

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU N°38



SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU N°38 DE LAUDUN L'ARDOISE DANS LE CADRE DE LA DEVIATION DE LA RN580

SOMMAIRE

1. LA POLITIQUE SECURITE DE SNCF RESEAU	3
Prévenir	3
Améliorer.....	3
Supprimer	3
2. CADRE REGLEMENTAIRE	4
3. OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'OPÉRATION	6
4. EMBLACEMENT DE L'OPÉRATION	8
5. PRESENTATION DU PROJET	10
6. ÉVOLUTION DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT	11
7. DÉLAIS DE RÉALISATION	12
8. ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES	13
8.1 ÉVALUATION SOMMAIRE DES DÉPENSES	13
8.2 FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	13
ANNEXES - PIECES COMPLEMENTAIRES DU DOSSIER	14
ANNEXE 1 - Copie de l'arrêté préfectoral de classement du PN38	15
ANNEXE 2 - DUP en conseil d'état au J.O. du 14 avril 1999.....	17
ANNEXE 3 – Plan provisoire d'étude de modifications des installations.....	18
ANNEXE 4 – Plan de circulation routière à la suite de la fermeture du PN38.....	19

1. LA POLITIQUE SECURITE DE SNCF RESEAU

SNCF Réseau fait de la sécurité sa priorité et développe depuis 15 ans une politique de sécurisation des passages à niveau qui s'inscrit dans les plans ministériels de Dominique Bussereau (2008) et Frédéric Cuvillier (2013).

SNCF Réseau poursuit ses efforts pour progresser dans la diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau selon une politique en 3 axes : prévenir, améliorer, supprimer. L'amélioration ou la suppression des passages à niveau s'organisent en partenariat avec les collectivités territoriales et l'État.

Prévenir

Chaque passage à niveau, point de contact potentiel entre des trafics ferroviaire et routier, constitue un point sensible en matière de sécurité routière ; il n'est pas dangereux si on le traverse en respectant la signalisation. Or, les accidents aux passages à niveau sont dus à 98% par un non-respect de la réglementation, soit délibéré, soit à la suite d'un moment d'inattention. SNCF Réseau est convaincu que la prise de conscience, par les usagers de la route, des risques engendrés par un non-respect du code de la route au franchissement des passages à niveau est essentielle. Ainsi, SNCF Réseau est à l'origine de la journée nationale pour la sécurité sur les passages à niveau qui, de nationale en 2008, est devenue européenne en 2009, puis mondiale en 2011. La campagne de sensibilisation nationale vise à sensibiliser le grand public au respect du code de la route aux abords des passages à niveau.

Améliorer

Afin d'améliorer la sécurité, SNCF Réseau commence par évaluer les risques présents. Des visites de sécurité sont réalisées sur chaque passage à niveau avec le concours des gestionnaires routiers. À l'issue de celles-ci, des investissements en termes d'améliorations peuvent émerger, par exemple, des nouveaux marquages au sol ou le remplacement des feux classiques par des feux à diodes.

Supprimer

SNCF Réseau cherche à améliorer la sécurité globale de son réseau en supprimant le maximum de passage à niveau, notamment les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National en les remplaçant par un ouvrage d'art (pont-route, pont-rail) et ceux à trafics routiers faibles, en créant éventuellement un itinéraire de déviation pour les véhicules routiers.

Dans le cadre de sa politique de sécurisation, SNCF Réseau a recensé les opportunités de suppression de passage à niveau sur les axes ferroviaires. Après concertation avec les communes, si une suppression semble possible, un dossier de suppression de passage à niveau est soumis au Préfet de département qui organise une enquête publique en mairie.

2. CADRE REGLEMENTAIRE

Les textes de référence qui régissent l'enquête publique préalable à la suppression d'un passage à niveau sont, dans l'hypothèse où le projet ne nécessite ni d'expropriation, ni d'étude d'impact :

- **L'arrêté ministériel 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 ;
- **Le code des relations entre le public et l'administration** : articles L. 134-1 et L. 134-2, et articles R. 134-3 à R134-2, en vigueur depuis le 1 janvier 2016.

