

Sujet : [INTERNET] enquête publique suppression PN 207 à Tonny-Charente

De : François <francois.giron17@gmail.com>

Date : 06/06/2023 20:17

Pour : pref-participation-public@charente-maritime.gouv.fr

Monsieur le Préfet

Je vous prie de trouver ci-joint mes observations relatives à la suppression du PN 207 à Tonny-Charente.

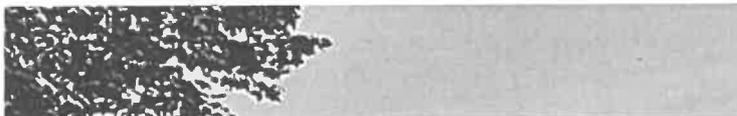
Veuillez agréer Monsieur le Préfet l'expression de mes respectueuses salutations

François Giron17

17430 Tonny-Charente

francois.giron17@gmail.com

--foss6 001.jpg



--foss6 002 (Copier).jpg



foss6 003.jpg



--foss6 004 (Copier).jpg



- fossé 005 (Copier).jpg



- fossé 006 (Copier).jpg



- Pièces jointes :

SNCF PN207.docx	30 octets
fossé 001.jpg	46,7 Ko
fossé 002 (Copier).jpg	46,7 Ko
fossé 003.jpg	46,7 Ko
fossé 004 (Copier).jpg	46,7 Ko
fossé 005 (Copier).jpg	46,7 Ko
fossé 006 (Copier).jpg	46,7 Ko

OBSERVATIONS et PROPOSITIONS A ENQUETE PUBLIQUE

du 22 mai au 6 juin 2023 à Tonnav-Charente

Enquête Publique SNCF pour suppression du Passage à Niveau PN 207 à Tonnav-Charente

La suppression du PN 207 envisagée par la SNCF, seul passage à niveau exclusivement piétonnier de la Ville de Tonnav-Charente, en reportant son flux d'usagers sur le PN 208, est **INACCEPTABLE**.

En effet cela revient à transférer le risque d'exposition à accident des usagers du PN 207 avec **21** trains/jour à un risque d'exposition à accident considérablement aggravé avec la fréquentation obligée de **1666** véhicules/jour supplémentaires, dont un flot de poids lourds de 40 tonnes non négligeable. Et ceci sur une artère de 100mètres, encaissée de murs de 3mètres, dans des gaz d'échappement diesel toxiques et dont l'exiguïté des trottoirs se rétrécit à 0,70m d'un côté et 0,40m de l'autre au croisement de la rue de l'Eglise avec le quai de la Libération.

Pour parvenir à cette fin la SNCF n'hésite pas à user d'un argumentaire fallacieux. Il est inexact d'affirmer :

-Que la visibilité en courbe du PN 207 est mauvaise alors que la SNCF, par défaut d'entretien, ne respecte pas elle-même sur sa propre emprise ses prescriptions de visibilité en matière végétale, contenues dans sa norme T1 et le Décret Loi du 30/10/1935 modifié par la Loi du 27/10/1942.

-Que la vitesse de ses trains est de 120Km/heure alors que sa propre signalisation « in situ » concernant la zone du PN 207 est sensée la limiter à 80Km/heure, sauf non respect évidemment par ses agents de conduite.

Par ailleurs la SNCF ne saurait ignorer, étant particulièrement concernée dans ce secteur, l'interdiction de créer tout nouvel obstacle restreignant l'accès ou l'issue des secours à la zone définie par le Plan de Prévention des Risques Naturels et d'Inondation institué par Arrêté Préfectoral de la Charente Maritime en date du 30/07/2021, Zone à la périphérie de laquelle se trouve le PN 207 qui en commande particulièrement son accès.

Par contre dans son argumentaire la SNCF se garde bien d'évoquer **la raison fondamentale** qui motive la présente enquête publique, à savoir l'extrême délabrement de l'ouvrage d'art en encorbellement qui soutient la voie 2, à 25 mètres du PN 207. Le disjointolement de la maçonnerie en sous œuvre est très conséquent et les bécquilles en fer de renfort latéral qui soutiennent l'ouvrage sont aussi extrêmement corrodées. Cette situation a amené la SNCF à poser deux témoins métalliques pour en surveiller les mouvements et quelques temps après à cadenasser le PN 207 pour en interdire l'usage, sans attendre l'accord préfectoral de la décision de sa suppression, eu égard au risque potentiel d'un accident ferroviaire majeur du type de celui d'Eckwersheim le 14 novembre 2015 qui a fait 11morts et 42 blessés (voir photos). En effet, devant un obstacle imprévu sur le PN 207, l'agent de traction pourrait être amené à actionner un freinage d'urgence reportant ainsi toute la charge dynamique du train sur l'ouvrage d'art en mauvais état, provoquant sa dislocation et entraînant certainement un déraillement conséquent. Il est louable que la SNCF ait pris ces dispositions sécuritaires provisoires vis-à-vis des usagers piétons du PN 207. Il ne semble pas cependant qu'elle en ait fait de même à l'égard de ses propres usagers, aucune signalisation

ferroviaire de ralentissement n'apparaissant en place et ses trains circulant toujours à la même vitesse actuellement.

En conclusion, s'il est normal que la SNCF ferme provisoirement le PN 207 pour effectuer les travaux de consolidation indispensables à son ouvrage d'art, il serait tout a fait anormal que la SNCF prenne prétexte de cette exception de maintenance pour amputer définitivement les habitants de Tonnay-Charente d'un franchissement structurant de leur Cité qui, depuis plus de 150 ans, a servi avec un taux d'accident de 0% à 5 et 10 ans ,comme le stipule la SNCF dans ses documents, et sans doute une longévité rétroactive bien plus grande.

En conséquence la SNCF doit non seulement remettre en service le PN 207 après consolidation de l'ouvrage d'art adjacent, mais aussi en améliorer sa signalisation, notamment en lui doublant l'alarme sonore et visuelle du PN 208

Enfin, devant le paradoxe qu'illustre la proposition de la SNCF de faire transiter ses propres usagers par le passage à niveau le plus accidentogène de la Ville préalablement à leur embarquement dans ses trains en gare de Tonnay-Charente, la SNCF se grandirait auprès d'eux, et à peu de frais, en créant **dès à présent** un accès piétonnier sécurisé direct jusqu'à la gare, pris sur son emprise ferroviaire le long de la voie 1, depuis le portillon du PN 207 en bas de la rue Fontaine des Marins. Entre le pilier de l'entreprise De Sousa et les rails il existe une distance de 6 mètres offrant tout l'espace nécessaire pour cette voie piétonne sécurisée. Ainsi, pendant toute la durée des travaux sur l'ouvrage d'art impliquant la fermeture obligatoire **et provisoire** du PN 207, les usagers auraient le choix de franchir la ligne SNCF Nantes Bordeaux soit par la gare de Tonnay-Charente, soit par le PN 208.

François GIRODON

Ancien élève de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics de Paris

Ancien Technicien Supérieur à la Division Structures de Chaussées du Laboratoire des Ponts et Chaussées de Bordeaux

Ancien Chargé de Mission pour les Economies d'Energie au Conseil Général de la Charente Maritime

Ancien Conseiller Municipal de la ville de Tonnay-Charente

