

Commune de MILLAS  
Département des Pyrénées Orientales



## CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

Enquête publique préalable à la suppression  
du PASSAGE à NIVEAU N°29  
Sur la ligne SNCF Perpignan / Villefranche de Conflent  
Commune de Millas



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Guy Biellmann  
Commissaire enquêteur  
Perpignan, le 07 mai 2022

Discussion :
--------------

Le contexte récent de l'accident en 2017, a laissé des traces sensibles dans les esprits et surtout auprès des familles concernées par ce terrible drame. On peut comprendre qu'au vu du parcours juridique des parties, M BRIAL ne souhaite pas prendre la responsabilité d'une gestion « manuelle » de ce passage à niveau, de son entretien, des risques juridiques liés à ces responsabilités et au coûts divers de gestion, droits d'usage ..... On peut aussi comprendre qu'il mette en avant la simplicité d'accès à ses propriétés en utilisant un itinéraire qui semble à priori le plus facile. Enfin, la fermeture du PN 29 enclaverait totalement les terres Brial compte tenu de la position de M SAPE qui ne veut pas laisser créer une servitudes de passage. Il aura de nombreux effets sociaux.

Des contacts avec M Durand (riverains des propriétés SAPE, BRIAL et SNCF) devaient être tentés par la mairie ; ces contacts n'ont semble-t-il rien donné. Ils auraient pu déboucher sur la création d'une servitude amiable de droit privé le long de la voie entre une voirie communale et la propriété Brial, le long de la face nord de la voie ferrée.

Ce qui me paraît paradoxal dans cette démarche c'est que M ALVARADO (fermier de M SAPE) serait aussi un grand « perdant » même s'il est considéré par la SNCF notamment comme non concerné car n'étant pas pressenti comme utilisateur du PN ; en effet, il est desservi par des voies publiques et ne semble pas concerné par un allongement de trajet entre son domicile et le hangar principal de l'exploitation ; mais pour se rendre dans la seconde partie de l'exploitation au sud de la voie ferrée, il serait obligé de passer soit par le PN 30 plus à l'ouest ou par la ville de Millas. Or pour traiter ses fruitiers au printemps notamment il doit y passer plusieurs fois par jour pour aller faire le plein avant d'épandre ; idem pour la cueillette ... on peut imaginer une longueur de trajet accrue.

Les services de SNCF appliquent de leur côté, les orientations nationales en matières de réduction des risques aux passages à niveau, stratégie en cours pour une grande partie de passages à niveau, et saisissent une opportunité d'en faire disparaître un, dont les utilisateurs ne semblent pas conscients des risques qu'ils courent ou font courir.

Situation particulière que celle des passages à niveau privés. En effet ceux ci ne sont pas desservis par des voies publiques (communales ou autres) et ne peuvent donc devenir un équipement de voie à charge de SNCF (matérielle, financière et juridique). De ce fait, la SNCF ne peut intervenir sur les accès aux dits PN. Les risques liés aux accidents ne s'apprécient vraiment que le jour où ils surviennent, le législateur a donc produit des moyens juridiques de les réduire, voire les faire disparaître. C'est ce qui est proposé dans le cadre de la présente procédure. En l'espèce je me suis demandé pourquoi ce service a fermé les yeux si longtemps et même toléré son maintien en y réalisant des système de fermeture de plus en plus sophistiqués ; ils ont été renforcés puis détruits car, le plis pris, comment ne pas imaginer que les usagers - même s'ils ne sont que 2 - abandonnent cet usage ? Un arrêté préfectoral de classement est lui aussi venu conforter son existence.

Le « moment de circulation », est le produit du nombre de trains par jour par rapport au nombre de passages non ferroviaire utilisant l'endroit ; il est souvent avancé dans ce type de procédure. Dans notre cas, le franchissement peut être estimé à une dizaine de passages par jour en pleines périodes d'entretien des vergers pour 10 passage de trains par jour. Est-ce que ce « moment » qui semble faible au regard des lignes concernées par les affaires que j'ai pu consulter sur d'autres grandes lignes ferrée, permet de justifier le maintien du dit PN ? Les autres cas ont semble-t-il abouti pour certains à des accords amiables, d'autres à des recours devant les tribunaux.