L'article 3 de l'arrêté du 18 mars 1991 prévoit que :

« Sans préjudice de l'autorisation délivrée au titre de la sécurité ferroviaire et de l'interdiction de créer un passage à niveau sur le réseau ferré national, toute création ou suppression de passage à niveau, ainsi que tout changement ou mise en place d'équipements, tels que définis aux articles 9 à 23 du présent arrêté, pour un passage à niveau existant, sont autorisées par un arrêté préfectoral. L'exploitant ferroviaire [SNCF Réseau dans le cas présent] informe de ses intentions la collectivité territoriale concernée, le gestionnaire de la voirie routière, puis adresse sa demande au préfet. Il joint à cette demande un dossier comportant tous les renseignements nécessaires. 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 [SNCF Réseau dans le cas présent], l'arrêté correspondant. S'il n'est pas d'avis d'agréer la demande, il en avise l'exploitant ferroviaire [SNCF Réseau dans le cas présent] et en réfère, au ministre chargé des transports. Celui-ci fait connaître au préfet sa décision. Si celle-ci implique l'intervention d'un arrêté préfectoral, le préfet prend un arrêté conforme à ladite décision. »

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les enquêtes publiques préalables à la suppression d'un passage à niveau sont régies par les dispositions du Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA). En effet, l'article L. 134-1 du Code des relations entre le public et l'administration 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 ne relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ni du code de l'environnement ».

L'article L. 134-2 précise l'objet de l'enquête :

« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par l'administration compétente avant la prise de décision. »

S'agissant de la procédure, SNCF Réseau informe de ses intentions le service gestionnaire de la voirie routière concernée puis adresse la demande de suppression de passage à niveau au Préfet de département. Il joint à cette demande un dossier comportant tous les renseignements nécessaires, conformément à l'article R134-22 du Code des relations entre le public et l'administration :

« Le dossier soumis à l'enquête publique comprend au moins :

- 1° Une notice explicative, qui indique l'objet du projet et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement ;*
- 2° Un plan de situation ;*
- 3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique et la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de celle-ci ;*
- 4° Les autorités compétentes pour prendre la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête ;*
- 5° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet, sauf à organiser un autre mode de consultation s'ils sont très volumineux. »*

L'article R134-23 précise également :

« Lorsque l'enquête publique s'inscrit dans le cadre d'un projet de réalisation de travaux ou d'ouvrages, le dossier soumis à l'enquête comprend, outre les documents mentionnés à l'article R. 134-22, au moins :

- 1° Le plan général des travaux ;*
- 2° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;*
- 3° L'appréciation sommaire des dépenses. »*

Pour l'instruction de cette demande, le Préfet du département du territoire concerné est l'autorité compétente, qui ouvre et organise l'enquête publique jusqu'à sa clôture.

Il désigne par arrêté un commissaire enquêteur. Après consultation du commissaire enquêteur, il précise par arrêté les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique : l'objet de l'enquête, les dates à laquelle l'enquête sera ouverte, la durée de l'enquête, le lieu et les heures où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations.

La procédure d'enquête publique permet d'informer les utilisateurs et riverains du passage à niveau et de recueillir leurs observations sur le projet. Toute personne intéressée peut consigner des observations dans le registre d'enquête ou adresser par courrier des observations au commissaire enquêteur au lieu fixé par l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique. Si l'arrêté préfectoral l'a prévu, il est par ailleurs possible d'adresser ses observations par voie électronique.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) rend un avis sur le projet de suppression ; cet avis peut être favorable, défavorable ou encore favorable avec réserves.

Si le Préfet valide le projet de suppression, il délivre un arrêté préfectoral autorisant la suppression définitive du passage à niveau. A partir de l'obtention de cet arrêté préfectoral, les travaux nécessaires à la suppression du passage à niveau peuvent être engagés.

3. OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'OPÉRATION

Le Passage à Niveau n°38 (PN 38) est situé à 1 km au sud de la gare de fret de l'Ardoise à l'intersection de :

- La ligne ferroviaire n° 800 000 reliant Givors-Canal à Grézan, au point kilométrique 725+070 ;
- La Route Nationale RN 580 reliant Bagnols-sur-Cèze à l'échangeur n° 22 de l'A9, au point kilométrique 11+350, requalifiée route d'Avignon à proximité du PN.

