

RAPPORTS

Direction
Interdepartementale des
Routes Massif Central

DPEE/MOA

Mars 2016

RN102 – Suppression du passage à niveau de Salzuit

1. NOTICE EXPLICATIVE



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
v0	01/03/16	Version initiale MOA RA
v1	04/04/16	Modif MOA VC
v2	22/04/16	Modif MOA RA

Affaire suivie par

Rémi AMOSSE - DPEE/MOA
<i>Tél. : 04 73 29 79 22 / Fax : 04 73 29 79 40</i>
<i>Courriel : remi.amosse@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteurs

Rémi AMOSSE – DPEE/MOA
Valérie CHARRIERE – DPEE/MOA

Relecteur

Louis ROUGE – DPEE/MOA

SOMMAIRE

1 - OBJET DE L'OPÉRATION – INDICATION DE L'INSERTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION.....	6
2 - COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (D.U.P).....	9
3 - MENTION DES TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	10
4 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	11
5 - PROGRAMME PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION.....	13
6 - RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET SOUMIS À ENQUÊTE EST RETENU.....	14
6.1 - Les enjeux du projet.....	14
6.2 - Les objectifs et les orientations d'aménagement du projet.....	14
7 - DÉFINITION DU PÉRIMÈTRE DE D.U.P.....	15
8 - LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT.....	17
9 - LE SITE ET SON ÉTAT FONCIER.....	21
10 - JUSTIFICATIONS DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION.....	23
11 - MESURES PRISES POUR LIMITER LES EFFETS DE LA PROCÉDURE D'EXPROPRIATION.....	24
12 - ANNEXES.....	25
12.1 - ANNEXE 1 – Document de programmation de sécurisation nationale des PN.....	26
12.2 - ANNEXE 2 – Décision ministérielle du 08/03/2016.....	29
12.3 - ANNEXE 3 – Avis en retour d'examen au cas par cas (17/04/2015).....	31

1 - Objet de l'opération – Indication de l'insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative à l'opération

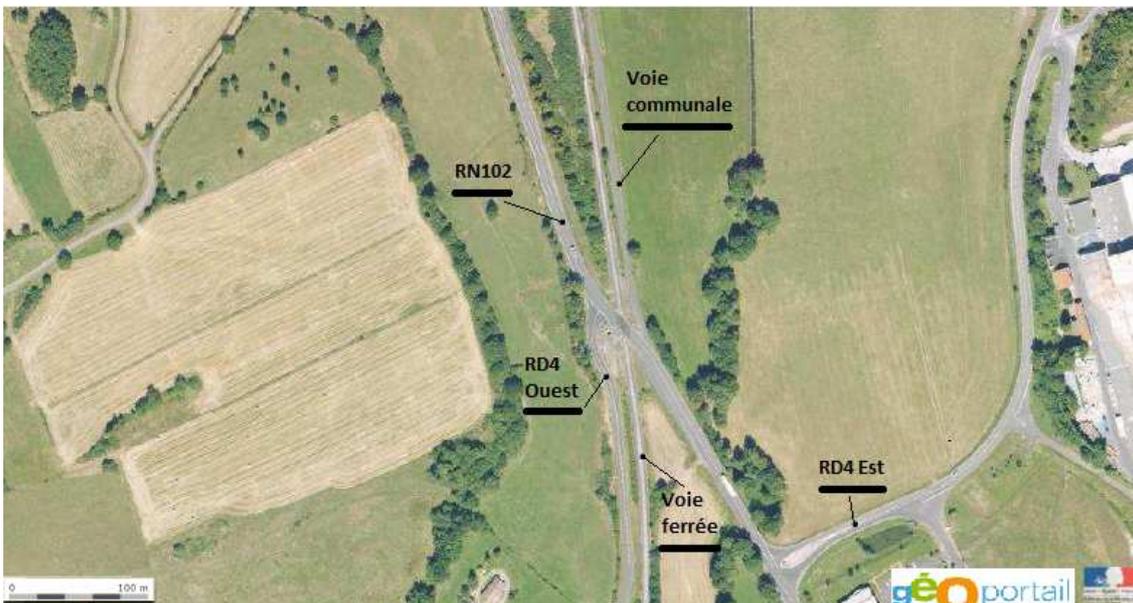
L'opération de suppression du passage à niveau de Salzuit n°89, objet du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), s'inscrit dans la politique nationale de sécurisation des passages à niveau.

Ce passage à niveau se situe au PR 64+700 de la route nationale RN102, hors agglomération, à l'intersection de la voie ferrée de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand – Nîmes et de la RN102 sur la commune de Salzuit et à proximité immédiate des communes de Couteuges et Paulhaguet.



La RN102 est une route bidirectionnelle constituée d'une chaussée de 7 m de large. La voie ferrée de la ligne Clermont-Ferrand – Nîmes est une voie classique unique non électrifiée. Outre l'intersection avec la voie ferrée, de nombreux carrefours se situent à proximité immédiate du passage à niveau avec :

- la route départementale RD4, de part et d'autre du passage à niveau n°89 ;
- une voie communale.



Le passage à niveau est de type courant avec barrières et sa longueur est de 10 m. Le ruisseau du Lidenne passe sous la RN102 au Sud-Est du passage à niveau.

Le projet prévoit donc la dénivellation du tracé de la RN102 en la faisant transiter au-dessus de la voie ferrée par un pont. Cela implique la création d'un nouveau tracé de la RN sur une longueur de 850 mètres environ incluant notamment les rétablissements sécurisés des RD4 Est (en direction de Paulhaguet) et Ouest (en direction de Lavoûte-Chilhac) avec la mise en œuvre de deux carrefours tourne-à-gauche. La voie communale est quant à elle déconnectée de la RN et raccordée à la RD4 au niveau du carrefour avec la zone d'activité.

Le projet de suppression du passage à niveau de Salzuit a fait l'objet d'une validation par décision ministérielle en date du 8/03/2016 sur la base du dossier des études préliminaires en date du 11/11/2015 (cf annexe 2).

L'opération de suppression du passage à niveau de Salzuit nécessite l'acquisition de terrains. Dans ce cadre, une procédure de déclaration d'utilité publique (D.U.P.) est nécessaire. Début 2016, une procédure de négociations du foncier à l'amiable a été lancée. Cependant, au cas où un accord amiable ne pourrait intervenir, une procédure d'expropriation doit pouvoir être mise en œuvre. C'est pourquoi il est nécessaire que **les acquisitions ainsi que les travaux d'aménagement de ce projet soient au préalable déclarés d'utilité publique.**

La DUP est prononcée, après enquête publique préalable, par un acte déclaratif d'utilité publique, acte par lequel la puissance publique affirme que la réalisation d'une opération présente un intérêt suffisant pour justifier l'expropriation de certains biens et droits réels immobiliers.

Comme le montre l'illustration ci-après, la procédure de déclaration d'utilité publique ne constitue qu'une des composantes de la phase administrative de la procédure d'expropriation.

Une **enquête parcellaire**, se déroulant également lors de phase administrative, a pour but de procéder à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits réels et des autres intéressés.

La procédure d'expropriation comporte également une phase judiciaire au cours de laquelle le juge prononce le transfert de propriété et évalue les biens concernés.

