

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Ligne de Givors à Grézan

Commune de LAUDUN - L'ARDOISE

**ENQUETE PUBLIQUE  
PREALABLE A LA SUPPRESSION  
DU PASSAGE A NIVEAU N° 38**

**RAPPORT ET CONCLUSIONS  
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**TITRE I - RAPPORT**



Gérard BRINGUE  
Commissaire Enquêteur

Rédigé le 29/04/2024



# SOMMAIRE

|                                                                     |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE I - GENERALITES</b>                                     | <b>3</b>  |
| I - 1 Préambule                                                     | 3         |
| I - 2 Objet de l'enquête                                            | 3         |
| I - 3 Cadre juridique de l'enquête                                  | 3         |
| I - 4 Composition du dossier d'enquête .....                        | 4         |
| I - 5 Contexte .....                                                | 4         |
| I - 6 Projet de suppression du PN 38 .....                          | 6         |
| <br>                                                                |           |
| <b>CHAPITRE II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b> | <b>7</b>  |
| II - 1 Désignation du commissaire enquêteur                         | 7         |
| II - 2 Modalités de l'enquête .....                                 | 7         |
| II - 3 Visite des lieux - Contact avec la Mairie de .....           | 7         |
| II - 4 Information effective du public .....                        | 7         |
| II - 5 Déroulement de l'enquête.....                                | 8         |
| II - 5 . 1 Ouverture de l'enquête.....                              | 8         |
| II - 5 . 2 Permanences .....                                        | 8         |
| II - 5 . 3 Clôture de l'enquête .....                               | 8         |
| II - 6 Relation comptable des observations.....                     | 8         |
| II - 7 Avis et observations recueillies durant la période d'enquête | 8         |
| II - 8 Informations complémentaires recueillies                     | 14        |
| <br>                                                                |           |
| <b>CHAPITRE III - ANALYSE DU DOSSIER .....</b>                      | <b>16</b> |

## LEXIQUE

**MO** : Maître d'ouvrage

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**DDTM** : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

**DIR/MED** : Direction Interdépartementale des Routes

**PN** : Passage à niveau

**RN** : Route nationale

**RD** : Route départementale

**OA** : Ouvrage d'art

## **CHAPITRE I - GENERALITES**

### **I - 1 Préambule**

Les passages à niveau entre voie routière et voie SNCF constituent des points singuliers « accidentogènes ». Il faut rappeler que les usagers de la route, automobilistes, cyclistes et piétons, sont les victimes quasi exclusives des accidents mais aussi, la quasi-totalité des auteurs d'infractions qui les causent, 98% des accidents sont dus au non-respect du code de la route.

Engagé depuis plusieurs années dans un plan de sécurisation des passages à niveau, le gouvernement et la SNCF ont renforcé leurs actions et affiché leurs ambitions en faveur de la sécurité au regard de nombreux accidents ayant coûté beaucoup de vies humaines. Ce plan national visant à l'aménagement et à la suppression des passages à niveau jugés préoccupants ou dangereux a déjà porté ses fruits puisque depuis plus de 10 ans le nombre d'accidents a diminué de près de 50% .

Les actions engagées en concertation et avec l'aide des collectivités territoriales et les résultats obtenus confortent ainsi la SNCF dans sa démarche de sécurisation et de suppression des passages à niveau en France.

Il faut souligner que l'on dénombre encore en moyenne plus de 100 collisions par an aux PN en France.

La politique de sécurisation du réseau SNCF français repose en premier sur les campagnes de sensibilisation nationale du grand public, sur le respect du code de la route aux abords et à l'approche des infrastructures ferroviaires. Elle s'appuie sur trois concepts : prévenir, améliorer et supprimer.

### **I - 2 Objet de l'enquête**

Le dossier soumis à la présente enquête publique porte sur la suppression définitive du passage à niveau n° 38 de la ligne de Givors à Grézan sur le territoire de la commune de LAUDUN-L'ARDOISE dans le GARD.

### **I - 3 Cadre juridique de l'enquête**

La procédure est encadrée par :

- l'arrête ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;
- le code des relations entre le public et l'administration au regard des articles L.134-1 et L.134-2 et R .134-3 à R.134-23 en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

La présente enquête est conduite sous l'égide de la Préfecture du Gard par le Service de la Sécurité Routière à la DDTM du Gard qui assure le suivi des procédures administratives en collaboration avec SNCF Réseau.

## I - 4 Composition du dossier d'enquête

Le dossier présenté à l'enquête réalisé par SNCF réseau comprend :

- l'arrêté de mise à l'enquête et l'avis d'enquête ;
- le registre d'enquête;
- le document technique portant sur huit thèmes :
  - ★ 1 - La politique sécurité de SNCF réseau,
  - ★ 2 - Cadre réglementaire,
  - ★ 3 - Objectifs et enjeux de l'opération,
  - ★ 4 - Emplacement de l'opération,
  - ★ 5 - Présentation du projet,
  - ★ 6 - Evolution des conditions de déplacement,
  - ★ 7 - Délais de réalisation,
  - ★ 8 - Eléments économiques ;

et comprenant quatre annexes :

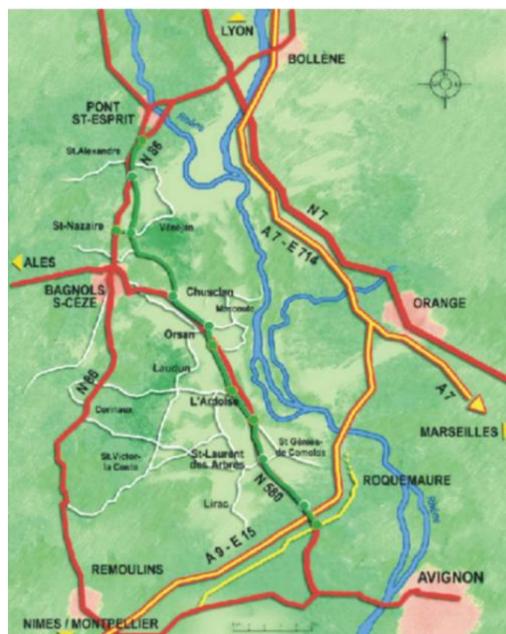
- ★ 1 - Copie de l'arrêté préfectoral de classement du PN,
- ★ 2 - DUP en conseil d'Etat JO du 14 avril 1999,
- ★ 3 - Plan provisoire d'étude de modification des installations,
- ★ 4 - Plan de circulation routière suite à la fermeture du PN 38.