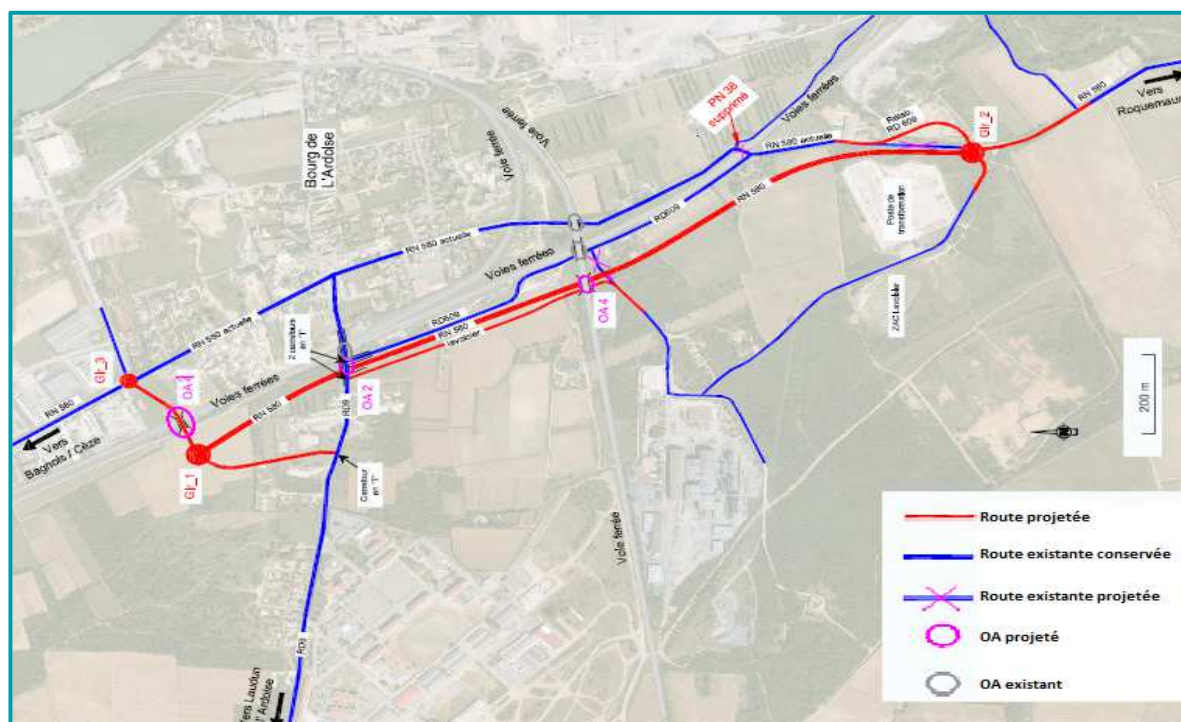
Ce passage à niveau est classé en 1^{ère} catégorie par arrêté préfectoral du 11 janvier 1994. Il est équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

La ligne ferroviaire Givors-Grézan est composée d'une double voie électrifiée et est plus communément appelée la ligne ferroviaire de la Rive Droite du Rhône. Elle double la ligne n°830 000 reliant Paris-Gare de Lyon à Marseille-Saint-Charles. Cette concurrence explique que depuis 1973, cette ligne n°800 000 est principalement utilisée pour du fret, à raison de 25 trains en moyenne par jour. Cependant, un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne est en cours permettant de répondre aux besoins actuels de mobilité du territoire.

Dans le cadre du projet de « la Rhodanienne », les RN86 et RN580 sont aménagées entre Pont-Saint-Esprit et l'autoroute A9 jusqu'à l'échangeur de Roquemaure via Bagnols-sur-Cèze. Ce projet inclut également une déviation d'agglomération entre Bagnols-sur-Cèze et L'Ardoise. Le tracé de cette déviation comprend deux ouvrages d'art interférant avec les installations ferroviaires :

- Un pont-route dit OA1 dont les travaux sont terminés franchissant la ligne ferroviaire Givors-Canal – Grézan et est ouvert à la circulation automobile ;
- Un pont-rail dit OA4 dont les travaux sont terminés permettant à la ligne n°812 000 de franchir le futur projet de déviation routière et de desservir l'entreprise Ferropem.