On a vu plus haut que le coût de l'automatisation du passage serait fort élevé au regard du service à rendre ; peut-on y opposer que la vie d'une seule personne mériterait cette automatisation ? Le froid calcul du coût d'une vie face au montant des travaux m'a toujours fait frémir (il paraît que ce calcul est utilisé pour prendre la décision d'améliorer des carrefours routiers ?)

D'un autre côté sans apporter de solution à l'enclavement des terres Brial, il convient de se poser la question du devenir économique de son exploitation ? Outre cette possibilité, peut on enclaver des parcelles ? Certes la réponse va se trouver dans la nécessaire question au juge que devra saisir M Brial pour obtenir un passage privé sur une autre propriété. En ce cas soit sur la propriété SAPE soit sur la propriété DURAND.

Il y a enclave lorsque l'accès d'un véhicule automobile est impossible. Aux termes de la jurisprudence, une véhicule doit pouvoir accéder pour permettre l'usage normal d'un fonds. Le passage doit alors être pris du

côté où le trajet est le plus court depuis la voie publique. Ce qui semble désigner M Sape comme fond servant.

Mais que se passe-t-il entre la saisine du juge et sa décision ? Que se passe-t-il entre l'acte administratif de fermeture de ce PN et la concrétisation des travaux de démolition des ouvrages existants ? Quelles conséquences économiques pour M Brial et pour les propriétés potentiellement traversées par la servitude ? La décision de fermeture par les services de l'Etat et la réalisation des travaux ne devraient-ils pas être immédiats ? Si un recours est lancé que deviennent délais et espoirs de fermeture ? De nouveaux travaux de fermeture provisoire ne seront-ils pas nécessaires ? S'il sont dégradés qui est responsable en cas d'accident ?

A titre personnel, et après m'être rendu sur place, j'ai été surpris, voire sidéré, qu'un si petit ouvrage fasse couler autant d'encre, et soulève autant de questions. A la réflexion, il m'est apparu que la vie d'un seul être humain ne valait pas de fermer les yeux sur un aménagement qui ne ferait courir ne serait-ce qu'un seul risque (probablement jugé infime par quelques uns). Il m'a paru indécent de « jouer à la roulette russe », les trains de plusieurs centaines de tonnes arrivant à environ 100 kmh à cet endroit, même si on peut facilement prétendre que la visibilité est bonne lorsqu'on est proche des rails, compte tenu de la grande ligne droite à ce niveau. Je rappelle que les données techniques de la SNCF prévoient un temps maximum de présence sur les rails de 8 secondes. Est ce suffisant pour prétendre qu'un tracteur aurait le temps des traverser ? Est ce suffisant pour imaginer qu'un des utilisateurs agricoles soit suffisamment suicidaire pour s'y engager en voyant arriver un train au loin ? Est-ce suffisant pour imaginer que des promeneurs n'utiliseraient pas ces chemins (au mépris de l'interdiction qui leur est faite de pénétrer sur une propriété privée non clôturée) ?

La fermeture de ce passage ne repoussera-t-elle pas le problème à quelques centaines de mètres en amont où la configuration d'un autre PN est similaire ?

Les charges imposées à l'utilisateur, que l'on aurait tort de croire unique, sont disproportionnées : travaux d'entretien ou maintenance, responsabilités de plusieurs natures, taxations, ... sont trop importantes pour être acceptables par cet usager.

Quels moyens de compensation peut-on envisager ? Dans la mesure où le juge déciderait la création d'une servitude, quelle que soit sa localisation, il conviendra de l'authentifier par un acte notarié. Les frais de cet acte pourraient-ils être pris en charge par la SNCF qui a initié la démarche en effaçant le passé. M Brial étant seul

concerné, il ne me semble pas que d'autres utilisateurs puissent prétendre à un dédommagement. Il convient cependant de s'interroger sur les conséquences d'un recours de M Brial notamment, au regard des conséquences de ce type d'engagements qui ne seraient pas tenus.