## I - 5 Contexte

Dans le cadre du projet routier « La Rhodanienne » les routes nationales 86 et 580 situées en rive droite du Rhône font l'objet d'un projet d'aménagement entre Pont-Saint-Esprit et l'autoroute A9 jusqu'à l'échangeur de Roquemaure via Bagnols-sur-Cèze.

Ce projet inclut la déviation de Bagnols et de l'Ardoise.

Cette route constitue un itinéraire bis à l'A7 et à l'A9, elle s'inscrit dans l'opération déclarée d'utilité publique le 13 avril 1999 qui intéresse un tracé de 28,5 kilomètres.



C'est dans ce contexte que SNCF réseau, en partenariat avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL), s'est engagée à réaliser les études relatives à la déviation de l'Ardoise et à la suppression du PN 38. L'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale s'est déroulée entre le 2 septembre et le 2 octobre 2019, elle faisait suite à une étude archéologique réalisée en janvier 2018.

Une étude préliminaire menée en 2021 a permis de préciser la nature et l'importance des travaux à réaliser pour la suppression du PN38 .

La déviation de l'Ardoise, dont les travaux engagés en mai 2020 et qui se poursuivent actuellement, était attendue depuis une trentaine d'années. Elle permettra après sa mise en service de dévier les zones urbaines, d'améliorer la desserte des zones d'activités proches et d'augmenter la sécurité des usagers . C'est dans le cadre de ces études que la suppression du PN 38 a été envisagée et actée par les responsables des infrastructures ferroviaires et routières.

La ligne SNCF qui intercepte sur l'Ardoise la RN 580 relie en rive droite du Rhône GIVORS-CANALI à GREZAN. C'est la ligne 800 000 du réseau ferré national.

Fermée aux voyageurs en 1973 elle est principalement dédiée au transport de marchandises toutefois, depuis 2022 elle est a été réouverte aux voyageurs sur la section Pont-Saint-Esprit -Nîmes.

Il s'agit d'une ligne double voies électrifiée.

La ligne supportera avec l'ouverture aux voyageurs un trafic de l'ordre de 40 à 50 trains par jour.

Le passage à niveau n°38, à 1 kilomètre au sud de la gare de fret de l'Ardoise, se situe au point kilométrique 725+070 de la ligne SNCF et au point kilométrique 11+350 de la RN 580

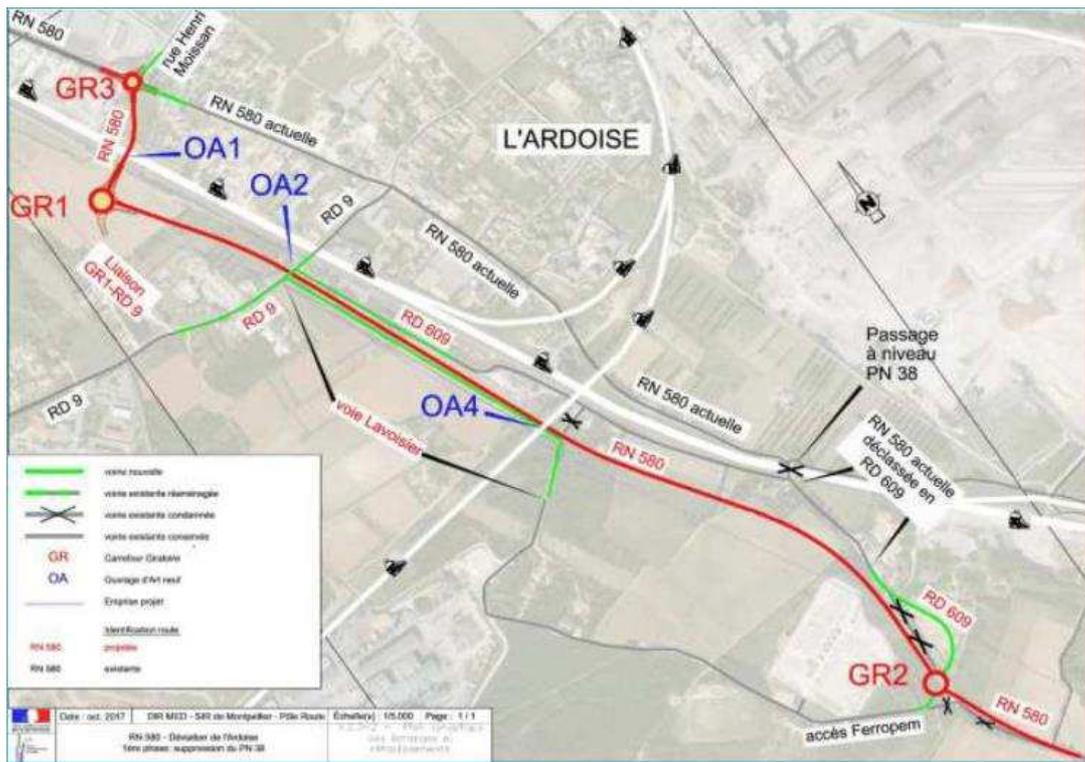
Il est inscrit au programme national de sécurisation classé en catégorie 1 par arrêté préfectoral en date du 11/01/1994.

La RN 580 constitue un trajet très emprunté vers l'autoroute A9 et supporte un trafic important de l'ordre de 12800 véhicules par jour dont 1000 véhicules poids lourds.

Au regard des trafics routiers et ferroviaires et des incidents intervenus, le PN a été classé « préoccupant ». On relève 2 accidents mortels causant 4 morts en 2008, 2 accidents causant 2 blessés en 2013, 1 accident sans blessé en 2018 et plus récemment en mai 2023 une voiture immobilisée sur la voie a été percutée sans faire de blessé les 4 occupants ayant pu s'extraire du véhicule.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par :

- la DREAL pour l'ensemble des travaux concernant le domaine routier relatifs aux déviations des routes, des réseaux hors domaine ferroviaire et de la reconstitution des liaisons routières aux abords de la déviation ;
- SNCF Réseau pour ce qui concerne l'ensemble des réseaux et ouvrages dans le domaine ferroviaire.



Localisation de la déviation de la RN580 à L'Ardoise déviation du trafic routier

## I - 6 Projet de suppression du PN 38

La suppression du PN 38 fait partie intégrante du projet de déviation dont les modalités de réalisation ont pris en compte les incidences sur les échanges locaux est-ouest de part et d'autre de la voie ferrée actuellement offerts par ce passage.