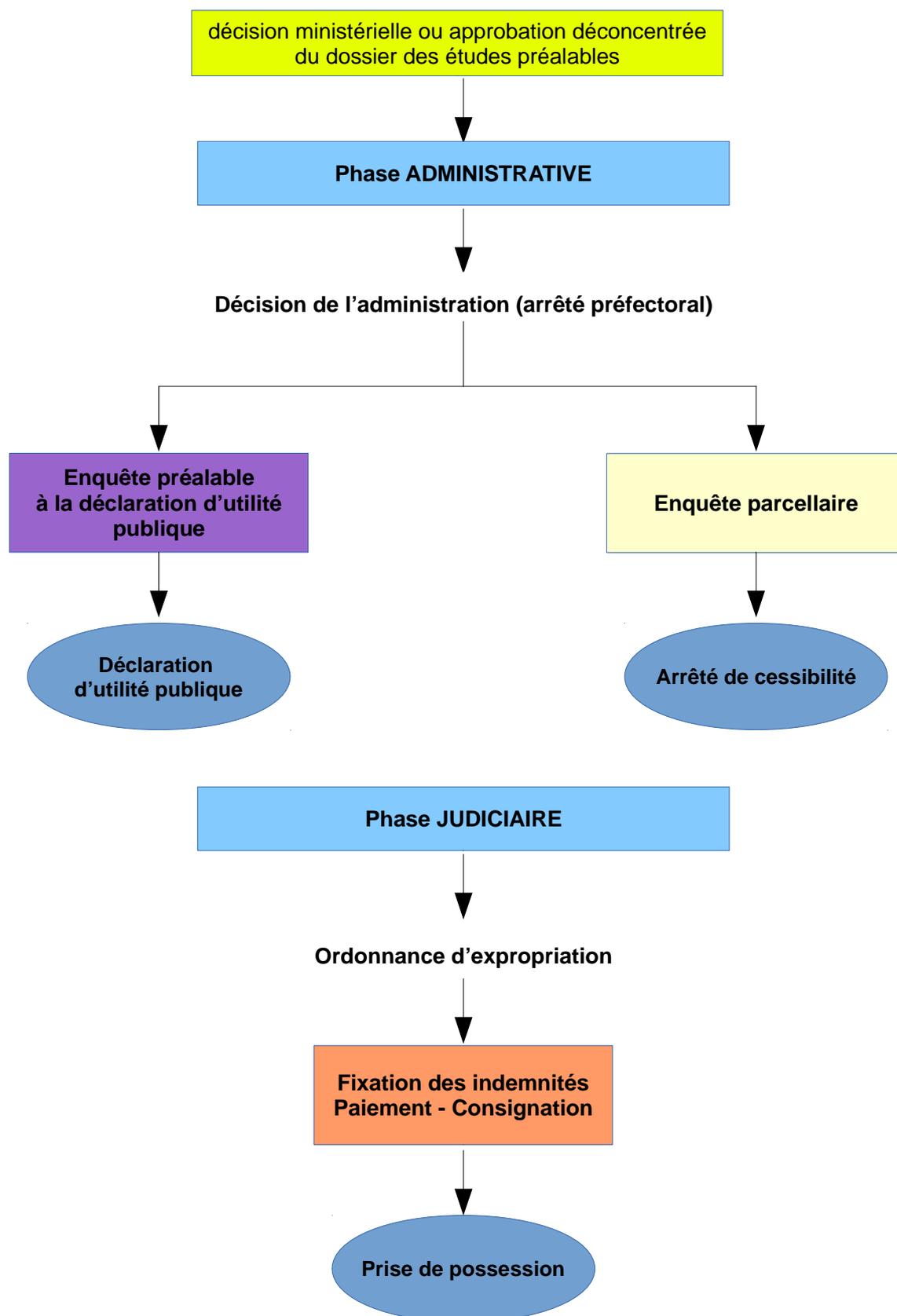


Schéma simplifié des différentes phases de la procédure d'expropriation

2 - Composition du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P)

La délibération sollicitant l'ouverture d'une enquête préalable à la D.U.P. est transmise au Préfet accompagnée d'un dossier composé selon les dispositions prévues à l'article R 112-4 du Code de l'Expropriation.

Ainsi, lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de travaux ou d'ouvrages, le dossier mis à l'enquête comprend :

- une notice explicative (cf pièce n°1) ;
- un plan de situation (cf. pièce n°2) ;
- un plan général des travaux (cf pièce n°3) ;
- les caractéristiques des ouvrages les plus importants (cf pièce n°4) ;
- une appréciation sommaire des dépenses (cf pièce n°5).

Concernant l'appréciation des impacts du projet, celui-ci s'inscrit dans la **procédure de « cas par cas »** en application de l'annexe III de la Directive 85/337/CE. Les rubriques de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'Environnement concernées sont les rubriques :

- n°6.d « Toute route d'une longueur inférieure à 3 km » ;
- n°7.a « Ponts d'une longueur inférieure à 100m ».

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas laquelle a abouti, le 17 avril 2015, à la décision de ne pas soumettre le projet à une étude d'impact (cf annexe 3).

Conformément aux dispositions de l'article R 112-6 du Code de l'Expropriation, la notice explicative indique en particulier « l'objet de l'opération, les raisons pour lesquelles parmi les partis envisagés, le projet soumis à enquête a été retenu, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement. »

3 - Mention des textes régissant l'enquête publique

Depuis le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011, les enquêtes publiques sont regroupées en deux catégories :

- à finalité environnementale, régie par les articles L 123-1 et suivants du Code de l'Environnement (opérations susceptibles d'affecter l'environnement) ;
- expropriation pour cause d'utilité publique en application de l'article L 110-2 du Code de l'Expropriation (procédure de droit commun).

Le projet n'est pas soumis à étude d'impact en vertu de la décision de l'autorité environnementale en date du 17 avril 2015 (cf. annexe 3).

C'est pourquoi l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, objet du présent dossier, est organisée en vertu de l'article L110-2 et dans les formes prévues par les articles R 111-2 à 4, R 111-6 à 9 et R 112-1 à 27 du Code l'Expropriation.

Il est à noter que l'enquête parcellaire sera réalisée en même temps que l'enquête publique préalable à la D.U.P.

Ainsi, conformément à l'article R131-1 du Code de l'expropriation, la désignation du commissaire-enquêteur interviendra selon les modalités de l'article R123-5 du Code de l'Environnement.

4 - Organisation et déroulement de l'enquête

La présente enquête porte sur l'utilité publique des travaux de suppression du passage à niveau de Salzuit sur la RN102, dans le département de la Haute-Loire.

L'enquête publique préalable à la D.U.P est effectuée dans les conditions prévues aux articles R 111-6 à 9 et R 112-1 à 27 du Code de l'Expropriation.

Rappelons que l'enquête préalable à la D.U.P. vise à :

- préciser au public le projet avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil ;
- permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'exprimer leur avis sur le projet ;
- apporter des éléments d'information qui pourraient être mal connus et qui seront utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique du projet ;
- associer, grâce à cette enquête, les citoyens à la décision administrative.

A l'issue de la procédure, l'opération sera déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, les coûts financiers et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

L'organisation et le déroulement de l'enquête s'effectuent de la manière suivante :

- **désignation du commissaire-enquêteur** (ou d'une commission d'enquête) par le Président du Tribunal Administratif (T.A.) en application de l'article R123-5 du Code de l'Environnement ;
- vérification par le commissaire-enquêteur ou par le président de la commission d'enquête de l'absence de lacunes sérieuses et significatives dans le dossier soumis à enquête publique. Le cas échéant, il en informe le maître d'ouvrage et le tribunal administratif ;
- organisation de l'enquête par le préfet, après consultation du commissaire-enquêteur ou du président de la commission d'enquête, par **arrêté préfectoral** précisant conformément à l'article R112-12 du Code de l'Expropriation :
 - l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
 - les heures et lieux où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet ;
 - le lieu où siègera le commissaire-enquêteur ou la commission d'enquête ;
 - éventuellement l'adresse d'un site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées ;
- **publication de l'avis d'enquête** organisée par le préfet : en application de l'article R112-14, l'avis informant le public de l'ouverture de l'enquête est publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département :
 - huit jours au moins avant le début de l'enquête ;
 - et rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci ;Cet avis est également rendu public par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés sur le territoire de la commune concerné par l'opération ;
- **réalisation de l'enquête**, dont la durée ne peut être inférieure à **15 jours** (R112-12) :
 - pendant la durée de l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou adressées par correspondance au commissaire-enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;

