



RAPPORT D'ENQUETE

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

Sommaire :

PREMIERE PARTIE

Préambule	page 3
Objet de l'enquête	page 4
Présentation de la commune	page 4
Historique de l'affaire	page 5
Solutions avancées	page 7
Contexte réglementaire	page 15
Composition du dossier	page 17
Déroulement de l'enquête	page 18
Analyse des observations formulées	page 24
Annexes	page 28 à 60

SECONDE PARTIE

Conclusion et avis du commissaire enquêteur	
Discussion	
Avis	page 61

PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail du commissaire enquêteur chargé de procéder à l'enquête publique préalable à la suppression d'un passage à niveau privé sur la voie ferrée de Perpignan à Villefranche de Conflent. Ce passage à niveau numéro 29 est situé sur la commune de MILLAS.

Le commissaire enquêteur, dont le nom figure sur la liste d'aptitude de la région, a été désigné par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier. Il est réputé neutre et non intéressé à l'opération, compétent et expérimenté au sens des dispositions réglementaires ; il se doit de respecter une éthique et une objectivité rappelées par toutes formes de déontologie en la matière. Le commissaire ne peut se comporter ni en expert (qui est un professionnel de justice, dont l'action est définie par un magistrat dans le cadre d'une mission objective), ni en professionnel ès-qualité. Son rôle se limite à apprécier l'acceptabilité sociale et environnementale d'un projet soumis à enquête et de motiver son avis personnel qui sera forcément en partie subjectif.

Il n'a pas non plus à se comporter en juriste, puisqu'il n'a pas la responsabilité de se prononcer sur la légalité, qui reste du ressort du Tribunal Administratif. Il ne peut donc dire le droit, mais seulement si le droit en matière de procédure lui semble avoir été respecté, comme cela est rappelé dans plusieurs arrêts du Conseil d'Etat.

C'est donc à l'écoute des citoyens du territoire concerné, à travers les documents produits spontanément ou à sa demande, qu'il s'est efforcé, in-fine, de motiver son avis, après avoir examiné les avantages et inconvénients du projet, dans le respect des textes qui concernent l'exercice de sa mission. Cet avis, qui reste à la disposition entière du public, ne le lie pas à l'administration, mais il est susceptible d'avoir une incidence sur les choix qui seront finalement retenus par le maître d'ouvrage. Son action poursuit l'intérêt du plus grand nombre et tente de préserver le droit des tiers.

La formation pratique des nouveaux commissaires enquêteurs nommés sur la liste d'aptitude départementale est assurée en partie par les commissaires enquêteurs nommés depuis plusieurs années et sur leur proposition. A cette fin, M COLL Christian nommé sur la liste départementale de 2022, a été rattaché à la présente enquête. Sa mission est d'être à l'écoute et de recevoir les informations pratiques à partir du cas et de l'expérience du tuteur.

PREMIERE PARTIE

RAPPORT D'ENQUETE

L'objet de l'enquête :

L'état représenté par la DDTM des PO, dans le cadre du programme de sécurisation des passages à niveau poursuivi à l'échelle nationale par la SNCF, a entrepris le processus de fermeture d'un de ces ouvrages sur la commune de Millas 66, dénommé passage à niveau n° 29. C'est l'un des 834 passages à niveau de ce type en France. Il est situé sur la ligne de transports Perpignan - Villefranche de Conflent. Pour mémoire cette ligne est prolongée jusque dans les hauts cantons de Cerdagne Capcir par le « petit train jaune », à valeur touristique. Un grave accident mortel sur un passage situé légèrement en aval sur la même commune a défrayé la chronique nationale en décembre 2017.

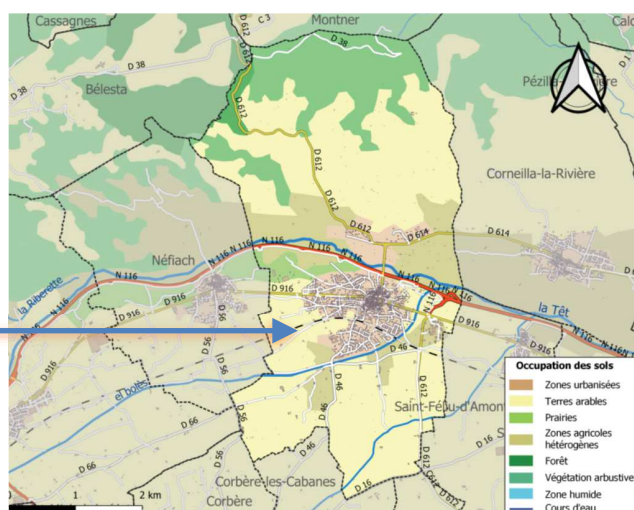
Ce passage à niveau légalement classé, est desservi par une voie routière privée. Un arrêté préfectoral du 18 mai 2020 l'a classé en 4^e catégorie, mais la procédure de gestion de ce passage n'a pas pu être achevée. Les dispositifs temporaires de fermeture mis en place par la SNCF sont vandalisés et sa suppression définitive est envisagée ; d'où la présente procédure.

Présentation de la commune :



passage

Voie ferrée



Millas est une commune d'environ 4300 habitants située à une quinzaine de Km à l'ouest de Perpignan sur l'axe de liaison entre la plaine et les zones de montagne Cerdane Capcir. Elle a connu un développement essentiellement lié à l'essor urbain de type pavillonnaire depuis les années 70. Cet essor semble vouloir être poursuivi par la commune qui envisagerait l'extension urbaine vers l'est justement en direction des terres objet des présentes réflexions. Elle reste toutefois une commune rurale (viticulture et arboriculture) à forte activité de production. La voie ferrée Perpignan Villefranche (et au delà le petit train jaune) complète les itinéraires de liaison plaine montagne. C'est aux fins de desserte d'exploitations agricoles que des propriétaires utilisent ce passage à niveau.

Historique du projet :

Les renseignements ci-après ont été obtenus le 8 février 2022, dans les services de la DDTM, en présence de M DORMOIS de la DDTM et de M GARCIA de la SNCF.

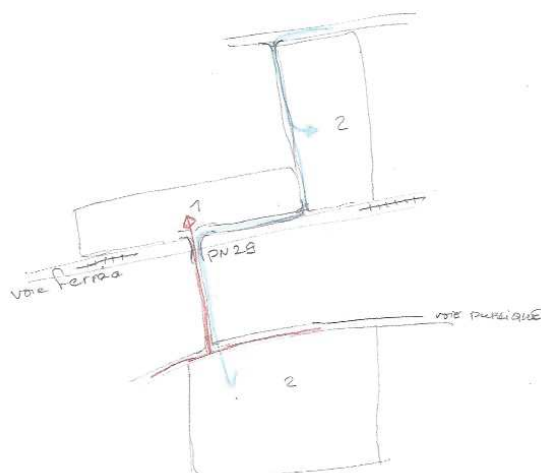
Le passage à niveau numéro 29 sur la ligne Perpignan Villefranche est situé en pleine zone agricole à l'ouest de la zone urbaine de Millas. Il est normalement réservé à un seul utilisateur, mais au moins un autre propriétaire exploitant l'utiliserait au motif de réduction de longueur de trajets. C'est un passage à niveau privé.

