la commune de Fronsac.

**SNCF Réseau se conforme à l'avis de la commission d'enquête. Le PN20 ne sera pas supprimé. Il sera modernisé.**

#### PN N° 21 bis

Le PN N° 21 bis est situé dans la commune de Chaum au croisement de la ligne ferroviaire et d'une voie communale hors agglomération. Classé en troisième catégorie, il est équipé d'un passage public pour piétons et est équipé de simples portillons.

Après avoir pris en considération les avantages de cette suppression

Le porteur de projet fait valoir que la suppression du PN 21 bis, point de contact potentiel entre des convois ferroviaires et le passage de piétons, est de nature à renforcer, en conformité avec les objectifs de la SNCF (prévenir, sécuriser et supprimer), la sécurité des citoyens ; il mentionne également que la doctrine de SNCF Réseau est de supprimer en premier lieu les passages piétons pour limiter le risque d'accidentologie grave sur un point ponctuel : La sécurité des lignes et de leurs riverains doit rester un point de vigilance absolu pour le transport ferroviaire.

Le dossier d'enquête précise que deux cent trente mètres à l'est et deux cent quatre-vingt mètres à l'ouest de la voie ferrée séparent le PN 21 bis et le PN 21 par le réseau de voirie, option retenue pour l'itinéraire de substitution, présentant de bonnes conditions de cheminement.

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, transmis après la fin de l'enquête publique, SNCF-Réseau apporte deux précisions importantes :

- Le recomptage de la distance entre les PN N° 21 bis et 21, fait sur place par le porteur de projet, est de 200 mètres, et non 280 mètres comme indiqué par erreur dans le dossier d'enquête ;
- Une clôture sera installée côté ouest de la voie, sans discontinuer du PN N° 21 bis au PN N° 21, pour

sécuriser le cheminement jusqu'au PN 21.

La commission estime que les deux éléments complémentaires ci-dessus , fournis par SNCF-Réseau dans son mémoire en réponse au procès-verbal de la commission et pour tenir compte des observations de la population, sont de nature à conforter la justification de la fermeture de cette traversée, du fait des conditions de sécurité accrues développées par le dispositif réaménagé du PN 21, modernisant et améliorant la sécurisation du passage pour piétons jouxtant le passage routier, et de la sécurité apportée par la continuité de clôture vers le PN N° 21 ,notamment pour les enfants ;

De plus, pour ne pas pénaliser les enfants scolarisés, il est possible de positionner un arrêt de bus supplémentaire à environ 100 mètres du passage à niveau N° 21, en direction du restaurant, donc à 300 mètres des maisons d'habitations situées à l'ouest de la voie ferrée.

Après avoir pris en considération les inconvénients de cette suppression :

