



DCPPAT
Courrier reçu le

25 JAN. 2021

Préfecture de l'Essonne

BAULNE



Nicolas POLINI

**COMMUNE
BAULNE
(Département de l'Essonne)**

PROJET

**LIGNE DE VILLENEUVE SAINT GEORGES A
MONTARGIS PAR CORBEIL –ESSONNES
SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU PUBLIC N° 30.**

Enquête publique réalisée du 01 décembre 2020 au 17 décembre 2020.
(Arrêté du 05 novembre 2020)

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Table des matières

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	2
1/ Le contexte de l'enquête publique :.....	4
4/ Organisation de l'enquête publique :.....	7
5/ Déroulement de l'enquête publique :.....	8
6/ Commentaires du Commissaire enquêteur :.....	9
CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	12
2/ Sur le déroulement de l'enquête :.....	14
3/ Sur le projet :	15

1/ Le contexte de l'enquête publique :

1.1 L'enquête publique :

L'enquête publique a pour objet d'informer et de faire participer le public à l'élaboration de décisions. Il s'agit alors de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs observations et propositions pour avis et prise de décision.

L'enquête publique permet alors de déterminer si tous les administrés ont eu connaissance du projet, s'il respecte la réglementation et s'il est d'intérêt public ou d'utilité publique.

Le Commissaire enquêteur accomplit une mission occasionnelle de service public et d'utilité collective : il permet ainsi à l'autorité ayant le pouvoir de décision de disposer préalablement de tous les éléments nécessaires à son information.

A l'issue de l'enquête publique, il rédige un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies et, dans un document séparé, il fait part de ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Cet avis est personnel.

1.2 La procédure d'enquête :

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

a- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée.

b- La ou les décisions pouvant être adoptée (s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation.

c- Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête.

d- Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ou sur le site ouverts à cet effet en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

e- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations.

f- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées.

g- La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

h- L'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées.

i- l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

j- Toute personne peut sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

k- Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets, cotés et paraphés par le commissaire-enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier et sur le site prévu à cet effet.

Les observations, propositions et contre-propositions peuvent également être adressées par correspondance au commissaire-enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête, et le cas échéant, selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête.

A l'expiration du délai d'enquête, conformément au code de l'environnement, les registres d'enquête sont mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.

Dès réception du/ou des registres, le commissaire enquêteur communique aux services compétents les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Ces services disposent d'un délai de quinze jours pour produire des observations éventuelles.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur :

- Etablit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la composition du dossier et l'organisation de l'enquête.

- Joint des pièces figurant dans le dossier de l'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des éventuelles propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et le cas échéant les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

- Consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables sous réserve ou défavorables au projet.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmet le dossier de l'enquête avec le rapport, les conclusions motivées et les annexes.

Une copie du rapport, des conclusions motivées et des annexes sera tenue à la disposition du public pendant la durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique.

2/. But de l'enquête publique :

2.1 Objet de la présente enquête :

La présente enquête publique a pour objet le projet de suppression du passage à niveau public pour piétons n°30, au point kilométrique ferroviaire 51+422 de la ligne Villeneuve st Georges à Montargis par Corbeil-Essonnes.

2.2 Objectif du projet :

Sur La ligne ferroviaire reliant Villeneuve-st-Georges à Montargis par Corbeil-Essonnes et située sur la commune de Baulne, se trouve le passage à niveau n°30 précisément au point kilométrique 51+422 entre la route de Corbeil et l'allée du Mazelin.

C'est un passage à niveau public avec portillons ; il permet de relier plus facilement une zone pavillonnaire au groupe scolaire, à la mairie, à un arrêt de bus scolaire.

Ce passage à niveau porte le numéro 30 et figure sur l'arrêté préfectoral de classement du 04 septembre 1992 .Il est classé en troisième catégorie, c'est-à-dire utilisable par les seuls piétons.

La fréquentation quotidienne est de trente-huit personnes.

Ce passage à niveau fait l'objet d'une demande de suppression de la part de SNCF/RESEAU pour des raisons de sécurité ; en effet :

-C'est sous l'entière responsabilité de l'usager que se fait cette traversée des usagers, conformément à l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

-Lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, par exemple par temps de pluie, de brouillard et de neige, la visibilité et l'audibilité sont alors considérablement réduites.

-Le trafic est relativement important : plus de cinquante trains circulent chaque jours sur ce tronçon, avec une vitesse qui atteint plus de 110 km/h.

2.3 Localisation du projet :

Baulne est située dans le département de l'Essonne et la région d'Île-de-France, à quarante-et-un kilomètres au sud de Paris-, dix-sept kilomètres au sud-est d'Évry, seize kilomètres au nord-est d'Étampes, un kilomètre au nord de La Ferté-Alais,

. La commune s'étend sur 8,2 km² et compte 1 329 habitants depuis le dernier recensement de la population datant de 2006. Avec une densité de 162,7 habitants par km², Baulne a subi une baisse de 3,8% de sa population par rapport à 1999. La commune de Baulne fait partie de la Communauté de communes du Val d'Essonne. C'est une commune du parc naturel régional du Gâtinais Français.

Ses habitants sont appelés les Baulnois et les Baulnoises.

3/ Composition du dossier :

Le dossier accompagnant l'enquête publique est un document regroupant textes, schémas et dessins, avec cinq pièces principales :

- Pièce 1 : courrier/notice explicative/cadre juridique/arrêté.
- Pièce 2 : Photographies du passage à niveau et plans de situation.
- Pièce 3 : Délibération du conseil municipal/comptage piétons.
- Pièce 4 : Flyer de communication aux riverains.
- Pièce 5 : Désignation du commissaire enquêteur, publicité légale dans deux quotidiens, schéma des futures implantations.

4/ Organisation de l'enquête publique :

4.1 Désignation du commissaire enquêteur :

Un Commissaire enquêteur, Monsieur Nicolas POLINI a été désigné par Monsieur le Préfet de l'Essonne (*Arrêté n°2020 du 5 novembre 2020*) (Annexes)

4.2 Modalités de l'enquête publique :

Par délibération en date du 17/04/2018 le conseil municipal de Baulne (91590) demande la fermeture du passage à niveau piétons n° 30 et autorise Monsieur le Maire à faire les démarches nécessaires auprès des services de la SNCF.

- Durée de l'enquête : du 01 décembre 2020(9h30) au 17 décembre 2020. (16h)

- Lieu de consultation du dossier : mairie de BAULNE.

Comme prévu et annoncé dans l'arrêté, le Commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie BAULNE

aux dates et heures suivantes :

- *Mardi 01 décembre 2020 de 9h30 à 11 h45.*

Samedi 12 décembre 2020 de 9h30 à 11h 45.

Jeudi 17 décembre 2020 de 9h 30 à 11h 45.

Le dossier était consultable sur le site internet de la commune. Les observations, propositions et contrepropositions pouvaient être déposées par courrier électronique.

4.3 Publicité de l'enquête :

4.3.1. Publicité légale par voie de presse :

Un avis d'enquête publique, a été publié :

- Une première fois dans la rubrique « Annonces Légales » du journal « Le Parisien » le 20 novembre 2020 et une seconde fois dans la même rubrique le 04 décembre 2020.

- Une première fois dans la rubrique « Annonces Légales » du journal « Le Républicain » le 19 novembre 2020 et une seconde fois dans la même rubrique le 03 décembre 2020.

4.3.2. Publicité par voie d'affichage communal public :

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les formes et délais réglementaires en mairie, à la diligence de Monsieur le Maire de la commune.

4.3.3 Publicité par voie dématérialisée:

L'avis d'enquête et l'ensemble du dossier ont été mis à la disposition des citoyens sur le site internet de la commune.

En conclusion, on peut dire que l'information concernant cette enquête a été abondante, réitérée et explicite, suffisante et accessible à tous. Nul ne peut prétendre avoir manqué d'information à ce sujet.

5/ Déroulement de l'enquête publique :

5.1 Réunions préliminaires à l'enquête publique, sa clôture :

- Le 01 décembre 2020, le Commissaire enquêteur a rencontré Monsieur Bruno CROISSET assistant passage à niveau au sein de SNCF/RESEAU.

Cette rencontre a permis d'approfondir sur site certains points du dossier et de visualiser la problématique posé par ce passage à niveau.

-Le 17 septembre 2020, dernière permanence et clôture du seul registre d'enquête. (16 h)

5.2 Rencontres pendant l'enquête :

Lors de chaque permanence le Commissaire enquêteur a été reçu par les personnels de la mairie.

Les relations ont toujours été franches, cordiales et constructives, permettant le déroulement harmonieux de l'ensemble de la procédure.

5.3 Incidents relevés au cours de l'enquête :

Aucun incident n'est à signaler au cours de l'enquête publique.

5.4 Procès-verbal : (Annexes)

Un procès-verbal a été rédigé et adressé à la commune et à la SNCF.

6/ Commentaires du Commissaire enquêteur :

6.1 Commentaires relatifs au dossier support :

Le dossier fourni par la Préfecture de l'Essonne comme support à l'enquête publique est conforme aux exigences réglementaires. On trouve tout d'abord, une notice explicative, puis, les textes de référence qui constituent le cadre juridique, les schémas et croquis des futurs aménagements, les différentes pièces administratives.

6.2 Commentaires relatifs au projet :

6.2.1 Le cadre juridique de l'enquête :

Les textes qui régissent une enquête publique préalable à la suppression d'un passage à niveau (dans le cas où le projet ne nécessite ni expropriation ni étude d'impact) sont :

-L'arrêté du 18 mars 1991 modifié par l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

En son article trois, l'arrêté du 18 mars 1991 précise que tout changement (création, suppression, mise en place d'équipements...) pour un passage à niveau déjà existant, nécessite une autorisation accordée par arrêté préfectoral, et une enquête publique.

« ...Afin d'instruire cette demande, le préfet fait procéder aux consultations et, dans le cas d'une suppression, à une enquête publique. Il prend, dans un délai n'excédant pas trois mois à dater de la réception de la demande de l'exploitant ferroviaire, l'arrêté correspondant... »

-Le code des relations entre le public et l'administration :art L 134-1 et L134-2 et R 134-3 et suivants en vigueur depuis le 1 janvier 2016. En effet , l'article L134-1 dispose que « *...Sans préjudice de dispositions particulières figurant dans d'autres textes, le présent chapitre régit les enquêtes publiques qui doivent être organisées par l'administration et qui relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ni du code de l'environnement.* »

-SNCF/RESEAU est chargé de conduire la procédure ; Un dossier est constitué et adressé au Préfet du département.

Celui-ci « fait procéder aux consultations et, dans le cas d'une suppression, à une enquête publique »

Il appartient alors au Préfet du département du territoire concerné d'ouvrir et d'organiser l'enquête publique jusqu'à sa clôture.

6.2.2 Les objectifs:

le projet de suppression du passage à niveau public pour piétons n°30, au point kilométrique ferroviaire 51+422 de la ligne Villeneuve st Georges à Montargis par Corbeil-Essonnes a été initié dans un souci de sécurité ; en effet , cette ligne connaît un trafic relativement important, avec plus de cinquante trains circulant quotidiennement , à une vitesse qui atteint plus de 110 km/h.

De plus, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, par exemple par temps de pluie, de brouillard et de neige, la visibilité et l'audibilité sont alors considérablement réduites, et la traversée des voies se fait sous l'entière responsabilité de l'utilisateur.