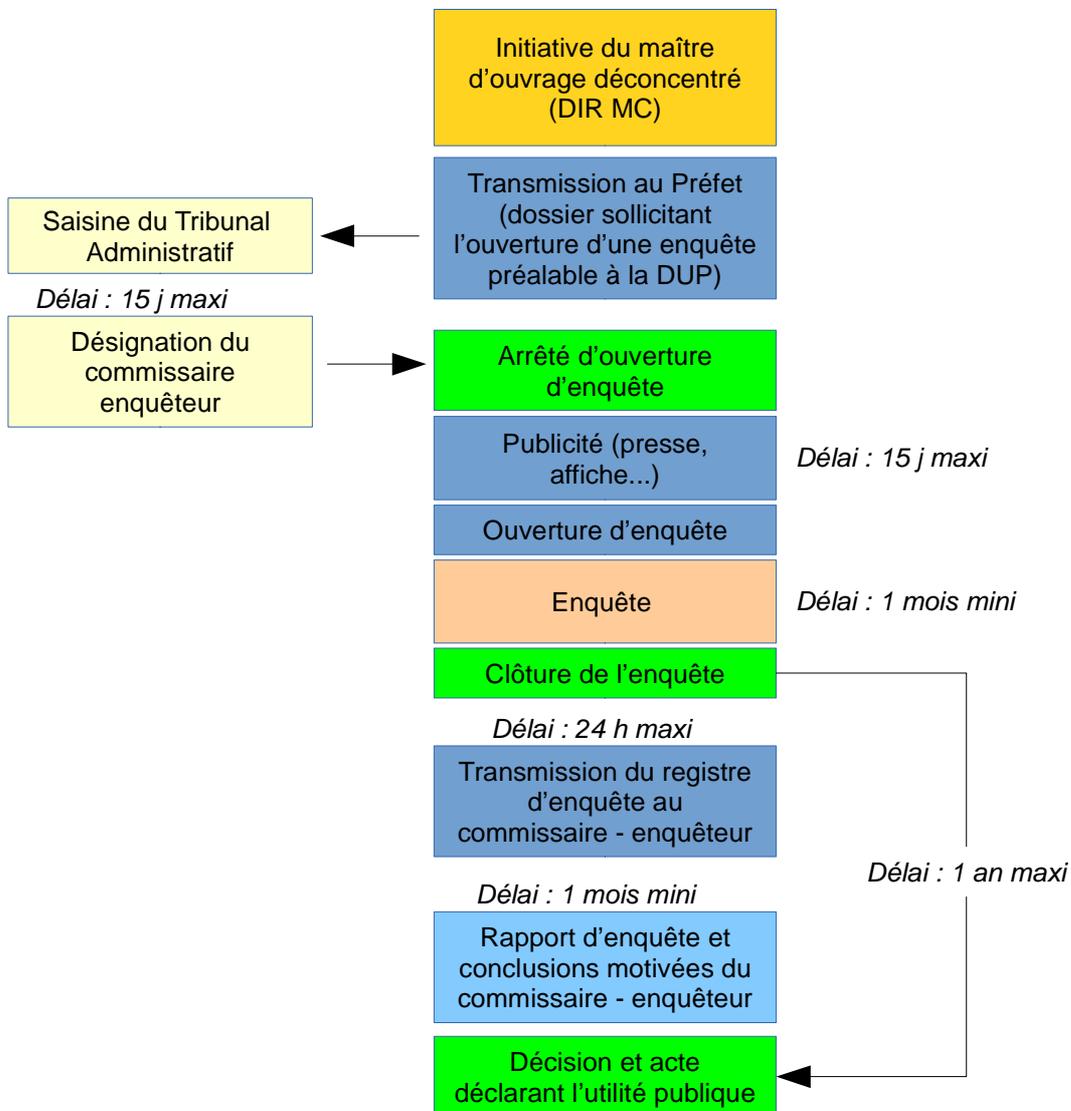
- **clôture de l'enquête :**

- effectuée par le préfet conformément à l'article R112-18, à l'expiration du délai fixé par l'arrêté prévu au R112-12 ;

- élaboration du **rapport d'enquête** : en application de l'article R112-19, le commissaire-enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée ; Les opérations de clôture prévues aux articles R112-18 et R112-19 sont terminées dans un **délai d'un mois** à compter de la date d'expiration du délai d'enquête ;

- En application de l'article L121-2, l'**acte déclarant l'utilité publique** intervient au plus tard **un an après la clôture** de l'enquête publique. Cet acte précise également le délai accordé pour réaliser l'expropriation. Il ne peut excéder cinq ans si la déclaration d'utilité publique n'est pas prononcée par décret en Conseil d'État.

Le schéma ci-dessous récapitule le déroulement de la procédure d'enquête publique.



5 - Programme prévisionnel de l'opération

Le programme prévisionnel de l'opération ayant pour objet la suppression du passage à niveau de Salzuit situé au PR64+700 de la RN102 prévoit :

- la réalisation d'un pont-route d'une longueur de 41 mètres et présentant une ouverture droite de 8,80 mètres. Cet ouvrage d'art est prévu en béton armé et est de type PIPO (Passage inférieur en Portique Ouvert) ;
- un nouveau tracé de la RN102 sur un linéaire de 850 mètres environ, légèrement dévié par l'Ouest par rapport à l'actuel ;
- les raccordements sécurisés des deux branches de la RD4 pour lesquels des carrefours tourne-à-gauche sont projetés entre la RN102 et :
 - la RD4 Est (en direction de Paulhaguet) ;
 - la RD4 Ouest (en direction de Lavoûte-Chilhac).
- le déport de ce dernier carrefour RN102/RD4 Ouest afin d'en améliorer les conditions de sécurité, nécessitant ainsi la réalisation d'une portion nouvelle de route départementale sur un linéaire de 500 mètres environs ;
- le raccordement de la voie communale à la RD4 Est (au niveau du carrefour avec la zone d'activité).

Le projet nécessite également la création d'un ouvrage hydraulique en franchissement du ruisseau du Lidenne. Ce dernier sera de type PIPO, présentera une ouverture de 9,50 mètres et une longueur de 15,2 mètres. À noter donc qu'il sera nécessaire pour mener à bien ce projet de travailler sur le Lidenne, à ce titre, et au regard de la loi sur l'eau, le projet fera l'objet d'une instruction au titre des rubriques 2.1.5.0, 3.1.2.0, 3.1.3.0, 3.1.4.0 et 3.1.5.0 de la nomenclature loi sur l'eau.

6 - Raisons pour lesquelles le projet soumis à enquête est retenu

6.1 - Les enjeux du projet

La RN102, au niveau de Salzuit, se situe sur l'itinéraire « Brioude / Le Puy – en – Velay », respectivement à 15 et 45 kilomètres environ. En 2014, le trafic journalier était de 8771 véhicules par jour dont 14 % de poids lourds.

A la suite de l'accident survenu en septembre 1997 sur le passage à niveau de Port Saint-Foy (24), un programme d'amélioration de la sécurité des passages à niveau a été décidé par le ministre en charge des transports.

Au regard de ses caractéristiques, le passage à niveau de Salzuit est inscrit à la liste du programme de sécurisation national, il est donc prévu que ce dernier soit supprimé afin d'éliminer le risque qu'il peut représenter.

Entre 2002 et 2011, il a été recensé 8 heurts d'installation et une collision avec du matériel roulant au niveau de ce passage à niveau. En 2009, la vitesse de circulation sur la RN a été abaissée à 70 km/h et le passage à niveau équipé de radars.

6.2 - Les objectifs et les orientations d'aménagement du projet

Le projet constitue une réponse au risque qui existe en matière de heurts ou de collisions en supprimant le passage à niveau en faisant transiter les véhicules empruntant la RN102 par un pont au-dessus de la voie ferrée.