Ces aménagements routiers permettent à terme de supprimer le PN38 situé sur la RN580.



Localisation de la déviation de la RN580 à L'Ardoise et implantation des ouvrages d'art

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

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

Au vu de ce trafic routier et ferroviaire important et en expansion, le PN38 a été classé préoccupant. Il est à noter 2 accidents mortels causant 4 morts en 2008, 2 accidents causant 2 blessés hospitalisés en 2013 et 1 accident sans blessé en 2018.

Ainsi, dans le cadre de sa politique d'amélioration de la sécurité aux PN, SNCF Réseau s'est engagée, en partenariat avec la DREAL, à réaliser des études de suppression de ce PN. La RN580 a déjà été déviée entre 1960 et 1980 entre Bagnols-sur-Cèze et les Angles pour éviter le passage dans les bourgs. Cependant, elle n'avait pas été réalisée pour éviter la traversée de l'Ardoise. Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) par décret en Conseil d'Etat paru au J.O. le 14 avril 1999 pour un itinéraire long de 28,5 km parallèle aux autoroutes A7 et A9.

Un diagnostic archéologique a été réalisé en janvier 2018. L'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-10 et R181-35 à 38 du code de l'environnement (Loi sur l'eau et des espèces protégées), concernant la création d'une déviation de la RN580 et la suppression du passage à niveau n°38 sur la commune de Laudun-l'Ardoise s'est déroulée du 2 septembre au 2 octobre 2019.

Une étude préliminaire menée en 2021 a permis de déterminer l'état projeté du PN38 avec la localisation des travaux de voirie, la pose de glissière en béton armé ainsi que la dépose et démolition des barrières et installation de PN.

La maîtrise d'ouvrage (MOA) de cette opération est répartie entre la DREAL et SNCF Réseau :

- La DREAL est MOA des déviations routières, des déviations des réseaux hors domaine ferroviaire, de la reconstitution des voiries routières et des abords impactés par les travaux ;
- SNCF Réseau est MOA des déviations des réseaux dans le domaine ferroviaire et de l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire.

Les procédures administratives nécessaires à ces opérations, y compris la présente enquête publique préalable à la suppression du PN, sont organisées conjointement, sous le pilotage de SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage principal.

UN PROJET ATTENDU RÉPONDANT À DES ENJEUX FORTS :

- + Améliorer la sécurité des usagers ;
- + Améliorer la fluidité du trafic routier et ferroviaire.

UN PROJET SOUTENU :

- + Un projet déclaré d'utilité publique (DUP) ;
- + Un projet inscrit au Programme de Sécurisation Nationale des PN et à la Commande Stratégique de SNCF Réseau ;
- + Un projet partenarial rassemblant l'État et l'ensemble des collectivités locales : Ville de Laudun-l'Ardoise et Conseil Départemental du Gard.

4. EMPLACEMENT DE L'OPÉRATION



Localisation du PN38 par rapport aux villes Laudun-L'Ardoise et Saint-Geniès-de-Comolas



Localisation du PN38 par rapport à la gare SNCF fret de l'Ardoise



Vue depuis la route de la gare



Vue depuis le chemin de Montfaucon

5. PRESENTATION DU PROJET

En conséquence de la déviation de la RN580 comprenant quatre giratoires, cinq ouvrages hydrauliques et deux ouvrages d'art, un pont-route OA1 et un pont-rail OA4, il est prévu de supprimer le passage à niveau N° 38. Le pont-route OA1 franchit la ligne ferroviaire Givors - Canal – Grézan et relie indirectement les deux extrémités de la déviation de la RN580 : le giratoire GR3 au nord de l'Ardoise et le giratoire GR2 au niveau de l'industrie FM Logistic au sud de l'Ardoise et au sud du PN38. Ces différents ouvrages et la déviation de la RN580 rendent possible la suppression du PN38.