6.3 Commentaires relatifs aux observations et remarques portées sur le registre d'enquête :

Un seul registre d'enquête a été ouvert.

Un procès-verbal en date du 18 décembre 2020 a été rédigé ; il récapitule les observations, questions et propositions exprimées pendant l'enquête (*annexes*)

Commissaire enquêteur

Il y a bien eu un accident mortel, le 29/11/1996. Une jeune personne âgée de 15 ans a été heurtée sur le passage à niveau par un train circulant sur la voie 1. La personne n'a pas vu ni entendu le train alors qu'elle se trouvait au milieu de la traversée, elle n'a pas réagi au sifflet du conducteur du train.

-Effectivement, la suppression de ce passage à niveau va obliger à emprunter le pont situé à 250 mètres, ce qui fera un trajet rallongé de 500 mètres (aller-retour). Eu égard au souci d'éviter des drames, ce rallongement de trajet ne doit pas être retenu comme un frein à cette modification. De plus, à ce jour, aucun accident de piéton n'est à déplorer sur ce pont.

La SNCF a prévu un aménagement de la rue du Mazelin ,du pont avec ajout de balises j12 le long du trottoir et rambarde de sécurité , la création d'un cheminement enrobé sur l'itinéraire de contournement, la mise en place d'un panneau clignotant de part et d'autres du passage piétons , la création d'un trottoir rue du Mosnil.

La mise en place d'une barrière métallique sur le trottoir du pont ne peut être retenue car elle empêcherait le passage des convois exceptionnels.

-L'argument avancé par certains : « ...Ce passage à niveau piétons n'est pas plus dangereux qu'un passage à niveau ordinaire pour les véhicules alors que ces derniers sont souvent défaillants sur notre ligne (passages à niveau à Ballancourt, Mennecy et Moulin Galant)... » ne peut être raisonnablement retenu : il ne s'agit pas d'instaurer une échelle de la plus ou moins grande dangerosité d'un ouvrage, et de s'en contenter mais bien de réduire au plus vite les passages à niveau sans protection, les uns après les autres.

-Le comptage des traversées journalières a été réalisé par une entreprise spécialisée qui a mis en place des capteurs.

-La mise en place d'un système alternatif (pont, tunnel ...) n'est pas possible, en raison de l'insuffisance du foncier indispensable pour construire un ouvrage répondant aux normes en vigueur, notamment accessibilité des personnes en situation de handicap par ascenseur et besoin d'un recul limité par les habitations actuelles. De plus le coût serait démesuré (et supporté par les collectivités territoriales). L'expérience montre également que la mise en place de pictogrammes lumineux n'empêche pas certains de franchir les voies : des accidents mortels sont également à déplorer par la SNCF qui est prudente sur la mise en place de ce type d'équipement.

-En ce qui concerne les remarques portant sur les aménagements communaux souhaités : la Mairie précise que des places de parking vont être créées dans le lotissement face à la mairie tandis que les places seront libérées devant la mairie par transfert des véhicules du personnel communal devant le bâtiment des services techniques.

-Les constructions résidentielles à venir se trouveront sur la RD91, ne nécessitant pas d'emprunter le passage à niveau 30 ou le pont SNCF.

-le déplacement éventuel de l'arrêt de bus, s'il est nécessaire, devra être étudié en liaison avec IDF mobilité et la communauté de communes du val d'Essonne.

La demande de régulation de la circulation au niveau du pont par la mise en place d'un feu tricolore est impossible car l'on se trouve à proximité d'un virage.

-Tous les travaux d'aménagement seront bien sur réalisés avant la fermeture du PN 30.

-Le coût de cette opération est estimé à environ 80 000 euros, entièrement pris à charge par la SNCF.

-Ce projet a été arrêté en conseil municipal en date du 17/04/2018. Le conseil municipal ne prévoit aucun réexamen de ce projet.

**COMMUNE
BAULNE
(Département de l'Essonne)**

PROJET

**LIGNE DE VILLENEUVE SAINT GEORGES A
MONTARGIS PAR CORBEIL –ESSONNES
SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU PUBLIC N° 30.**

Enquête publique réalisée du 01 décembre 2020 au 17 décembre 2020.
(Arrêté du 05 novembre 2020)

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1/ Présentation de l'enquête publique relative au projet de suppression du passage à niveau public pour piétons n°30, au point kilométrique ferroviaire 51+422 de la ligne Villeneuve st Georges à Montargis par Corbeil-Essonnes.

. Baulne est située dans le département de l'Essonne et la région d'Île-de-France. à quarante-et-un kilomètres au sud de Paris-, dix-sept kilomètres au sud-est d'Évry, seize kilomètres au nord-est d'Étampes, un kilomètre au nord de La Ferté-Alais, La commune s'étend sur 8,2 km² et compte 1 329 habitants depuis le dernier recensement de la population datant de 2006. Avec une densité de 162,7 habitants par km², Baulne a subi une baisse de 3,8% de sa population par rapport à 1999. La commune de Baulne fait partie de la Communauté de communes du Val d'Essonne. Baulne est une commune du parc naturel régional du Gâtinais Français. Ses habitants sont appelés les Baulnois et les Baulnoises.

Sur La ligne ferroviaire reliant Villeneuve-st-Georges à Montargis par Corbeil-Essonnes et située sur la commune de Baulne, se trouve le passage à niveau n°30 précisément au point kilométrique 51+422 entre la route de Corbeil et l'allée du Mazelin.

C'est un passage à niveau public avec portillons ; il porte le numéro 30 et figure sur l'arrêté préfectoral de classement du 04 septembre 1992 .Il est classé en troisième catégorie, c'est-à-dire utilisable par les seuls piétons.

La fréquentation quotidienne est de trente-huit personnes.

Ce passage à niveau fait l'objet d'une demande de suppression de la part de SNCF/RESEAU pour des raisons de sécurité ; en effet :

-Lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, par exemple par temps de pluie, de brouillard et de neige, la visibilité et l'audibilité sont alors considérablement réduites.

-Le trafic est relativement important : plus de cinquante trains circulent chaque jour sur ce tronçon, avec une vitesse qui atteint plus de 110 km/h.

Le commissaire enquêteur :

- S'étant rendu sur place,
- Ayant rencontré les représentants du projet,
- Ayant été à la disposition du public pour l'accueillir, le rencontrer, l'écouter et enregistrer ses observations et/ou propositions.

2/ Sur le déroulement de l'enquête :

Le dossier accompagnant l'enquête publique est un document regroupant textes, schémas et dessins, avec cinq pièces principales :

- pièce 1 : courrier/notice explicative/cadre juridique/arrêté.
- pièce 2 : Photographies du passage à niveau et plans de situation.
- Pièce 3 : Délibération du conseil municipal/comptage piétons.
- Pièce 4 : Flyer de communication aux riverains.
- Pièce 5 : Désignation du commissaire enquêteur, publicité légale dans deux quotidiens, schéma des futures implantations.

- L'organisation de l'enquête publique a respecté la réglementation en vigueur en ce qui concerne l'affichage en Mairie de la commune de BAULNE et sur le site concerné ; cet affichage a été maintenu tout au long de l'enquête.
- Les avis relatifs à la publicité de l'enquête ont paru deux fois dans les journaux locaux : « Le Parisien » et « Le Républicain » quelques jours avant le début de l'enquête puis après le début de l'enquête.
- Les permanences (3) se sont bien tenues.
- Les habitants de Baulne ont été amplement informés :
 - Pendant toute la durée de l'enquête, ils ont eu la possibilité de prendre connaissance du dossier et faire connaître leurs observations, leurs propositions et/ou leurs réserves et commentaires.
 - Pendant la durée de l'enquête, un seul registre d'enquête a été utilisé.
- L'enquête publique s'est déroulée du *01 décembre 2020(9h30) au 17 décembre 2020 (16h)* de manière satisfaisante et conformément aux prescriptions légales et réglementations en vigueur.
- Les règles de forme de publication de l'avis d'enquête, de mise à disposition du dossier et du registre d'enquête, de présence du Commissaire enquêteur en Mairie aux jours et heures prescrits :
 - *Mardi 01 décembre 2020 de 9h30 à 11 h45.*
 - *Samedi 12 décembre 2020 de 9h30 à 11h 45.*
 - *Jeudi 17 décembre 2020 de 9h 30 à 11h 45.*

d'ouverture et de clôture du registre d'enquête, de recueil des remarques du public, d'observation des délais de la période d'enquête ont été respectées.

Le dossier était consultable sur le site internet de la commune. Les observations, propositions et contrepropositions pouvaient être déposées par courrier électronique.

Les habitants de la commune ont été amplement informés.

L'information concernant cette enquête a été accessible à tous.

3/ Sur le projet :

3.1 Synthèse sur les observations des citoyens :

Un seul registre d'enquête a été ouvert, quatre commentaires ont été adressés par courrier électronique et voie postale.

Ces commentaires ne sont pas favorables à la suppression du PN30 dont la dangerosité est mise en doute ; de plus le nouvel itinéraire de contournement est jugé peu pratique voire dangereux, tandis que certains craignent que cela engendre des difficultés de stationnement aux abords de la mairie et demandent d'étudier un déplacement de l'arrêt de bus.

3.2 Commentaires du Commissaire enquêteur:

3.2.1 Le cadre juridique de l'enquête :

Les textes qui régissent une enquête publique préalable à la suppression d'un passage à niveau (dans le cas où le projet ne nécessite ni expropriation ni étude d'impact) sont :

-L'arrêté du 18 mars 1991 modifié par l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

En son article trois, l'arrêté du 18 mars 1991 précise que tout changement (création, suppression, mise en place d'équipements...) pour un passage à niveau déjà existant, nécessite une autorisation accordée par arrêté préfectoral, et une enquête publique.

« ...Afin d'instruire cette demande, le préfet fait procéder aux consultations et, dans le cas d'une suppression, à une enquête publique. Il prend, dans un délai n'excédant pas trois mois à dater de la réception de la demande de l'exploitant ferroviaire, l'arrêté correspondant... »

-Le code des relations entre le public et l'administration :art L 134-1 et L134-2 et R 134-3 et suivants en vigueur depuis le 1 janvier 2016.En effet , l'article

L134-1 dispose que « ..sans préjudice de dispositions particulières figurant dans d'autres textes, le présent chapitre régit les enquêtes publiques qui doivent être organisées par l'administration et qui relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ni du code de l'environnement. »

-SNCF/RESEAU est chargé de conduire la procédure ; Un dossier est constitué et adressé au Préfet du département.

Celui-ci « fait procéder aux consultations et, dans le cas d'une suppression, à une enquête publique »

Il appartient alors au Préfet du département du territoire concerné d'ouvrir et d'organiser l'enquête publique jusqu'à sa clôture.

Cette enquête publique a parfaitement respecté le cadre juridique propre à ce type d'enquête ; En effet, la décision d'ouverture de l'enquête publique a fait l'objet d'un arrêté (05 novembre 2020) et toute la procédure et les règles spécifiques ont été parfaitement respectées : SNCF/RESEAU a mené la procédure avec constitution du dossier.