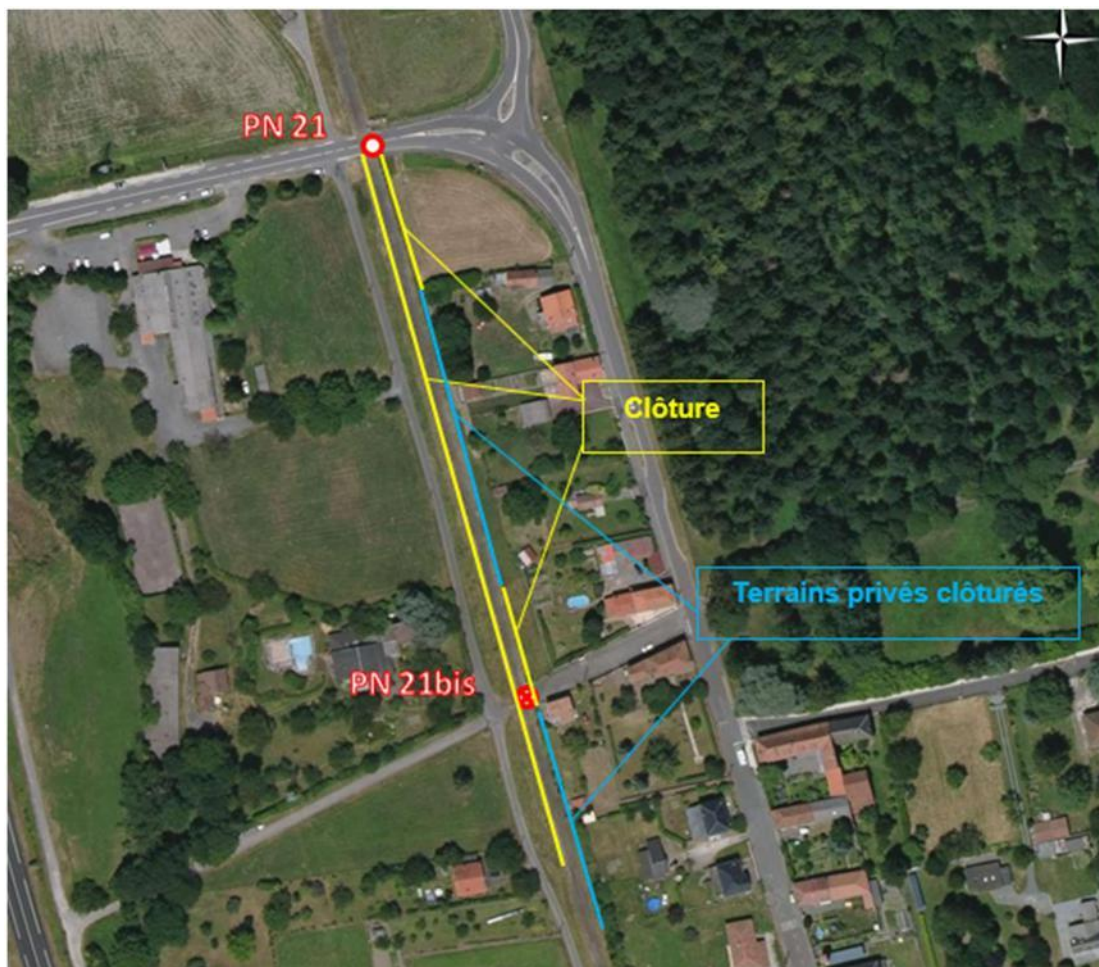
SNCF-Réseau indique une très faible fréquentation, sept passages par jour en moyenne pour ce PN. Mais ce résultat est contesté par des requérants comme étant sous-évalué. En effet, les relevés ont été effectués en novembre, alors que l'activité estivale est plus élevée. Il aurait été plus pertinent de retenir la moyenne de l'activité des périodes hautes et basses pour cerner de plus près la réalité ; Il n'y a jamais eu d'accident sur ce passage depuis sa création, et donc ce passage très pratique ne présente aucun danger ;

L'installation d'un signal lumineux ou sonore au portillon pourrait représenter une solution pour ne pas séparer des habitations du reste du village, et serait d'un faible coût ;

Le maire et le conseil municipal de la commune de Chaum, ainsi qu'une partie de la population, y compris par pétition, s'opposent à la fermeture du passage à niveau : celle-ci provoquerait une scission dommageable au sein du village, serait pénalisante pour les déplacements des personnes âgées, isolant également quelques maisons d'habitation du reste du bourg.

