



**PROTOCOLE DE SOUTIEN AU PROJET DE SUPPRESSION
DU PASSAGE À NIVEAU N° 11
DE SAINT-MÉDARD-SUR-ILLE**

VALORISER



PARTAGER

Val d'ille



**ASSOCIATION
SOLIDARITE
SAINT MEDARD
PN 11**

PRÉAMBULE

Depuis l'accident tragique survenu en octobre 2011 au passage à niveau (PN) de Saint-Médard-sur-Ille, l'État, les opérateurs, les collectivités et l'association des victimes travaillent ensemble à des solutions visant à éviter un nouveau drame.

Plusieurs mesures de sécurisation ont été mises en œuvre dans l'attente d'une solution définitive.

Ainsi, les recommandations du rapport du bureau d'enquêtes sur les accidents des transports terrestres (BEA-TT) ont-elles été prises en compte pour améliorer l'aménagement du site :

- renforcement de la signalisation routière aux abords du PN : feux rouges, double panneau ;
- élargissement de la voie routière et de la voie au niveau du PN ;
- suppression du carrefour entre la rue de la Gare (RD 106) et la rue communale de la Belle Étoile, contiguë au PN ;
- dé-densification des espaces situés autour du PN pour améliorer la visibilité : démolition d'une maison de garde-barrière, création d'un parking pour les usagers de la gare avec accès sécurisé indépendant de la route ;
- mise en place d'un radar de franchissement de feux dans chaque sens de circulation.

D'autres solutions ont également été examinées, comme l'expérimentation d'un détecteur de masse, qui, pour l'instant, n'a pu aboutir essentiellement pour des raisons techniques liées à la configuration des lieux.

Parallèlement, des études ont été engagées pour identifier des solutions pérennes visant à supprimer le croisement des trains et des véhicules à cet endroit, ce PN ayant été inscrit au Programme National de Sécurisation en 2012. À ce titre, une convention d'étude a été signée le 14 février 2014 entre l'État, le Conseil général, le Conseil régional, SNCF Réseau.

L'avancement de ces études a été présenté devant le comité des financeurs et le comité de suivi régulièrement réunis à l'initiative du Préfet d'Ille-et-Vilaine.

Au cours de ces réunions, il est apparu que les différentes solutions étudiées présentaient des délais de mise en œuvre pouvant aller jusqu'à 10 ans et des surcoûts prévisibles en raison de

la multiplicité des contraintes du site de Saint-Médard : topographie complexe nécessitant des aménagements d'ampleur, études préalables obligatoires en raison de la présence de cours d'eau et de zone humides. Certains des aménagements proposés nécessitaient également des expropriations et la consommation de terres agricoles.

Par ailleurs, sur le plan financier, il n'y avait pas de consensus sur la question du financement du fonctionnement d'un ascenseur permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder à l'ouvrage de franchissement.

Trois ans après l'accident tragique d'octobre 2011, aucune solution opérationnelle n'avait fait l'objet d'un accord entre les partenaires concernés. Cette situation faisant peser une responsabilité particulière sur l'État (d'autant plus que les infractions commises par les usagers de la route au droit de ce PN sont encore régulièrement constatées), le Préfet d'Ille-et-Vilaine a proposé aux partenaires, dès le mois d'octobre 2014, d'étudier une option consistant à fermer définitivement le PN.

La DDTM a été chargée de réaliser une étude d'impact qui a conclu à la faisabilité technique d'une fermeture du PN.

Sur la base de cette étude préalable de faisabilité, le Préfet d'Ille-et-Vilaine a alors officiellement proposé aux partenaires, en juillet 2015, la fermeture définitive du PN à court terme moyennant des mesures complémentaires, en leur demandant de se prononcer sur cette option et, le cas échéant, de faire des propositions alternatives. Il leur a indiqué que les crédits fléchés sur l'opération de suppression du PN de Saint Médard pouvaient être utilisés pour le financement des mesures complémentaires de sécurisation des axes sur lesquels le trafic se reporterait.