3.2.2 Le projet :

-Ce passage à niveau fait l'objet d'une demande de suppression de la part de SNCF/RESEAU pour des raisons de sécurité ; en effet :

-C'est sous l'entière responsabilité de l'usager que se fait cette traversée des usagers, conformément à l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. Si l'accidentologie relevée est heureusement faible (il y a eu le 29 novembre 1996 le décès d'un jeune de 15 ans qui n'a pas vu ni entendu le train alors qu'il se trouvait au milieu des voies et n'a pas réagi au sifflet du conducteur) la politique générale de la SNCF est de modifier systématiquement les passages à niveau non sécurisés qui ont entraîné en IDF en dix ans 6 tués, un blessé grave un blessé léger.

-Le trafic est relativement important : plus de cinquante trains circulent chaque jour sur ce tronçon, avec une vitesse qui atteint plus de 110 km/h. De plus, par temps de pluie, de brouillard et de neige, la visibilité et l'audibilité sont considérablement réduites.

L'argument qui consiste à dire que d'autres passages à niveau sont plus dangereux ne réduit pas le risque qui est permanent et ne peut être retenu ; ces passages à niveau seront aussi, le plus tôt possible modifiés.

-La mise en place d'un système alternatif :

Le choix d'un pont ou d'un tunnel nécessite le respect de normes contraignantes pour permettre l'accessibilité des personnes en situation de handicap ; or sur ce site précis, vu la densité des constructions il n'est pas possible d'avoir le foncier indispensable pour de tels travaux (notamment des ascenseurs) dont le coût d'ailleurs serait très élevé.

La SNCF n'est également pas favorable à la mise en place de pictogrammes lumineux qui n'évite pas les accidents mortels.

Ainsi, seul le report vers un point de traversée existant déjà a-t-il été retenu (en accord avec la municipalité) : il s'agit du pont SNCF qui enjambe les voies plus au nord. L'allongement du trajet (deux fois 250 mètres aller/retour) soulevé par certains n'est bien sûr pas un argument qui peut être raisonnablement retenu.

-La sécurité sur ce nouveau trajet :

La SNCF prévoit des aménagements pour que l'ensemble de la traversée se fasse de façon sécurisée, en séparant, quand cela est possible l'espace réservé aux véhicules.

La sécurité est ainsi prise en compte par l'ajout de balises j12 sur le pont pour renforcer la séparation entre la chaussée et la voie piétonne, avec système réfléchissant, et la mise en place d'une rambarde de sécurité pour éviter tout risque de basculement.

De plus, sont prévus la création d'un trottoir rue du Mosnil, la création d'un chemin enrobé jusqu'à l'arrêt de bus, et surtout l'ajout d'un panneau A13b clignotant de part et d'autres du passage piétons.

La proposition de mise en place de barrières rigides sur le pont, aussi intéressante soit elle ne peut être retenue en raison du passage possible de convois exceptionnels de très grandes largeurs.

Le souci de la SNCF est donc de mettre en place un cheminement de substitution le plus sécurisé possible.

-Réorganisation et aménagements prévus par la municipalité :

A la crainte de certains de voir une réduction des places de stationnement, la mairie précise qu'il y aura création de places de parking dans le lotissement face à la mairie et que devant celle-ci les places actuellement occupées par les employés municipaux seront libérées.

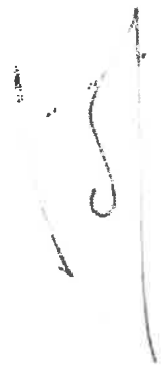
Le déplacement éventuel de l'arrêt de bus nécessite une demande auprès d'IDF mobilité et de la communauté de communes du val d'Essonne.

Tous ces aménagements seront bien entendu réalisés par la SNCF avant la décision de fermeture du PN 30.

A la question sur une éventuelle révision de ce projet par la municipalité nouvellement élue, la mairie de Baulne (dans ses réponses au PV du commissaire enquêteur, en annexes) a répondu par la négative; ainsi, c'est bien la délibération du conseil municipal de Baulne (17/04/2018) demandant la fermeture du passage à niveau piétons n° 30 et autorisant Monsieur le Maire à faire les démarches nécessaires auprès des services de la SNCF qui a valeur juridique.

Le projet de suppression du passage à niveau n°30 pour piétons situé sur le territoire de la commune de BAULNE répond à un souci de sécurité non contestable. L'itinéraire de détournement retenu, solution alternative la plus raisonnable, bénéficiera de nombreux travaux d'aménagements dans un souci de sécurité maximale, tandis que la municipalité va réorganiser le stationnement des véhicules sur la commune. Le cadre juridique propre à ce type d'enquête a été parfaitement respecté. L'ensemble du projet sera financé par SNCF/RESEAU (estimé à 80 000.€)

Je donne un avis FAVORABLE au projet.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Benillet', written in a cursive style.

Benillet le 19.01.2021

ANNEXES

-ARRETE DE MONSIEUR LE MAIRE DE BAULNE du 17 avril 2018.

-ARRETE DE MONSIEUR LE PREFET DE L'ESSONNE du 5 novembre 2020.

-PROCES VERBAL.

-SYNTHESE DES REPONSES DE LA SNCF ET DE LA MAIRIE DE BAULNE.



République Française
Mairie de Baulne
91590

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**



Date du conseil : 11 avril 2018
Date de la convocation : 05 avril 2018

Nombre de conseillers en exercice : 13
Nombre de conseillers présents : 13
Nombre de conseillers votants : 15

L'an deux mil dix-huit, le onze avril, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Jacques BERNARD, Maire et après convocations régulièrement faites à domicile.

Etaient Présents : Monsieur BERNARD, Madame BRISSET, Monsieur RICHY, Madame FELS, Monsieur DEUDON, Madame DURAND, Monsieur CARPENTIER, Madame TRELLET, Monsieur VERGNE, Monsieur GUILBERT, Madame LUDER, Monsieur CORBY, Madame GLAVIEUX.

Absentes excusées : Madame DUPONT, donnant pouvoir à Madame LUDER, Madame VINCENT, donnant pouvoir à Monsieur GUILBERT

Monsieur DEUDON est désigné secrétaire de séance.

Délibération N° 2018/14
Fermeture du passage à niveau piétons SNCF n° 30

Monsieur DEUDON informe le Conseil Municipal qu'il a échangé avec les services de la SNCF au sujet du passage piétons n° 30. Ce passage est dangereux et sa fermeture est envisagée.

Le Conseil Municipal doit se prononcer sur cette fermeture, Monsieur DEUDON propose donc aux membres présents de voter pour la valider.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à la majorité, 12 voix pour et 3 voix contre,

DEMANDE la fermeture du passage à niveau piétons n° 30.

AUTORISE Monsieur le Maire à faire toutes les démarches nécessaires auprès des services de la SNCF.

Acte rendu exécutoire
Après dépôt en préfecture
le 11/04/2018

et publication ou notification du
17/04/2018

Fait et délibéré les jour mois et an susdits
Pour extrait certifié conforme
Le Maire,
Jacques BERNARD



**Arrêté n° 2020.PREF/DCPPAT/BUPPE/270 du 5 novembre 2020
portant ouverture d'une enquête publique préalable
à la suppression du passage à niveau n° 30 pour piétons
situé sur le territoire de la commune de BAULNE**

LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code des relations entre le public et l'administration,

VU le code des transports,

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

VU le décret du 29 juillet 2020 portant nomination de M. Eric JALON, Préfet hors-classe, en qualité de Préfet de l'Essonne,

VU le décret du 8 janvier 2019 portant nomination de M. Benoît KAPLAN, administrateur civil hors classe, en qualité de sous-préfet, Secrétaire général de la préfecture de l'Essonne,

VU le décret du 31 août 2020 portant nomination de M. Christophe DESCHAMPS, sous-préfet, en qualité de sous-préfet d'Étampes,

VU l'arrêté préfectoral n° 2020-PREF-DCPPAT-BCA-204 du 7 septembre 2020 portant délégation de signature à M. Christophe DESCHAMPS, sous-préfet d'Étampes,

VU l'arrêté du 18 mars 1991 modifié par l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau,

VU la demande, reçue le 13 octobre 2020, de la SNCF RESEAU sollicitant la suppression du passage à niveau pour piétons n° 30, situé sur la commune de Baulne, au point kilométrique 51+ 422,

VU le dossier produit à l'appui de la demande, comportant notamment une notice explicative,

VU la délibération n° 2018/14 en date du 11 avril 2018 du conseil municipal de Baulne,

VU la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur pour l'année 2020 concernant le département de l'Essonne,

APRÈS concertation avec le commissaire enquêteur,

ARRÊTE

Article 1er : Date et objet de l'enquête

Il sera procédé du mardi 1^{er} décembre 2020 (9h30) au jeudi 17 décembre inclus (16h), soit pendant une durée de 17 jours consécutifs, à une enquête publique préalable à la suppression du passage à niveau n° 30 pour piétons, situé sur le territoire de la commune de Baulne.

Le projet consiste à la suppression du passage à niveau public pour piétons sur la ligne ferroviaire reliant Villeneuve-Saint-Georges à Montargis, situé sur la commune de Baulne, au point kilométrique 51+422.

Le projet est présenté par la SNCF RESEAU - Direction générale Île-de-France – Infrapole de Paris-Sud-Est - 14, rue Guerty Archimède – 75 012 Paris.

Pendant toute la durée de cette enquête, des informations peuvent être demandées au pétitionnaire (SNCF Réseau – M. CROISET, assistant passage à niveau/ tél. 01 64 83 41 11).

Dès publication du présent arrêté, toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête à l'adresse suivante : Cité administrative – Préfecture de l'Essonne – Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial – Bureau de l'utilité publique et des procédures environnementales – Boulevard de France – CS 10701 – 91 010 Évry-Courcouronnes Cedex.

Article 2 : Mesures de Publicité

→ Par voie de presse

Un avis au public annonçant l'ouverture de l'enquête, portant les indications mentionnées à l'article R. 134-10 du code des relations entre le public et l'administration, sera publié, au moins huit jours avant le début de l'enquête et rappelé de même dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

→ En mairie

Huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis sera publié par voie d'affiches par les soins du maire de Baulne dans les panneaux réservés à cet effet. Il pourra également faire l'objet d'une publication par voie dématérialisée (site internet, panneaux électroniques d'affichages) et faire l'objet d'une publication dans le journal d'information municipale ou tout autre moyen.

Le maire de la commune de BAULNE transmettra au préfet de l'Essonne, à l'adresse mentionnée à l'article 1^{er} du présent arrêté, un certificat constatant l'accomplissement de cette formalité.

→ Sur le lieu de l'opération

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, le pétitionnaire (SNCF Réseau) devra procéder à l'affichage, visible et lisible de la voie publique, du même avis sur les lieux de l'ouvrage projeté.

→ Sur le site internet des services de l'État

Le dossier d'enquête, l'arrêté d'ouverture d'enquête et l'avis d'enquête seront également publiés sur le site internet des services de l'État en Essonne, sous le lien suivant : www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Amenagement-et-urbanisme/Amenagement

Article 3 – Consultation du dossier

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de BAULNE (Hôtel de Ville –102 route de Corbeil – 91590 Baulne où le public pourra consulter et prendre connaissance du dossier d'enquête publique selon les modalités suivantes :

- ✓ sur support papier pendant toute la durée de l'enquête publique, aux heures normales d'ouverture de la mairie au public, à savoir :

lundi , mardi, jeudi et vendredi : de 9h30 à 11h45 et de 14h à 16h

Samedi : 9h30-11h45

Ces horaires sont susceptibles d'être adaptés pour tenir compte des mesures sanitaires liées au COVID 19.