Ces deux utilisateurs vivent dans les villages qui se trouvent au nord de la voie.

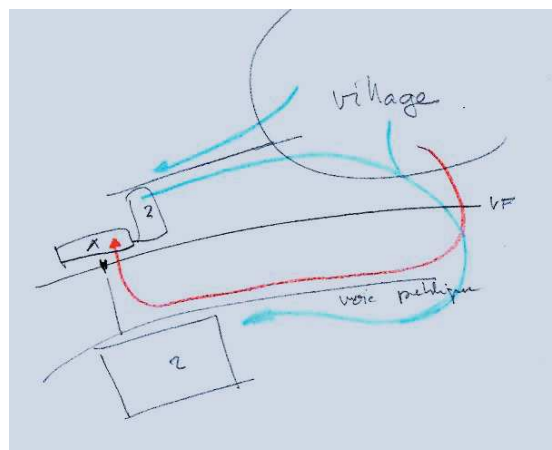
La personne qui devrait bénéficier seule de ce passage dispose d'un accès par le sud et doit donc emprunter le dit passage à niveau pour accéder à ses terrains au nord de la VF et juxtaposés à la dite voie (n° 1 - M BRIAL- sur le schéma ci après). Elle ne dispose pas de droit de passage légal sur les terrains du propriétaire n°2 (M SAPE).

Le second utilisateur dispose d'un accès routier public au nord mais son exploitation est répartie des deux côtés de la VF (n° 2 sur le schéma ci dessous) ; c'est pour bénéficier d'un raccourcissement de trajet qu'il traverse la propriété 1 et emprunte le dit passage à niveau 29.

La voie ferrée est fréquentée par 10 trains par jour, ce qui représente environ 1 train par heure sur ce PN. M Brial serait tenu, par projet de convention non signée à ce jour, d'assurer la fermeture des barrières du passage dès utilisation. Selon les gestionnaires de la voie ferrée, cette obligation n'est pas tenue.



Itinéraire que devrait emprunter le propriétaire 2



Itinéraire emprunté par le bénéficiaire du passage 29
et par le propriétaire 2
s'il n'utilise plus le PN 29

La tragédie de 2017 sur le passage à niveau automatisé n° 25 à l'est de la ville de Millas, reste très présente dans les mémoires ; elle est survenue plus en aval, et la voie ferrée est croisée par une route publique à fort trafic, ce qui n'est pas le cas pour le passage objet de cette enquête.

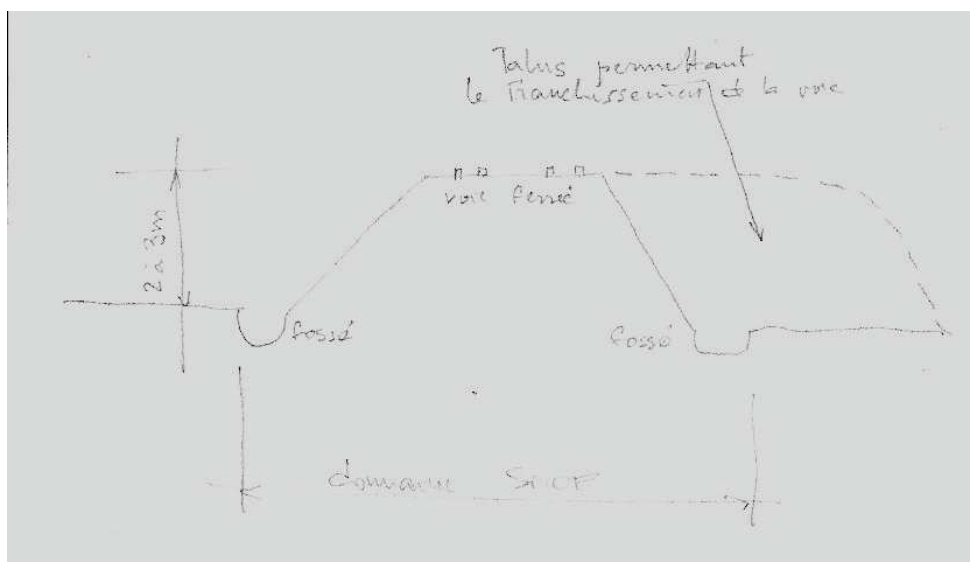
En théorie, l'utilisateur unique de ce PN devrait être titulaire d'une convention qu'il refuse de signer. Cette convention le désignerait comme responsable de l'entretien, de la souscription d'une assurance, de l'usage et des ouvertures / fermetures du PN 29 à chaque utilisation. Elle entraînerait aussi le versement d'un droit à la SNCF, de l'ordre de 300 E/an. Devant ce refus, SNCF a cadenassé les barrières. Cet équipement a été dégradé pour rétablir le libre passage.

Un incident -constaté durant le premier trimestre 2021 aurait pu avoir des conséquences graves -, a été signalé par un chauffeur de train qui a dû stopper la rame et descendre fermer les barrières restées ouvertes. Une plainte a été déposée auprès des services de gendarmerie locale. A la connaissance du plaignant, il n'a pas eu de suite à ce jour.

Un équipement lourd par un passage à niveau automatisé ne peut être envisagé car les voies routières ne sont pas publiques. La réglementation actuelle ne le permettrait qu'en cas de voiries publiques traversant la voie ferrée. Pour mémoire, une telle réalisation coûte autour de 300 000 E, compte tenu des ouvrages induits sur le domaine SNCF (câblages, signalisation, barrières automatisées, ...). Et ceci pour deux usagers ?

Le droit trentenaire, que les usagers pourraient avancer, ne serait pas non plus possible, car le domaine ferré est inaliénable et cette hypothèse est inapplicable en l'espèce.

Le passage actuel est en surplomb des terrains naturels de l'ordre de 2 à 3 m. La voie ferrée est donc franchie depuis un talus hors du domaine SNCF, donc sur des



propriétés privées ; son enlèvement par SNCF est juridiquement impossible car situé sur du domaine privé. Il est assez dangereux car la visibilité avant d'arriver sur la voie ferrée est relativement réduite par la végétation plus que par le relief, les trains roulent à environ 100 kmh et l'on ne ralentit pas une rame facilement.