L'annonce de la fermeture éventuelle du PN de Saint-Médard a suscité l'opposition des collectivités concernées, de l'association solidarité Saint-Médard et d'un collectif d'habitants.

Le Président du Conseil Régional, sans être défavorable à la fermeture du PN, a souhaité que soient préalablement étudiés en profondeur les impacts de cette décision avant sa mise en œuvre, afin de prévoir les mesures compensatoires en cas de reports de trafics trop préjudiciables.

Le Président du Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine, prenant acte de l'inscription du PN de Saint-Médard sur le programme de sécurisation des passages à niveau, a admis la nécessité de sa suppression.

Il a cependant proposé une solution alternative à celle du Préfet, consistant en la réalisation d'un viaduc au nord du PN afin de maintenir la continuité de la circulation sur la RD 106 et d'éviter des reports de trafic sur des axes secondaires.

Il s'est engagé, si cette solution devait être retenue, à ce qu'elle soit réalisée dans les délais les plus brefs, sous pilotage du Conseil Départemental.

Le Préfet d'Ille-et-Vilaine a pris acte de cette proposition qui permet de supprimer le PN de Saint Médard-sur-Ille en limitant les impacts sur les riverains. Il a souhaité que les engagements des parties soient formalisés dans le présent protocole, qui fixe le cadre suivant :

- 1) Le préfet retient la proposition de construction d'un ouvrage de franchissement au nord du PN:
- 2) Cet ouvrage sera construit dans le délai de 4 ans à compter de la signature du présent protocole, dans le cadre d'une démarche partenariale engageant sans réserve l'ensemble des signataires.
- 3) Le dépassement du calendrier de réalisation de l'ouvrage de franchissement pour une raison autre que la force majeure, ou le non-respect, par l'un des signataires du protocole, d'un de ses engagements, amènera le préfet à procéder à la fermeture du PN au terme de la période de 4 ans.

RÉALISATION D'UN OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE LA RD 106

1) Le projet consiste à réaliser : (annexe 1 : carte)

- le rétablissement routier de la RD 106 par un viaduc d'environ 240 mètres au nord du passage à niveau actuel ainsi que les raccordements routiers à la RD 106 existante à l'Est et à l'Ouest de cet ouvrage.
- un ouvrage de franchissement piétons/cycles à la main au droit du passage à niveau existant afin de permettre le rétablissement des circulations douces de part et d'autre de la commune et les accès aux quais.

2) Maîtrise d'ouvrage :

Le rétablissement routier sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage départementale.

L'ouvrage de franchissement piétons/cycles à la main sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

3) Coût et financement :

À ce stade des études, le coût des travaux à réaliser est évalué dans une fourchette de 10 à 12 M€ HT.

Le passage à niveau étant inscrit sur la liste nationale des passages à niveau préoccupants, le financement sera assuré selon les clés habituelles par :

- l'État / SNCF Réseau : 50%
- la Région Bretagne : 25%
- le Département d'Ille-et-Vilaine : 25%

Ce plan de financement fera l'objet d'une convention ultérieure entre les 4 financeurs lorsque les études seront suffisamment avancées pour arrêter une estimation fiabilisée.

4) Délai :

À compter de la signature du présent protocole, le projet sera réalisé dans un délai de 48 mois selon le planning prévisionnel détaillé à l'annexe 2.

5) Gestion et maintenance des ouvrages :

Le rétablissement routier sera intégré au domaine public départemental (RD 106) et donc entretenu par le Département d'Ille-et-Vilaine.

Les sections de RD 106 et 521 déviées (environ 1,2 km) par cet ouvrage seront intégrées au domaine public communal et donc entretenues par la commune de Saint-Médard-sur-Ille.