Les échanges est-ouest sont de fait assurés par la déviation à partir des trois carrefours giratoires permettant la continuité des itinéraires des RD 9 et RD 609. A l'ouest, la continuité de la rue Keller est assurée par la création de la « voie Lavoisier ». Ces modifications peuvent induire pour certains usagers proches des allongements de parcours peu significatifs pour les véhicules automobiles mais pénalisant pour les échanges piétons.

Des mesures complémentaires sont envisagées pour permettre aux véhicules de faire aisément demi-tour sur la partie sud de la RN mise en cul de sac et limiter la circulation sur le chemin de Monfaucon réservé uniquement aux riverains et exploitants.

Les travaux spécifiques à la suppression du passage à niveau liés à la circulation routière concernent la pose de part et d'autre du PN de 3 glissières en béton armé et d'une clôture « treillis soudé » de 2 mètres de hauteur accompagnée de la dépose de la signalisation sur la RN.

## **CHAPITRE II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **II - 1 Désignation du commissaire enquêteur**

Par arrêté n°30-2024-60-01 du 29/02/2024, Monsieur le Préfet du Gard m'a désigné en qualité de Commissaire Enquêteur pour conduire la présente enquête.

Par lettre de mission en date du 04/04/2024, le Service sécurité routière hébergé à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) m'a notifié cet arrêté et m'a précisé les modalités de mon intervention.

### **II - 2 Modalités de l'enquête**

Le mardi 20 février 2024, j'ai rencontré Monsieur BEHAEGEL Pierre responsable de la cellule sécurité routière, Monsieur DE BOULATSEL Nicolas, chargé d'étude cellule sécurité routière et Monsieur DOURLENT Stéphane, pilote d'opération à SNCF-RESEAU qui m'ont exposé l'objet de l'enquête, remis le dossier et avec lesquels j'ai arrêté les modalités de ma mission.

SNCF-Réseau doit prendre en charge la production du dossier d'enquête, les mesures de publicité dans la presse et d'affichage sur le site de l'avis d'enquête et, assurera la prise en charge des frais matériels et d'indemnisation du commissaire enquêteur

La cellule sécurité routière a en charge la préparation des projets d'arrêté préfectoral et d'avis d'enquête.

### **II - 3 Visite des lieux - Contact avec la Mairie de LAUDUN L'ARDOISE**

Je me suis rendu sur les lieux le 5 mars 2024. J'ai pu constater le positionnement du passage à niveau, l'environnement proche et éloigné et l'avancement des travaux de la déviation.

Ce même jour, accompagné de Messieurs BEHAEGEL, DE BOULATSEL et DOURLENT j'ai rencontré Monsieur CAZORALA, Maire de LAUDUN L'ARDOISE, entouré de ses collaborateurs avec lesquels nous avons évoqué les modalités de l'enquête.

Monsieur le Maire a fait part de sa position très réservée sur la maîtrise d'ouvrage à terme de la « voie Lavoisier » qui doit être réalisée et dont la commune ne souhaite pas assurer la gestion.

Il a souligné les incidences négatives sur le commerce local implanté en bordure de délaissé de la RN 580 après mise en service.

### **II - 4 Information effective du public**

Conformément aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral susvisé, les mesures de publicité ont été correctement réalisées par :

- affichage d'un avis en mairie sur le panneau des annonces situé à l'extérieur et accessible au public
- publication d'un avis dans les annonces légales des journaux « Le Réveil du Midi » les vendredi 15 mars 2024 et vendredi 29 mars 2024 et « Le Midi libre » le jeudi 14 mars 2023 et le lundi 1<sup>er</sup> avril 2024.

## **II - 5 Déroulement de l'enquête**

L'enquête s'est déroulée du jeudi 28 mars 2024 à 9 heures au lundi 15 avril 2024 à 9 heures soit 19 jours consécutifs..

La mairie a mis à ma disposition un bureau pour recevoir le public.  
Aucun problème n'a entravé le cours de cette enquête.

### **II - 5 . 1 Ouverture de l'enquête**

J'ai procédé le 28/03/2024 à 9 heures à l'ouverture de l'enquête publique. A cet effet, j'ai vérifié et paraphé toutes les pièces du dossier ainsi que les feuillets du registre d'enquête.

### **II - 5 . 2 Permanences**

J'ai assuré trois permanences les jeudi 28/03/2024 de 9 heures à 12 heures, mercredi 10 avril 2024 de 14 heures à 17 heures et le lundi 15 avril 2024 de 9 heures à 12 heures. Aucun évènement particulier n'a troublé ces permanences.

### **II - 5 . 3 Clôture de l'enquête**

L'enquête a été close le lundi 15 avril 2024 à 12 heures.

Le registre d'enquête a été clos par Monsieur le Maire de LAUDUN.

## **II - 6 Relation comptable des observations**

L'enquête n'a pas fortement mobilisé la population et le public puisque je n'ai reçu que quatre personnes. Une observation a été formulée sur le registre et trois courriers électroniques m'ont été adressés.

J'ai été destinataire le 16 avril 2024, après clôture de l'enquête, d'un courrier de Monsieur le maire de LAUDUN.

## **II - 7 Avis et observations recueillies durant la période d'enquête**

Les avis recueillis, listés ci-dessous, sont accompagnés des commentaires de SNCF-RESEAU, DREAL et Cellule SECURITE ROUTIERE destinataires du procès-verbal de synthèse que je leur ai adressé le 16 avril 2024 :

**Monsieur GRIOTTO** - Comité de défense des habitants du hameau de l'Ardoise que j'ai reçu lors de ma première permanence du 10 mars 2024 indique qu'il est très favorable au projet de fermeture du PN.

Réponse MO : *Sans Objet*

**Madame VERKIMPE** - Propriétaire du bar-tabac implanté en bordure de la RN actuelle au sein de village de l'Ardoise.

Souligne que la fermeture du PN entraînera inéluctablement une baisse du chiffre d'affaires de son commerce dont 80% de la fréquentation résulte des clients de

passage.

Demande s'il ne peut pas y avoir une solution alternative limitant ce préjudice favorisant un transfert de son activité vers une zone commerciale.

En tout état de cause elle souhaite que la fermeture soit accompagnée d'un dispositif d'information à partir des échanges routiers (affichage).