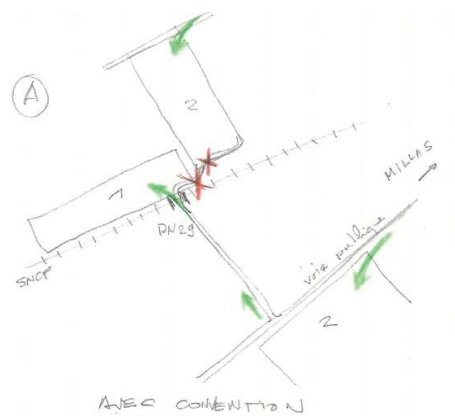
Après vérification sur le terrain, les affirmations de SNCF sur la hauteur sont sur évaluées ; le talus est de moins de 2 m par rapport au terrain naturel ; il n'en demeure pas moins « risqué » de le franchir comme tout autre passage à niveau en pleine ligne droite. L'enlèvement des talus du chemin ne présenterait pas de difficultés matérielles, pas plus que le rétablissement des fossés en bas de talus.

Solutions avancées durant l'analyse préparatoire :

Sont aussi évoquées diverses solutions proposées au dossier soumis à l'enquête.

A - Solution avec convention : le propriétaire Brial signe la convention d'entretien et de responsabilité des usages et le propriétaire Sape n'emprunte plus le PN29, et dessert sa propriété au sud de la VF par la ville de Millas. A noter que le trajet depuis

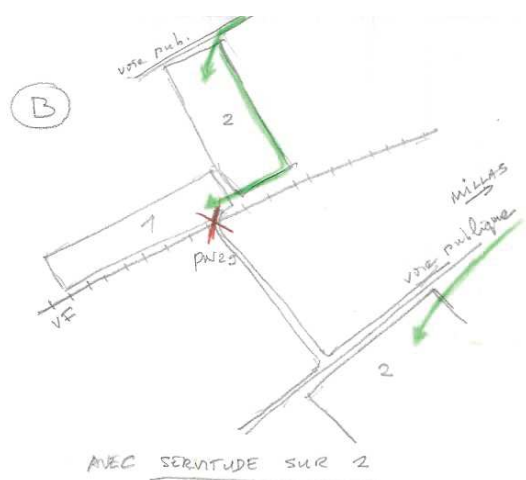
la ville de Millas est à peu près identique, que ce soit par le nord ou par le sud de la VF.
Il n'en reste pas moins qu'il serait l'unique utilisateur de ce PN et que tout autre emprunteur serait sous la responsabilité de M Brial.



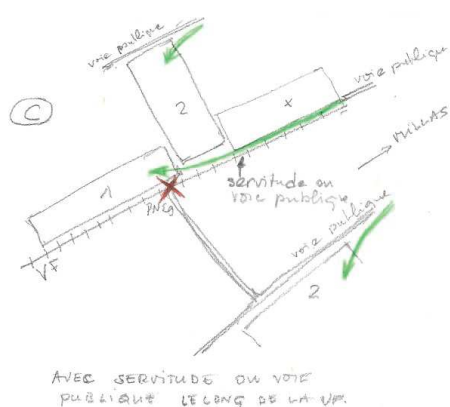
B - le propriétaire Brial obtient une servitude de passage sur la propriété Sape et les deux propriétaires n'empruntent plus le PN29 qui disparaîtrait.

La partie sud de propriété 2 au sud de la VF est desservie par la ville de Millas.

Si la servitude existe légalement, le PN sera fermé et le fermier de M Sapé devra faire le tout par Milla Ville ou par un PN plus à l'ouest pour rejoindre son exploitation au sud de la VF.



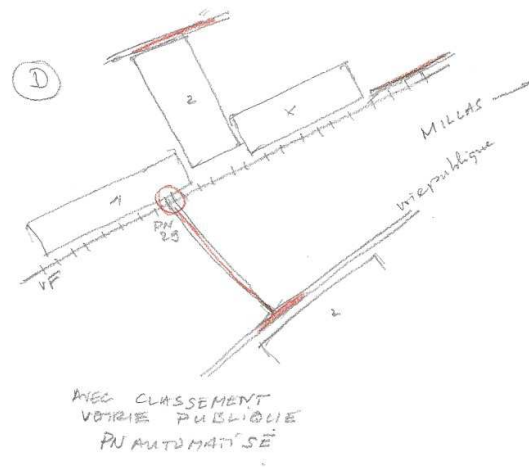
C - le propriétaire Sape (2) n'autorise pas la servitude de passage au propriétaire Brial : il convient alors d'obtenir une servitude sur les terrains appartenant à M Durand (X sur le schéma), bordant la VF juste au nord de celle-ci ; servitude à créer à partir de la voie publique à l'est ; le PN est neutralisé. A noter que j'le juge devrait créer une servitude la plus courte possible
Qui paye l'acte notarié de servitude ?



En cas de non signature d'une servitude, la ville pourrait créer un nouveau chemin public. Cette dernière risque toutefois de déboucher sur une expropriation (donc procédure longue et chère). Elle aurait aussi pour inconvénient de créer un

précédent pour la ville, car de nombreuses demandes de classement dans le domaine communal sont refusées ailleurs.

Le premier inconvénient réside dans la bonne foi des propriétaires ou dans la crainte des responsabilités, échaudés par les conséquences juridiques de la tragédie sur le PN 25, et ce uniquement sur le propriétaire Brial. Il devrait assurer aussi une sorte de police envers les usagers du PN, même s'ils n'y sont pas autorisés, ouvrir et cadenasser les barrières à chaque passage, assurer l'entretien, supporter une assurance et financer un droit d'usage.



Le second dans l'attitude des propriétaires qui semblent créer un rapport de force ou une situation d'usure face à la SNCF. En retour la SNCF ne semble pas vouloir tergiverser.

Le troisième dans le fait que la commune ne semble pas vouloir ou pouvoir convaincre les propriétaires concernés, ni se positionner sur la réalisation d'une voie publique, ni de classer dans la voirie communale la partie de voie qui vient de la route et dessert le PN29 au sud de la VF. Ceci permettrait peut être d'automatiser le PN29. Mais est alors posée la question du financement de cette automatisation (autour de 300 000 E) alors que la politique nationale est de fermer le plus possible les passages à niveau.

Durant cette réunion, nous avons convenu d'une période d'enquête et des modalités de la mise à la disposition du public. La DDTM se chargeant de la rédaction du projet d'arrêté et de l'avis au public, sur la base d'exemples nombreux existant en DDTM, le tout tenant compte des délais de rédaction et de parutions dans la presse notamment. J'ai proposé la mise en place de panneaux d'affichage de l'avis d'enquête au droit des deux entrées (sud et nord) au bout des voies publiques et à l'entrée des chemins privés, de manière à bien assurer l'information des propriétaires riverains.

Le 15 février 2022, une réunion a été organisée en Mairie avec M le Maire de Millas.

La situation a été analysée et nous avons évoqué les différentes solutions à ce stade de la procédure. Il pense que la création d'une servitude sur la propriété Sape au bénéfice de Brial serait la plus simple. Dans l'éventualité d'un refus, il pense pouvoir négocier avec le propriétaire Durand - terrains situés le long de la VF, une création de

servitude depuis la voie publique jusqu'à la propriété Brial ? Se pose toutefois les questions du financement de l'acte, de l'impact sur les cultures et de la stabilisation du chemin de la servitude.

