

DEPARTEMENT DU RHONE

COMMUNE DE LE BREUIL

**ENQUETE PREALABLE AU PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU
PUBLIC N°65 DE LA SECTION DE LIGNE DE CHEMIN DE FER
DE PARAY-LE-MONIAL A GIVORS**

ENQUETES DU 29 MAI 2017 AU 30 JUIN 2017 INCLUS

A LA MAIRIE DE LE BREUIL

Arrêté préfectoral du 3 mai 2017

**ENQUETE DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°65
LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARAY-LE-MONIAL A
GIVORS**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES

SOMMAIRE

Chapître 1 : l'enquête publique.....	3
1. Objet de l'enquête	3
2. Dossier d'enquête et déroulement	3
3. Participation du public	4
Chapître 2 : appréciation personnelle et avis du commissaire enquêteur	5
1. Points négatifs et critiques.....	5
2. Points positifs	5
3. Appréciation personnelle et avis motivé du commissaire enquêteur	5

Chapître 1 : l'enquête publique

1. Objet de l'enquête

Le présent projet concerne la suppression du passage à niveau n°65 situé sur la commune de Le Breuil (69), sur un chemin en terre en impasse car donnant sur un portail cadénassé accédant à la parcelle de l'entreprise MAT. Le PN 65 ne dessert que peu de riverains et pour trois types d'usages :

- accès à la parcelle de l'entreprise MAT (1 fois par mois par un poids lourd),
- accès au poste GRT Gaz (maintenance une à deux fois par an),
- accès à un jardin potager,

Le PN 65 est classé en deuxième catégorie et est donc actuellement en croix de Saint-André (sans barrière et sans feux). Entre 1999 et 2011, deux collisions ont provoqué la mort de 5 personnes (1 en 1999 et 4 en 2011). La dernière a conduit à une enquête assortie d'injonctions (dites « recommandations ») du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEATT). La troisième est adressée à : la Préfecture du Rhône, Réseau Ferré de France, commune de Le Breuil. Elle est rédigée dans les termes suivants : « prendre les mesures nécessaires pour supprimer le passage à niveau n°65 de la ligne ferroviaire de Lozanne à Paray-le-Monial et, dans cette attente, en limiter strictement l'accès aux seuls riverains par tout moyen approprié¹.

Six ans et demi après la seconde collision : accès limité aux seuls riverains avec des panneaux de signalisation : 1 sens interdit sauf riverains et voie en impasse situé avant les habitations, 1 panneau de sens interdit à la fin des habitations, un monticule de terre dit « mamelon » au niveau du second panneau pour empêcher le croisement de véhicule.

Or, dans un courrier daté du 5 octobre 2015, du ministère chargé des transports et adressé à la Préfecture du Rhône, Réseau Ferré de France et la commune de Le Breuil ; le ministère insiste sur le « caractère prioritaire de suivi des recommandations du BEATT » donc sur la fermeture du PN 65.

2. Dossier d'enquête et déroulement

Le dossier de l'enquête est complet réglementairement mais insuffisamment documenté pour répondre de façon pointue à toutes les questions techniques, réglementaires (rôle et implication des « recommandations » du BEATT) et financières du public s'étant manifesté. Notons simplement qu'un document reprenant power point présenté à la réunion de bilan des études préliminaires du 30 septembre 2015 aurait pu compléter le dossier d'enquête pour y répondre.

L'enquête s'est déroulée sans incident

3. Participation du public

La participation en nombre du public a été consignée dans le registre d'enquête. Le maître d'ouvrage a répondu à ces participations après synthèse du commissaire enquêteur en apportant des réponses à chacune des interventions écrites ou orales.

Le commissaire enquêteur considère que :

- **le dossier d'enquête est conforme ;**
- **le déroulement de l'enquête et les réponses apportées sont conformes**

Chapître 2 : appréciation personnelle et avis motivé du commissaire enquêteur

1. Points négatifs et critiques

Sur la forme de l'enquête :

Le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice ont respecté la réglementation en vigueur concernant la tenue de cette enquête. Deux points ont toutefois retenu notre attention :

- le fait que le dossier d'enquête aurait mérité d'être plus étayé au niveau technique, règlementaire et financier,
- le fait que l'un des riverains du projet nous a signalé que des mesures et des percements sur son chemin privé ont été réalisés sans l'en prévenir et sans son accord. Je les ai constaté par moi-même le 13 juin 2017,
- le fait que la commune qui a été associée en amont aux réunions techniques et qui a elle-même proposé la solution 1 bis s'y soit finalement opposée et qu'elle m'ait présenté une hypothèse d'auto-pont (au-dessus de la voie ferrée) alors que cette hypothèse avait déjà été présentée et mise de côté (coût de 5M€ non finançable par SNCF Réseau à lui seul)

Sur le projet lui-même :

Dans ce projet, plusieurs points ont retenu notre attention notamment : la question financière, la question doublement de la voie ; la question de la légitimité à fermer le PN 65 au lieu de seulement restreindre son utilisation aux seuls usagers ; la non prise en considération des données économiques liées à l'entreprise MAT.