- ✓ sur support numérique sur le site internet des services de l'État en l'Essonne via le lien suivant : www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Amenagement-et-urbanisme/Amenagement

Article 4 – Observations et propositions du public

Pendant toute la durée de l'enquête publique, les observations et propositions du public pourront être, soit :

- ✓ consignées dans le registre d'enquête papier, établi sur feuillets non mobiles, préalablement ouvert, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, mis à disposition à la mairie de Baulne
- ✓ reçues, de manière écrite ou orale, par le commissaire enquêteur aux jours et heures de permanences fixés à l'article 5
- ✓ reçues par courrier, à l'attention du commissaire enquêteur, au siège de l'enquête public (Hôtel de Ville -102 route de Corbeil – 91 590 Baulne): Elles seront tenues à la disposition du public à la mairie de Baulne dans les meilleurs délais et elles devront parvenir au plus tard le jeudi 17 décembre 2020 avant 16h, afin d'être annexées au registre d'enquête
- ✓ transmises par courrier électronique, jusqu'au jeudi 17 décembre 2020 avant 16h à l'adresse suivante : pref-baulne-passageaniveau@essonne.gouv.fr

Les observations et propositions du public seront consultables et communicables aux frais de toute personne qui en fera la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Article 5 – Permanence du commissaire enquêteur

M. Nicolas POLINI, commissaire général de division en retraite, est nommé commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur se tiendra en mairie de Baulne à la disposition du public pour recevoir les observations faites sur ce dossier, les jours et heures suivants :

Dates de permanences	Heures des permanences
Mardi 1 ^{er} décembre	9h30 à 11h45
Samedi 12 décembre	9h30 à 11h45
Jeudi 17 décembre	9h30 à 11h45

Le commissaire enquêteur pourra auditionner toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête.

Toutes les mesures sanitaires seront prises pour assurer la réception du public dans de bonnes conditions.

Article 6 : Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, le registre est clos et signé par le maire qui le transmet accompagné du dossier d'enquête, dans les vingt-quatre heures au commissaire enquêteur.

Article 7 : Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur examinera les observations recueillies et entendra toute personne susceptible de l'éclairer.

il rédigera un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non au projet.

Dans un délai maximum d'un mois suivant la clôture de l'enquête, il transmettra au préfet de l'Essonne son rapport, ses conclusions, l'exemplaire du dossier déposé en mairie ainsi que le registre accompagné des documents annexés.

Article 8 : Publicité du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera déposée en mairie de Baulne ainsi qu'à la préfecture de l'Essonne, pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions seront également consultables sur le site internet visé à l'article 4 et tenus à la disposition du public pendant un an.

Les personnes intéressées pourront obtenir communication, à leurs frais, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur. Ces demandes devront être adressées par écrit au préfet de l'Essonne à l'adresse mentionnée à l'article 1^{er}.

Article 10 : Frais liées à l'enquête

Tous les frais relatifs à l'enquête publique y compris les mesures sanitaires seront à la charge de la SNCF RESEAU.

Article 11 – La décision pouvant être adoptée

La décision de suppression de passage à niveau sera prise par arrêté préfectoral.

Article 12 – Exécution

Le sous-préfet d'Étampes, le maire de Baulne, la SNCF RESEAU et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs accessible sur le site www.essonne.gouv.fr

Christophe DESCHAMPS
Sous-Préfet d'Étampes



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Préalable à la suppression du passage à niveau n° 30 pour piétons
situé sur le territoire de la commune de BAULNE**

du Mardi 1er décembre (9h30) au jeudi 17 décembre 2020 (16h)

(arrêté n°2020.PREF/DCPPAT/BUPPE/270 du 5/11/2020)

Projet : suppression du passage à niveau public pour piétons sur la ligne ferroviaire reliant Villeneuve-saint-George à Montargis, au point kilométrique 57 +422 à Baulne

Consultation du dossier :

Commune	Horaires d'ouverture au public
BAULNE Hôtel de ville 102 route de Corbeil 91590 Baulne	- Lundi, mardi, jeudi et vendredi : 9h30 à 11h45 – 14h à 16h - samedi : 9h30 à 11h45

Ces horaires sont susceptibles d'être adaptés pour tenir compte des mesures sanitaires liées au Covid 19

Le dossier sera également consultable sur les sites internet des services de l'Etat en Essonne, www.essonne.gouv.fr (rubrique publications ~ enquêtes publiques ~ aménagement et urbanisme ~ aménagement) ;

Demande d'informations sur le projet :

SNCF RESEAU – M. CROISET, assistant passage à niveau, tél. : 01 64 83 41 11

Permanences du commissaire enquêteur (M. Nicolas POLINI, commissaire général de division en retraite) :

Mardi 1 ^{er} décembre	9h30 à 11h45
Samedi 12 décembre	9h30 à 11h45
Jeudi 17 décembre	9h30 à 11h45

Observations et propositions du public pendant l'enquête :

- sur le registre d'enquête en mairie,
- reçues par écrit ou oral par le commissaire-enquêteur lors des permanences,
- adressées par correspondance en mairie, à l'attention du commissaire-enquêteur.
- Transmises par courrier électronique : pref-baulne-passageaniveau@essonne.gouv.fr

Résultats : le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront consultables sur le site internet des services de l'Etat en Essonne, en mairie de Baulne ou à la préfecture.

Le 18/12/2020.

PROCES VERBAL

Enquête publique demandée par SNCF/RESEAU concernant une demande de suppression du passage à niveau pour piétons n°30 situé sur la commune de Baulne et réalisée du *Mardi 1 décembre 2020 au jeudi 17 décembre 2020*. (arrêté du 05 novembre 2020).

Un seul registre d'enquête a été ouvert, deux commentaires ont été adressés par courrier électronique, une correspondance a été adressée par voie postale.

Il vous est demandé de bien vouloir fournir vos observations éventuelles.

Commentaires adressés par voie électronique

**1- » - Y a-t-il eu un seul décès ou quelqu'un a-t-il été blessé en empruntant ce passage piéton ?*

- pensez vous que les balises prévues le long du trottoir côté gauche du pont vont vraiment protéger les piétons, alors que de très nombreuses voitures, cars et camions passent sur ce pont ?

*- avez vous calculé que cette suppression va entrainer une marche supplémentaire de +/- 10 minutes et ceci tout au long de l'allée du Mazelin elle aussi très empruntée.... et pour laquelle à ma connaissance aucune protection piéton n'est prévue et enfin, où aller se garer en cas de cérémonie à l'église et/ou à la mairie de Baulne puisque le mini parking va être supprimé: le long de la départementale peut-être ?... »
(Mm nicole Ferrand)*

**2 »-Nous venons vers vous pour faire suite à l'enquête que vous avez initiée au sujet du passage à niveau piétons numéro 30 à Baulne pour vous faire part de nos observations.*

Merci tout d'abord de donner l'opportunité aux riverains baulnois et autres utilisateurs de ce passage à niveau piétons de s'exprimer au sujet de cette fermeture.

A ce propos nous nous exprimons en tant qu'habitants de Baulne utilisant régulièrement ce passage à niveau piétons numéro 30 et sommes quelque peu

surpris de la décision de fermer cette infrastructure qui est située au centre même de Baulne et qui sert de liaison entre les deux parties principales du village de Baulne (liaison entre l'Allée du Mazelin et la Route de Corbeil) comme vous l'avez souligné dans le dépliant nous informant de cette fermeture.

Nous avons pris note des raisons pour lesquelles cette décision de fermeture a été prise et elles sont légitimes.

Cependant, cette fermeture ne fait que déplacer le problème de sécurité vers le pont SNCF à environs 250 mètres plus loin du passage piétons numéro 30 actuel.

1. Nos observations concernant le dit passage à niveau piétons :

- La fréquence des 58 trains mentionnés est de toutes les quinze minutes aux heures de pointe et de toutes les heures voire 1h30 aux heures creuses (à partir de 10h40) : La circulation n'est pas si dense que cela.

- La visibilité au niveau du passage à niveau est très dégagée car le champ de vision est d'au moins 500 mètres dans les deux sens à partir du portillon. Même par mauvais temps (brouillard, neige, pluie) les trains sont équipés d'un système d'éclairage adapté, c'est-à-dire qu'ils peuvent être visibles et audibles de loin.

- Le passage à niveau piéton dispose de portillons fonctionnels qui sécurisent les lieux davantage. Ils sont bien entretenus par la SNCF car nous n'avons constaté aucune défaillance technique des deux portillons en quatre ans que nous utilisons ce passage à niveau plusieurs fois par jour et dans des conditions météorologiques variées.

- Après avoir traversé la voie ferrée et franchi le portillon, l'infrastructure actuelle dispose de suffisamment d'espace pour l'utilisateur pour se sentir en sécurité après la traversée : Côté Route de Corbeil, l'utilisateur se retrouve sur le parking peu fréquenté en temps normal car en effet, nous habitons Baulne depuis près de 10 ans et ce parking comporte peu de places et n'est pas très fréquenté en temps normal. Côté Allée du Mazelin, l'utilisateur dispose d'un espace sécurisé dédié au passage à niveau piétons et équipé d'une rampe. Ainsi, le passage à niveau piétons actuel permet à notre famille, composée de trois enfants âgés de 3, 5 et 7 ans, de traverser le passage à niveau piétons en toute sécurité avec des vélos, des draisiennes, poussette et autres moyens de locomotion pour enfants sous la surveillance d'un des parents.

- Ce passage à niveau piétons n'est pas plus dangereux qu'un passage à niveau ordinaire pour les véhicules alors que ces derniers sont souvent défaillants sur notre ligne (passages à niveau à Ballancourt, Mennécly et Moulin Galant). Faut-il fermer aussi définitivement ces passages à niveau qui sont tout aussi dangereux pour les véhicules pour des raisons de sécurité en cas de défaillance ?

2. Nos observations concernant la redirection vers le pont SNCF de Baulne :

- Le pont SNCF est situé à environ 250 mètres du passage à niveau piétons numéro 30. Cela rajoute de la distance (2x250 mètres) à ceux qui habitent Allée du Mazelin qui souhaitent prendre le bus Route de Corbeil. En effet, cet arrêt de bus qui se trouve en face du passage à niveau piétons, dessert les cars scolaires et les collégiens et lycéens qui habitent Allée du Mazelin, notamment, devons donc faire une grande boucle en passant par le pont. Cet emplacement de l'arrêt de bus, sera-t-

il également reconsidéré dans le changement que vous préconisez afin de faciliter l'accès à cet arrêt en toute sécurité ?

- Ce pont se trouve dans un virage qui apporte un manque de visibilité comme vous précisez dans le dépliant, aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons ce qui entraîne des risques d'accident. Par temps difficile (verglas, neige, pluie), la chaussée est potentiellement glissante dans le virage du pont. De plus, ce pont est situé sur l'axe principal de Baulne car on y entre et on y sort aussi bien pour les voitures, les motos et surtout pour beaucoup de poids lourds roulant souvent au-delà de la vitesse autorisée alors que la visibilité est moindre dû à ce virage sachant que des centaines de véhicules passent par ce pont tous les jours, à toute heure de la journée et à une vitesse quelques fois excessive, sans s'arrêter pour laisser passer les piétons sur le passage clouté existant. Le pont sert également aux piétons comme passage principal reliant le hameau de Boigny et l'Allée du Mazelin. Ainsi, notre famille emprunte ce pont SNCF régulièrement pour se rendre à l'école située Rue du Mosnil. Le trottoir est étroit et le croisement entre piétons est donc très dangereux, notamment lorsqu'il y a des poussettes. En outre, aucune barrière n'existe entre les trottoirs et la chaussée pour éviter qu'un enfant ne bascule sur la chaussée par maladresse.