Pour ce qui est du classement en voirie publique des voies au sud de la VF comme au nord, il n'est pas réaliste, selon le Maire de Millas, pour permettre le passage de deux propriétaires et créeraient un précédent.

Il attendra la diffusion de l'arrêté de mise à l'enquête pour l'afficher et surtout le diffuser localement (affichage local lumineux et bulletin), et consent à un affichage au droit des chemins privés, afin d'éviter que les deux propriétaires (Brial et Sape) ne prétendent pas ne pas avoir été informés de cette enquête. Le constat de cet affichage terrain sera « officialisé » par la police municipale de Millas.

Je me suis rendu sur le terrain le vendredi 18 février 2022. J'étais accompagné d'un policier municipal qui m'a précédé pour retrouver cet ouvrage, au demeurant assez peu visible depuis la voie publique au sud (complètement invisible depuis le domaine public au nord de la VF). Il est effectivement peu simple à dénicher, car la voie qui dessert le chemin d'accès au PN et à la propriété Brial doit mesurer au maximum 3 m de large, est revêtue et destinée à un trafic agricole très local. C'est depuis cette voie qu'un chemin de terre amène au dit passage à niveau n° 29. Il doit être difficilement praticable les jours de pluie ; d'environ 100 m de longueur, il est bordé à l'est par une clôture béton.

On arrive alors aux abords du PN, la hauteur du talus est de l'ordre de 1,50 m à 2 m maximum, bordé d'arbres au sud de la voie ferrée et la visibilité est relativement dégagée dès que l'on arrive sur les barrières, la VF en droite ligne et le talus d'accès en pente faible, les barrières (si elles sont abaissées) imposant aussi un arrêt et de descendre du véhicule pour leur ouverture et fermeture. L'autre versant est plus délicat car en montant vers le PN, on est dos au trafic vers l'amont.

On aperçoit immédiatement la dégradation des installations (poteau et sabot d'encastrement de la barrière tordus). Cette barrière n'est pas enclenchée dans son sabot. Elle repose simplement sur un câble inox auquel est attaché un cadenas fermé. Il est donc aisé de soulever cette barrière (idem pour l'autre côté). Un panneau est fixé aux barrière indiquant clairement que ce PN est privé. Mais il ne comporte pas d'incitation à ne pas franchir la voie et ne comporte pas de panneau alertant d'un danger.

Il faut mettre beaucoup de bonne volonté pour imaginer que du public, autre que les



exploitants, empruntent ce PN. La voie qui conduit au chemin photographié ci-dessus ne semble emprunté que par des agriculteurs, et les ornières semblent indiquer un usage fréquent.

Plus aucun des équipements en photo sur le dossier mis à l'enquête (affiche, poteaux bois par exemple) ne sont présents sur le terrain ou ses abords. On est actuellement loin des photos présentées dans le dossier fourni par SNCF.

J'ai recherché quelles pouvaient être les motivations en termes d'itinéraires depuis les domiciles respectifs des deux personnes concernées par les dires de la SNCF.

Mme Brial Marie Josée, propriétaire cadastrée, réside à Toulouges mais le fermage

est assurée par M BRIAL Julien qui réside à Millas. Quelque soit l'itinéraire par le nord (à travers la propriété SAPE) ou par le sud de la voie ferrée, le parcours est sensiblement identique, de l'ordre de 1,5 km. Le terrain est planté d'arbres fruitiers.



M SAPE réside à St Feliu d'Aval mais M ALVARO est son fermier ; celui-ci réside aussi dans ce même village ; il n'a pas de difficultés à accéder à ses terrains quelque soit l'itinéraire emprunté. La seule difficulté réside dans le fait qu'il doit faire plusieurs fois par jour le trajet du nord au sud lors des périodes de cueillette et de traitement préventif, son hangar étant situé au nord de la voie ferrée. La SNCF souligne qu'il n'est pas l'utilisateur reconnu de ce PN.

Un point important avancé par M Garcia de la SNCF lors de notre rencontre sur le terrain le 23 mars 2022 : le temps maximum de passage sur la voie est limité à 8 (huit) secondes. Selon les données de ce service, une station ou un passage plus long est considéré comme dangereux. Selon lui, un tracteur agricole qui s'engage sur ce PN avec une remorque met plus de temps et se trouve alors en danger, compte tenu de l'étroitesse des zones de manoeuvre, du manque de visibilité (sens sud > nord), de l'orientation de la voie d'accès (nord>sud) qui impose de regarder en arrière si la voie est libre, et de la vitesse des trains et de la lenteur des véhicules agricoles.

J'avoue être dans l'incapacité d'estimer si ce temps de passage est réellement objet de risque d'accident dans la mesure où on

annonce 10 trains par jour (soit environ un passage par heure et demie) et que le passage de véhicules agricoles serait estimé par les 2 usagers eux mêmes à plusieurs par jour notamment en période de récolte et de traitement. Ils affirment être très prudents.

J'ai été avisé par mail de la DDTM en date du 22 février 2022 que l'enquête était retardée. Le 11 mars 2022, ce service m'a fait parvenir l'arrêté préfectoral. De nouvelles dates, différentes celles prévues initialement (impossible à respecter au regard des délais réglementaires d'information du public avant l'ouverture de l'enquête) ont été définies.

L'arrêté préfectoral n° DDTM, 2022 / 07000101 du 11 mars 2022, prévoit la période de consultation du public entre le 05 avril 2022 à 9h00 jusqu'au jeudi 21 avril 2022 à 17h00.

Deux permanences sont programmées le premier et dernier jour de l'enquête. Elle se dérouleront en mairie de Millas. Un registre papier sera tenu à la déposition du public. Une boîte mail dédiée a été aussi créée pour le recueil des avis hors registre. Il sera aussi donné la possibilité au public d'adresser ses observations au commissaire enquêteur par courrier via la mairie de Millas.

Le 10 mars 2022 j'ai eu un entretien avec la DGS de la ville de Millas afin de mettre au point la visite terrain avec les agents DDTM, SNCF, Mairie et police municipale aux fins d'affichage des panneaux supplémentaires.

Elle n'a pas pu m'apporter de précisions sur le fermier de M SAPE lequel lui semble le principal utilisateur du PN ; j'aviseraï lors de la période officielle d'enquête. Nous avons aussi examiné les moyens techniques d'informations, d'affichage et de réception du public en mairie.



Le 23 mars 2022, en plus des parutions dans la presse et de l'affichage en mairie, un affichage terrain a été réalisé. Bien que non imposé par les règlements, ces panneaux plastifiés, ont été posés en présence de la police municipale de Millas. Cette démarche étant entreprise sur mon conseil compte tenu du climat de vandalisme rapporté par la SNCF sur les équipements posés antérieurement sur le PN 29. Il m'a paru important que les riverains immédiats ne puissent prétendre méconnaître les dates et lieux de leur possible expression. Pour ce faire deux affiches ont

été posées de part et d'autre du PN. Une copie du rapport de la police municipale qui a participé à cette pose, m'est parvenue le 24 mars 2022 par mail. Ces affiches ont disparu avant la fin de la durée de l'enquête.