2. Points positifs

Sur l'enquête :

Nous tenons à souligner la qualité des relations avec la mairie de la commune de Le Breuil et SNCF Réseau.

Sur le projet lui-même :

SNCF Réseau a tout mis en œuvre pour :

- répondre aux recommandations du BEATT
- travailler à la mise en œuvre du projet de fermeture du PN 65 en associant l'ensemble des parties prenantes du projet

3. Appréciation personnelle et avis motivé du commissaire enquêteur

Nous avons entendu les positions négatives du public, de l'entreprise MAT et de la commune de Le Breuil vis-à-vis du projet 1 bis. Des réponses techniques et financières y ont été apportées par SNCF Réseau. Cependant, les éléments ci-dessous nous interpellent :

- appréciation sommaire des dépenses sous-évaluant les acquisitions foncières
- versement libératoire de 50 000€ proposé par SNCF lors de la réunion du 30 septembre 2015 en contradiction avec la 2e décision de la réunion du 22 mars 2016 mentionnant « SNCF Réseau conviendra d'un rendez-vous avec la mairie afin de discuter du partage des

opérations de maintenance du chemin sur la plate-forme ferroviaire et du montant d'une redevance annuelle versée à la commune »

- somme de 50 000€ annoncée pour l'entretien de la nouvelle voirie créée sur les 40 à 50 prochaines années semble sous-évaluée étant donné le coût réel que représente la réalisation de travaux de voirie et leur part dans le budget des communes

Par ailleurs, à la réponse que nous a fait SNCF Réseau de prise en charge financière intégrale du projet 1 bis, nous répondons que nous entendons que cela représente l'exception à l'exception. Nous rappelons toutefois que cela n'est pas complètement neutre pour le contribuable car l'Etat est actionnaire de SNCF Réseau. Ainsi, si les administrés de Le Breuil -et plus largement- ne financeraient pas directement le projet 1bis, ils le financeraient indirectement.

Par ailleurs, nous constatons une lacune en terme de prise en compte du développement du territoire concerné. D'une part et comme nous l'avons déjà mentionné, les études (MDEF, SCOT) montrent que le Pays Beaujolais Elargi connaît un développement et une attractivité croissants du fait de l'attractivité de la polarité lyonnaise qui a des répercussions sur l'accroissement de la demande en immobilier, le développement d'activités économiques et surtout l'explosion des déplacements pendulaires. SNCF Réseau nous a expliqué qu'elle dispose de moyens techniques permettant d'augmenter le trafic ferroviaire de la ligne qui est concernée par cette enquête. SNCF Réseau nous a également expliqué que le projet 1bis n'empêcherait pas le démontage pour une remise en circulation de la seconde voie si nécessaire. SNCF Réseau nous a également indiqué qu'un projet de ce type se planifie à 20 ans et qu'à ce jour aucune demande en ce sens ne lui a été formulée. Or, si techniquement c'est envisageable, le coût de remise en service de cette seconde voie -plusieurs dizaines à centaines de milliers d'euros- rendrait le projet très difficilement réalisable.

Nous notons également la non prise en considération des données économiques liées à l'entreprise MAT. Il est à souligner qu'elles sont pourtant d'une importance prépondérante dans ce dossier. En effet, le PN 65 aurait très bien pu faire l'objet d'une fermeture simple s'il ne s'était agi de desservir l'entreprise MAT. Déplacer le jardin potager et le poste de gaz auraient été bien plus simple techniquement et bien moins lourd financièrement :

- échange de parcelle potagère proposée par la commune et qui n'aurait pas déconvenu au propriétaire
- coût de déplacement de 300 000€ du poste de gaz

Or, autrefois, l'entreprise MAT était florissante avec l'occupation de plus de 300 salariés, l'utilisation de deux bâtiments d'activité de plusieurs milliers de m² et une utilisation maximale de sa station d'épuration (plusieurs poids lourds d'évacuation par mois). Aujourd'hui, elle compte une trentaine de salariés et l'un des bâtiments est en vente (8800m²).

Regardons également de plus près les données financières de l'entreprise MAT (source Infogreffe) :