Vue satellite du PN38

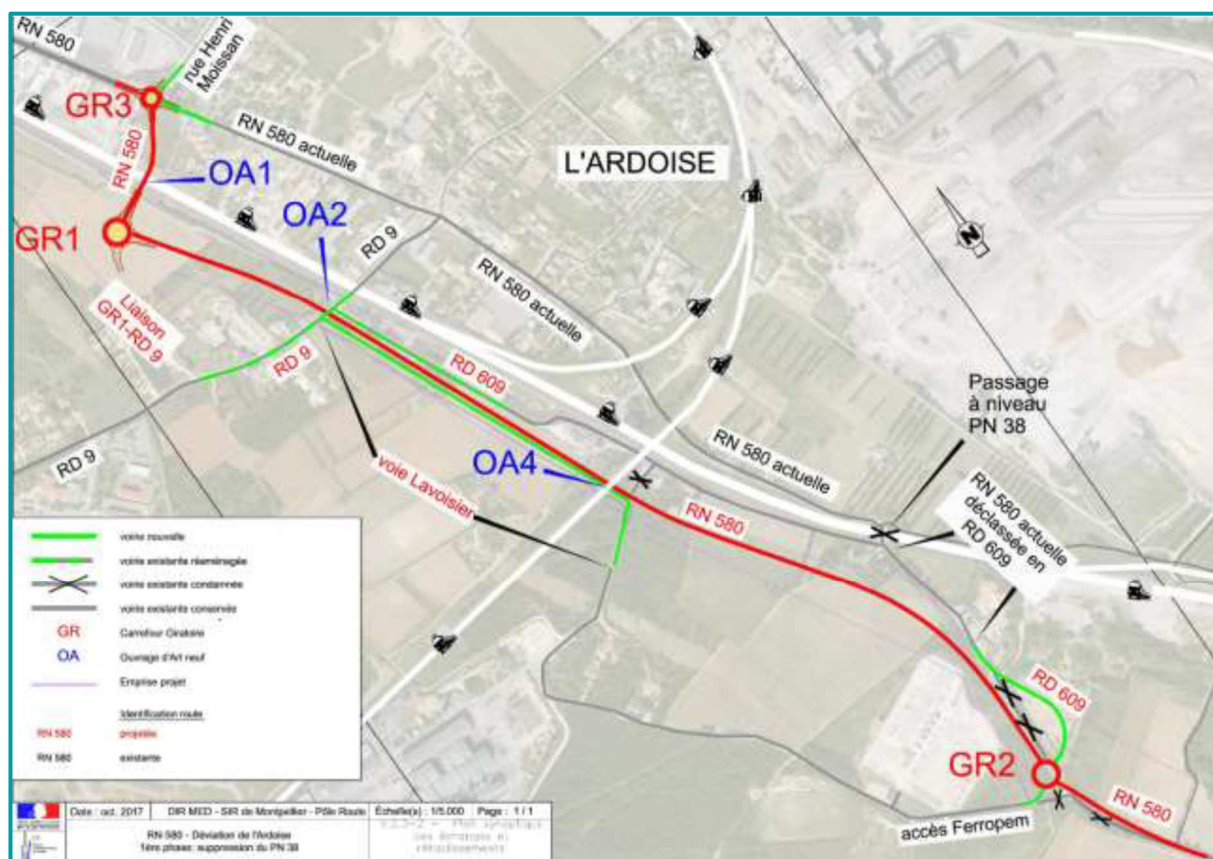
Dans le cadre du projet, nous procéderons aux travaux suivants :

- + **GC/Voie :**
 - ➔ Pour les 3 voies, dépose du platelage
 - ➔ Réfection du ballast
 - ➔ Dépose des installations du PN (demi-barrières, clôture, etc...)
- + **Caténaires :** Actuellement, la caténaire au niveau du PN est surélevée pour éviter un incident d'ordre électrique avec un poids lourd. Avec la suppression du PN, la caténaire sera alors remaniée et les fils de contact abaissés.
- + **Condamnation accès routier et piéton :**
 - ➔ Clôture de type « Treillis soudé » de 2m de hauteur de part et d'autre du PN,
 - ➔ Pose de 3 Glissière en Béton Armé (GBA) de part et d'autre du PN ;
- + **Installations Télécom, de signalisation et de sécurité :**
 - ➔ Dépose des installations de signalisations ;
 - ➔ Modifications des installations du poste d'aiguillage (PRS) de l'Ardoise induites par la suppression du PN ;
 - ➔ Dépose des installations Télécom du PN ;
 - ➔ Dépose de l'alimentation électrique du PN.