- Suite aux constructions résidentielles en cours dans la ville de Baulne, le nombre d'enfants qui seront scolarisés à l'école primaire Henri Gwozdz située Rue du Mosnil, est susceptible de s'accroître ce qui augmente potentiellement le nombre d'accidents. La traversée du pont se fait et se fera donc sous l'entière responsabilité de l'usager et à leurs risques et périls sans surveillance spéciale ce qui n'a rien de différent par rapport à la traversée du passage à niveau piétons numéro 30 comme vous le mentionnez.

3. Nos propositions :

- Trouver un meilleur emplacement de l'arrêt de bus après la fermeture du passage à niveau piétons numéro 30

- Rajouter une barrière en métal sur le pont entre la chaussée et les trottoirs pour sécuriser la traversée des piétons

- Trouver un moyen de réguler la circulation autoroutière au niveau du pont : Soit par la mise en place d'un feu de signalisation au niveau du passage clouté sur le pont, soit par des agents physiques déployés surtout aux heures de pointe pour garantir la sécurité des élèves qui se rendent à l'école »

*- Trouver un meilleur aménagement reliant le passage clouté du pont SNCF à l'entrée de la Rue du Mosnil : Installation d'un trottoir d'une longueur d'environ 50 mètres car actuellement, aucun trottoir adapté n'existe
(Mm Maria Pfeiffer)*

***4-(Isabelle Raine)29 allée du Mazelin 91590 Baulne Baulne, le 16/12/2020 AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE Préalable à la suppression du passage à niveau n° 30 pour piétons situé sur le territoire de la commune de BAULNE**

Monsieur , Vous n'êtes pas sans savoir que ce passage à niveau piétons est largement utilisé par les élèves collégiens et lycéens de la commune qui résident dans l'allée du Mazelin pour prendre leur bus à l'arrêt Mairie de Baulne le matin ou pour revenir chez eux le soir. Mes filles l'empruntent tous les jours en période scolaire et n'ont jamais été mises en danger à le traverser. Moi-même je l'ai emprunté plusieurs fois et je ne pense pas qu'il y ait de danger si

*tant est que la personne qui le traverse soit en capacité physique de le faire avec un minimum de notion de sécurité, comme pour toute démarche qui nous amène à nous déplacer sur la voie publique et à traverser un passage piéton quel qu'il soit ; les automobilistes étant beaucoup plus imprévisibles qu'un train. Il est indiqué sur le Flyer de la SNCF le nombre d'accident survenus sur les PN d'Île de France (peu au final sur 10 ans et sans précision du nombre de PN en IDF sans doute conséquent donc chiffre sans doute faible en pourcentage) Il n'y a jamais eu de problématiques de ce genre pour le PN 30 au cours des 19 ans depuis que j'habite sur Baulne. Il est indiqué dans le Flyer de la SNCF que la visibilité est réduite par mauvais temps ; elle est surtout réduite par le manque d'entretien des abords des voies – la SNCF laissant pousser des herbes folles et des arbres entiers qui empêchent la visibilité à droite et à gauche du PN. Cette fermeture oblige les usagers de ce passage à niveau en moyenne 38 personnes par jour à remonter la totalité de l'allée du Mazelin, traverser la rue par un passage piéton et à traverser les voies ferrées par le pont au bout de l'allée du Mazelin. En dehors du fait que ce trajet leur ajoute presque une dizaine de minutes sur leur parcours, (voir les photos récupérées sur Google map) * ils vont devoir slalomer entre les voitures qui sont garées sur le trottoir et donc sans doute descendre sur la chaussée pour passer *traverser un passage piéton qui se situe à la sortie d'un tournant avec peu de visibilité pour les automobilistes *traverser un pont avec un trottoir d'une largeur si faible que deux personnes peuvent à peine se croiser et le long de la D191 dont le trafic est intense et à des vitesses élevées (les automobilistes ne situant pas vraiment qu'ils sont en train de traverser un village). Le nouveau trajet vers lequel les usagers du passage à niveau et notamment les enfants de la commune sont envoyés est beaucoup plus dangereux que la traversée du passage à niveau – l'aménagement avec des balises J12, l'ajout d'une bande blanche de rive sur le haut du trottoir et le panneau n'étant que des éléments de signalisation et aucunement des éléments de sécurisation du pont ; je réitère les automobilistes sont beaucoup plus imprévisibles dans leurs comportements qu'un train. Cordialement*

Avis d'enquête publique préalable à la suppression du passage à niveau n° 30 à Baulne.

Bernard Labauge à M. Nicolas Polini, Commissaire-enquêteur.

Mardi 15 décembre 2020.



I - Observations

Voir en annexe les questions posées au commissaire enquêteur et les réponses de celui-ci, rencontré le samedi 12 décembre 2020, à la Mairie de Baulne.

1 - Peu pertinentes, les raisons de SNCF Réseau

- ◆ - Décompte peu pertinent par l'amalgame de tous les accidents du réseau (?), huit accidents en dix ans, d'où la question de savoir quels sont ceux intervenus précisément sur le PN 30. Le nombre des suicides est hors sujet : si l'intéressé est réellement motivé, il passera à l'acte que le PN soit ouvert ou fermé.
- ◆ - Il y a 17 trains par jour et par voie entre 8 h 00 et 19 h 00, soit 34 et non pas 50, c'est-à-dire aux heures auxquelles la fréquentation du PN 30 est la plus plausible et la plus importante.
- ◆ - La vitesse des trains n'est pas de 110 km/h, car à la sortie de la gare de Baulne/La Ferté-Alais, sur la voie 2, une Zone limitée à 60 km/h est imposée aux conducteurs. Sur la voie 1, les trains doivent ralentir pour préparer leur entrée en gare.
- ◆ - Présence d'une courbe au nord du PN qui masquerait l'arrivée du train. Comme cette courbe, peu prononcée, se situe à 600 m du PN, autant dire qu'elle n'influe que fort peu sur la visibilité.
- ◆ - La fréquentation n'est pas si faible que cela, puisque le comptage de 2017 indiquait 45 franchissements/jour en semaine et 25 en week-end. D'où la question de l'évolution de la fréquentation dans l'avenir du fait d'une augmentation prévisible de la population baulnoise de l'ordre de 20 %, du fait des nombreux programmes immobiliers en cours ou prévus.

2 - Mieux connaître les motifs de la fréquentation du PN 30

Pour répondre à la question de l'évolution de la fréquentation du PN 30 dans l'avenir, il paraît utile de mieux connaître les raisons de son utilisation par les intéressé-e-s.

Cf. Le questionnaire en annexe.

L'étude des comportements est d'autant plus importante que, dans l'avenir, on verra une augmentation des inégalités et de la pauvreté, conséquences de la décroissance économique, liées à l'épidémie du virus Covid 19 et aux effets du réchauffement climatique : moins de personnes pourront avoir une voiture, ou chercheront à économiser son usage, s'ils en ont une.

Parmi les "Autres raisons", je peux indiquer que, ma femme et moi, invitons toutes les deux semaines environ, deux personnes handicapées à la maison. Nous nous efforçons de leur faire faire de l'activité physique (l'AP est un excellent médicament), notamment une promenade à pied, allant de la Porte de Baulne à l'Allée du Mazelin par le PN 30, jusqu'à la sablière de La Ferté-Alais par la rue Georges Héren et retour par la passerelle de la gare de Baulne/La Ferté-Alais. Notamment, parce que l'une de nos invitées est heureuse de pouvoir aller fleurir la tombe de ses parents adoptifs, au cimetière de Baulne, de l'autre côté de la voie ferrée.

3 - Critique de la solution alternative, le chemin piétonnier passant par le pont routier

- ◆ Pour les usagers du PN 30, augmentation de la distance de déplacement à pied de l'ordre de 600 mètres, soit un temps supplémentaire de l'ordre de 10 à 15 minutes. Cette augmentation peut être dissuasive, alors que les politiques publiques de santé et celles du respect de l'environnement incitent à réduire autant que possible l'utilisation inconsidérée de la voiture à moteur thermique et d'utiliser des méthodes de déplacement douces, marche à pied ou vélo.
- ◆ Insécurité accrue des piétons sur le pont routier où la circulation de VL et de poids lourds est importante et où les trottoirs sont étroits (d'où la nécessité de prévoir des plots ou des barrières). C'est pourquoi la question du coût de ces travaux de réalisation du chemin alternatif a été posée.
- ◆ Forte insécurité des piétons allant de l'Allée du Mazelin à Boigny, pour suivre des activités ou des réunions à la salle Pouteau, aller conduire des enfants au groupe scolaire ou jeter des verres dans les réceptacles de déchets. Ils ont à traverser la D 191 sur un passage piéton matérialisé, certes, mais dépourvu de feux de la circulation. Tandis qu'à la sortie du PN 30, les piétons peuvent traverser la D 191 après avoir actionné les feux de la circulation automobile et rejoindre la rue du Mosnil, en toute sécurité, par un passage piéton séparé, inférieur à la D 191, en contre-bas du virage à la sortie sud du pont routier.
- ◆ Suppression injustifiée des places de stationnement devant l'entrée des services techniques de Baulne et à la sortie du PN 30. En effet, ces emplacements sont nécessaires pour compléter le stationnement devant la Mairie pour ceux qui ont des démarches à faire ou qui veulent assister à des réunions dans la salle des Fêtes. Ces emplacements sont utilisés aussi par les anciens combattants et les porte-drapeaux qui viennent participer aux cérémonies patriotiques, lors des commémorations au Monument aux Morts et par les fidèles qui viennent aux cérémonies religieuses (Messes, mariages, enterrements) à l'église de Baulne.
- ◆ Cette suppression est particulièrement inadéquate au moment où la municipalité de Baulne lutte contre le stationnement sauvage des VL sur les trottoirs, problème qui ne manquera pas de s'aggraver dans l'avenir, avec les véhicules des résidents des 56 nouveaux appartements, en cours de construction à quelques centaines de mètres de là et ceux venant habiter d'autres programmes immobiliers prévus dans le secteur.

4 - Réexamen de l'avis favorable du conseil municipal de 2018

- ◆ Un tel réexamen semble utile, ne serait-ce que parce que le conseil municipal de 2018 a été renouvelé en 2019, que nombre des questions posées qui n'ont pas reçu de réponse et pour tenir compte des observations et des propositions de la présente enquête.
- ◆ Un tel réexamen sera utile aussi parce que le projet de fermeture du PN 30 n'est vraisemblablement pas suffisamment connu des utilisateurs du passage à niveau. En effet, les affiches posées sur les barrières du PN sont destinées à informer les utilisateurs sur le lieu de passage. Mais, en cette période de confinement, conséquence de l'épidémie, le nombre des traversées quotidiennes du PN 30 a certainement dû fortement se réduire.
- ◆ C'est pourquoi, il est souhaitable que l'ensemble de la question de l'avenir du PN 30 fasse l'objet d'un réexamen avec d'abord une publication détaillée des projets possibles et de leurs conséquences, dans une prochaine édition du Bulletin municipal de Baulne.