Pour compléter l'information du public, j'ai proposé au Maire de faire paraître un complément de l'avis. Il a été diffusé le 30 mars 2022 dans la rubrique locale de l'Indépendant

Je précise que j'avais conseillé au service de la DDTM en charge de la procédure de se rapprocher d'autres unités qui disposent d'une grande expérience en matière de rédaction des arrêtés de mise à l'enquête et d'avis au public. En fin de compte, les «rattrapages» d'informations du public par la mairie de Millas me semblent compenser le petit manque dans l'avis que le contrôle de la légalité n'a semble-t-il pas relevé.

J'ai parafé le dossier et le registre d'enquête le 23 mars lors du dépôt de ces pièces en mairie par la DDTM. Il comportait outre le dossier technique élaboré par la SNCF, l'arrêté de mise à l'enquête, l'extrait des parutions dans les journaux locaux, la décision du tribunal administratif de nomination du commissaire enquêteur.

J'ai contacté par téléphone M Garcia de la SNCF le 7 avril 2022. L'objet de mon appel était de savoir ce qui se passerait dans l'éventualité où personne n'accepterait de concrétiser une servitude de passage. Réponse m'a été apportée par mail le 12 avril (voir dans l'examen des avis émis). La DDTM m'a apporté aussi un complément d'information par mail en date du 13 avril 2022.

Le contexte réglementaire :

Textes visés dans le dossier soumis à l'enquête :

La présente enquête est régie par le code des relations entre le public et l'administration - textes en vigueur depuis le 21 janvier 2022.

Il régit le champ d'application des enquêtes publiques qui a pour objet d'assurer l'information et la participation du public. L'autorité compétente est le préfet du département. Sont cités l'ensemble des articles régissant cette enquête que ce soit sur la forme, comme sur la finalité. La désignation du commissaire enquêteur et ses démarches ont été réalisées selon les termes de ces textes.

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.

Depuis le 1er 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 la Préfecture des Pyrénées Orientales (Arrêté préfectoral du 11/03/2022 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 et assure l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

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. Dans ce cas le projet étant situé sur des voies privées, l'information a été faite directement auprès des propriétaires et intervenants concernés. Cependant la procédure d'enquête publique reste obligatoire.

Le dossier comportait l'ensemble des documents énumérés dans la liste des pièces citées dans ces dispositions. Les textes énoncent aussi les modalités post enquête.

Dans une seconde partie le dossier comporte les éléments de compréhension du projet. La politique de sécurité de la SNCF réseau qui consiste à prévenir, améliorer,

supprimer les passages à niveau. Et rappeler aussi le cadre réglementaire permettant d'engager la démarche de suppression de ce passage à niveau numéro 29 de la ligne Perpignan - Villefranche-de-Conflent.

Il décrit aussi la situation du passage à niveau et comporte l'ensemble de l'historique de cette affaire. Notamment l'accident de 2017, sur le passage à niveau en aval de celui-ci, et montre les correspondances avec le propriétaire concerné directement par ce passage à niveau, à savoir Monsieur Brial.

Le rapport montre aussi les plans de situation, de localisation de ce passage à niveau ainsi que des vues des ouvrages, des dégradations et constatations diverses ; enfin est jointe au dossier une photo aérienne montrant les différentes propriétés cadastrales concernées par cette opération. En fin de document sont joints :

- l'arrêté préfectoral de 2020 portant sur le classement de passage à niveau sur la ligne Perpignan Villefranche : il classe ce passage à niveau en quatrième catégorie pour voitures.

- un projet de convention avec sa fiche individuelle, non signée par le propriétaire Brial. Cette convention rappelle le préalable au projet présent. Elle détermine l'objet, les détails du passage à niveau, les conditions d'utilisation, d'occupation du domaine public, et les conditions particulières d'utilisation de ce passage à niveau. Le seul bénéficiaire prévu est Monsieur Brial. Le détail des conditions d'entretien et des responsabilités diverses de cet usager unique sont décrites, et fort détaillées, y compris la redevance d'occupation, et ses modalités de paiement.

Et jointe ensuite, une lettre de mises en demeure de la SNCF à Monsieur Brial en date du 19 février 2021.

L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête :

Il est daté du 11 mars 2022 et porte le N° DDTM/SEFSR-2022 - 0700001.

En plus des rappels des réglementations en vigueur, il détermine la durée, les lieux et dates des permanences ; celles-ci sont prévues :

- le premier jour de l'enquête (mardi 5 avril 2022 de 9h à 11h)

- et le dernier jour de cette période d'enquête (jeudi 21 avril 2022 de 15h45 à 17h45)

Il indique aussi les formalités post enquête.

Il a été affiché en mairie.

Les autres mesures de publicité ont paru dans le presse locale : l'Indépendant et le Midi Libre le vendredi 18 mars 2022, puis le 08 avril 2022.

L'avis au public a été affiché en mairie et sur les barrières du PN 29 le 23 mars 2022. La police municipale était présente lors de cet affichage réalisé par la DDTM et la SNCF. J'ai parafé le dossier et le registre d'enquête en mairie de 23 mars 2022 ; ce dossier a été déposé par la DDTM en même temps qu'un cahier tenant lieu de registre (que j'ai côté et parafé).

Composition du dossier :

Il se compose d'un fascicule de 23 pages, portant sur :

- 1 - la politique sécurité de SNCF réseau
- 2 - le cadre réglementaire
- 3 - la situation du passage à niveau n°29 de Millas
- 4 - la présentation du projet de suppression du PN 29 de Millas
- 5 - descriptif des travaux et financement de l'opération
- 6 - pièces complémentaires du dossier :
 - . copie de l'arrêté préfectoral de classement du PN29
 - . copie de la convention d'utilisation proposée à M BRIAL (cité n° 1 plus avant)
 - . copie du courrier de mise en demeure à M Brial
 - . photos des glissières bois et métal de mise en sécurité

La politique de mise sécurité est définie par les plans ministériels de 2008 et 2013.

Les textes qui régissent la suppression d'un PN sans expropriation ni étude d'impact, sont l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 et le code des relations entre le public et l'administration en vigueur depuis le 1 janvier 2016. Ces textes décrivent l'objet et les modalités de l'enquête.

La situation du PN en question est précisée en termes de point kilométrique et rappelle le refus du propriétaire de signer la convention nécessaire en l'espèce. Il décrit aussi un incident, rapporté par le chauffeur d'un train, sans accident matériel ni corporel, mais qui aurait pu être grave (barrières ouvertes qui ont été fermées par le chauffeur d'un des trains le 16 février 2021).