6. ÉVOLUTION DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

La fin des travaux de la déviation de la RN580 est prévue pour le second trimestre 2024. La déviation sera donc prête lorsque la SNCF Réseau procèdera à la suppression du PN38. Plusieurs itinéraires seront possibles :

- RN580 : la déviation à l'ouest de l'Ardoise est l'itinéraire à privilégier avec ses 2*2 voies pour circuler vers le nord de l'Ardoise ;
- RD609 : il reste possible de longer la voie ferroviaire à l'ouest via la route de la gare pour rejoindre la RD9 au niveau de l'OA2 ;
- Chemin de Montfaucon avec passage PN39 : sens Nord-Sud interdit à la circulation et sens Sud-Nord autorisé uniquement aux exploitants et riverains.



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

7. DÉLAIS DE RÉALISATION

La fermeture du PN 38 à la circulation routière est prévue le 3 septembre 2024 au matin.

Cette fermeture intervient environ 1 mois après la mise en service de la future RN 580, la déviation de la RN 580 actuelle, qui sera effective courant été 2024. Les travaux de suppression du PN 38, à proprement dit, auront lieu au cours du premier semestre 2025.

Dans ce contexte, les grandes étapes de la phase « travaux » sont les suivantes :

- + **Mise en service de la déviation RN 580, par la DREAL, courant été 2024 :**
 - ➔ Constructions des giratoires 1, 2, 3 et 4 (travaux achevés) ;
 - ➔ Constructions des ouvrages d'art 1 et 4 (travaux achevés) ;
 - ➔ Constructions des 2 x 2 voies « voie Lavoisier » (travaux actuellement en cours).

- + **Fermeture à la circulation routière du PN 38, par la DREAL, le 3 septembre 2024 au matin (environ 1 mois après l'ouverture de la déviation à la circulation routière) :**
 - ➔ Pose de 3 Glissière en Béton Armé (GBA) de part et d'autre du PN ;
 - ➔ Clôture de type « Treillis soudé » de 2m de hauteur de part et d'autre du PN ;
 - ➔ Suppression et dépose de la signalisation routière du PN ;
 - ➔ *Neutralisation et Dépose des installations du PN, par SNCF RESEAU (Sonnerie, Barrières et Signaux Lumineux...).*

- + **Travaux de voies et caténaires, par SNCF Réseau, de janvier à février 2025 :**
 - ➔ Dépose du platelage ;
 - ➔ Remaniement de la caténaire (*abaissement des fils de contact*).

- + **Travaux de signalisations et électricité, par SNCF Réseau, de mars à juin 2025 :**
 - ➔ Dépose des installations de signalisations ;
 - ➔ Modifications des installations du poste d'aiguillage (PRS) de l'Ardoise induites par la suppression du PN ;
 - ➔ Dépose des installations Télécom du PN ;
 - ➔ Dépose de l'alimentation et des équipements électriques du PN.

8. ÉLÉMENTS ÉCONOMIQUES

8.1 ÉVALUATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le coût prévisionnel global de réalisation du projet est de 1,6 M€ HT courants :

Poste de dépense	Montant en euros courants
Travaux (y compris provisions pour risques)	1 090 000 €
Frais de Maitrise d'œuvre – Études techniques et suivi des travaux	360 000 €
Procédures administratives	70 000 €
Frais de maitrise d'ouvrage	80 000 €
TOTAL :	1 600 000 €

8.2 FINANCEMENT DE L'OPERATION

L'opération est financée à 100% par l'État à travers la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la région Occitanie.



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Occitanie

ANNEXES - PIECES COMPLEMENTAIRES DU DOSSIER

REPUBLIQUE FRANCAISE

PREFECTURE DU GARD

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Ligne de GIVORS à GREZAN

ARRETE

9 4 N° 0 0 0 6 0

Le Préfet du Département du GARD ;

Vu l'Arrêté Ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;

Vu les propositions de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Région de MONTPELLIER), en date du7 JAN 1994..... ;

Sur la proposition de M. le Secrétaire Général ;

ARRETE :

ARTICLE 1er

Les passages à niveau (PN) n° 16, 17, ¹⁸20, 21, 23, 25, 27, 29, 31, ~~32~~, ~~33~~, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 49, 51, 52, ~~53~~, 54, 55, 57, 59, ~~60~~, ~~61~~, 62, 63, 65 de la ligne de GIVORS à GREZAN sont classés conformément aux indications portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

ARTICLE 2

Le présent arrêté abroge celui en date du 22 Avril 1986 en ce qui concerne l'ensemble des passages à niveau (PN) dénommés à l'article 1.