L'ouvrage piétons/cycles à la main à vocation inter-quartiers sera intégré : au domaine public ferroviaire, s'il s'agit d'un ouvrage dénivelé inférieur (pont-cadre), au domaine public de la Communauté de Communes du Val d'Ille, s'il s'agit d'un ouvrage dénivelé supérieur (passerelle).

Quel que soit l'ouvrage, les coûts de fonctionnement des équipements éventuellement nécessaires (ascenseurs, éclairage...) à vocation de liaison inter-quartiers, seront pris en charge par la Communauté de Communes du Val d'Ille, les équipements nécessaires à la desserte des quais de la halte ferroviaire seront quant à eux gérés par SNCF Réseau.

ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES DU PROTOCOLE

Les signataires du présent protocole conviennent :

- que, eu égard à l'enjeu de sécurité, la suppression du PN de Saint-Médard-sur-Ille dans les délais les plus courts est leur objectif prioritaire ;
- qu'ils s'engagent en conséquence à soutenir le projet de l'ouvrage de franchissement sans réserve, et à mettre tout en œuvre pour assurer la réalisation de l'opération dans les délais requis ;
- que, s'agissant de la sécurité du PN pendant la phase transitoire, tous les travaux et équipements complémentaires prescrits par le BEA-TT ont été réalisés et que, dès lors, il appartient aux usagers de la route de respecter scrupuleusement la signalisation existante au droit de ce PN pour éviter un nouvel accident.

En conséquence de quoi :

- 1) L'État s'engage dans le cadre d'une collaboration active à traiter en priorité et dans les délais les plus brefs les demandes ou autorisations administratives nécessaires à la bonne exécution des études et des travaux. À cette fin, il désignera un interlocuteur unique pour l'ensemble des partenaires.
- 2) Les maîtres d'ouvrage, le **Département** et **SNCF Réseau**, s'engagent à mobiliser leurs équipes dans l'objectif de conduire le projet de rétablissement dans des délais optimisés, et en tout état de cause dans un délai maximum de 4 ans, ce projet étant considéré comme prioritaire en interne.
- 3) La **commune de Saint-Médard-sur-Ille** s'engage à faciliter l'ensemble des démarches ou autorisations administratives nécessaires à la réalisation d'un tel projet : enquête publique, loi sur l'eau, déplacement d'espèces protégées, mesures compensatoires... Elle s'engage aussi à mettre à disposition le foncier communal nécessaire au projet et à prendre toutes les mesures favorisant les négociations foncières.

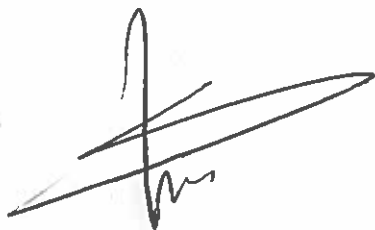
4) **La Communauté de Communes du Val d'Ille** s'engage à prendre en charge l'entretien et la maintenance de systèmes d'ascenseurs au droit de la gare actuelle, si la solution la plus pertinente pour le franchissement piétons/cycles à la main conduisait à la mise en place d'un tel équipement.

5) **L'association « Solidarité Saint-Médard PN 11 »** considère que la construction du viaduc est prioritaire, cette infrastructure apportant à terme une réponse totale aux problématiques de sécurité de franchissement par des véhicules routiers de l'axe ferroviaire Rennes – St Malo au niveau de la commune de St Médard-sur-Ille. L'association identifie en outre dans cet ouvrage une opportunité unique de réduire les risques de collision aux PN voisins dont celui de Montreuil-sur-Ille (PN 13) qui pourrait voir une partie des poids-lourds en transit dérivés par ce viaduc. L'association s'engage donc à n'interférer en rien dans le bon déroulement des travaux de réalisation du viaduc (études, chantier, etc). L'association restera par ailleurs vigilante sur le respect du calendrier visant à une mise en service dans un délai de 4 ans du viaduc.