**Madame SPIINHIRNY** fait part des mêmes observations soulignant toutefois que la mise en œuvre du secteur d'accueil permettant le transfert des commerces traîne depuis des années.

Elle espère que les habitants ne perdront pas la pharmacie et le bar-tabac.

**Madame CARTERON** - Pharmacie de l'Ardoise - Fait part de sa très grande inquiétude concernant la fermeture du PN 38. Rappelle que son activité, comme celle des autres commerçants, est étroitement liée à l'important passage de véhicules sur la RN. Cette clientèle représenterait entre 30 et 40% de son chiffre d'affaires. Afin de retrouver de la visibilité son choix réside dans le transfert de son activité au plus proche de la RN déviée.

Elle souligne que depuis de nombreuses années, 15 ans pour sa part, les commerçants alertent les différentes municipalités sur ce point.

Elle relève que malgré le mandatement par la mairie de la SEGARD courant 2023 pour créer une zone commerciale aucun projet à ce jour n'a été présenté et aucun permis de construire déposé.

Elle estime que la fermeture du PN semble extrêmement prématurée en l'absence de solution concrète pour les commerces et que l'ouverture de la déviation porte un coup de grâce aux commerces.

Demande, en attendant que le projet de zone commerciale soit finalisé, que le PN soit maintenu en l'état.

Réponse MO :

Une nouvelle Zone d'Activités Commerciales située à côté du GR4 est prévue d'être réalisée.

Les commerces qui souhaitent se déplacer dans cette nouvelle zone commerciale pourront le faire.

Effectivement, il est regrettable que ce projet ne soit pas plus rapproché de l'ouverture à la circulation de la nouvelle RN580.

Le permis de construire de ce projet est prévu d'être déposé par la SPL30 avant l'été 2024.

La fermeture du PN38 à la circulation ne peut pas être reportée et doit rester concomitante à l'ouverture de la déviation pour des raisons de Sécurité.

**Monsieur SCORSONE Patrick** - Gérant de Technimat à l'Ardoise.

Emet un avis défavorable à la fermeture immédiate du PN sous réserve de le laisser à minima une année en service pour les raisons suivantes :

- Environnementales,
- Economiques au regard de la réindustrialisation du site Arcelor Mittal, du préjudice causé aux commerces implantés le long de la RN dans la traversée de l'Ardoise dont le trafic de passage procure environ 80% de la clientèle,
- Sécuritaire liée à la vulnérabilité des ouvrages (une seule voie de circulation de transit) et aux problèmes résultant du gabarit des ouvrages routiers (ponts et voies),
- Cohérence entre les PN 38 et 39.

Indique qu'il y a urgence d'attendre et de vérifier le fonctionnement « port de l'Ardoise et site Arcelor ».

Réponse MO :

La suppression du PN38 n'a pas d'impact environnemental. Le projet global de déviation de la RN580 à Laudun l'Ardoise (intégrant la suppression du PN) a fait l'objet d'une DUP et les procédures environnementales y sont associées. Concernant les commerces, le maire déposera son permis de construire à l'été 2024 pour la réalisation d'une ZAC afin de proposer aux commerces impactés par le projet une localisation plus passante.

La nouvelle voirie de la RN580 n'a pas de problèmes de gabarit et améliore la situation actuelle, notamment niveau de l'ouvrage SNCF qui limite le passage des convois volumineux. Ce nouvel itinéraire servira à terme à interdire la traversée de la commune par les poids-lourds.

Le maintien du PN38 en fonctionnement n'est pas en accord avec l'objet de l'opération de suppression du PN38 et est réfuté par l'exploitant DIRMED ainsi que par SNCF RESEAU pour des raisons de sécurité.

**Monsieur Thierry VEZINET** - Président du Port de l'Ardoise

Présente l'association « Port de l'Ardoise » qui regroupe depuis 1999 des entreprises, commerçants et artisans représentant en moyenne chaque année 70 adhérents pour environ 4000 salariés.

Souligne les enjeux du projet de fermeture du PN en termes de sécurité et indique qu'il n'a pas eu accès aux données et reste perplexe sur ce fait car vivant sur place.

Fait état d'un seul accident mortel il y a des années résultant d'un acte délibéré d'une conductrice avec 2 enfants.

Il considère, compte tenu que :

- ✓ les commerçants du bourg vivent à 80% des flux routiers ;

- ✓ la fermeture de ce PN hypothèquerait grandement une possibilité d'accès sud du site Arcelor Mittal (puisque le PN plus au sud est situé sur une voirie communale sous dimensionnée pour des poids lourds) ;
  - ✓ le manque d'accès au sud a été une cause essentielle de l'annulation du projet GIFI sur le site Arcelor ;
  - ✓ l'accès nord du site par la rue Rabelais est elle aussi largement sous dimensionnée ;
  - ✓ il n'y a pas d'itinéraire bis poids lourds et hors gabarit en cas de problème sur la déviation.
  - ✓ il n'a pas été vérifié en condition réelle de circulation que tous les ronds-points successifs de cette déviation ne ralentissent de façon rédhibitoire le flux de circulation. ;
  - ✓ le dernier giratoire en descendant du pont et en repartant vers Bagnols constitue du fait de sa déclivité importante un danger avéré pour les nombreux convois de chalets et autres convois exceptionnels hors gabarits ;
- que la fermeture de ce PN 38 devrait à minima être reporté d'une année pour faire une vraie étude d'impact où des appels à projets concernant les zones industrielles qui sont en cours d'instruction par les services de l'état en ce moment même.

### **Courrier de Monsieur le Maire de LAUDUN L'ARDOISE intervenu à l'issue de l'enquête**

J'ai reçu, le 16 avril 2024, un courrier par lequel Monsieur le Maire de Laudun me fait part que la fermeture du PN 38 va modifier le quotidien des habitants du bourg de l'Ardoise.

A ce titre deux points attirent son attention compte tenu des retours qu'il a eu avec la population pendant l'enquête :

- les commerçants locaux ayant une forte clientèle de passage vont voir leur chiffre d'affaires fortement réduit ;
- la nouvelle voie est dotée de ponts qui peuvent être un obstacle infranchissable pour certains convois exceptionnels devant se rendre vers le nord.

Ceci l'amène à donner la position de la commune pour un report différé de la fermeture du PN d'un an et son maintien en état après fermeture pour des usages ponctuels en cas de nécessité.