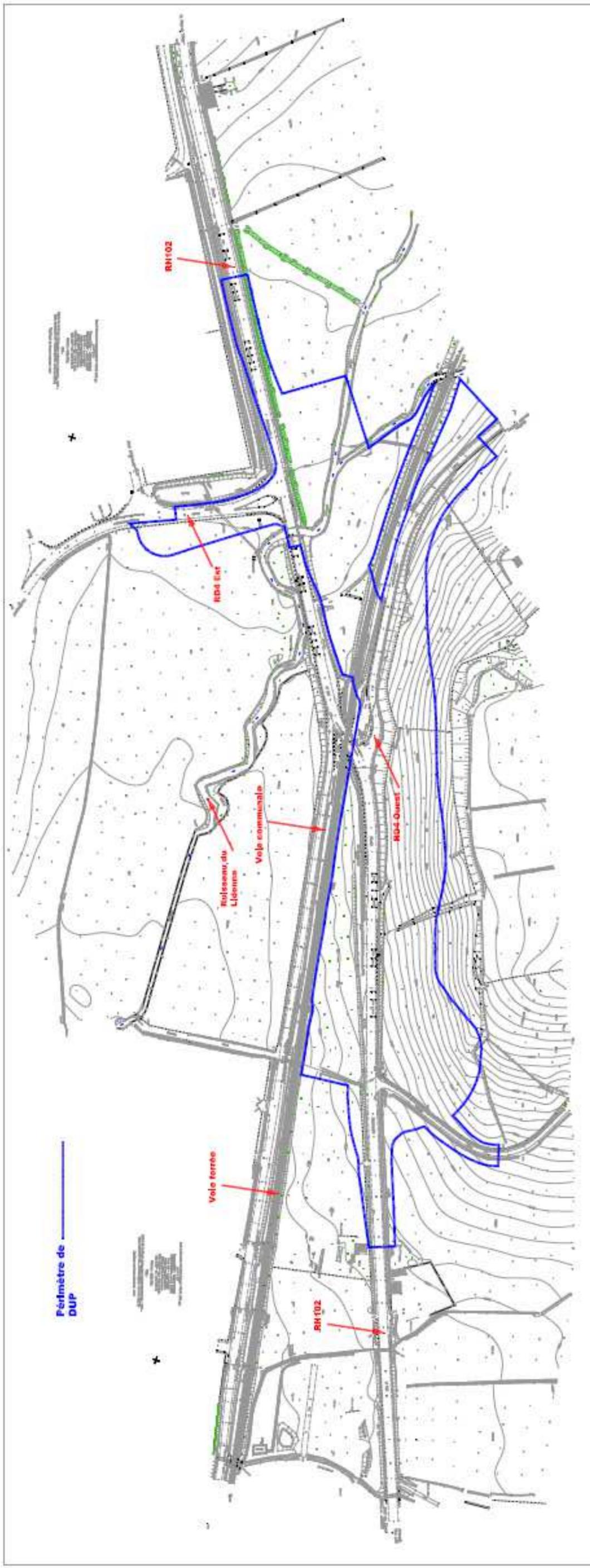
De plus, au-delà de la suppression de ce point noir, ce projet est également l'occasion d'améliorer les carrefours situés au droit du passage à niveau actuel. Ainsi la reprise des deux raccordements des RD4 Est et Ouest à la RN102, avec la mise en œuvre de deux tourne-à-gauche, allié au rétablissement de la voie communale sur la RD4 Est au niveau du carrefour avec la zone d'activité permet également d'améliorer la sécurité des usagers.

7 - Définition du périmètre de D.U.P

Le périmètre de la DUP est précisé ci-après. Il convient néanmoins de mentionner qu'il ne sera pas nécessaire de recourir à l'expropriation pour certains biens et terrains compris dans le périmètre de DUP pour les raisons suivantes :

- certains de ces terrains n'ont en effet pas vocation à être expropriés puisque faisant partie de domaines publics (commune, conseil général, État) ;
- la plupart font l'objet de négociations amiables ayant reçu des réponses favorables.

Le contexte foncier du projet est décrit au paragraphe 9.

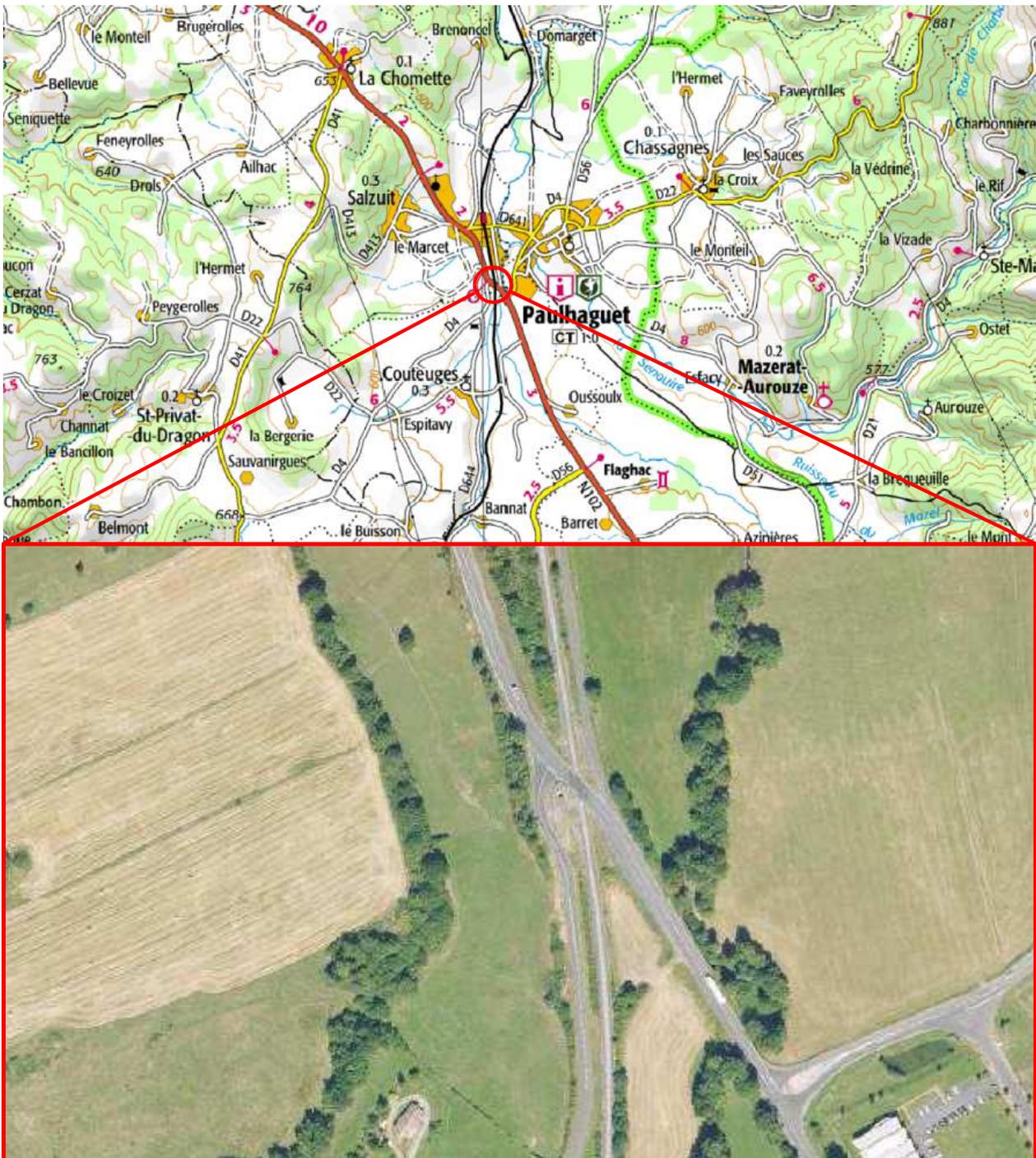


8 - Le site et son environnement

Situation du projet

Le passage à niveau n°89 se situe au PR64+700 de la RN102 dans le département de la Haute-Loire, en limite sud-est de la commune de Salzuit.

Le projet de suppression concerne également la commune de Couteuges.