ARTICLE 3

Le Secrétaire Général de la Préfecture du GARD, le Directeur de la Région S.N.C.F. de MONTPELLIER (Division de l'Equipement), sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

A NIMES , le 11 JAN. 1994

Le Préfet,

Pour le Préfet,
et par déléation
Le Secrétaire Général

Noël FOURNIER

Ligne de GIVORS à GREZAN

Département du GARD

FICHE INDIVIDUELLE

DU PASSAGE A NIVEAU N° 38

Annexée à l'ARRETE PREFECTORAL du **11 JAN. 1994**

Commune : Laudun.

Kilomètre : 725,070.

Désignation de la voie routière : RN n° 580.

Catégorie du PN : Première.

Dispositions particulières :

- est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique, annonçant aux usagers de la route l'approche des trains,

- un poste téléphonique à la disposition des usagers de la route leur permet d'aviser les agents du chemin de fer en cas d'incident ou de dérangement des installations du passage à niveau,

- un itinéraire de détournement pouvant être utilisé par les usagers de la route, en cas de dérangement des installations du passage à niveau, est affiché à la vue du public.

A **NIMES** le **11 JAN. 1994**

Le Préfet,


Pour le Préfet,
et par délégation
Le Secrétaire Général

Noël FOURNIER

Art. 4. - Le présent décret emporte mise en comptabilité des plans d'occupation des sols des communes de Pont-Saint-Esprit, Saint-Alexandre, Saint-Nazaire, Vénéjan, Bagnols-sur-Cèze, Orsan, Laudun, Saint-Génies-de-Comolas, Saint-Laurent-des-Arbres et Roquemaure, conformément aux plans et documents annexés au présent décret (1).

En conséquence, en application de l'article R. 123-36 du code de l'urbanisme, un arrêté des maires des communes susmentionnées constatera qu'il a été procédé à la mise à jour du plan d'occupation des sols de leur commune.

Art. 5. - Le statut de route express est conféré, conformément au plan au 1/25 000 annexé au présent décret (1), à l'ensemble de l'itinéraire Pont-Saint-Esprit-Bagnols-sur-Cèze-Roquemaure (carrefour des Carabiniers - RD 976), soit du PR 5+0450 au PR 12+1318 pour la RN 86, et du PR 0+000 au PR 20+000 pour la RN 580, et au raccordement à 2 voies entre l'actuelle RN 86 et le point d'échanges de Bagnols Nord sur la nouvelle infrastructure.

Art. 6. - L'accès de la route express est interdit en permanence :

- aux piétons ;
- aux cavaliers ;
- aux cycles ;
- aux animaux ;
- aux véhicules à traction non mécanique ;
- aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à immatriculation ;
- aux cyclomoteurs soumis à immatriculation ;
- aux tricyles et quadricycles à moteurs ;
- aux tracteurs, matériels agricoles et matériels de travaux publics mentionnés à l'article R. 138 du code de la route ;
- aux véhicules automobiles ou ensemble de véhicules qui ne seraient pas, par construction, capables d'atteindre, en palier, la vitesse de 40 km/h.

Tout stationnement est interdit sur la totalité de la route express, sauf nécessité absolue.

Toutefois, ces interdictions ne s'appliquent pas aux personnels et matériels des administrations publiques, des organismes concessionnaires ou permissionnaires autorisés à occuper le domaine public de la route express et des entreprises appelées à y travailler lorsque leur mission nécessite leur présence sur la route express.

Art. 7. - Le ministre de l'équipement, des transports et du logement et le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 13 avril 1999.