Les mesures conservatoires ont été entamées alors par SNCF en application de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 (art 23). Des moyens techniques mis en place ont malgré tout été arrachés ; ces moyens sont adaptés à la situation topographique des lieux qui ne permet pas un franchissement en toute sécurité, (dénivelé de 3m environ entre le terrain naturel et les rails avec virage à angle droit sur l'arrivée aux rails et

penne importante des montées. (J'ai relativisé ces informations lors de ma visite sur place à moins de 2m et dans un contexte de boisement sur le talus). Ces mesures avaient été fortement induites par l'accident de 2017 qui avait privé la ligne de circulation ferroviaire durant 3 ans environ.

Les solutions d'accès devront être trouvées par :

- la Mairie de Millas,
- la SNCF qui pourra participer au financement des travaux sans dépasser 10 000 E.
- la suppression du PN sera financée par SNCF (dépose des installations existantes, remise en conformité de la voie, clôtures défensives -voire plantations de haute futaie- enrochements devant la clôture, destruction des pentes d'accès, rétablissement des fossés).

J'ai proposé que ces mesures longitudinales le long de la voie ferrée soient aussi complétées par un verdissement identique à celui qui existe sur le talus sud, l'accès serait alors complètement inaccessible.

Le dossier mis à la disposition du public a été complété par l'arrêté préfectoral, les copies des parutions dans la presse et les dossier et registre paraphés destinés au recueil de l'expression du public.

J'ai récupéré l'ensemble de ces documents en fin d'enquête.

Le déroulement de l'enquête :

Elle a commencé le premier jour soit le 5 avril 2022 par une permanence de 2 heures. Le registre a été ouvert par M le maire de Millas. J'ai pu constater que l'affichage était présent en mairie et sur le terrain au droit des accès au PN 29 et en mairie.

La salle d'accueil du public était accessible à tout public et pouvait assurer des discussions confidentielles si besoin.

Le dossier et le registre étaient eux aussi à disposition du public dès l'ouverture de l'enquête le 5 avril 2022 à 9h.

1 - Ce jour j'ai reçu M BRIAL Julien le fermier de Mme BRIAL Propriétaire résidant à Toulouges, et M ALVARADO Guillaume, fermier de M SAPE résidant à Néfíach

Durant une heure trente, ils m'ont fait part de leur désaccord de fond et de forme sur les affirmations de la SNCF qui diffuserait des propos ne correspondant pas à la réalité.

Ces désaccords portent sur l'impossibilité de desservir la propriété Brial autrement que par une servitude à créer (en cas de fermeture du pN29), qui est actuellement en pratique mais non actée, les deux fermiers s'accordant à l'amiable pour emprunter le dit PN. De plus ce PN existe depuis la création de la ligne ferrée soit plus de cent ans. Puis, la convention est inacceptable car elle reporte toutes sortes de responsabilités civiles et pénales sur le seul M Brial, qui ne peut contrôler les allées et venues de promeneurs de plus en plus nombreux notamment. Ils s'interrogent en plus sur le devenir de la zone proche, qui serait pressentie comme urbanisable à terme, étant la seule non inondable de la commune. Des usagers de plus en plus nombreux ne respecteront pas la propriété privée et exposeront d'autres usagers en cas de non fermeture des barrières.

Ils s'interrogent aussi sur un PN similaire à quelques centaines de mètres en amont sur la commune de Néfiach, qui ne serait pas « inquiété » à ce jour.

Ils rappellent que la traversée de zones habitées par des véhicules transportant des produits de sulfatage, est interdite par des arrêtés municipaux ; comment passer du sud au nord de la VF sans ce PN ?

L'arrêt d'un train lancé à pleine vitesse sur la voie, alors que le chauffeur aurait aperçu le PN ouvert leur paraît tout à fait improbable. Comment un tel chauffeur peut descendre du train et parcourir deux trajets entre son poste de pilotage et les barrières pour les refermer, puis relancer le train pour stopper quelques centaines de mètres plus loin en gare de Millas ? Les deux usagers principaux affirment surtout ne pas prendre le risque de laisser ces barrières ouvertes de peur des responsabilités qui pourraient leur être attribuées.

L'usage des cadenas de fermeture des barrières est impossible du simple fait qu'ils ne disposent pas des clefs ; le remise de ces clefs est conditionnée à la signature de la dite convention (sic). Ils s'étonnent qu'on puisse leur reprocher une dégradation des équipements, leur instabilité maçonnée suffit à elle seule à en empêcher le bon fonctionnement. La barrière ne peut se loger dans le sabot du pied des repose car ce dernier est incliné faute de fondation stable.

Ils abordent ensuite un article qui aurait paru dans des réseaux sociaux ; celui-ci serait mensonger. Ils produiront prochainement un mémoire comportant l'ensemble des pièces en leur possession.

2 - J'ai reçu M SAPE, propriétaire ces terres affermées à M Alvarado. Il a été très clair en affirmant ne pas vouloir de servitudes sur ses parcelles en vue du passage de M Brial ou de quiconque compte tenu des plantations de fruitiers qui pourraient en souffrir.

A son étonnement de ne pas avoir été averti de l'enquête, j'ai répondu que les articles de presses avaient été diffusés en temps et heure et qu'un courrier individuel d'avis, n'était pas prévu par les textes.

3 - un message a été déposé par M JEAN MOI (adresse mail :jlprovenco) sur la boîte mail; dédiées le 31 mars 2022 à 10 h 10. Cette intervention ne peut être prise en considération, émise avant la date d'ouverture de l'enquête. Laconique, il aimerait que le PN reste ouvert.

4 - Un message de M BOCABARTEILL Alain en date du 06 avril 2022 :

Se déclare en éveil au regard des événements tragiques sur le PN 29. A noté avec intérêt les solutions proposées sans allongement de parcours pour les riverains concernés et se prononce favorablement au projet présenté dans l'intérêt général sécuritaire.

5 - Par mail sur la boîte mail dédiée, M Brial dépose un courrier et des lettres d'échange avec la SNCF. (Complément annoncé lors de la première permanence).

Le mail a été envoyé le 11 avril 2022. Il comportait une lettre d'introduction et copies de deux courriers.

Sa lettre d'introduction affirme que ses terrains demeurent enclavés avec la fermeture de ce passage à niveau, compte tenu qu'il n'y a pas d'autres accès public, pas de servitudes de passage sur des propriétés privés riveraines et surtout que M SAPE (propriétaire des terrains exploités par M Alvarado), ne veut plus que le passage en libre entente entre son fermier et M Brial, ne sera plus permis pour protéger les plantations de pêchers en rangs trop étroits.

Sur les correspondances jointes au registre, une lettre de la SNCF en date du 19 février 2021, M Brial est mis en demeure :

- suite à incident du 16 février 2021 ou un chauffeur de train a arrêté le train pour aller refermer des barrières non fermées et non cadenassées
- non respect des obligations légales (auraient été constatées à plusieurs reprises)
- des risques à la circulation ferroviaire, véhicules routiers ou piétons
- ... de respecter les obligations légales de maintien des barrières fermées et cadenassées.