Cette période d'un an permettra aux commerçants locaux qui souhaitent se déplacer vers la zone commerciale située à coté du GR4 de le faire en toute sérénité, la SPL30 doit déposer le permis de construire du projet commercial avant l'été.

## COMMISSAIRE ENQUETEUR dans le procès-verbal de synthèse

La suppression du PN n'est pas une décision récente dans la mesure où elle s'inscrit dans le projet initial de réaménagement de la RN 580 qui a fait l'objet d'une DUP et d'une enquête environnementale.

Les incidences de ce projet avec notamment la fermeture définitive du PN 38 ont-elles fait l'objet, dans le cadre de ces procédures antérieures, d'une analyse particulière et de propositions pour en atténuer les effets ?

Je relève que les problématiques de circulation concernant le rétablissement des communications ont été résolues à partir des nouveaux carrefours giratoire et passage supérieur (OA 2) au niveau de la RD 9 et que la signalétique à l'égard des usagers est prévue à terme.

Incontestablement, la fermeture du PN va écarter la majorité du trafic de transit qui constitue sûrement une partie importante de la clientèle des commerces implantés dans le village en bordure de la RN actuelle.

Au regard du plan de circulation édité en février 2023 par la DIR MES - SIR de Montpellier - Pôle route j'observe qu'au niveau du carrefour GR 4 en bordure de la RD9 il est délimité un secteur pour une future zone commerciale. Cette intention qui relève soit de la commune, soit de la Communauté d'agglomération du Gard Rhodanien, qui a comme compétence le développement économique, me paraîtrait pouvoir répondre aux inquiétudes des commerçants dans la mesure où un projet concret élaboré leur permettrait à court ou moyen terme le transfert de leur activité. Cette éventualité a-t-elle été débattue dans le cadre des contacts et négociations que les maîtres d'ouvrage (DREAL et SNCF) ont eus avec les responsables communaux de LAUDUN et la communauté d'agglomération ?

### Réponse du MO

Lors des diverses réunions entre la Commune de Laudun-L'Ardoise, la DREAL et SNCF RESEAU (ex RFF) ; la situation des commerçants et l'impact sur leurs activités, post ouverture de la déviation et fermeture du PN38, a été débattue dès 2009. Un projet de création d'une ZAC mieux située vis-à-vis du passage des usagers et des clients, proche du GR4 entre la RD9 et la future RN580, en a été décidé. Ce projet est porté par la SPL30 (territoire30) en lien avec la commune de Laudun-L'Ardoise.

Par ailleurs, Monsieur SCORSONE Patrick, que j'ai reçu lors d'une de mes permanences, qui est aussi Conseiller Départemental du canton de Roquemaure m'a

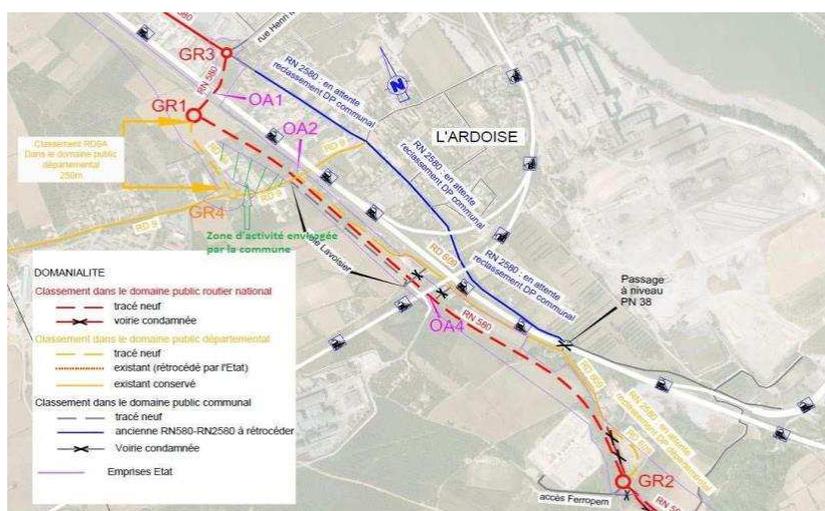
entretenu des problématiques de réindustrialisation du site d'Arcelor Mittal en relation avec le port de l'Ardoise.

La restructuration du site nécessitera sûrement selon les types d'activités des aménagements routiers et un accès sud direct sur la RN 580 afin d'éviter dans le centre de l'Ardoise la circulation de véhicules lourds dans des rues inadaptées. Dans cette perspective qui ne repose aujourd'hui sur aucun projet concret peut-on raisonnablement envisager de maintenir le PN 38 ?

Réponse du MO.

La RN 580 actuelle est très utilisée pour le transit vers l'A9. Les trafics ferroviaire et routier constatés sont :

- Environ 25 trains de fret par jour et s'ajouteront une vingtaine de trains par jour à terme avec le projet de réouverture aux voyageurs ;
- Trafic routier voisin de 12 800 véhicules/jour dont 1 000 véhicules poids lourds.



Au vu de ce trafic routier et ferroviaire important et en expansion, le PN38 a été classé préoccupant.

Il est à noter 2 accidents mortels causant 4 morts en 2008, 2 accidents causant 2 blessés hospitalisés en 2013 et 1 accident sans blessé en 2018.

Plus récemment, dimanche 28 mai 2023, vers 3 heures du matin, une voiture a été percutée par un train au niveau du PN38. Les quatre occupants ont réussi à s'extraire du véhicule avant l'arrivée du train. Il n'y a pas eu de blessé, mais les conséquences auraient pu être plus dramatiques.

Ainsi, dans le cadre de sa politique d'amélioration de la sécurité aux PN, SNCF RESEAU s'est engagée, en partenariat avec la DREAL, à réaliser des études de suppression de ce PN. Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) par décret en Conseil d'Etat paru au J.O. le 14 avril 1999 pour un itinéraire long de 28,5 km parallèle aux autoroutes A7 et A9.

L'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement (Loi sur l'eau et des espèces protégées), concernant la création d'une déviation de la RN580 et la suppression du passage à niveau n°38 sur la commune de Laudun-l'Ardoise s'est déroulée du 2 septembre au 2 octobre 2019.

Concernant le futur aménagement ECO FRET sur le site d'UGINE/Arcelor Mittal, le maintien du PN38 n'est pas envisageable. D'autres aménagements routiers (si besoin création d'un pont-route au-dessus des voies ferrées) devront faire l'objet d'études spécifiques.