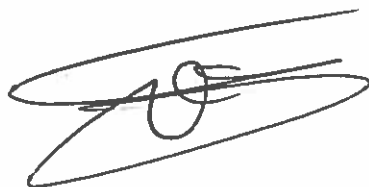
Un comité de suivi co-présidé par le Préfet et le Président du Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine assurera le suivi de la réalisation du viaduc et le respect des engagements pris par les signataires du présent protocole, à l'exclusion de toute autre considération.

Les signataires :

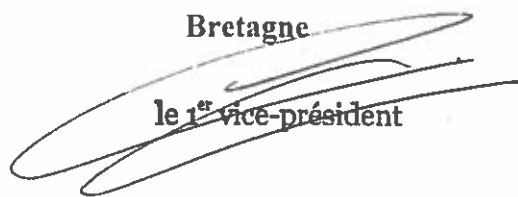
**Le Préfet
d'Ille-et-Vilaine**



**La Directrice Territoriale de
SNCF Réseau**



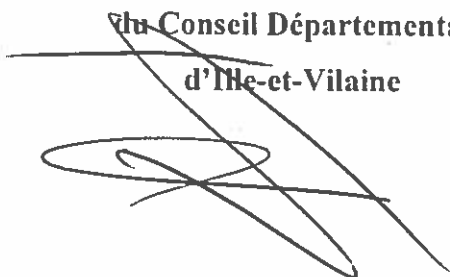
**Le Président du
Conseil Régional de
Bretagne**



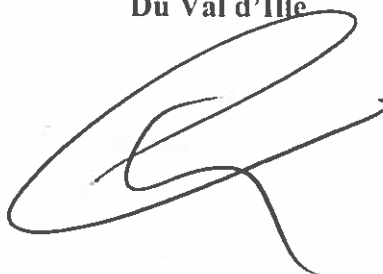
le 1^{er} vice-président

Loïg CHESNAIS-GIRARD

**Le Président
du Conseil Départemental
d'Ille-et-Vilaine**



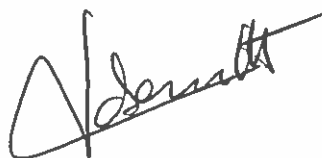
**Le Président de la
Communauté de Communes
Du Val d'Ille**