Sur sa réponse, M Brial fait état d'accusations mal fondées car il ne possède pas de clef de ce cadenas, que ses terres sont rendues inexploitable car enclavées et que la loi permet un droit de passage.

M GARCIA de la SNCF en date du 19 avril 2022 à 9h25 me confirme que M Bri al n'a jamais eu les clefs des cadenas, cette remise étant liée à la signature de la convention. Ayant été cadenas  par la SNCF, il y a donc bien dégradation des éléments mis en place.

6 - Par mail en date du 12 avril 2022 à 10 h 26, la SNCF me fait part de :

- la SNCF demande la fermeture du PN29 en raison du non respect de la réglementation par l'utilisateur, génératrice de risques aux personnes et à la circulation ferroviaire.
- la création d'une servitude de passage au bénéfice de M Bri al est à rechercher en premier lieu à l'amiable et à défaut par voie judiciaire (soumise à indemnisation imposées par cette servitude judiciaire (art 682 et suivants du code civil))
- rappelle que cette servitude ne peut être instituée sur le foncier de l'Etat attribué à SNCF.

7 - le 13 avril 2022 j'ai reçu un mail de la DDTM reproduit ici :

Il est précisé que la réglementation applicable aux passages à niveau est l'arrêté du 18 mars 1991 et notamment son article 2 :

Les passages à niveau privés, pour véhicules et piétons ou pour piétons seulement, et pour les conducteurs d'animaux isolés ou en groupe, sont classés en 4e catégorie. Leur emprunt s'effectue sous la responsabilité des particuliers ou des personnes morales publiques ou privées nominativement désignés comme bénéficiaires du droit de passage.

Article 23 Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages à niveau de 4e catégorie sont privés et ne sont astreints à aucune surveillance spéciale par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire. Ils sont utilisés sous la responsabilité des particuliers ou des personnes morales publiques ou privées, auxquels, à leurs risques et périls, le droit d'utilisation de ces traversées est réservé dans les conditions prévues dans une convention signée avec l'exploitant ferroviaire. Sur les lignes ouvertes au trafic voyageurs, ainsi que chaque fois que l'importance du trafic ferroviaire le justifie, ils doivent être munis d'une signalisation automatique, ou de barrières ou de portillons.

Dans le cas où ils sont munis de barrières manoeuvr es à la main ou de portillons, ces équipements doivent être fermés à clé lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

C'est la dernière phrase Article 23 qui acte le non respect de la réglementation constaté par le conducteur de train.

8 - Par mail en date du 13 avril à 16h21, M Brial me transmet deux extraits de conversation sur un réseau social entre un particulier M BOURGEONNIER Fabien et une réponse de M OLIVE (SNCF). Cette transmission est accompagnée d'une intervention de M Brial sur la boîte mail dédiée ; celle ci :

Bonjour,

Je vous joins une capture d'écran sur la page Facebook de Millas concernant les fausses accusations sur les réseaux sociaux. Cordialement. Julien Brial.

Copie des discussions :

À la mémoire de nos anges

Hier soir on me demandait pourquoi le passage à niveau 29 de Millas pouvait être fermé suite à une enquête publique je vous laisse en prendre connaissance le but étant de vous tenir informer merci à vous

J'ai donc posé la question suivante

Bonsoir Monsieur Olive

Je viens de voir l'enquête sur la possible fermeture du PN29 de Millas

Je me permets donc de venir vers vous pour demander des informations et aussi pour exprimer mes remerciements aux près des services de la SNCF qui œuvre pour la sécurité de cette ligne

C'est une bonne chose pour nous parents et villageois de voir la continuité de la mise en sécurité de cette voie

Bien cordialement

MR Bourgeonnier Fabien

Voici la réponse très instructive

Bonjour M Bourgeonnier,

Effectivement, avec la préfecture, nous avons lancé l'enquête publique pour la suppression de ce PN qui présente des risques mais demande une étude locale pour ne pas enclaver les propriétaires riverains.

Le PN29 est un PN privé. C'est un statut particulier qui date de la création de la ligne. A la création de la voie ferrée, lorsque des propriétés ont été coupées en deux, les propriétaires sont devenus propriétaires du chemin donnant accès à leur propriété. Ils sont les gestionnaires de voirie comme les mairies, le département ou l'état pour les PN publics.

Il existe donc une convention entre la SNCF et le propriétaire qui régit les obligations de chacun. A ce titre, toute traversée du PN se fait sous leur responsabilité. Ils doivent donc maintenir fermées les barrières et les cadenasser. Sinon, n'importe quelle personne pourrait traverser la voie ferrée sans connaître les risques.

Nous avons eu plusieurs échanges avec le propriétaire car les barrières ont été constatées ouvertes en l'absence de toute personne. Devant la difficulté de faire appliquer les règles de la convention, nous avons demandé à la préfecture de lancer l'enquête publique visant à supprimer le passage à niveau.

L'enquête déterminera les conditions nécessaires à la suppression : aménagements, déviation...

J'espère avoir répondu à vos interrogations.

Je vous souhaite un bon weekend

Bien cordialement

Seconde permanence

9 - J'ai reçu M SAPE qui venait s'informer sur les contacts éventuels avec la famille DURAND qui possède une propriété support potentiel d'une servitude de passage pour la desserte des terrains Brial. Je n'avais aucune information à lui communiquer.

10 - J'ai reçu M le Maire qui venait m'informer qu'il n'avait pas réussi à prendre contact avec la famille Durand.

J'ai clôturé les formalités le dernier jour de l'enquête, soit le 21 avril 2022 à l'issue de la dernière permanence.

J'ai reçu 5 personnes et 5 mails dont 1 hors délai. L'ensemble des interventions a été reporté sur le registre dès leur arrivée, jusqu'à la page 9.

J'ai transmis la synthèse à M le préfet des PO le 22 avril 2022 par voie numérique.

Une réunion d'examen a été organisée le 25 avril 2022 avec la DDTM et la SNCF.

Analyse des observations formulées au cours de la période d'enquête

1 et 5 - MM BRIAL Julien et ALVARADO Guillaume.

Venus ensemble car utilisant le passage à niveau tous les deux aux mêmes fins : M Brial pour accéder à sa propriété par le sud depuis une voie communale, M Alvarado (fermier de M Sapé) pour parcourir le moins de chemin possible entre les différentes parties de son exploitation - à noter qu'il affirme que le passage en ville avec des produits d'épandage est interdit- . Cet usage des passages amiables sur les propriétés n'est pas « juridiquement acté » et ils sont conscient que cela ne pourra pas durer.

Ils affirment aussi que la SNCF n'a pas remis de clefs, cette remise étant conditionnée à la signature de la convention refusée par M Brial.

Pour ce qui concerne cette dernière, la responsabilité juridique et financière est trop lourde par M Brial (assurance, police du passage, entretien, taxes,...)