Enfin,

- la conformité du projet avec la stratégie de prévention sécuritaire de la SNCF au plan national et aux abords des passages à niveaux en particulier,
- la conformité et la complétude du dossier présenté au public,
- la procédure et le déroulement de l'enquête, la publicité et l'information, les permanences du CE, conformes à l'arrêté préfectoral,
- les règles de mise à l'enquête en terme de désignation du commissaire enquêteur, d'arrêté de mise à l'enquête publique, d'avis au public et d'information par voies d'affichage, par voie de presse, de moyens d'accueil du public (disponibilité des documents et du commissaire enquêteur, accessibilité et respect des règles sanitaires), d'accès au dossier (papier et numérique), de saisine du commissaire enquêteur (boîte mail dédiée, courriers et registre), que les service de la mairie de Millas, ont été disponibles pour la prise rendez vous et la transmission d'observations éventuelles en cours d'enquête,
- les observations et contributions dans le registre d'enquête publique et la boîte mail dédiée n'ont pas apporté de preuve formelle d'atteinte aux exploitations,
- il n'existe pas d'atteinte à l'environnement,
- le maître d'ouvrage assurera le financement de sa suppression,

- que l'art.R422-3 du Code de la Route précise « Aucun conducteur ne doit s'engager sur un passage à niveau si son véhicule risque, du fait de ses caractéristiques techniques ou des conditions de circulation, d'y être immobilisé » et que cette condition mise en avant par la SNCF dans nos entretiens me semble recevable, et justifie en partie la présente démarche,
- qu'il m'apparaît que l'intérêt du plus grand nombre prime sur l'intérêt privé, et doit être retenu dans ce cas,
- que le projet ne comporte pas d'atteinte à la propriété privée et que la pratique agricole peut être maintenue sans dommage notable sur le fonctionnement quotidien ou occasionnel de l'entretien et des récoltes,
- que cet enclavement provisoire trouvera sa solution par un accord conforme aux prescriptions du Code Civil (art 682 et suivants) si le juge en est saisi, compte tenu des dires actuels des parties,
- que le travaux de suppression des accès au PN sont mineurs en se limitant à l'enlèvement des dispositifs de barrières qui subsistent, à la remise en forme du talus, du fossé, des verdissements,

Sur les discussions :

- Les services (DDTM et SNCF) ont apporté toutes informations sur l'historique de cette affaire dans un contexte sensibilisé par les tragiques événements récents, et ont produit un document soumis à l'enquête publique qui relate l'ensemble des tenants nécessaires à faire aboutir cette procédure, (historique, panel réglementaire notamment.

- Le public a pu se prononcer librement et a été suffisamment informé.
- Les services de la commune ont apporté une grande aide dans le déroulement de la compréhension du dossier, de l'assistance matérielle à l'information du public, des recherches de pistes de résolution de la problématique d'enclavement,
- Les avis émis par le public n'apportent pas de moyens de s'opposer à la fermeture du passage à niveau ni d'éléments forts pour en retarder la dite fermeture, que les solutions proposées par les services de l'Etat me paraissaient aller dans le sens d'une issue conforme aux dispositifs réglementaires amont,

Avis :

Compte tenu de ces éléments, j'émet un avis FAVORABLE à la fermeture du passage à niveau n° 29 sur la voie ferrée Perpignan Villefranche.

Je suggère toutefois que la SNCF prenne en charge les dépenses occasionnées par cette prochaine décision (frais d'acte notarié par exemple), afin de soulager une profession qui s'affiche en difficultés, tout en annonçant clairement qu'un recours contre la décision de fermeture annulerait cet engagement, quelle qu'en soit la date.

Fait à Perpignan, le 07 mai 2022.



Guy Biellmann