La commission estime, notamment du fait des dernières propositions émanant de SNCF-Réseau en réponse aux préoccupations des habitants de la commune (installation d'une clôture sans discontinuer du PN 21 bis au PN 21), compte tenu de la faible distance entre les deux PN (200 mètres côté ouest de la voie) et de la possibilité de mise en place d'un nouvel arrêt de bus à 100 mètres environ du PN 21 (en direction du restaurant), compte-tenu également que les habitants doivent utiliser leurs véhicules pour accéder aux commerces hors de la commune, que les avantages de la suppression du PN N° 21 bis sont supérieurs aux inconvénients, et émet :





Un avis favorable à la fermeture de Passage à niveau N°21 bis,

Assorti d'une réserve : La commission demande que SNCF-Réseau tienne les engagements pris auprès de la municipalité concernant les aménagements proposés liés à la fermeture du passage à niveau, y compris la pose d'une clôture allant de l'actuel PN N° 21 bis au PN N° 21, ainsi que la modernisation du passage pour piétons jouxtant le passage routier, en mettant en place un trottoir pour que la sécurité des passants (enfants et personnes âgées notamment) soit totale : cette sécurisation devra être assurée de l'actuel PN 21 bis sur le cheminement retournant vers le village et également jusqu'au nouveau point d'arrêt du bus qui pourrait être installé à proximité du restaurant.

#### Réserve

SNCF Réseau se conformera aux conclusions de la commission d'enquête et s'engage à réaliser les aménagements de cheminements doux, des clôtures le long la ligne ferroviaire et le passage piétons sécurisés sur la PN21.

#### PN N °22

Le PN N° 22 est situé dans la commune de Chaum au croisement de la ligne ferroviaire et d'une voie communale hors agglomération. Classé en deuxième catégorie, il est équipé d'un panneau à croix de Saint-André complété de signaux STOP.

Après avoir pris en considération les avantages de cette suppression

La suppression du PN 22, point de contact potentiel entre des convois ferroviaires et le passage d'engins agricoles ou de véhicules transportant des animaux, est de nature à renforcer, en conformité avec les objectifs de la SNCF (prévenir, sécuriser et supprimer), la sécurité des exploitants ;

La fermeture du passage à niveau N° n 22 ne concerne directement qu'un exploitant agricole, un retraité propriétaire foncier et le propriétaire d'une centrale électrique. Aucune de ces personnes ne loge sur place.

La fermeture du passage ne provoquerait pas un allongement du parcours pour se diriger vers la N125, itinéraire le plus utilisé pour les transports de FRET routier, alimentation et élevage notamment.

Après avoir pris en considération les inconvénients de cette suppression

Le requérant le plus impacté est l'exploitant agricole, car l'itinéraire de substitution proposé renvoie vers le PN 21, accessible à 1400 mètres par l'est et 1300 mètres par l'ouest de la voie ferrée, qu'il utilise quatre fois par jour. La suppression du PN 22 entraînerait donc des perturbations dans le fonctionnement de son entreprise, en rallongeant son trajet d'accès.

La fermeture pourrait avoir des conséquences dommageables pour l'exploitant concernant la traversée des troupeaux de bovins empruntant ce trajet pour se rendre vers un pâturage de l'autre côté de la voie, même si ces traversées ne sont pas effectuées régulièrement actuellement, cette situation étant susceptible d'évoluer.

L'itinéraire de substitution ne relève pas d'un simple aménagement de voie communale, mais nécessiterait de poser un revêtement routier apte à permettre le passage d'engins lourds : tracteur, remorque chargée, transport d'animaux, dont le poids total en charge peut attendre dix tonnes.

L'exploitant agricole, jeune agriculteur, déclare envisager d'exploiter des parcelles cédées par des exploitants en fin d'activité, situées de l'autre côté du PN, vers le village. La fermeture du PN serait susceptible de compliquer, voire de remettre en question, la réalisation de son projet d'extension dans les années à venir.

La commission estime en conclusion que les inconvénients de cette suppression priment sur les avantages, et émet :

Un avis défavorable à la fermeture du passage à niveau N° 22 situé sur la commune de Chaum.

SNCF Réseau se conforme à l'avis de la commission d'enquête. Le PN20 ne sera pas supprimé. Il sera modernisé.

## PN N° 23

Ce PN est classé en 1ère catégorie par arrêté préfectoral du 18 septembre 2000. Il présente deux particularités :

- L'ouverture des barrières devait faire l'objet d'une autorisation de SNCF Réseau 24 heures avant

utilisation.