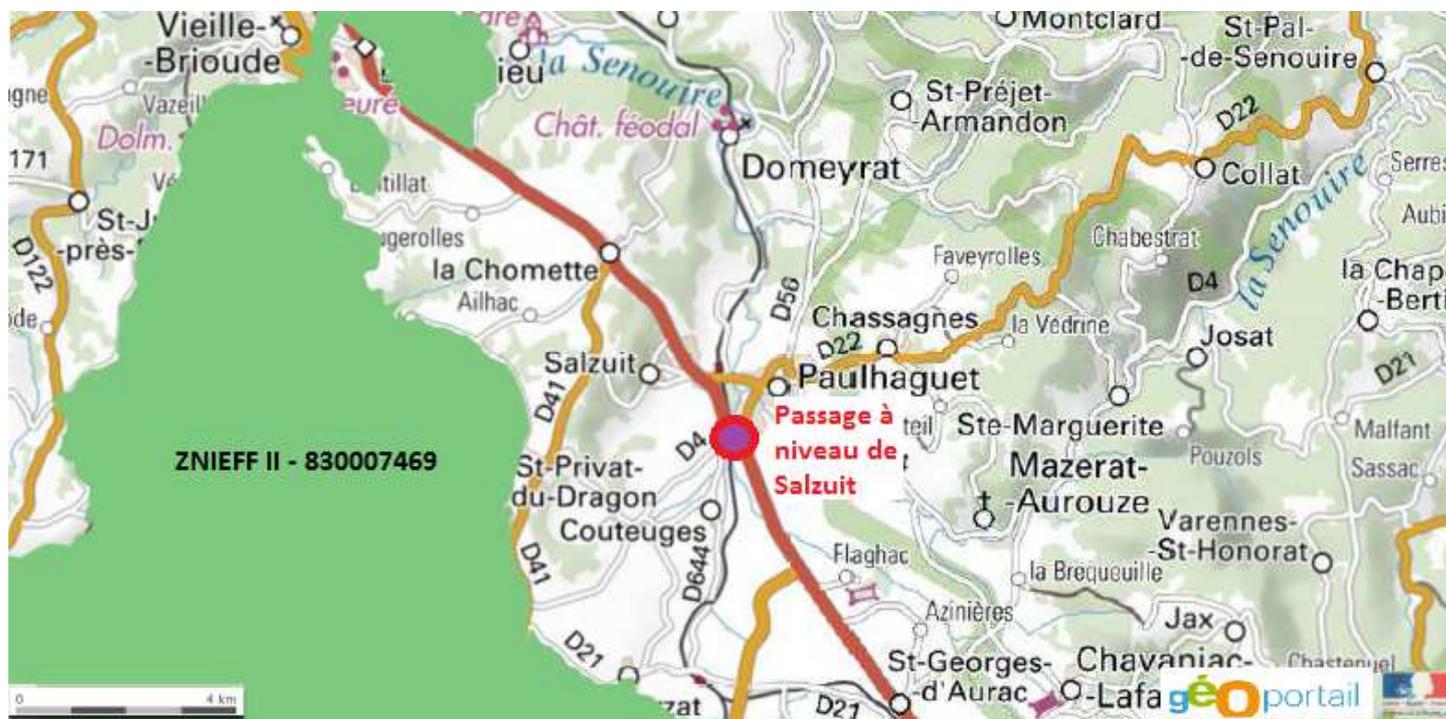


Environnement

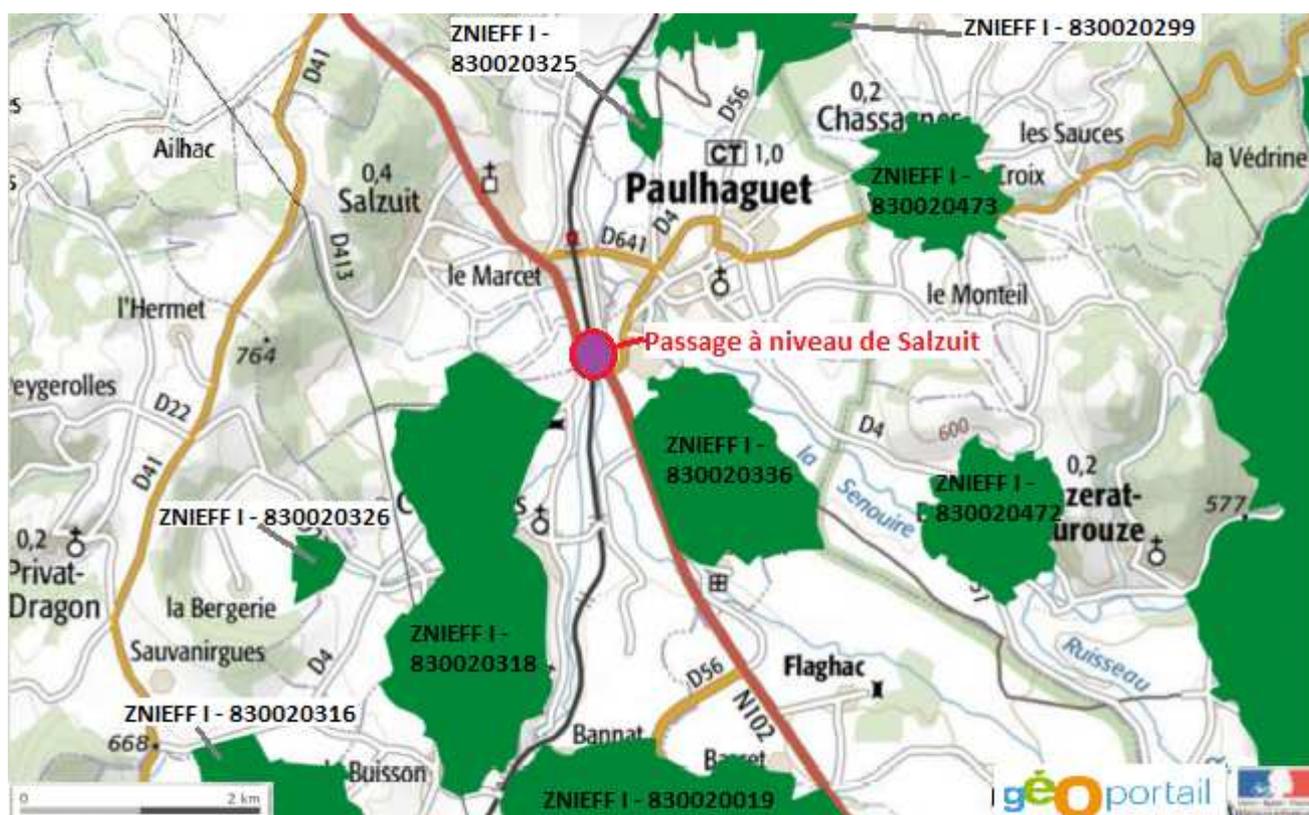
Le site accueillant le projet ne se situe pas dans l'emprise directe d'un zonage réglementaire ou d'un zonage recensé au patrimoine naturel.

Le projet se situe en revanche à proximité :

- d'une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de type II : Haute vallée de l'Allier (830007469) située à environ 3,5 kilomètres à l'Ouest du projet ;
- de neuf ZNIEFF de type I :
 - Paulhaguet (830020336) à environ 100 mètres au Sud-Est du site du projet (au plus près) ;
 - Couteuges et lacs du Buisson et de la Garganousse (830020318) à environ 350 mètres au Sud-Ouest du projet ;
 - Bords de Senouire – Le Meze (830020325) à environ 1,4 kilomètres au Nord ;
 - Bois de Lavaux (830020299) à 2,2 kilomètres environ au Nord ;
 - Moulin d'Alleret (830020326) au Sud - Ouest à une distance de 2,5 kilomètres environ ;
 - Environs de Chassagnes (830020473) à 2,5 kilomètres au Nord-Est du projet ;
 - Environs d'Esfac y (830020472) à 2,6 kilomètres environ à l'Est ;
 - Plateau de Saint-Georges-d'Aurac et marais de Bannat (830020019) à environ 2,8 kilomètres au Sud ;
 - Cerzat Nord (830020316) au Sud-Ouest à environ 3,8 kilomètres.