## **II - 8 Informations complémentaires recueillies**

Dans le cadre des échanges que j'ai eus avec la DREAL, SNCF-RESEAU et la cellule SECURITE ROUTIERE j'ai recueilli un certain nombre d'informations permettant de resituer le projet de fermeture du PN 38 dans son contexte technique, administratif et procédural.

\* Une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire concernant la première phase de l'itinéraire la Rhodanienne a fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 2 août 1994 et a été suivie par une étude APS deuxième phase ayant fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 16 juillet 1997.

Le projet d'itinéraire de la Rhodanienne a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique le 13 avril 1999.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la déviation de l'Ardoise et la suppression du PN38. La décision ministérielle du 25 octobre 2007 porte sur la suppression du passage à niveau avec 3 solutions proposées.

\* L'Enquête Publique relative à la demande d'autorisation environnementale en vue de la création d'une déviation de la RN580 et la suppression du passage à niveau n°38 sur la commune de Laudun L'Ardoise a eu lieu du 2 septembre au 2 octobre 2019.

La participation du public portait exclusivement sur des problématiques hydrauliques.

Dans ses conclusions, rédigées le 29/10/2019, le commissaire enquêteur émet un avis favorable sans réserve.

On ne relève dans le cadre des avis émis par le public au cours de cette enquête qu'une seule observation relative au devenir de la RN dans la traversée de l'ARDOISE.

\* Une délibération du Conseil Municipal de LAUDUN du 9/12/2019 faisant suite à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale se

prononce sur le projet de déviation et de suppression du PN 38 et émet un avis favorable sous réserve notamment :

- du maintien des transports publics routiers et des arrêts associés à l'endroit actuel,
- de soutenir les commerçants de l'Ardoise dans leurs projets futurs de déplacement en fonction de la déviation,

\* Les éléments relatifs au dossier d'étude de conception détaillée concernant la déviation de l'Ardoise intégrée dans l'opération de mise à deux fois deux voies de la liaison Pont Saint Esprit - Roquemaure dite la « Rhodanienne » ont été présentés au Directeur de la DREAL le 22 novembre 2021 pour approbation.

Ces éléments décrivent notamment toutes les caractéristiques géométriques du tracé de déviation conformes aux exigences réglementaires en la matière qui ont débouchés sur un avis favorable.

\* Le projet détaillé première phase de déviation de la RN580 et suppression du PN38 a été approuvé par le Préfet de Région le 16 novembre 2021.

\* Lors d'une réunion tenue le 11 mai 2023 et pilotée par la DREAL et à laquelle assistait Monsieur le Maire de Laudun entouré de ses collaborateurs, le responsable d'opération à la DREAI et la Cheffe du bureau pôle route de la DIR MEDITERRANEE les modalités de mise en service de la déviation, les dispositions envisagées pour la fermeture du PN 38 et les aménagements et restrictions de circulation sur la RN 2580 ont été présentés et débattus.

Il s'agissait du projet de raquette de retournement au droit du PN, des restrictions de circulation sur le chemin de « Montfaucon », des dispositions relatives à la signalisation à mettre en place.

Il était convenu que la fermeture physique du PN 38 interviendrait un mois après la mise en service de la déviation.

\* La Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Méditerranée (DIR/MED) indique par courrier du 13 février 2024 à l'attention de la DREAL qu'elle est bien sûr favorable à la fermeture du PN38, compte tenu que l'opération de déviation de l'Ardoise est justement réalisée pour cette suppression.

Elle rappelle qu'à chaque phase de l'instruction du dossier de déviation emportant fermeture du passage à niveau elle a émis des avis favorables.

Informe de la renumérotation de la partie déclassée désormais devenu RN 2580 depuis l'arrêté du 28/02/2023.

Souhaite que le PN38 soit fermé en même temps que la mise en service de la déviation.

\* Le Conseil Départemental gestionnaire de la RD 609 saisi par la DREAL précise dans sa réponse du 16 février 2024 qu'il n'a pas d'objection à formuler sur la fermeture du PN 38 qui n'a aucune incidence sur la continuité du parcours de la RD.

\* En complément de sa réponse au procès-verbal de synthèse la DREAL indique que dans la définition du réseau routier accessible aux convois exceptionnels la RN 580 est inscrite au titre du réseau de 94 Tonnes et comprend dans la traversée de l'Ardoise deux points singuliers avec identification de franchissement (passages inférieurs SNCF).

Elle précise les caractéristiques des ouvrages sur la déviation (OA4 et OA2) qui ont des hauteurs libres de 4,53 mètres pour une largeur de 9 mètres.

### **CHAPITRE III - ANALYSE DU DOSSIER ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Au regard des textes législatifs et réglementaires en vigueur rappelés au paragraphe I.3 ci-dessus la composition du dossier n'appelle pas d'observation particulière sur la forme.

Les éléments exposés et développés permettent une appropriation aisée et facilement compréhensible pour le public.

Le dossier ne traite pas explicitement les incidences découlant de la fermeture du PN notamment sur la gêne que cela peut impliquer pour les usagers. Dans le paragraphe 6 « Évolution des conditions de déplacement » seules les conditions relatives à la continuité des itinéraires sont précisées.

Je relève qu'au paragraphe 7 « Délais de réalisation » la date de fermeture du PN est notée pour le 3 septembre 2024 au matin soit, selon le rédacteur, un mois après la mise en service de la déviation.

Ces allégations ne me paraissent pas pertinentes dans la mesure où elles sont contraires aux demandes de la DREAL, de la DIR/MED et SNCF Réseau qui ont, selon les nombreuses informations recueillies, toujours demandé la fermeture du PN en même temps que la mise en service de la déviation, dont la date reste toutefois dépendante de l'avancement du chantier.

La fermeture du PN est inscrite depuis de nombreuses années dans les différents projets qui ont fait l'objet d'informations, de négociations et in fine d'accord entre les maîtres d'ouvrages et les collectivités concernées .

Aussi, il me paraît difficile de concevoir que la population de l'Ardoise, les commerçants, les industriels, les responsables des plateformes industrielles ou portuaires et certains responsables locaux découvrent maintenant le projet.

La mise en œuvre tardive d'une zone commerciale devrait permettre pour les commerçants qui le souhaiteront un transfert de leur activité dans des délais raisonnables.