- le franchissement de la voie par les piétons devait se faire par un portillon à leurs risques et périls.

La suppression du passage à niveau 23 présente des avantages :

- Ce passage à niveau implanté hors agglomération et éloigné de toute habitation n'est plus fréquenté et son maintien ne se justifie pas.
- Sa suppression évitera de conserver une installation obsolète dont le maintien nécessiterait une remise en état importante, coûteuse et disproportionnée par rapport à son usage.
- A l'origine, cette installation mise en place pour desservir un ensemble de parcelles, situées côté ouest de la voie ferrée, propriété pour la plupart de l'entreprise Pechiney, a vu son intérêt s'amenuiser après la fermeture de cette carrière. Ces terrains, actuellement exploités par la société Pyrénées Bois Energie, sont désormais accessibles via le PN 24 par un réseau communal et départemental, à l'exception d'une parcelle jouxtant le passage à niveau et appartenant à un particulier.
- Le comportement des usagers habitués depuis plusieurs années à emprunter la voie de substitution ne sera pas modifié.
- Le conseil municipal s'est prononcé pour la suppression du PN et aucune observation du public n'a été portée à la connaissance de la commission.
- Afin de garantir une meilleure sécurité, SNCF Réseau déposera les installations propres au passage à niveau et mettra en place une clôture métallique sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre du PN afin d'empêcher le franchissement intempestif de la voie ferrée.

Mais aussi un inconvénient :

- Ce PN est la seule possibilité d'accès à une parcelle et sa suppression entraînerait son enclavement. Le porteur de projet, conscient de ce problème, a engagé des pourparlers avec le propriétaire de ce terrain pour en réaliser l'acquisition. En cas d'échec, SNCF Réseau proposera un itinéraire de substitution destiné à éviter l'enclavement. Cependant, cette solution qui ne sera effective que postérieurement à la présente enquête ne peut être considérée comme acquise. Cet inconvénient, certes important, ne peut remettre en cause la suppression du passage à niveau mais doit faire l'objet d'une réserve.

Au vu des éléments ci-dessus, la commission émet un avis favorable à la suppression du PN 23 Assorti

de la réserve suivante :

La suppression du passage à niveau 23 ne pourra être réalisée que lorsque l'accès à la parcelle cadastrée A233 sera garanti et ce, quelle que soit la solution adoptée par le porteur de projet.

#### Réserve

SNCF Réseau s'engage soit acquisition à l'amiable, soit sur la création de servitude de passage pour accéder aux parcelles enclavées.

#### PN N° 33

Le PN 33 est situé au croisement de la ligne ferroviaire et d'une voie communale (point kilométrique 130,969) à moins de 100 mètres de l'agglomération. On y accède par une voie communale au départ du village de Cazaux-Layrisse. Ce passage à niveau dessert exclusivement des parcelles présentant une très forte déclivité, recouvertes de friches et difficilement exploitables au pied desquelles se trouve une prairie d'une superficie de 3240 m<sup>2</sup>.

Ce PN est classé en 1ère catégorie par arrêté préfectoral du 11 mai 1993. C'est un PN public à signalisation automatique et lumineuse à deux demi-barrières.

La suppression du passage à niveau 33 présente des avantages :

- L'accès au PN se fait par une voie mal carrossée, aux accotements dégradés et présentant un virage prononcé à hauteur de son franchissement qui réduit considérablement la visibilité. Même si la fréquentation de cette l'installation est très faible, nous ne pouvons écarter le facteur accidentogène. Bien qu'aucun incident n'ait été enregistré sur cette traversée depuis sa création, sa suppression éliminera définitivement tout risque de collision.
- Cette installation est obsolète et son maintien nécessiterait une remise en état importante, coûteuse et surtout disproportionnée par rapport à son utilisation.
- En outre, et afin de garantir une meilleure sécurité, SNCF Réseau déposera les installations propres au passage à niveau et mettra en place une clôture métallique sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre du PN afin d'empêcher le franchissement intempestif de la voie ferrée.
- La municipalité est favorable à cette fermeture et aucune observation, tant orale qu'écrite, n'a été portée à la connaissance de la commission durant l'enquête.