M Brial se plaint d'une diabolisation de son refus par la SNCF qui diffuse des informations sur Facebook en réponse à une association locale.

Ils sont pleinement conscients des risques encourus par le passage sur cette voie et sont aussi sensibles suite au drame sur le PN en aval. Ils sont très prudents lorsqu'ils traversent eux même mais ne veulent pas prendre la responsabilité des traversées à pied ou en vélo de promeneurs qu'ils ne peuvent maîtriser.

Ils s'interrogent sur les différences de traitement avec d'autres passages à niveau très proches sur la commune de Néfiach notamment.

Ils admettent que seule une création de servitude de passage sera la solution en cas de fermeture définitive du PN 29, mais ne peuvent l'imposer aux autres propriétaires.

Ils admettent aussi que la commune de Millas ne peut prendre en charge la résolution foncière de ce problème.

Ils estiment peu probable qu'un train, lancé à pleine vitesse, soit arrêté par son chauffeur lequel serait revenu à pied fermer des barrières restées ouvertes.

Les charges proposées à l'utilisateur d'un passage à niveau privé (assurance, entretien, risques, taxes,...) semblent surévaluées. A la réflexion, elles seraient identiques à l'usager de la route qui doit être assuré, paye des taxes d'usage y compris du domaine public, ...

Je reste dubitatif face aux affirmations de ces propriétaires sur la dégradation « naturelle » des barrages mis en place au début des demandes de la SNCF.

J'ai aussi demandé aux services de l'Etat ce qu'il en était vraiment de la remise des clefs des cadenas et s'il existait une trace de cette remise (mail du 16 avril 2022). Par communication téléphonique il m'a été répondu que la remise des clefs est subordonnée à la signature du projet de convention. Il est étonnant de constater que ce service réclame haut et fort la fermetures des barrières à clef sans en donner les moyens à l'utilisateur.

2 - M SAPE

Il refuse énergiquement la création d'une servitudes sur sa propriété ; il affirme que ses arbres fruitiers en souffriront compte tenu de leur densité sur le terrain.

On peut facilement à ce stade envisager que le juge (qui devra probablement être saisi) statuera sur la création d'une servitude de passage sur ses terres présentant le moins de risques pour les cultures et répondant au parcours le plus court.

3 - M Jean Moi (jlprovenco@gmail.com) Ce mail a été reçu hors délai et ne peut réglementairement être pris en considération.

Laconique, il aimerait qu'il (le pn 29) reste ouvert.

Il est plus que probable que les deux personnes citées dans cette affaire ne sont pas les seules à utiliser de ce PN 29. Des promeneurs, cyclistes, ou rôdeurs, seraient aussi utilisateurs. Ceci n'exclue pas les risques et le respect des interdits, ou de l'utilisation abusive du domaine privé même s'il n'est pas clôturé. Des panneaux auraient utilement pu être posés dans ce sens.

4 - M BOCABARTEILL Alain se prononce favorablement au projet présenté dans l'intérêt général sécuritaire.

J'ai trouvé dans cette démarche une sorte d'écho des démarches entreprises par la SNCF et de climat tendu suite au drame récent sur le PN 25.

6 et 7 - SNCF et DDTM :

La DDTM rappelle la réglementation actuelle relative aux passages à niveau privés (arrêté du 18 mars 91, le classement de ce PN par arrêté préfectoral, l'existence d'un projet de convention et considère que l'utilisation actuelle de ce passage peut être considéré comme une utilisation illégale du domaine public inaliénable.

La SNCF rappelle de son côté que le non respect de la réglementation, génératrice de risques, a entraîné la présente procédure. Il est impossible de créer une servitude sur le foncier de l'état et M Brial devra se rapprocher du juge pour l'institution d'une servitude de droit privé à déterminer en général sur un itinéraire le plus court possible entre ses terres et le domaine public.

On trouve ici les données de la possible suite juridique de la fermeture du PN 29.

8 - copies des échanges sur Facebook entre M Bourgeonnier et la SNCF :

Ce dépôt d'échanges fait état d'un côté de remerciements pour l'action sécuritaire de la SNCF sur cette voie ferrée, et de l'autre informe d'une demande d'étude locale pour désenclaver les terrains qui le seraient suite à la fermeture du PN. Ce service annonce l'existence d'un convention et en détaille les obligations.

Ces études figurent dans le dossier mis à l'enquête en termes de potentielles pistes de solutions de création de servitude de passage sur des fonds servants.

9 - Un mail de M Brial sur la boîte dédiée en date du 15 avril 2022, que je reproduis ici :
« Mon père est allé sonner chez Monsieur DURAND cette semaine mais personne n'a répondu, j'espère que l'enquête permettra de démontrer l'enclave de mes parcelles »

Cette information relate le fait que M Durand est un des propriétaires qui dispose de terrains le long de la voie ferrée à l'est des terrains Brial. Ils sont décrits potentiellement support d'une servitude de passage depuis une voie communale vers le niveau du PN aux abords immédiats des terres Brial. (Voir schémas dans le dossier mis à l'enquête)

Lors de notre rencontre préliminaire avec le Maire de Millas, cette démarche avait été évoquée (Ce dernier pouvait essayer de contacter M Durand - gravement malade alors) mais il semblerait que cette idée ait été abandonnée.

10 - M le Maire a tenté une médiation dans cette affaire en vue de présenter à la famille Durand son implication dans le règlement du conflit qui sera certainement présenté au juge ; sans succès.

J'ai transmis par voie électronique mon avis de synthèse le 22 avril 2022 à M le Préfet DDTM. Nous l'avons évoqué au cours d'une réunion le 25 avril en DDTM.

Le mémoire en réponse m'a été adressé par mail le 6 mai 2022.

La DDTM rappelle le contexte de cette affaire et notamment les raisons qui ont amené à la présente procédure de fermeture. Elle indique aussi qu'un incident en février 2021 a conduit la SNCF à proposer une convention refusée par M Brial, d'autant que d'autres utilisateurs empruntent ce PN. La SNCF mettra donc en oeuvre les moyens physiques matérialisant l'interdiction d'accès et de franchissement.

Elle indique aussi les usages de cheminement des agriculteurs concernés et indique que des difficultés d'usage des propriétés sont à prévoir en raison de la non signature de la convention. La solution logique réside dans l'utilisation des cheminements existants notamment en direction de la voie communale dite Els Camins d'Illa.

Ce chemin est celui qui se trouve au nord de la propriété SAPE et doit donc être traversée par M BRIAL pour atteindre le domaine public le plus proche une fois le PN disparu.

Elle conclut en fin de compte que le droit d'usage « ancien » ne peut être invoqué en raison de l'impossibilité réglementaire d'aliéner le domaine SNCF.

J'ai remis mon rapport et mon avis motivé (en deux parties), le lundi 09 mai 2022.

Fait à Perpignan, le 07 mai 2022
Guy Biellmann

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Guy Biellmann', on a light-colored background.