Dans l'attente de ces transferts, la mise en place d'une signalétique adaptée en bordure de la RN déviée devrait minimiser les pertes de fréquentation des commerces.

Le maintien du PN 38 ne me paraît pas compatible avec une utilisation ponctuelle ou dédiée au regard de la sécurité publique et des engagements pris pour sa suppression avec les travaux de déviation. Cette incompatibilité concerne également à mon avis un accès privilégié sollicité pour le site d'Arcelor Mittall. La réindustrialisation de ce site mérite une réflexion globale sur la composition et l'organisation des espaces et la redéfinition des accès à partir notamment du carrefour GR3 en liaison avec le port de l'Ardoise et les infrastructures ferroviaires irriguant les terrains, le rail constitue aujourd'hui un vecteur privilégié des déplacements au regard de l'environnement.

Si la nécessité d'un accès sud se faisait jour, la réalisation d'un ouvrage dénivelé au-dessus de la voie ferrée s'imposerait.

Les contributions du public n'ont pas mis en évidence un avis défavorable explicite à la fermeture du PN 38.

Les observations et les informations recueillies au cours de cette enquête, examinées ci-avant, et mon analyse personnelle étayeront mes conclusions développées dans le titre II du présent rapport.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Ligne de Givors à Grézan

Commune de LAUDUN - L'ARDOISE

# ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU N° 38

## RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

### TITRE II - AVIS ET CONCLUSION



Gérard BRINGUE  
Commissaire Enquêteur

Rédigé le 29/04/2024



## **I - Préambule**

La mission qui m'a été confiée par arrêté n°30-2024-60-01 du 29/02/2024, de Monsieur le Préfet du Gard est de conduire l'enquête publique relative à la suppression du passage à niveau n° 38 de la ligne de Givors à Grézan sur le territoire de la commune de LAUDUN-L'ARDOISE dans le GARD.

## **II - Rappel de l'objet de l'enquête**

La présente enquête concerne le projet de suppression définitive du PN 38 sur la RN 580 justifiée par la réalisation de la déviation de l'ARDOISE qui s'inscrit dans le projet routier dit de la « Rhodanienne » intéressant les RN 86 et 580 en rive droite du Rhône

Il s'agit d'une enquête régie par le code des relations entre le public et l'administration menée sous l'égide la Préfecture du Gard par le Service de la Sécurité Routière à la DDTM du Gard qui assure le suivi des procédures administratives en collaboration avec SNCF Réseau maître d'ouvrage, en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, et la DREAL Occitanie maître d'ouvrage des infrastructures routières, notamment la réalisation de la déviation de la RN 580.

## **III- Déroulement et bilan de l'enquête**

Cette enquête publique s'est déroulée du jeudi 28 mars à 9 heures au lundi 15 avril à 9 heures, soit 19 jours consécutifs.

Les modalités de cette enquête m'ont été précisées par lettre de mission en date du 04/04/2024, émise par le Service Sécurité Routière de la Préfecture du Gard hébergé à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

J'ai assuré trois permanences les jeudi 28/03/2024 de 9 heures à 12 heures, mercredi 10 avril 2024 de 14 heures à 17 heures et le lundi 15 avril 2024 de 9 heures à 12 heures.

L'enquête n'a pas fortement mobilisé le public, je n'ai reçu que quatre personnes durant mes permanences. Une observation a été formulée sur le registre et trois courriers électroniques m'ont été adressés. Par ailleurs, j'ai été destinataire, le 16 avril 2024, après clôture de l'enquête, d'un courrier de Monsieur le maire de LAUDUN.

Le 16 avril 2024 j'ai adressé un procès-verbal de synthèse aux maîtres d'ouvrage et à Monsieur le Préfet du Gard, cellule sécurité routière qui en retour ont fait part de leurs commentaires présentés dans le titre I du présent rapport.

## **IV - Avis du Commissaire enquêteur**

\* Sur la régularité de la procédure

La procédure a été conduite conformément aux exigences réglementaires qui président pour ce type de consultation.

Je n'ai relevé aucune anomalie susceptible d'entacher le déroulement de l'enquête.

#### \* Sur l'accès du public au dossier

Les mesures de publicité invitant le public à se prononcer sur le projet ont été régulièrement diffusées dans la presse et affichées en mairie et sur le site du projet.

Il est regrettable que les personnes qui ont fait part de leur avis à Monsieur le Maire en dehors de l'enquête comme il le souligne dans son courrier, ne se soient exprimés dans le cadre de celle-ci.

Je considère que les moyens mis en place avec un registre papier en mairie, une boîte électronique accessible sur le site de la mairie, le courrier postal et la disponibilité du dossier sur le site internet de la Préfecture du Gard offraient une large accessibilité du dossier au public et les moyens pour lui de s'exprimer.

#### \* Sur le contenu du dossier

Le dossier rédigé par SNCF RESEAU est clair et concis dans la mesure où il replace le projet de suppression du PN dans son contexte historique, technique et réglementaire.

On peut regretter qu'il ne développe pas les incidences du projet de suppression du PN et l'impact sur les commerces implantés sur le délaissé de la RN.

Le dossier présenté dans le cadre de cette enquête intervient à l'issue d'un long processus administratif et technique au cours duquel la phase relative à la déviation de la RN 580 a fait l'objet de nombreuses consultations et d'enquête publique.

Le rédacteur du projet s'est attaché semble-t-il à définir les modalités techniques de la suppression du PN rappelant que les continuités des échanges est-ouest étaient préservées.

Je considère que par référence aux consultations antérieures sur le projet global de déviation, emportant suppression du PN, qui n'ont pas mis en évidence les problématiques des commerces et activités riverains de la RN actuelle, le dossier ne méritait pas de refaire l'instruction des événements passés.

#### \* Sur l'opportunité du projet

Le PN 38 est inscrit depuis 1994 au programme national de sécurisation en catégorie 1.

Dès 2009, des études menées sur la suppression du PN 38 présentaient deux variantes, l'une (solution dite 1bis) avec la réalisation d'un pont routier au sud du PN, l'autre (solution 2) par la réalisation d'un tracé routier empruntant le fuseau du projet de la rhodanienne.

Initialement retenue et financée par l'Etat la solution 1bis a été abandonnée au profit de la solution 2 du fait d'un accord de financement partagé entre les différentes collectivités publiques (Région, département, Communauté d'agglomération du Gard Rhodanien).