Mais aussi un inconvénient :

- Ce PN est la seule voie d'accès à sept parcelles, propriété de la commune et de particuliers, situées à l'ouest du passage à niveau. Afin d'éliminer cet enclavement généré par la suppression du PN, SNCF Réseau souhaite acquérir les parcelles concernées car aucun itinéraire de substitution n'est envisageable. Des pourparlers sont actuellement en cours. En cas d'échec, SNCF Réseau proposera un itinéraire de substitution destiné à éviter l'enclavement. Cette solution qui ne sera effective que postérieurement à la présente enquête ne peut être considérée comme acquise. C'est pourquoi, cet inconvénient, certes important, mais qui ne remet pas en cause la suppression du passage à niveau fera l'objet d'une réserve.

Au vu des éléments ci-dessus, la commission émet un avis favorable à la suppression du PN 33

Assorti de la réserve suivante :

La suppression du passage à niveau ne pourra être effectuée que lorsque l'accès aux sept parcelles situées à l'Ouest de l'installation sera réalisé et ce, quelle que soit la solution adoptée par le porteur de projet

#### Réserve

SNCF Réseau s'engage soit acquisition à l'amiable, soit sur la création de servitude de passage pour accéder aux parcelles enclavées.

#### PN N° 38

Le PN 38 est situé au sud-est d'Antignac au croisement de la ligne ferroviaire (point kilométrique 136,406) et d'une voie communale, hors agglomération. A proximité immédiate du PN se trouve l'ancienne maison du garde-barrière, occupée épisodiquement.

A l'origine ce PN permettait de relier le village d'Antignac à la RD 125, qui longe la voie ferrée, en empruntant une voie communale et un chemin rural.

Le PN 38 est classé en 1ère catégorie par arrêté préfectoral du 11 mai 1993, avec une signalisation

automatique et lumineuse à deux demi-barrières.

La suppression du passage à niveau 38 présente des avantages :

- Ce passage à niveau est un point de la ligne potentiellement dangereux. D'une part, en raison d'un faible espace de stockage entre la voie ferrée et la RD 125 qui risque d'entraîner un encombrement sur le PN et, d'autre part, en raison du tracé de la voie départementale qui présente à proximité de l'installation une courbe prononcée réduisant de façon significative la visibilité des conducteurs voulant emprunter cet axe au demeurant très fréquenté.
- La traversée de ce passage est interdite à tout véhicule à moteur, à partir de la RD 125 à l'Est et d'Antignac à l'Ouest, depuis plusieurs années. Cette prescription n'est pas respectée par quelques usagers riverains imprudents qui ignorent délibérément les risques qu'ils encourent. La suppression du PN annulerait ce problème.
- La volonté de conserver une installation obsolète dont le maintien nécessiterait une remise en état importante et coûteuse qui ne réduirait pas totalement le risque accidentel.
- Elle n'aura que très peu d'incidence sur le comportement des usagers qui, pour la grande majorité, n'utilisent plus cette installation préférant emprunter la RD 125c, parallèle à la voie ferrée.
- Aucune parcelle ne sera enclavée suite à la suppression du PN.
- Les itinéraires de substitution proposés par SNCF Réseau empruntent des voies qui présentent des conditions de circulation répondant aux besoins liés à leur usage et n'entraînent pas d'allongements importants des distances. De plus, la RD 125c permet aux usagers de se rendre à Bagnères de Luchon sans difficulté.
- Afin de garantir une meilleure sécurité, SNCF Réseau déposera les installations propres au passage à niveau et mettra en place une clôture métallique sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre du PN afin d'empêcher le franchissement intempestif de la voie ferrée.
- Cette proposition de suppression est accueillie favorablement par la municipalité. Les seules observations déposées durant l'enquête (quatre) sont le fait de personnes résidant à proximité du passage à niveau qui bravent l'interdiction de franchissement de l'installation au mépris des règles élémentaires de sécurité.