<p>SIÈGE SOCIAL - MAT - MATHELIN APPRETS TEINTURES</p> <p>88 ROUTE DE LENTILLY 69380 CHESSY</p> <p>▶ Voir le plan</p> <p>SIRET - MAT - MATHELIN APPRETS TEINTURES</p> <p>498 126 481 00015</p> <p>FORME JURIDIQUE</p> <p>Société par actions simplifiée</p>	<p>ACTIVITÉ (CODE NAF)</p> <p>1330Z : Ennoblement textile</p> <p>▶ Autres entreprises avec la même activité dans le département : RHONE</p> <p>INSCRIPTION</p> <p>Immatriculée le 23/05/2007.</p>	<p>DERNIERS CHIFFRES CLÉS - MAT - MATHELIN APPRETS TEINTURES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Clôture</th> <th>CA</th> <th>Résultat</th> <th>Effectif</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30/06/2016</td> <td>3 509 367 €</td> <td>109 833 €</td> <td></td> </tr> <tr> <td>30/06/2015</td> <td>4 061 864 €</td> <td>513 086 €</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>30/06/2014</td> <td>3 442 772 €</td> <td>175 396 €</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>30/06/2013</td> <td>3 118 039 €</td> <td>-47 531 €</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>ACTES DÉPOSÉS</p> <p>▶ Voir les 7 actes</p>	Clôture	CA	Résultat	Effectif	30/06/2016	3 509 367 €	109 833 €		30/06/2015	4 061 864 €	513 086 €	0	30/06/2014	3 442 772 €	175 396 €	0	30/06/2013	3 118 039 €	-47 531 €	0
Clôture	CA	Résultat	Effectif																			
30/06/2016	3 509 367 €	109 833 €																				
30/06/2015	4 061 864 €	513 086 €	0																			
30/06/2014	3 442 772 €	175 396 €	0																			
30/06/2013	3 118 039 €	-47 531 €	0																			

Sans être entré dans le détail, on note une fluctuation importante du résultat net (i.e. le bénéfice) entre 2013 et 2016. Dans un article de presse daté de juin 2017, nous apprenons que MAT table sur une croissance de 3 à 4% pour 2017 et qu'elle procède actuellement à la mise à niveau de son parc machines pour un montant de 200 000€ (montage financier avec des emprunts auprès du crédit coopératif et de BPI France) ce qui est plutôt encourageant. Cependant, il est également évoqué qu'elle souhaite encore investir mais qu'elle sollicite la Région à hauteur de 20% pour pouvoir financer son projet de rame de finition. Enfin, l'entreprise MAT est positionnée sur un marché de niche. Ainsi, malgré toute la bienveillance que nous portons aux activités économiques rurales de part leur rôle dans le développement du territoire, nous nous interrogeons sur le maintien à long terme de cette activité. Or, le projet de fermeture simple est principalement empêché à cause des activités de cette entreprise.

En outre, des questions restent en suspens :

- émergence d'une troisième zone de non-droit sur la commune de Le Breuil engendrant des trafics en tout genre dus à la proximité de la nouvelle route départementale par laquelle peuvent rapidement s'éclipser les trafiquants
- baisse potentielle de la valeur des habitations des riverains (côté PN 63)
- émergence d'une zone de promenade créée par habitus de faible fréquentation du chemin communal augmentant le risque des collisions piétons/trains

Enfin, nous n'avons pas été insensibles aux préoccupations que connaît à titre particulier monsieur le maire de la commune de Le Breuil en étant personnellement entendu comme témoin assisté dans l'affaire judiciaire de la collision qui eu lieu en 2011. Plus globalement, nous entendons l'impact que cela a pu avoir sur les habitants de la commune et des alentours. Malgré le fait qu'il faille bien distinguer l'enquête publique et l'enquête judiciaire, la recommandation R3 du BEATT imposant de fermer le BEATT est liée à cette collision.

Notre rôle en tant qu'enquêteur public étant de donner une appréciation personnelle et un avis motivé, le voici :

Considérant que

- ✓ le PN 65 est très faiblement fréquenté par le passage de véhicules ;

- ✓ des mesures permettant un accès restreint aux seuls usagers (signalisation adéquate) ont été mises en place après la collision de 2011 ;
- ✓ les conditions financières d'entretien de la nouvelle voirie doivent être cohérents avec la réalité des coûts que représente l'entretien de la voie ;
- ✓ le budget prévisionnel semble sous-estimer le montant des acquisitions foncières ;
- ✓ l'engagement de sommes aussi importantes pour le rabattement d'une voie ferrée serait au profit principal d'une entreprise privée dont la viabilité à long terme n'est pas assurée empêchant ainsi la fermeture simple du PN 65 ;
- ✓ la réalisation du projet 1bis compromettraient le doublement de la voie à long terme ;
- ✓ des questions restent en suspend ;
- ✓ le public, les riverains, l'entreprise MAT, la commune de Le Breuil se sont majoritairement exprimés contre le projet 1bis ;

Malgré cela et considérant que

- ✓ des réponses aux opposition au projet 1bis ont été apportées ;
- ✓ le projet 1 bis est techniquement et financièrement le plus réalisable de tous les projets et contre-propositions malgré les inconvénients qu'il comporte ;
- ✓ aucun des projets n'est parfait ni ne causera potentiellement des déconvenues ;
- ✓ la recommandation du BEATT ne souffre aucune remise en question ;

Ainsi, J'EMETS UN AVIS FAVORABLE au projet de **suppression du passage à niveau public n°65
assorti d'une recommandation**

Recommandations n° 1 :

revoir avec la commune de Le Breuil les conditions financières d'entretien de la nouvelle voirie créée

Sara VAZ,
Commissaire Enquêteur



ⁱ rapport du BEATT, page 55, accessible sur <http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/le-breuil-r166.html>