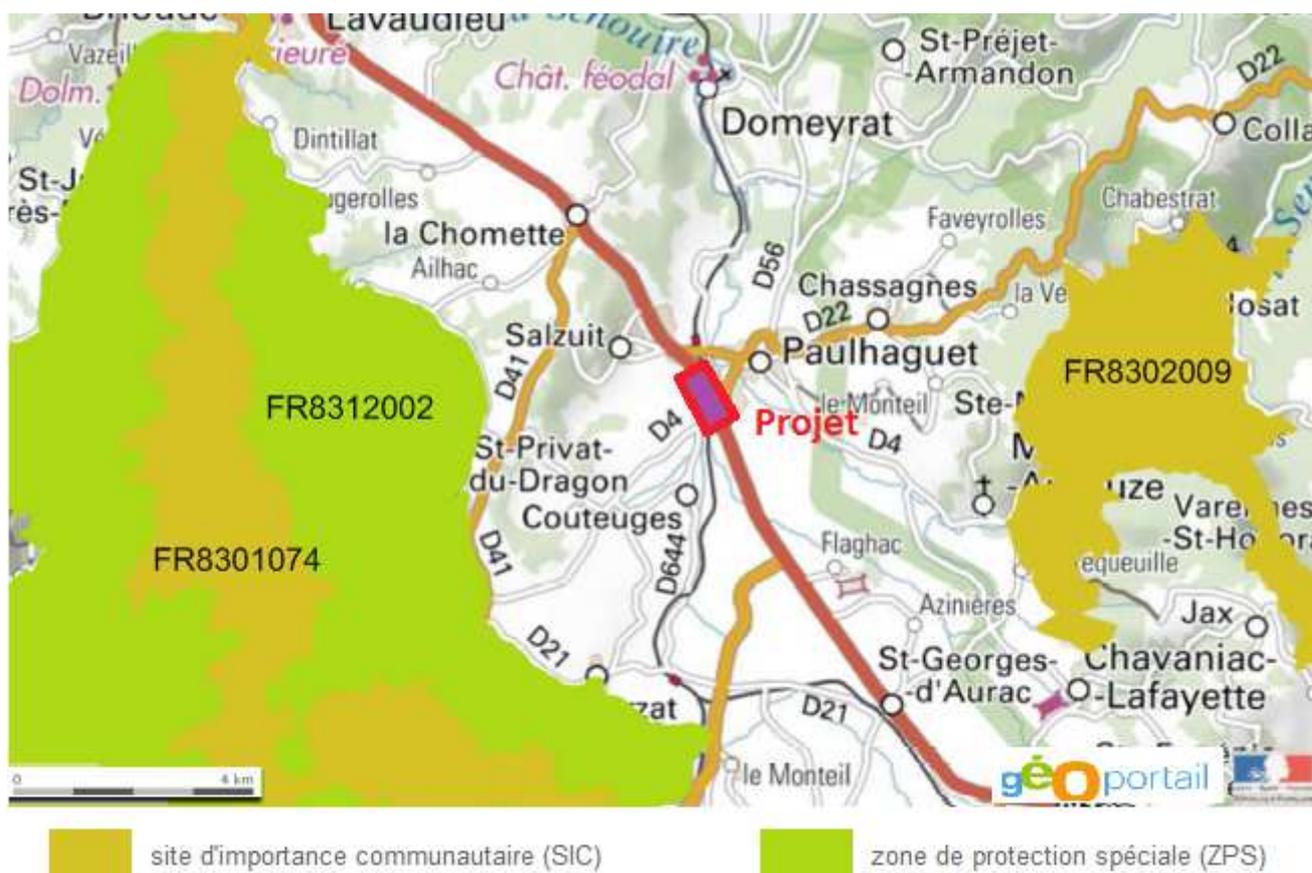
Carte – ZNIEFF de type II à proximité du projet



Carte – Localisation des ZNIEFF I à proximité du projet

Enfin, il convient de noter que le projet se situe à :

- 4,8 kilomètres du SIC (Site d'Importance Communautaire) « Complexe minier de la vallée de la Senouire » (FR8302009) ;
- 7 kilomètres environ du SIC «Val d'Allier / Vieille Brioude / Langeac » (FR8301074) ;
- 3,3 kilomètres environ de la ZPS (Zone de Protection spéciale) Haut Val d'Allier (FR8312002).



Carte - Les sites Natura 2000 à proximité du projet

9 - Le site et son état foncier

Le périmètre de la DUP délimite une emprise d'une superficie de 69 972 m². Cette zone intercepte, outre le domaine public principalement lié à la présence de la RN102, des propriétés privées. 26 parcelles sont impactées (dont certaines en indivisions), représentant une superficie de 50 765 m². L'ensemble de ces parcelles sont répertoriées dans le tableau ci-dessous :

Référence cadastrale	Surface totale (m ²)	Surface impactée (m ²)	Observation
Commune de Salzuit (15 parcelles et 10 propriétaires impactés)			
B 533	14 850,00	1 586,00	
B 765	14 957,00	9 763,00	
B 767	1 812,00	1 287,00	
B 769	3 182,00	2 526,00	
B 771	8 642,00	6 935,00	
B 550	10 968,00	1 255,00	SNCF
B 910	1 000,00	848,00	SNCF
B 547	1 666,00	1 666,00	
B 548	1 048,00	1 040,00	
B 534	1 720,00	429,00	
B 535	1 720,00	266,00	
B 536	6 534,00	235,00	
B 553	2 970,00	2 970,00	
B 552	2 949,00	2 949,00	
B 551	360,00	360,00	Mairie de Salzuit
Surface totale impactée sur la commune		34 115,00	
Commune de Couteuges (11 parcelles et 10 propriétaires impactés)			
D 193	19 226,00	1 540,00	
D 195	3 530,00	1 009,00	SNCF
D 279	13 880,00	822,00	
D 196	5 515,00	1 871,00	
D 194	4 305,00	4 305,00	
A 54	17 998,00	570,00	
A 50	2 760,00	139,00	
A 53	2 688,00	2 688,00	
A 52	4 027,00	1 973,00	
A 309	5 787,00	168,00	CC Pays Paulhaguet
A 236	13 360,00	1 476,00	
Surface totale impactée sur la commune		16 561,00	

Le plan parcellaire ci-après précise les parcelles impactées dans le périmètre de DUP.

10 - Justifications du caractère d'utilité publique de l'opération

L'aménagement projeté permettra d'améliorer la sécurité pour :

- les usagers de la RN102, de la RD4 (Est et Ouest) ainsi que de la voie communale ;
- les usagers de la voie ferrée.

Cette opération permet véritablement de réduire les risques spécifiques liés à la circulation sur cette zone en :

- supprimant le passage à niveau, et donc en isolant les flux de véhicules empruntant la RN102 du trafic ferroviaire ;
- améliorant les différents carrefours concernés par le projet.

Cette opération s'inscrit par conséquent dans l'intérêt général du fait qu'elle a pour but d'**améliorer la sécurité de l'itinéraire**.

11 - Mesures prises pour limiter les effets de la procédure d'expropriation

Pour l'ensemble des terrains concernés par l'aménagement, la démarche d'acquisition du foncier est basée sur un processus de négociation à l'amiable initié en février 2016 et toujours en cours. À noter également qu'une étude d'enjeux agricoles a été menée fin 2013 afin d'évaluer et prendre en compte cette thématique dans le projet (évaluation de l'impact sur les exploitations et pré-identification des mesures compensatoires à prévoir).

Toutefois, le recours à la procédure d'expropriation ne peut être exclu. Il convient néanmoins de rappeler que l'acte par lequel est prononcée la D.U.P est le moyen par lequel la puissance publique déclare que la réalisation de l'aménagement présente un intérêt suffisant pour justifier l'expropriation certains biens et droits réels immobiliers. Cette déclaration seule ne crée toutefois pas de droit au profit de la puissance publique.

La procédure d'expropriation, dont la D.U.P est un préalable nécessaire, ne pourra être mis en œuvre pour garantir les acquisitions, et s'il y a lieu les évictions, qu'à compter de la prononciation par le juge de l'ordonnance d'expropriation des immeubles ou des droits réels déclarés cessibles par l'arrêté de cessibilité.

Il convient de rappeler que même après l'intervention de l'acte déclaratif de D.U.P. des acquisitions amiables peuvent toujours intervenir.

Le maître d'ouvrage, lorsqu'il sera bénéficiaire de la D.U.P. recherchera prioritairement ces accords amiables. Il ne procédera aux acquisitions foncières par voie d'expropriation que dans l'hypothèse où aucun accord amiable ne pourra être trouvé.

12 - Annexes

12.1 - Annexe 1 : document programmation de sécurisation nationale des PN (23/11/2012)

12.2 - Annexe 2 : décision ministérielle validant le dossier des études (08/03/2016)

12.3 - Annexe 3 : avis en retour de l'examen au cas par cas (17/04/2015)

12.1 - ANNEXE 1 – Document de programmation de sécurisation nationale des PN


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

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

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

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

Paris, le

23 NOV. 2012

Le ministre
à

Monsieur le Préfet de la région Auvergne,
Préfet du Puy de Dôme,
- Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement

Objet : liste des passages à niveau de la Région Auvergne inscrits au programme de sécurisation nationale (mise à jour 2012) et rappels des diagnostics de sécurité sur les passages à niveau.