5 - Conclusions de cette partie des observations

- ◆ - Qui fait quoi ? On se perd entre les entités pouvant agir dans cette affaire. SNCF, Ile de France Mobilités (Stif), Transilien, RER Ligne D... Quid de SNCF Réseau ? Entité qui semble avoir remplacé Réseau Ferré de France, lorsque la "patate chaude" du déficit abyssal des transports en commun sur voie ferrée en Île de France est passée de mains en mains !

- ◆ - Politique rigide. Si SNCF Réseau se concentre sur la gestion des infrastructures, on ne peut que s'opposer à une vision politique bornée, indifférenciée, de fermeture des passages à niveau. Certes, il est parfaitement légitime de fermer les PN routiers : le choc d'un train avec un autocar de 50 places est un accident catastrophique. En revanche, les risques sur les PN piétons sont minimes et la dangerosité doit être mesurés au cas par cas, afin d'en évaluer le niveau réel.
- ◆ - Recherche frénétique de sécurité. Il faut résister à ce travers, issu d'un "Principe de précaution", appliqué sans discernement. Il conduit à accumuler un arsenal de lois, décrets, codes, circulaires, normes, directives, etc. qui finissent par créer un maquis impénétrable. Celui-ci déresponsabilise et infantilise les citoyens, assassine l'esprit d'entreprise, alors qu'il faut, au contraire, éveiller la prise de conscience individuelle des citoyens, quant aux risques réels.
- ◆ - SNCF Réseau sort de son rôle. On s'étonne de constater que le chemin piéton alternatif conduise à supprimer des places de stationnement pour VL dans la commune de Baulne et qu'il permette à la municipalité de Baulne d'annexer à son profit une partie de l'espace public. On ne peut que s'étonner, ainsi, de constater, que SNCF Réseau sort totalement de son rôle, en prétendant se préoccuper de la sécurité des piétons, sur des espaces situés en dehors de l'emprise SNCF proprement dite. Ce projet de cheminement alternatif par le pont routier, s'inscrit dans un autre type d'approche, courant, mais très périlleux également, qui consiste à "vouloir faire le bonheur des gens, malgré eux" !
- ◆ - "Faites ce que je vous dis, ne faites pas ce que je fais" ! C'est la pire façon de gouverner. C'est pourquoi, on ne peut recommander à SNCF Réseau que d'abandonner ce projet, de rester plus simple, plus prudent, plus raisonnable, de se concentrer sur ses infrastructures, afin de réduire le déficit abyssal de ses comptes¹. Ce qui est une suggestion apte à reconstruire l'image détestable actuelle des entités SNCF, Île de France Mobilités, Transilien, RER Ligne D, etc. Car les usagers subissent chaque année une augmentation des tarifs de l'ordre de trois fois le taux d'inflation, alors que, parallèlement, la qualité du service ne cesse de se dégrader. Exemple : la récente suppression des trains directs de la Ligne RER D, entre Malesherbes et Paris Gare de Lyon et le festival permanent des trains supprimés, retardés ou ralentis, pour cause de panne de signalisation, de panne d'alimentation électrique, de panne d'un train sur la ligne, etc. Ainsi la suppression du PN 30 ne manquera pas d'être perçue comme une forme supplémentaire de dégradation du service à rendre aux usagers de la ligne RER D.

II - Propositions

Après avoir mis en évidence ces points contestables, et comme l'enquête publique le suggère, mieux vaut rester constructif et présenter des propositions, élaborées sous le signe du bon sens.

Certes, à l'exemple du passage à niveau de Mennecy fermé et remplacé à la fois par un passage inférieur réaménagé pour les piétons et cyclistes et par une rocade avec passage sous la voie ferrée, doublant l'avenue Darblay, on pourrait imaginer de creuser un passage souterrain sous le PN 30 ou le remplacer par une passerelle aérienne. Mais ce sont des solutions, soit trop coûteuses (pour le souterrain), soit trop incommodes avec les marches de la passerelle pour les piétons avec voiture d'enfants.

C'est pourquoi SNCF Réseau trouvera ci-dessous deux propositions pour conserver le PN 30 ouvert aux piétons, tout en réduisant encore, le niveau d'insécurité, déjà très faible.

¹ Conséquence d'une double imbécillité. D'abord, celle de l'idée de réduire le taux de chômage par la réduction du temps de travail à 35 heures par semaine, alors que l'on sait depuis la loi des 40 heures de 1936, qu'en réalité, c'est l'activité qui crée l'activité. Cf. Alfred Sauvy dans son "Histoire économique de la France entre les deux guerres". Ensuite, la seconde imbécillité consiste à avoir étendu cette réduction du temps de travail au secteur public.

Projet n° 1.

Ce premier projet est très simple. Il consiste à compléter ou remplacer le célèbre, mais suranné², panneau d'avertissement "Un train peut en cacher un autre", par un panneau capable de sensibiliser les piétons aux dangers des comportements très actuels, comme notamment celui des jeunes gens, attachés en permanence aux écrans et aux écouteurs de leurs smartphones.



Projet n° 1 - Affiche montée et retouchée d'après photo d'origine de Bernard Labauge

² Le graphisme de "Un train peut en cacher un autre" évoque la fin du XIX^{ème} siècle, lorsque Georges Colomb, dit Christophe, publie Les Aventures de la Famille Fenouillard, où Cunégonde stoppe la circulation des trains, ayant ouvert un parasol rouge le long de la voie ferrée. Quant à la formule, elle est utilisée par les professeurs de lettres qui montrent que le verbe "pouvoir" implique à la fois un résultat, une réalisation, un accomplissement, c'est-à-dire une certitude et, et même temps, une possibilité, une potentialité, une probabilité, c'est-à-dire une incertitude. Telle est la richesse de la langue française que ce sens des nuances !

Projet n° 2.

Il consiste à équiper le PN 30 avec des panneaux de signalisation routière comme ceux qui indiquent aux piétons qu'ils peuvent traverser une rue, après avoir actionné le bouton de demande d'arrêt de la circulation, afin de pouvoir traverser en toute sécurité.

Ce projet présente plusieurs avantages.

- ◆ D'abord les piétons désireux de traverser le PN 30 se trouveront devant une signalisation qui leur est déjà familière, par exemple lorsqu'ils traversent la D 191 devant la Mairie de Baulne.
- ◆ Les visuels comportant le personnage vert qui marche et le personnage rouge à l'arrêt, seront actionnés par des pédales posées aux points convenables sur les voies 1 et 2 en amont et en aval du PN 30, exactement comme celles qui commandent l'abaissement et le relevage des barrières, le feu rouge clignotant, la sonnerie des passages à niveau routiers classiques.
- ◆ Ce projet conduit à un budget d'installation raisonnable du fait que les poteaux et les visuels de signalisation routière sont standard et produits en grande série. D'autre part les pédales et les équipements électriques de raccordement aux signaux visuels ont certainement dû être stockés par SNCF Réseau, lors de la mise hors service des PN routiers. Certes, ce projet implique un budget de maintenance. Mais celui-ci sera infiniment moins lourd que celui des installations de PN routiers. Car, en cas de défaillance, les visuels pourront être mis automatiquement, soit en clignotement continu, soit s'éteindre, ce qui reste également très familier pour les piétons qui peuvent observer de telles situations, lorsque les feux de la circulation sont mis au feu orange clignotant.
- ◆ Enfin, les visuels, côté voie 2, seront placés exactement à la sortie du garage des services techniques de la Mairie de Baulne, ce qui permettra aux agents techniques de conserver un œil constant sur leur fonctionnement.