Mais aussi un inconvénient :

La suppression du PN 38 supprimera définitivement l'accès à la RD 125 à partir d'Antignac. Cet élément pourrait être retenu comme un inconvénient si les conditions de sécurité étaient réunies et si aucun itinéraire de substitution adapté n'était proposé. Ce qui n'est pas le cas.

Au vu des éléments ci-dessus, la commission émet un **avis favorable** à la suppression du passage à niveau N° 38.

**SNCF Réseau prend acte de l'avis de la commission d'enquête.**

## PN N° 39

Le PN 39 est situé en zone non urbanisée à 300 mètres environ à l'Est de Moustajon au croisement de la ligne ferroviaire et d'une voie communale qui relie l'agglomération. Il est implanté en bordure de la RD 125.

Ce passage à niveau public est classé en 2ème catégorie par arrêté préfectoral du 11 mai 1993. Un signal de position à « Croix de St André » complété par un signal d'obligation d'arrêt « Stop » est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

La suppression de ce passage à niveau présente des avantages :

- Elle éliminera un point de la ligne potentiellement accidentogène. En effet, l'accès à la RD 125 depuis Moustajon est dangereux en raison du trafic important sur cet axe mais aussi en raison d'une voirie en mauvais état (chaussée déformée et non stabilisée, tracé en « S »). Ce danger est particulièrement prononcé pour les véhicules longs. Un accident mortel a été constaté en 1982 sur ce passage à niveau (collision train-véhicule).
- Elle évitera de conserver une installation très peu fréquentée dont le maintien nécessiterait une remise en état importante et coûteuse, disproportionnée par rapport à son usage,
- Elle n'aura que très peu d'incidence sur le comportement des usagers qui, pour la grande majorité, n'utilisent plus ce passage à niveau préférant rejoindre Bagnères de Luchon ou le Nord par la RD 125c,
- Elle n'enclavera aucune parcelle.
- Les itinéraires de substitution proposés par SNCF Réseau empruntent une voirie qui présente des conditions de circulation répondant aux besoins liés à son usage et n'entraînent pas d'allongements significatifs des distances.
- En outre, et enfin de garantir une meilleure sécurité, SNCF Réseau déposera les installations propres au passage à niveau et mettra en place une clôture métallique sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre du PN afin d'empêcher le franchissement intempestif de la voie ferrée.
- Cette proposition de suppression est accueillie favorablement par la municipalité et l'absence de visite ou d'observation de la part du public permet de penser que la population n'est pas opposée à ce projet.

Mais aussi un inconvénient :

La suppression de cette installation interdira définitivement l'accès à la RD 125 pour les usagers venant de Moustajon. Toutefois, cet inconvénient est mineur et ne peut être retenu comme un obstacle à la réalisation du projet compte tenu du fait que les riverains fréquentent rarement ce passage à niveau préférant emprunter des itinéraires de substitution adaptés.

Au vu des éléments ci-dessus, la commission émet un **avis favorable** à la suppression du passage à niveau N° 39.

**SNCF Réseau prend acte de l'avis de la commission d'enquête.**

**En conséquence, la commission d'enquête, après :**

Etude et analyse du dossier d'enquête publique mis à disposition du public ;

Examen de la réglementation applicable à la suppression des passages à niveau ;

Avoir tenu quatre permanences dans trois mairies du territoire concerné ;

Avoir entendu les maires de chacune des onze communes ;

Analyse des observations du public, de l'avis des maires, des délibérations des conseils municipaux de chaque

commune concernée ;

Avoir remis au porteur de projet un procès-verbal de synthèse des observations recueillies ; Avoir pris connaissance du mémoire en réponse du porteur de projet.