PJ : liste des passages à niveau de la région Auvergne inscrits au programme de sécurisation nationale (mise à jour 2012).

Réf : circulaires du 11 juillet 2008 sur les diagnostics de sécurité et des 15 décembre 2009 et 25 août 2010 sur l'exploitation des inspections de sécurité des passages à niveau.

A la suite de l'accident survenu en septembre 1997 sur le passage à niveau de Port Saint-Foy (24) un programme d'amélioration de la sécurité des passages à niveau a été décidé par le ministre.

Parmi les actions engagées, il était prévu de supprimer des passages à niveau « inscrits au programme de sécurisation nationale » (dits préoccupants) dont la liste avait été établie par la SNCF.

Depuis la création de cette liste en 1998, 89 PN qui étaient classés comme préoccupants ont été supprimés et 389 ont été améliorés.

Notez que la notion de passage à niveau préoccupant étant souvent mal comprise, on parlera désormais de passages à niveau « inscrits au programme de sécurisation nationale ».

La nouvelle liste des passages à niveau inscrits à ce programme ne comprend plus actuellement que 175 PN du Réseau Ferré National à améliorer ou à supprimer en priorité. Ils représentent environ 1% des PN et 12% des collisions. Actuellement, 157 PN de cette liste font l'objet d'un projet d'investissement (AVP/PRO pour 10 d'entre eux et études pour les autres).

Cette liste est la mise à jour de la liste de 2009 :

- 11 PN ont été supprimés par ouvrage ou déviation routière et retirés de la liste,
- 51 PN de la liste de 2009 ont été retirés suite à des améliorations, ou à une baisse des trafics,
- 20 PN ont été ajoutés à la liste. Ces PN ont été identifiés à partir des statistiques d'accidents sur 10 ans (période 2002 - 2011), des trafics routiers et ferroviaires ou à dire d'expert.



Tous les PN avec un projet de suppression en cours d'étude ou de travaux sont maintenus dans la liste, même s'ils ne répondent plus aux critères quantitatifs.

Les PN retenus "à titre d'expert" sont principalement ceux dont la configuration (profil en long, géométrie, ...) présente des risques.

Vous trouverez ci-joint la liste des 6 passages à niveau de la Région Auvergne inscrits au programme de sécurisation national.

En parallèle, l'Etat a lancé fin 2008 une démarche de diagnostic systématique de l'ensemble des passages à niveau sur 5 ans. Ces diagnostics, réalisés par les gestionnaires routiers et ferroviaire, vont permettre d'identifier des passages à niveau dont la configuration (en général routière) augmente les risques d'accidents. Des améliorations ou suppressions seront donc également menées sur les PN identifiés comme « sensibles » suite aux diagnostics.

A ce jour, le bilan et la synthèse régionale de ces inspections n'ayant pas été communiqués, comme le prévoyaient les circulaires des 11 juillet 2008 et 15 décembre 2009, j'attire votre attention sur la nécessité de voir aboutir cette démarche pour l'amélioration de la sécurité des passages à niveau et vous remercie de bien vouloir transmettre dès que possible le tableau de synthèse régionale.

Pour ce faire, il conviendrait que vous vous rapprochiez des différentes collectivités locales concernées (Conseils généraux et communes) afin de les sensibiliser à cette démarche et de leur rappeler que la réalisation des diagnostics de sécurité des passages à niveau, au moins de ceux circulés par des trains à une vitesse supérieure à 40 km/h, constitue un préalable à la fois essentiel pour déterminer et améliorer le niveau de sécurité et nécessaire pour permettre la mise à disposition des crédits de l'Etat et de Réseau ferré de France.

Au regard des difficultés que pourraient éventuellement rencontrer certains d'entre eux, notamment concernant la formation des agents chargés des diagnostics, il pourra être envisagé un rapprochement avec le service études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA).

Pour le Ministre et par déléguation
Le Directeur des services de transport

Thierry GUMBAUD

Copie à : DIT
REF
SNCF

**LISTE DES PN inscrits au programme de sécurisation nationale (MISE A JOUR 2012)
Région Auvergne**

origine liste	K 2012	critère 2012	ordre facteur K 2012	Région	Région RFF	INFRAPOLE SNCF	N° ligne	Section de Ligne	PK	n° PN	Type	Département	Commune	Type route	N° route	Agglomération	Problématique et évolution envisagée	Diagnostic fait ?	Radar ?	Feux à diodes ?	Autres modifications ?	Année de réalisation	Trains par 24h	Vitesse trains	Route : circulation par 24h	Route : circulation pendant l'ouverture de la ligne	% Poids Lourds	Circulation cars scolaires - bus, TE ?	PN à profil difficile ?	Moment	Collisions avec MR sur 10 ans (1999 - 2008)	Heure d'installation sur 10 ans (1999 - 2008)	Somme collisions + heures installations (1999 - 2008)	Collisions avec MR sur 10 ans (2002 - 2011)	Heure d'installation sur 10 ans (2002 - 2011)	Somme collisions + heures installations (2002 - 2011)
1997	1318	3 col	96	Auvergne	Rhône-Alpes Auvergne	Auvergne Nivernais	785 000	St-Germain-des-Fossés - Darsac	361,373	7	SAL 2 + îlot séparateur de sens	03	Creuzier-le-Vieux	RD	27	OUI	Voisin de carrefours avec feux tricolores coordonnés avec SAL. Opération de prévention faite en 2008. Feux à diodes, radar vitesse en 2010. Plus d'accident depuis l'installation du radar. Maintenu en observation dans la liste 2012.	OUI	CA vitesse 2010 (1 radar)	OUI		OUI	61	110 km/h	3600	3600	7,50%		NON	219 600	2	4	6	3	3	6
2001	0	expert	174	Auvergne	Rhône-Alpes Auvergne	Auvergne Nivernais	695 000	Bourges - Miécaze	325,951	220 bis	isolé pour piétons	03	Montluçon	VC		OUI	Proximité halte Ville Gozet et groupe scolaire. Plus de 1000 piétons par jour. Etude de suppression à lancer avec aménagement PMR du pont route existant.	non concerné	non concerné	non concerné			18	100 km/h	0	0	non concerné	non concerné	non concerné	0	1	0	1	0	0	0
1997	5557	expert	31	Auvergne	Rhône-Alpes Auvergne	Auvergne Nivernais	790 000	St-Germain-des-Fossés - Nîmes	478,899	67	SAL 4	43	Bournoncle Saint Pierre	RN	102	OUI	Projet de déviation de la RN inscrit au PDM. Des améliorations routières sont prévues : ajout d'un feu tricolore, îlot séparateur de sens, ...	OUI	CA PN demandé en 2011	OUI	Feux à diodes	2009	34	120 km/h	11674	11674	nc		NON	396 916	0	9	9	0	14	14
1997	932	expert	109	Auvergne	Rhône-Alpes Auvergne	Auvergne Nivernais	790 000	St-Germain-des-Fossés - Nîmes	507,943	89	SAL 2	43	Salzuit	RN	102	NON	Route en S et vitesse excessive. Etude préliminaire de suppression terminée, phase avant-projet à lancer en 2012 par la DREAL.	OUI	CA vitesse installée en 2009 (2 radars)	OUI	Installation de feux rouges clignotants sur potence	1998 2009	12	95 km/h	8631	8631	nc		NON	103 572	1	10	11	1	8	9
1997	579	expert	124	Auvergne	Rhône-Alpes Auvergne	Auvergne Nivernais	798 000	St-Georges-d'Aurac - St-Etienne	39,566	15	SAL 2	43	Borne	RN	102	NON	Route en S, en pente et vitesse excessive. Etude préliminaire de suppression terminée, phase avant-projet à lancer en 2012 par la DREAL.	OUI	NON	OUI	Amélioration de la signalisation routière par DDE	2009	11	80 km/h	5260	5260	nc		NON	57 860	0	10	10	1	9	10
1997	673	expert	121	Auvergne	Rhône-Alpes Auvergne	Auvergne Nivernais	790 000	St-Germain-des-Fossés - Nîmes	428,733	34	SAL 2 + îlot séparateur de sens	63	Cournon et Le Cendre	VC		OUI	Durée de fermeture conséquente due aux arrêts des trains en gare, augmentation du trafic routier. Opération de prévention faite en 2009. Projet de suppression en cours. Phase projet en cours, les travaux devraient démarrer en 2012 et le PN devrait être supprimé en 2014.	OUI	NON	NON	Installation d'îlots séparateurs de sens Opération de prévention faite en 2009	03/02/1999 2009	44	140 km/h	1700	1700	nc	OUI	NON	74 800	0	7	7	1	8	9

aucun PN préoccupant supprimé de 2009 à 2012

aucun PN amélioré et retiré

12.2 - ANNEXE 2 – Décision ministérielle du 08/03/2016



11 N103

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

La Défense, le 08 MARS 2016

Direction des infrastructures de transport

Sous-direction de l'aménagement du réseau routier national

Bureau du pilotage des projets - zone 1

Réf : DEP 2016-195

Affaire suivie par : Sylvain BRIQUET
sylvain.briquet@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 12 10 – Fax : 01 40 81 10 26