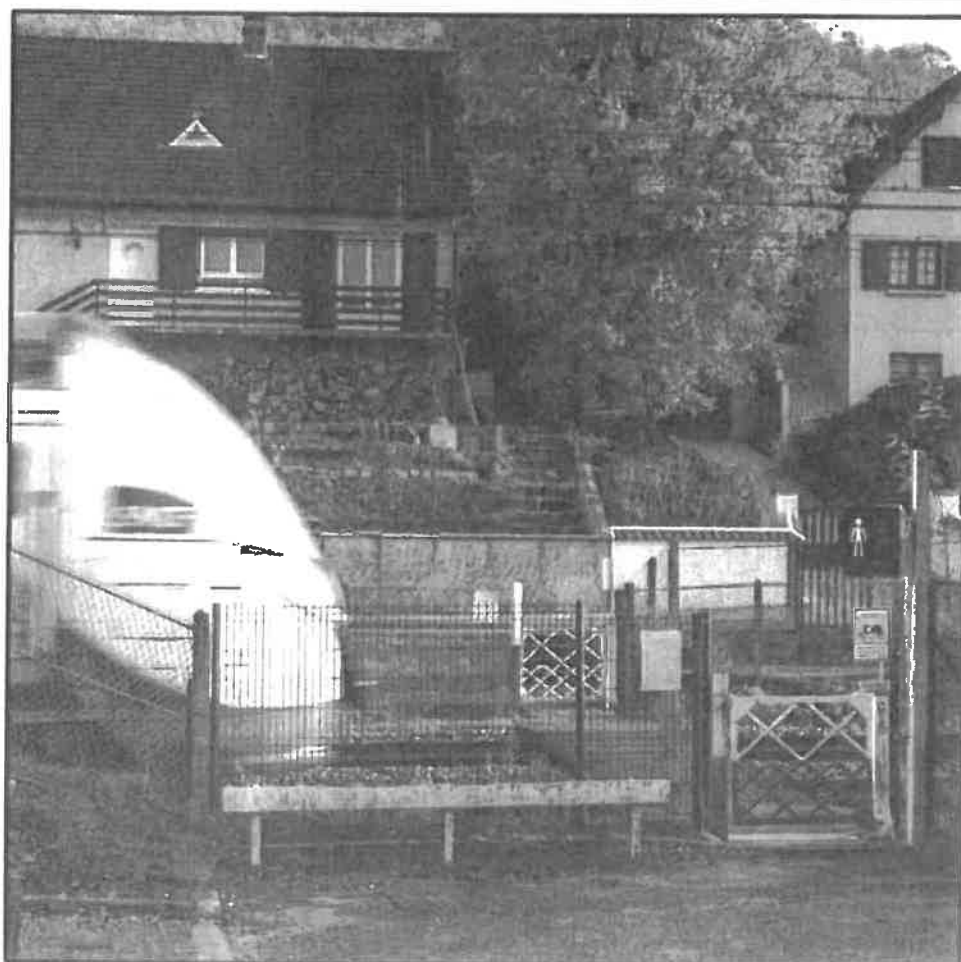


**1 - Feu vert.
Passage libre.
Pas de train
à l'approche.**

**Montage
d'après photo
originale
Bernard Labauge**

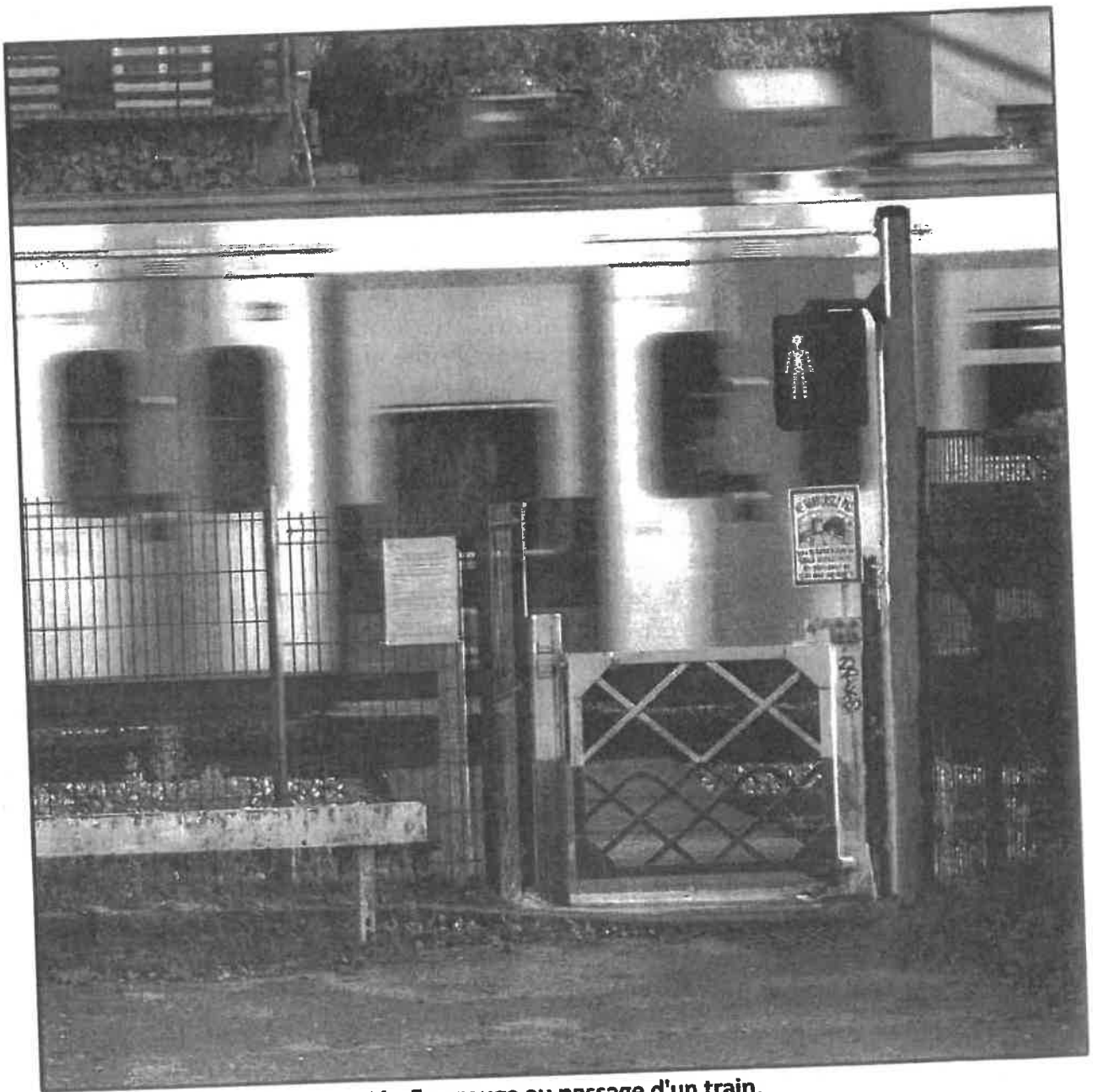
**2 - Feu rouge
signale un train
à l'approche**

**Montage d'après
photo originale
Bernard Labauge**



**3 - Feu rouge
au passage
d'un train.**

**Montage
d'après photo
originale
Bernard
Labauge**



4 - Feu rouge au passage d'un train.
Montage d'après photo originale Bernard Labauge

Souhaitant que les décideurs fassent bon usage de ces modestes observations et des deux propositions, je vous remercie de votre attention.

Très cordialement.



Bernard Labauge
R.L.J.C en Essonne
(Réserviste local à la jeunesse et citoyenneté)
Lieutenant-colonel de Réserve citoyenne
9 route de Corbeil - 91590 BAULNE
01 69 90 12 13 et 06 47 35 91 56
www.le-fuda-ice-et-le-fuda-urant.fr

Et tél. perso 07 69 12 50 03

Annexe 1

En savoir plus à propos du projet de fermeture du Passage à Niveau n° 30 de Baulne.

Sécurité

Question 1 - Combien y a-t-il eu d'accidents sur le point précis du PN 30 de Baulne depuis 10 ans ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Un accident mortel en 1996 du fait de la traversée par une personne avec des écouteurs aux oreilles et que les trains modernes sont plus silencieux.

Question 2 - Les services de secours concernés par le PN 30 ont-ils été questionnés à propos de l'historique de leurs éventuelles interventions ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Pas à ma connaissance. Questionnerai la municipalité de Baulne.

Question 3 - Et si oui, par qui ?

Fréquentation du PN 30

Question 4 - Les comptages effectués en 2017 ont-ils été actualisés suite au nouveau PLU de Baulne ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Pas à ma connaissance. Questionnerai la municipalité de Baulne.

Question 5 - Quelle est la proportion de la population de Baulne concernée par l'utilisation du PN 30 ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Ne sait pas. Questionnerai la municipalité de Baulne.

Question 6 - Quelles sont les évaluations de la fréquentation du PN 30 dans les années à venir, du fait de l'accroissement prévisible de la population de Baulne, suite aux projets immobiliers actuellement en cours et ceux prévus dans l'avenir ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Ne sait pas. Questionnerai la municipalité de Baulne.

Utilité du PN 30

Question 7 - Quelles sont les raisons de l'utilisation du PN 30 par les piétons et leur importance ?

(Le total peut dépasser 100 % car plusieurs raisons peuvent concerner la même personne)

Raisons	Non	Oui	Poids en %
Faire des ménages dans les villas de l'allée du Mazelin			
Faire des courses à la Porte de Baulne			
Faire des démarches à la Mairie de Baulne			
Prendre le bus à la station Mairie			
Conduire les enfants au ramassage scolaire			
Participer aux cérémonies patriotiques et religieuses			
Honorer les défunts au cimetière de Baulne			
Traverser avec charrette de marché, voiture d'enfants, vélo...			
Autres raisons...			

Réponse du commissaire-enquêteur : Ne sait pas. Questionnerai la municipalité de Baulne.

Financement

Question 8 - Qui a commandé l'étude des travaux liés à la fermeture du PN 30 et de la réalisation du chemin piéton alternatif ?

Réponse du commissaire-enquêteur : SNCF Réseau.

Question 9 - Qui a payé le coût de cette étude ?

Réponse du commissaire-enquêteur : SNCF Réseau.

Question 10 - Quel est le coût des travaux liés au projet de fermeture du PN 30 et de la réalisation du chemin piétonnier alternatif ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Ne sait pas.

Question 11 - Qui va payer ces travaux, une ou plusieurs entités, laquelle ou lesquelles et les proportions respectives ?

Réponse du commissaire-enquêteur : SNCF Réseau uniquement.

Délibération

Question 12 - Le conseil municipal de Baulne nouvellement réélu, a-t-il ou va-t-il réviser sa décision de 2018, concernant le projet de fermeture du PN 30 ?

Réponse du commissaire-enquêteur : Ne sait pas. Questionnerai la municipalité de Baulne.



PROCES VERBAL

Enquête publique demandée par SNCF/RESEAU concernant une demande de suppression du passage à niveau pour piétons n°30 situé sur la commune de Baulne et réalisée du *Mardi 1 décembre 2020 au jeudi 17 décembre 2020. (arrêté du 05 novembre 2020).*

Un seul registre d'enquête a été ouvert, deux commentaires ont été adressés par courrier électronique, une correspondance a été adressée par voie postale.

Il vous est demandé de bien vouloir fournir vos observations éventuelles.

Commentaires adressés par voie électronique

***1- » - Y a-t-il eu un seul décès ou quelqu'un a-t-il été blessé en empruntant ce passage piéton ?**

Mairie de Baulne : NC voir avec la SNCF

- pensez-vous que les balises prévues le long du trottoir côté gauche du pont vont vraiment protéger les piétons, alors que de très nombreuses voitures, cars et camions passent sur ce pont ?

Mairie de Baulne : A ce jour et à notre connaissance aucun accident de Piétons sur le pont enjambant les voies SNCF ;

- avez-vous calculé que cette suppression va entraîner une marche supplémentaire de +/- 10 minutes et ceci tout au long de l'allée du Mazelin elle aussi très empruntée.... et pour laquelle à ma connaissance aucune protection piéton n'est prévue et enfin, où aller se garer en cas de cérémonie à l'église et/ou à la mairie de Baulne puisque le mini parking va être supprimé: le long de la départementale peut-être ?... »

(Mm nicole Ferrand)

Mairie de Baulne : des places de parking vont être créées dans le lotissement face à la mairie et les véhicules du personnel communal seront stationnés sur le parking face au service technique ce qui libérera de la place sur le parking de la mairie.

**2 »-Nous venons vers vous pour faire suite à l'enquête que vous avez initiée au sujet du passage à niveau piétons numéro 30 à Baulne pour vous faire part de nos observations. Merci tout d'abord de donner l'opportunité aux riverains Baulnois et autres utilisateurs de ce passage à niveau piétons de s'exprimer au sujet de cette fermeture.*

A ce propos nous nous exprimons en tant qu'habitants de Baulne utilisant régulièrement ce passage à niveau piétons numéro 30 et sommes quelque peu surpris de la décision de fermer cette infrastructure qui est située au centre même de Baulne et qui sert de liaison entre les deux parties principales du village de Baulne (liaison entre l'Allée du Mazelin et la Route de Corbeil) comme vous l'avez souligné dans le dépliant nous informant de cette fermeture.

Nous avons pris note des raisons pour lesquelles cette décision de fermeture a été prise et elles sont légitimes.

Cependant, cette fermeture ne fait que déplacer le problème de sécurité vers le pont SNCF à environ 250 mètres plus loin du passage piétons numéro 30 actuel.

1. Nos observations concernant le dit passage à niveau piétons :

- La fréquence des 58 trains mentionnés est de toutes les quinze minutes aux heures de pointe et de toutes les heures voire 1h30 aux heures creuses (à partir de 10h40) : La circulation n'est pas si dense que cela.

- La visibilité au niveau du passage à niveau est très dégagée car le champ de vision est d'au moins 500 mètres dans les deux sens à partir du portillon. Même par mauvais temps (brouillard, neige, pluie) les trains sont équipés d'un système d'éclairage adapté, c'est-à-dire qu'ils peuvent être visibles et audibles de loin.

- Le passage à niveau piéton dispose de portillons fonctionnels qui sécurisent les lieux davantage. Ils sont bien entretenus par la SNCF car nous n'avons constaté aucune défaillance technique des deux portillons en quatre ans que nous utilisons ce passage à niveau plusieurs fois par jour et dans des conditions météorologiques variées.