**Le Maire
de Saint-Médard-sur-Ille**



**Le Président de l'association
Solidarité Saint-Médard PN 11**

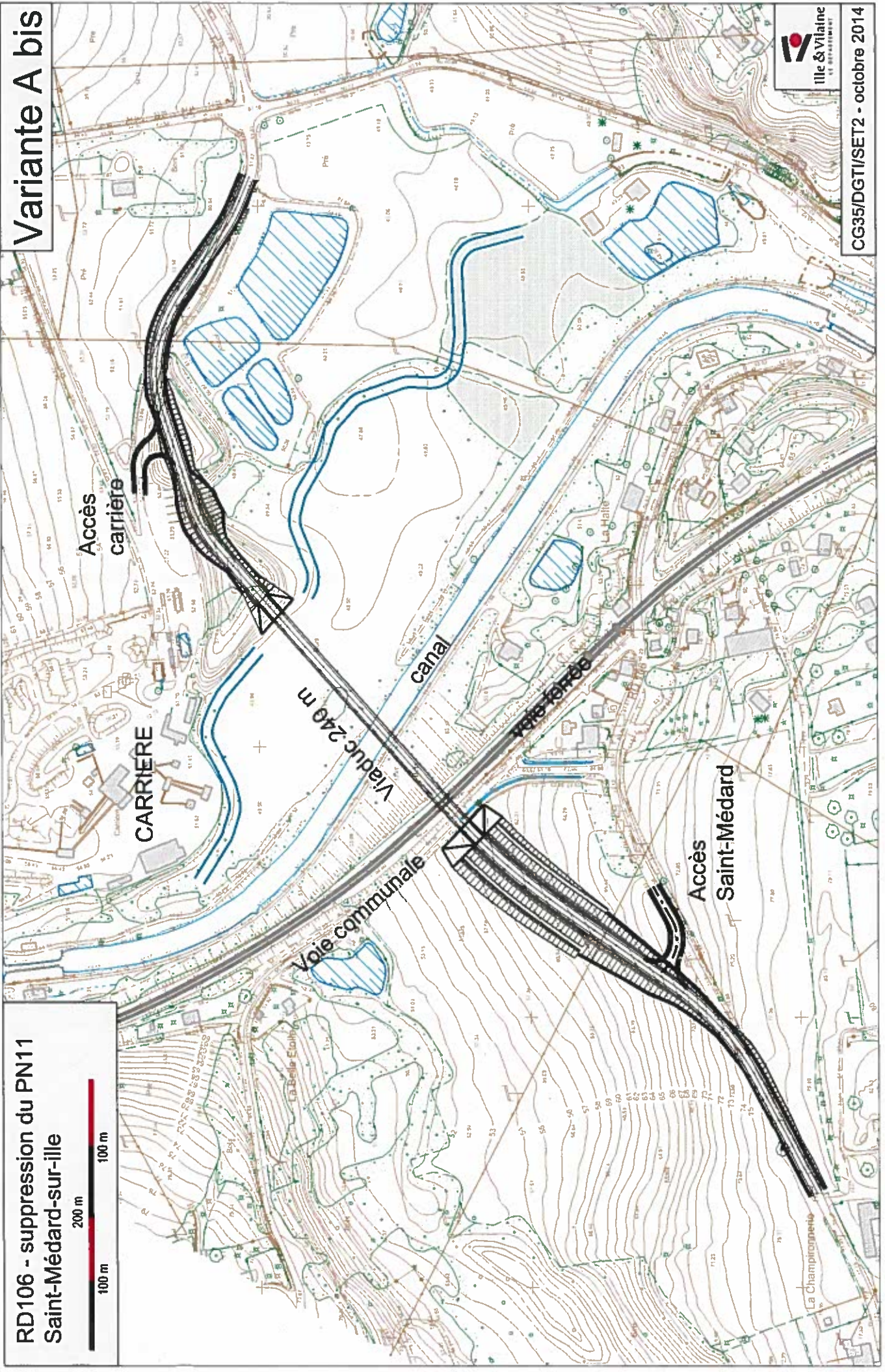


Variante A bis



Ile & Vienne
LE DÉPARTEMENT

CG35/DGT/SET2 - octobre 2014



RD106 - suppression du PN11
Saint-Médard-sur-ille



Suppression du Passage à niveau n°11 à St Médard sur Ille
Déviation de la RD106 - Planning Prévisionnel sans expro

	2015				2016				2017				2018				2019				2020							
	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T				
PLANNING PREVISIONNEL ST MEDARD																												
Concertation Publique																												
Dossier DUP /Parcelleire/Eau/CNP																												
ENQUÊTE DUP + PARCELLAIRE / ARRETE DUP																												
Instruction Dossier Eau																												
Instruction Dossier CNPN (cas échéant)																												
ACQUISITIONS FONCIERES																												
TRAVAUX sans Expro																												
Mise en service																												

Suppression du Passage à niveau n°11 à St Médard sur Ille
Déviation de la RD106 - Planning Prévisionnel avec expro

	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
PLANNING PREVISIONNEL St MEDARD																								
Concertation Publique																								
Dossier DUP / Parcelaire/Eau/CNPN																								
ENQUÊTE DUP + PARCELLAIRE / ARRETE DUP																								
Instruction Dossier Eau																								
Instruction Dossier CNPN (cas échéant)																								
ACQUISITIONS FONCIERES																								
TRAVAUX sans Expro																								
Mise en service																								