LIONEL JOSPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*

JEAN-CLAUDE GAYSSOT

*Le ministre de l'aménagement du territoire
et de l'environnement,*

DOMINIQUE VOYNET

(1) Il peut être pris connaissance de ces documents à la direction départementale de l'équipement du Gard, 89, rue Wéber, 30907 Nîmes Cedex (téléphone : 04-66-62-64-08, télécopie : 04-66-62-63-82).

Arrêté du 12 février 1999 portant création d'une région de contrôle terminale dans la région de Dinard (Ille-et-Vilaine)

NOR : EQUA9900220A

Le ministre de la défense et le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 et leurs annexes ;

Vu le décret n° 96-319 du 10 avril 1996 modifié relatif à la définition des espaces aériens dans lesquels sont assurés des services de la circulation aérienne ;

Vu le décret du 16 juin 1997, modifié par le décret du 29 juillet 1998, portant délégation de signature ;

Vu le décret du 4 novembre 1998 portant délégation de signature ;

Vu l'arrêté du 24 décembre 1996 relatif au directoire de l'espace aérien,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Il est créé une région de contrôle terminale (TMA) de classe E dans la région de Dinard (Ille-et-Vilaine).

Art. 2. - Les limites en plan et en altitude de cette région de contrôle terminale, qui comprend trois parties, sont définies ci-après :

I. - *Partie 1*

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

49° 02' 00" N, 001° 55' 00" W - 48° 34' 30" N, 001° 42' 12" W ;
48° 20' 26" N, 001° 44' 13" W - 48° 18' 00" N, 001° 57' 00" W ;
48° 18' 00" N, 002° 08' 30" W - 48° 24' 30" N, 002° 17' 00" W ;
48° 32' 11" N, 002° 27' 00" W - 48° 46' 45" N, 002° 30' 00" W ;
49° 02' 00" N, 002° 20' 00" W - 49° 02' 00" N, 001° 55' 00" W.

b) Limites verticales : de 1 500 pieds (450 mètres) par rapport au niveau moyen de la mer au niveau de vol 55 (1 700 mètres).

II. - *Partie 2*

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

48° 46' 45" N, 002° 30' 00" W - 48° 32' 11" N, 002° 27' 00" W ;
48° 24' 30" N, 002° 17' 00" W - 48° 21' 30" N, 002° 44' 30" W ;
48° 27' 00" N, 002° 58' 00" W - 48° 27' 00" N, 003° 03' 00" W ;
48° 40' 50" N, 003° 03' 00" W - 48° 46' 45" N, 003° 03' 00" W ;
48° 46' 45" N, 002° 30' 00" W.

b) Limites verticales : de 2 500 pieds (750 mètres) par rapport au niveau moyen de la mer au niveau de vol 55 (1 700 mètres).

III. - *Partie 3*

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

48° 20' 26" N, 001° 44' 13" W - 48° 16' 58" N, 001° 57' 00" W ;
48° 15' 30" N, 002° 06' 59" W - 48° 18' 00" N, 002° 08' 30" W ;
48° 18' 00" N, 001° 57' 00" W - 48° 20' 26" N, 001° 44' 13" W.

b) Limites verticales : de 2 500 pieds (750 mètres) par rapport au niveau moyen de la mer au niveau de vol 55 (1 700 mètres).

Art. 3. - L'arrêté du 25 février 1992 portant création d'une région de contrôle terminale dans la région de Dinard (Ille-et-Vilaine) est abrogé.

Art. 4. - Les dispositions du présent arrêté sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Art. 5. - Le directeur de la navigation aérienne et le directeur de la circulation aérienne militaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 février 1999.

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*

Pour le ministre et par délégation :

Par empêchement du directeur
de la navigation aérienne :

L'ingénieur en chef de l'aviation civile,
R. ROSSO

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de la circulation aérienne militaire,

L. ROBIN

Arrêté du 12 février 1999 portant création d'une région de contrôle terminale dans la région de Rennes (Ille-et-Vilaine)

NOR : EQUA9900219A

Le ministre de la défense et le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 et leurs annexes ;

Vu le décret n° 96-319 du 10 avril 1996 modifié relatif à la définition des espaces aériens dans lesquels sont assurés des services de la circulation aérienne ;

ANNEXE 4 – Plan de circulation routière à la suite de la fermeture du PN38