- Après avoir traversé la voie ferrée et franchi le portillon, l'infrastructure actuelle dispose de suffisamment d'espace pour l'usager pour se sentir en sécurité après la traversée : Côté Route de Corbeil, l'usager se retrouve sur le parking peu fréquenté en temps normal car en effet, nous habitons Baulne depuis près de 10 ans et ce parking comporte peu de places et n'est pas très fréquenté en temps normal. Côté Allée du Mazelin, l'usager dispose d'un espace sécurisé dédié au passage à niveau piétons et équipé d'une rampe. Ainsi, le passage à niveau piétons actuel permet à notre famille, composée de trois enfants âgés de 3, 5 et 7 ans, de traverser le passage à niveau piétons en toute sécurité avec des vélos, des draisiennes, poussette et autres moyens de locomotion pour enfants sous la surveillance d'un des parents.

- Ce passage à niveau piétons n'est pas plus dangereux qu'un passage à niveau ordinaire pour les véhicules alors que ces derniers sont souvent défaillants sur notre ligne (passages à niveau à Ballancourt, Mennecy et Moulin Galant). Faut-il fermer aussi définitivement ces passages à niveau qui sont tout aussi dangereux pour les véhicules pour des raisons de sécurité en cas de défaillance ?

[Mairie de Baulne : NC voir avec la SNCF](#)

2. Nos observations concernant la redirection vers le pont SNCF de Baulne :

- Le pont SNCF est situé à environ 250 mètres du passage à niveau piétons numéro 30. Cela rajoute de la distance (2x250 mètres) à ceux qui habitent Allée du Mazelin qui souhaitent prendre le bus Route de Corbeil. En effet, cet arrêt de bus qui se trouve en face du passage à niveau piétons, dessert les cars scolaires et les collégiens et lycéens qui habitent Allée du Mazelin, notamment, devons donc faire une grande boucle en passant par le pont. Cet emplacement de l'arrêt de bus, sera-t-il également reconsidéré dans le changement que vous préconisez afin de faciliter l'accès à cet arrêt en toute sécurité ?

- Ce pont se trouve dans un virage qui apporte un manque de visibilité comme vous précisez dans le dépliant, aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons ce qui entraîne des risques d'accident. Par temps difficile (verglas, neige, pluie), la chaussée est potentiellement glissante dans le virage du pont. De plus, ce pont est situé sur l'axe principal de Baulne car on y entre et on y sort aussi bien pour les voitures, les motos et surtout pour beaucoup de poids lourds roulant souvent au-delà de la vitesse autorisée alors que la visibilité est moindre dû à ce virage sachant que des centaines de véhicules passent par ce pont tous les jours, à toute heure de la journée et à une vitesse quelques fois excessive, sans s'arrêter pour laisser passer les piétons sur le passage clouté existant. Le pont sert également aux piétons comme passage principal reliant le hameau de Boigny et l'Allée du Mazelin. Ainsi, notre famille emprunte ce pont SNCF régulièrement pour se rendre à l'école située Rue du Mosnil. Le trottoir est étroit et le croisement entre piétons est donc très dangereux, notamment lorsqu'il y a des poussettes. En outre, aucune barrière n'existe entre les trottoirs et la chaussée pour éviter qu'un enfant ne bascule sur la chaussée par maladresse.

- Suite aux constructions résidentielles en cours dans la ville de Baulne, le nombre d'enfants qui seront scolarisés à l'école primaire Henri Gwozdz située Rue du Mosnil, est susceptible de s'accroître ce qui augmente potentiellement le nombre d'accidents. La traversée du pont se fait et se fera donc sous l'entière responsabilité de l'usager et à leurs risques et périls sans surveillance spéciale ce qui n'a rien de différent par rapport à la traversée du passage à niveau piétons numéro 30 comme vous le mentionnez.

Mairie de Baulne : Les constructions en cours sont toutes placées sur la RD 191 ou à proximité ; il n'y a donc pas de traversée par le PN 30 ou le pont SNCF à effectuer.

3. Nos propositions :

- Trouver un meilleur emplacement de l'arrêt de bus après la fermeture du passage à niveau piétons numéro 30

Mairie de Baulne : NC voir avec IDF mobilité et la Communauté de Communes du Val d'Essonne.

- Rajouter une barrière en métal sur le pont entre la chaussée et les trottoirs pour sécuriser la traversée des piétons

Mairie de Baulne : il n'est pas possible de poser des protections car des convois exceptionnels empruntent également la RD 191 (réduction des voies de circulation interdite).

- *Trouver un moyen de réguler la circulation autoroutière au niveau du pont : Soit par la mise en place d'un feu de signalisation au niveau du passage clouté sur le pont, soit par des agents physiques déployés surtout aux heures de pointe pour garantir la sécurité des élèves qui se rendent à l'école »*

Mairie de Baulne : mise en place d'un feu tricolore impossible à proximité d'un virage.

- *Trouver un meilleur aménagement reliant le passage clouté du pont SNCF à l'entrée de la Rue du Mosnil : Installation d'un trottoir d'une longueur d'environ 50 mètres car actuellement, aucun trottoir adapté n'existe
(Mm Maria Pfeiffer)*

Mairie de Baulne : travaux prévus par la SNCF avant la fermeture du PN30 (voir flyer SNCF à ce sujet).

***4-(Isabelle Raine)29 allée du Mazelin 91590 Baulne Baulne, le 16/12/2020 AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE Préalable à la suppression du passage à niveau n° 30 pour piétons situé sur le territoire de la commune de BAULNE**

*Monsieur , Vous n'êtes pas sans savoir que ce passage à niveau piétons est largement utilisé par les élèves collégiens et lycéens de la commune qui résident dans l'allée du Mazelin pour prendre leur bus à l'arrêt Mairie de Baulne le matin ou pour revenir chez eux le soir. Mes filles l'empruntent tous les jours en période scolaire et n'ont jamais été mises en danger à le traverser. Moi-même je l'ai emprunté plusieurs fois et je ne pense pas qu'il y ait de danger si tant est que la personne qui le traverse soit en capacité physique de le faire avec un minimum de notion de sécurité, comme pour toute démarche qui nous amène à nous déplacer sur la voie publique et à traverser un passage piéton quel qu'il soit ; les automobilistes étant beaucoup plus imprévisibles qu'un train. Il est indiqué sur le Flyer de la SNCF le nombre d'accident survenus sur les PN d'Île de France (peu au final sur 10 ans et sans précision du nombre de PN en IDF sans doute conséquent donc chiffre sans doute faible en pourcentage) Il n'y a jamais eu de problématiques de ce genre pour le PN 30 au cours des 19 ans depuis que j'habite sur Baulne. Il est indiqué dans le Flyer de la SNCF que la visibilité est réduite par mauvais temps ; elle est surtout réduite par le manque d'entretien des abords des voies – la SNCF laissant pousser des herbes folles et des arbres entiers qui empêchent la visibilité à droite et à gauche du PN. Cette fermeture oblige les usagers de ce passage à niveau en moyenne 38 personnes par jour à remonter la totalité de l'allée du Mazelin, traverser la rue par un passage piéton et à traverser les voies ferrées par le pont au bout de l'allée du Mazelin. En dehors du fait que ce trajet leur ajoute presque une dizaine de minutes sur leur parcours, (voir les photos récupérées sur Google map) * ils vont devoir slalomer entre les voitures qui sont garées sur le trottoir et donc sans doute descendre sur la chaussée pour passer *traverser un passage piéton qui se situe à la sortie d'un tournant avec peu de visibilité pour les automobilistes *traverser un pont avec un trottoir d'une largeur si faible que deux personnes peuvent à peine se croiser et le long de la D191 dont le trafic est intense et à des vitesses élevées (les automobilistes ne situant pas vraiment qu'ils sont en train de traverser un village). Le nouveau trajet vers lequel les usagers du passage à niveau et notamment les enfants de la commune sont envoyés est beaucoup plus dangereux que la traversée du passage à niveau – l'aménagement avec des balises J12, l'ajout d'une bande blanche de rive sur le haut du trottoir et le panneau n'étant que des éléments de signalisation et aucunement des éléments de sécurisation du pont ; je réitère les automobilistes sont beaucoup plus imprévisibles dans leurs comportements qu'un train. Cordialement*

Mairie de Baulne : travaux prévus par la SNCF et la mairie avant la fermeture du PN30 prévoyant la pose de panneaux arrêts et stationnements interdits sur le trottoir, création de places de parking au niveau des îlots..

*Mairie de Baulne : **point n° 3** - il n'est pas possible de poser des protections car des convois exceptionnels empruntent également la RD 191 (réduction des voies de circulation interdite).*

-des places de parking vont être créées dans le lotissement face à la mairie et les véhicules du personnel communal seront stationnés sur le parking face au service technique ce qui libérera de la place sur le parking de la mairie.

***point n° 4** : aucun réexamen ne sera fait par le conseil municipal.*

Voir avec la SCNF pour les autres points évoqués.

SNCF/RESEAU.

Réponses aux questions posées lors de l'enquête.

- les accidents sont très peu nombreux ; - *Dans la notice explicative, je fais référence à l'accidentologie des PN Piétons de l'Île-de-France sur les dix dernières années. Nous avons eu un accident mortel sur le passage à niveau N°30, le 29/11/1996, une jeune personne âgée de 15 ans a été heurtée sur le passage à niveau par un train circulant sur la voie 1. La personne n'a pas vu ni entendu le train alors qu'elle se trouvait au milieu de la traversée, elle n'a pas réagi au sifflet du conducteur du train.*

-comment ont été faits les comptages, ? - *Les comptages sont réalisés par une entreprise mandatée par la SNCF (MOBILIS à cette date), les comptages se font par sens de circulation à l'aide de capteurs.*

-l'augmentation de la population a t elle été prise en compte ? - *Pas d'études réalisées par SNCF Réseau, mais une augmentation de la fréquentation de ce passage ne diminue pas le risque d'incident ou d'accident.*

-ne peut-on mettre en place un système alternatif, ? *Il peut s'agir de la construction d'un pont ou d'un tunnel, ou d'une déviation vers un point de traversée existant déjà un peu plus loin. La dernière alternative à la suppression de ce passage à niveau a été retenue en accord avec les autorités locales.*

La construction d'un pont ou d'un tunnel doit répondre aujourd'hui aux normes d'accessibilité des personnes en situation de handicap, dans notre cas, nous ne disposons pas suffisamment de foncier pour construire un ouvrage qui répond à cette loi. De plus, le financement se ferait sur les ressources propres des collectivités territoriales.

Nous pouvons mettre en place des pictogrammes lumineux pour piétons de part et d'autre des voies ferrées (Photo en pièce jointe) pour avertir l'usager de l'arrivée et du passage d'un train. Pictogrammes éteints ; l'usager peut traverser les voies / Pictogrammes allumés avec l'indication STOP ; l'usager reste en attente derrière le portillon. Ce dispositif, en place sur certains passages à niveau piétons de notre région est une aide pour le public mais même avec cette installation, nous déplorons des accidents mortels.

- la sécurité sur le pont avec des barrières rigides , *Nous avons prévu des balises à la place d'un mobilier urbain (En bois ou métal) tout simplement parce que cet itinéraire peut être emprunté par des convois exceptionnels. Si un jour, un convoi de très grande largeur passe sur la RD, et qu'il s'avère nécessaire de déposer les balises, la dépose et repose de l'ensemble reste rapide et ne nécessite pas beaucoup de travaux. Nous pouvons bien entendu, étudier un autre dispositif de protection qui offre les mêmes facilités.*

- le déplacement de l'arrêt de bus, *si retenu par la Mairie, SNCF Réseau accompagnera sa mise en place*