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche

à

Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet du Rhône
Préfet coordonnateur des itinéraires routiersDirection interdépartementale des routes
Massif Central**Objet :** RN 102 - suppression du PN n° 89 sur la ligne Clermont-Ferrand - Nîmes, à Salzuit, en Haute-Loire**PJ :** Avis de l'inspecteur général routes du 27 janvier 2016

Par courrier en date du 9 décembre 2015, vous m'avez transmis pour validation le dossier d'étude préliminaire complémentaire de sécurisation, par suppression, du passage à niveau n° 89 (PN 89), sur la RN 102 à Salzuit, dans le département de la Haute-Loire. Ce projet est inscrit au programme national de sécurisation des passages à niveau sur le réseau routier national.

Ce dossier complémentaire faisait suite aux préconisations de la décision ministérielle du 18 juin 2012, qui avait demandé d'engager des études supplémentaires, et du point d'arrêt tenu le 16 avril 2013 avec la sous-direction de l'aménagement du réseau routier national.

La comparaison multi-critères sur la base des différents variantes approfondies permet de dégager deux variantes (3b et 4) qui sont plus favorables sur les critères de sécurité routière, de fluidité du trafic sur la RN 102 et d'impact environnemental. Ces deux variantes présentent les mêmes fonctionnalités. La variante 4 présente néanmoins un coût supérieur de 1 M€ à celui de la variante 3b. C'est donc cette variante V3b que la Direction interdépartementale des routes Massif Central (DIR MC) propose de retenir.

Après optimisation du profil en long, ainsi que prise en considération des conclusions d'une étude géotechnique, cette solution V3b est réévaluée à hauteur de 7 565 000 € TTC.

Au vu, notamment, de l'analyse multi-critères fournie par la DIR, l'inspecteur général routes a, dans son avis technique du 27 janvier 2016, émis un avis favorable au choix de cette variante.



En application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, je valide la solution proposée (V3b) et demande que soient prises en compte, dans le cadre de la poursuite des études, les observations et remarques émises par l'inspecteur général routes dans son avis, joint en annexe.

L'autorité environnementale, dans son avis du 17 avril 2015, a exempté le présent projet d'une étude d'impact. Il paraît dès lors opportun de réaliser directement les études de conception détaillée, en concertation avec SNCF Réseau. Ces dernières pourront être approuvées, après contrôle extérieur et audit de sécurité, au niveau local.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation,

Le Directeur des infrastructures de transport

Christophe SAINTILLAN

Copie à : SNCF Réseau
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

12.3 - ANNEXE 3 – Avis en retour d'examen au cas par cas (17/04/2015)**Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas, relative au projet
« RN 102 – Suppression du passage à niveau
n° 89 de Salzuit (Haute-Loire) »**

n° : F – 083-15-C-0019

Décision du 17 avril 2015
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret modifié n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2012 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision prise par la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable dans sa réunion du 25 avril 2012 portant délégations pour la mise en œuvre de l'article R. 122-3 du code de l'environnement (examen au « cas par cas ») ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-083-15-C-0019 (y compris ses annexes) relatif au projet « RN 102 - Suppression du passage à niveau n° 89 de Salzuit (Haute-Loire) », reçu complet de la Direction interdépartementale des routes du Massif Central le 30 mars 2015 ;

La ministre chargée de la santé ayant été consultée par courrier en date du 8 avril 2015 ;

Considérant :

- **la nature du projet**, qui consiste en la suppression du passage à niveau n° 89 par aménagement d'un tracé neuf d'environ 857 mètres et d'un pont-route d'une longueur d'environ 41 mètres pour franchir la voie ferrée,

étant précisé que ce projet relève des rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

- n° 6° d), qui soumet à étude d'impact systématique toute autre route d'une longueur supérieure à 3 km et à examen au cas par cas celles qui sont d'une longueur inférieure,
- n° 7° a), qui soumet à étude d'impact systématique les ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres et à examen au cas par cas ceux qui sont d'une longueur inférieure ;

étant précisé que le projet nécessitera un apport de 15 000 m³ de matériaux,

étant précisé que ce projet s'inscrit dans la politique de traitement et de sécurisation des passages à niveau jugés dangereux selon le plan ministériel de 2008 faisant suite à l'accident d'Allinges, le passage à niveau n° 89 étant inscrit sur la liste des passages à niveau prioritaires dont la suppression est préconisée,

étant précisé que la phase de chantier est prévue sur 17 mois environ, et que le projet n'induit pas de modification de trafic en phase d'exploitation ;

- **la localisation du projet**, sur les communes de Salzuit et Couteuges (43), classées en zone de moyenne montagne,
sur des sols à vocation agricole,

à respectivement 3,3 km et 8 km de deux sites Natura 2000 (SIC n° FR8302009 et FR8301074),

à proximité de quatorze ZNIEFF de type I (la plus proche étant située à environ 250 mètres), d'une ZNIEFF de type II située à 4 km, et d'une ZICO située à 4 km,

à 2,2 km d'un parc naturel régional,

à 1,7 km de la Chapelle Notre-Dame-des-Grâces, monument inscrit,

en partie sur une emprise d'habitat du Cuivré des marais et de l'Alouette lulu, qui sera détruit, au droit d'un milieu de type « forêt de frênes et d'aulnes des fleuves médio-européens » au niveau de la traversée d'un cours d'eau, cet habitat d'intérêt communautaire étant affecté sur 0,0802 ha,

sur 2,3 ha de prairies qui seront consommées, ainsi que 1,2 ha de systèmes culturaux et parcellaires complexes,

au sein de l'AOC Bleu d'Auvergne et en partie au sein de l'AOC/AOP Lentille du Puy,

au droit d'un site concerné par un aléa « très fort » pour le risque d'inondation par remontée de nappe ;

- l'absence d'impacts notables sur l'environnement et la santé humaine de l'opération présentée, compte tenu :

- de la prise en compte des enjeux sur l'eau et les milieux aquatiques dans le cadre des procédures spécifiques au titre de la loi sur l'eau,
- de la prise en compte des enjeux liés aux espèces protégées dans le cadre de la demande de dérogation prévue,
- de la modestie des dimensions du projet par rapport aux seuils entraînant soumission à étude d'impact systématique ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet « RN 102 - Suppression du passage à niveau n° 89 de Salzuit (Haute-Loire) », présenté par la Direction interdépartementale des routes du Massif Central, n° F-083-15-C-0019 n'est pas soumis à étude d'impact.

Article 2

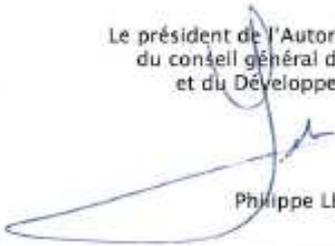
La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable.

Fait à la Défense, le 17 avril 2015,

Le président de l'Autorité environnementale
du conseil général de l'Environnement
et du Développement durable.



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire en cas de décision imposant la réalisation d'une étude d'impact. Le recours administratif gracieux doit être formé dans un délai de deux mois suivant la mise en ligne de la présente décision. Un tel recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux. Il doit être adressé au :

Tribunal administratif de Paris
7 rue de Jouy
75181 Paris CEDEX 04

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

**Service
Sous-service**
adresse
adresse1
adresse2
Tél. : xx xx xx xx xx
Fax : xx xx xx xx xx

www.developpement-durable.gouv.fr