La nature des travaux clairement définis portait sur la réalisation de la déviation avec contournement et évitement de la traversée de l'Ardoise répondant aux objectifs assignés, notamment :

- suppression du PN 38 jugé préoccupant ;
- amélioration du cadre de vie et sécurisation des riverains dans la traversée de l'Ardoise ;
- préservation des activités traditionnelles liées essentiellement à la culture de la vigne ;
- meilleur desserte des accès poids lourds vers les activités industrielles existantes, zone portuaire notamment et zone logistique sud en cours de développement ;
- redynamisation du secteur en favorisant les potentialités de développement (PRAE Lavoisier) ; création du premier maillon de la future Rhodanienne.

Je considère que le projet présenté et accepté par l'ensemble des collectivités ne souffrait d'aucune ambiguïté quant à la fermeture et la suppression du PN 38.

Il est regrettable que ces collectivités et les organismes professionnels n'aient pas pris plutôt la mesure des conséquences pouvant découler des nouvelles conditions de circulation à venir.

La mise en œuvre tardive d'un site commercial en projet, dont les demandes d'autorisation devraient être prochainement déposées, devrait tout de même à court ou moyen terme préserver la pérennité des commerces et des activités concernés.

#### \* Sur les contributions du public

Les observations concernant la suppression du PN 38 portent d'une part sur les conséquences jugées dommageables pour les commerces implantés le long de la RN actuelle dans le village qui bénéficient à 80% de la clientèle de passage et , d'autre part sur la nécessité de maintenir en fonctionnement le PN pour une durée limitée voire définitive pour les éventuels besoins de la réindustrialisation du site Arcelor Mittal.

Une demande porte sur l'itinéraire des transports exceptionnels qui ne serait pas adapté à ces véhicules.

La réponse à ces demandes des Maîtres d'ouvrage, DREAL et SNCF Réseau, et des services gestionnaires du réseau routier national DIR-MED est unanime et sans équivoque sur la suppression du PN et sa fermeture dès mise en service de la

déviations dont l'objet et la finalité consiste à supprimer ce point singulier jugé préoccupant et dangereux.

Je considère que la suppression du PN et sa fermeture immédiate répondent à la démarche sécuritaire et d'intérêt général qui a conduit à la solution technique retenue et financée par l'ensemble des autorités publiques.

Il serait contraire à une bonne gestion des équipements publics de maintenir en service cet ouvrage qui constituerait encore un point de conflit n'excluant pas les accidents.

En attendant la réalisation de la zone commerciale permettant un transfert éventuel des commerces et des activités touchés par une baisse de leur chiffre d'affaires il conviendrait que des mesures d'accompagnements soient mises en œuvre avec la pose sur l'itinéraire dévié et aux abords des carrefours d'une signalétique adaptée invitant les usagers à rejoindre et fréquenter les commerces.

Par ailleurs, la demande visant à maintenir en l'état le PN pour satisfaire un accès au site industriel ne me paraît pas pertinente pour les raisons de sécurité précédemment évoquées.

Rien aujourd'hui ne permet, en l'absence de schéma d'organisation du site et d'études prospectives sur la nature des activités susceptibles de s'implanter, d'appréhender l'importance des trafics pouvant être générés.

Il me semble que la desserte du site doit s'analyser au regard des accès existants en liaison notamment avec le Port de l'Ardoise et les infrastructures ferroviaires présentes sur et aux abords du secteur industriel. L'importance des trafics estimés et la nécessité d'avoir un accès au sud pourrait conduire à la réalisation d'une desserte dédiée avec réalisation d'un pont routier.

En ce qui concerne l'appréciation sur l'inadaptation de la déviation au passage des convois exceptionnels, j'ai relevé dans les informations fournies par la DREAL relatives à la présentation du projet préalablement à son approbation que les caractéristiques géométriques de l'ouvrage détaillées ont toutes été approuvées par l'autorité de tutelle, ce qui me semble attester de la conformité du tracé à ce type de transport.

Il convient de signaler qu'en l'état actuel, l'itinéraire convois exceptionnels qui empruntent la RN 580 présente deux points singuliers sur l'Ardoise avec deux passages inférieurs sous voie.

Il appartiendra aux services gestionnaires du domaine public routier national de valider le nouveau tronçon de voie dans la cartographie des itinéraires exceptionnels et si nécessaire de définir les contraintes éventuelles que présenterait le nouveau tracé.

## **V - Conclusions du Commissaire enquêteur**

Après avoir examiné le contenu du dossier soumis à l'enquête,  
Après avoir pris connaissance du projet et effectué une visite sur le site,  
Après analyse des documents du dossier,  
Après avoir recueilli des informations complémentaires auprès des Maitres d'Ouvrages (MO),  
Après analyse des avis figurant sur le registre,  
Après avoir transmis aux MO et à la Préfecture un procès-verbal de synthèse de l'enquête et reçu leurs commentaires,  
Après avoir eu un entretien avec les MO, les responsable de la Sécurité Routière et Monsieur le Maire de LAUDUN L'ARDOISE,

**Et**

Considérant l'absence d'avis défavorable et d'opposition formelle au projet,  
Considérant que la structure du dossier est conforme à la réglementation et que dans sa présentation il est accessible et compréhensible pour tous les publics,  
Considérant que les mesures de publicité ont été effectuées en conformité avec le Code des Relations avec le Public et l'arrêté préfectoral,  
Considérant que le public a pu accéder au dossier et s'exprimer librement ;  
Considérant que l'enquête s'est déroulée sans incident,  
Considérant le caractère préoccupant du PN 38,  
Considérant la maîtrise d'ouvrage partagée entre la DRIR et SNCF RESEAU,  
Considérant que les dispositions adoptées répondent aux objectifs définis au niveau national et ont reçu l'accord unanime des collectivités territoriales participant au financement,  
Considérant les avis concordant des MO et de la DIR/MED,  
Considérant la nécessité de supprimer ce PN et d'effectuer sa fermeture, dès la mise en service de la déviation,  
Considérant les requêtes formulées et les commentaires les concernant,

**j'émetts un avis favorable  
au projet de suppression définitive du PN 38.  
sous réserve**

*que des mesures de publicité sur la localisation et l'accessibilité aux commerces installés dans le village fassent l'objet d'une signalétique adaptée installée à l'approche des carrefours et sur l'itinéraire de la déviation.*

Le Commissaire Enquêteur  
**G. BRINGUE**