**Émet un avis :**

- **Favorable à la suppression**

**PN N° 5 ; N° 15 ; N° 38 ; N° 39.**

- **Favorable à la suppression avec réserve**

**PN N° 11 :** la commission émet un avis favorable à la suppression de passage à niveau N°11 avec une réserve et deux recommandations.

Réserve :

- Création d'un aménagement au carrefour entre la D825 et la D33b afin de permettre l'accès au PN 12 en toute sécurité pour les engins agricoles.

Recommandations :

- Examiner avec la Chambre d'Agriculture les possibilités d'accès aux exploitations agricoles à partir du PN12 sans utilisation de la piste cyclable ;
- La mise en place d'un panneau STOP au débouché de la piste cyclable sur le pont-route de la D33c, pour sécuriser la traversée si des engins agricoles l'empruntaient.

**-PN N° 21 bis :** La commission demande que SNCF-Réseau tienne les engagements pris auprès de la municipalité concernant les aménagements proposés liés à la fermeture du passage à niveau, y compris la pose d'une clôture allant de l'actuel PN N° 21 bis au PN N° 21, ainsi que la modernisation du passage pour piétons jouxtant le passage routier, en mettant en place un trottoir pour que la sécurité des passants (enfants et personnes âgées notamment) soit totale : cette sécurisation devra être assurée de l'actuel PN 21 bis sur le cheminement retournant vers le village et également jusqu'au nouveau point d'arrêt du bus qui pourrait être installé à proximité du restaurant.

**PN N° 23 :**

La suppression du passage à niveau 23 ne pourra être réalisée que lorsque l'accès à la parcelle cadastrée A233 sera garanti et ce, quelle que soit la solution adoptée par le porteur de projet.

**PN N°33 :**

La suppression du passage à niveau 33 ne pourra être réalisée que lorsque l'accès aux sept parcelles situées à l'Ouest de l'installation sera garanti et ce, quelle que soit la solution adoptée par le porteur de projet.

.

**Favorable à la suppression avec recommandation**

**PN N° 13 :** la commission émet un avis favorable à la suppression du passage à niveau N° 13 avec une recommandation.

Recommandation : tenir compte de la servitude existante pour un projet de création d'un cheminement entre les PN 13 et 14, côté Bourg, signalée par Monsieur le Maire de Bagiry.

**-PN N° 18** : La commission demande que SNCF-Réseau tienne les engagements pris auprès de la municipalité concernant l'intégralité des aménagements proposés liés à la fermeture du passage à niveau, ci-dessus rappelés : création d'une voie communale carrossable avec reprise générale du profil, ainsi que des accotements et bordures bétons aux abords du passage à niveau N° 17, création d'une aire de croisement sur cette voie communale, clôture sur 50 m au droit de l'emprise SNCF en cas de dépose du passage à niveau N°18 et accompagnement à la renumérotation des maisons et prise en charge de la signalétique normalisée.

. **Défavorable à la suppression**

**PN N° 7** : La commission émet un avis défavorable à la suppression du passage à niveau N°7 et recommande de l'équiper du pictogramme R25 avec dispositif sonore.

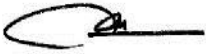
Elle recommande également d'étudier avec le CDRIC la faisabilité de la solution qu'il préconise et d'en rendre compte aux services de l'Etat et au maire lors de l'étude environnementale sur le projet d'ouverture de la ligne.

**PN N° 20**

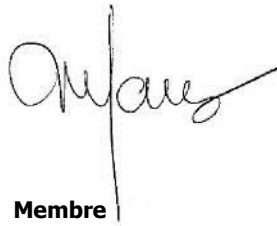
**PN N° 22**



2 mars 2021



Président



Membre



Membre

24

**La commission d'enquête**

**Jean-Louis DARDE**

**Michel JONES**

**Jean-Paul MARCHIONI**