

Goudronnages des passages à niveau : une pratique illégale de SNCF Réseau.

© Gilles Laurent

L'exemple de la ligne Oyonnax - Saint-Claude

Le trafic ferroviaire sur la ligne entre Oyonnax et St Claude est interrompu depuis décembre 2017. Dès l'été 2018, SNCF Réseau s'empresse de démonter les barrières de plusieurs passages à niveau (PN), d'y enlever les rails et platelages et de goudronner ceux-ci. Il s'agit d'améliorer le confort des automobilistes comme l'a admis SNCF Réseau, mais surtout de rendre irréversible l'arrêt du trafic. Officiellement, ces goudronnages de PN sont cependant justifiés par des motifs de sécurité routière, et notamment pour les cyclistes. C'est bien la première fois que SNCF Réseau se préoccupe du sort des cyclistes. Manque de chance, ceux-ci ne sont pas demandeurs. Comme l'explique l'association Velayo, traverser les rails ne présente aucun danger pour les vélos, par contre, goudronner les PN permet aux automobilistes de rouler plus vite, ce qui n'améliore évidemment pas la sécurité routière. On voit mal d'ailleurs comment un PN serait dangereux pour les automobilistes, sans la moindre circulation ferroviaire, alors que ceux-ci s'accommodaient très bien, quelques mois plus tôt, du passage des rails et platelages, et que les trains empruntaient encore ces PN.

Après avoir admis l'existence d'une infraction commise par SNCF Réseau, la Cour enjoint à la préfète de l'Ain de dresser procès-verbal d'infraction à l'encontre de SNCF Réseau et d'engager les poursuites contre cette société, qui a porté atteinte à l'intégrité du domaine public ferroviaire dont elle a la garde, et ce dans un délai de 2 mois.

Une jurisprudence nouvelle

C'est la première fois qu'une décision de justice constate officiellement l'illégalité des goudronnages de PN sur ligne non déclassée et non officiellement fermée. Cet arrêt de la Cour de Lyon constitue une jurisprudence nouvelle qui est susceptible de s'appliquer à tous les (nombreux) goudronnages illicites de PN par SNCF Réseau. Des poursuites similaires peuvent donc parfaitement être envisagées sur d'autres lignes, pour mettre fin à cette pratique illégale répandue. L'arrêt du trafic constitue un simple état de fait provisoire, et SNCF Réseau ne saurait légalement rendre cette suspension définitive avec de telles pratiques qui doivent définitivement cesser.

Xavier Braud

Fermetures de lignes : un véritable fléau

« Il existe d'autres solutions qu'une longue coupure : travaux par tronçons, emploi de trains usines permettant de gagner du temps pour les longs kilomètres (...) travail de nuit, ou en journée entre la pointe du matin et celle du soir, ou en week-end selon le type de trafic de la ligne, quitte à admettre des ralentissements localisés.

Une comparaison préalable publique des différentes modalités d'organisation du chantier est nécessaire, prenant en compte la gêne pour les usagers et les territoires, la baisse de trafic sur la ligne et les lignes adjacentes, les impacts environnementaux dus au report sur route, la perte de recette aussi bien pour SNCF-Réseau que pour les opérateurs et Autorités Organisatrices, la difficulté après travaux à reconquérir la clientèle... ».

**C. Julien, J. Ottaviani,
D. Romann**

Actions de la FNAUT

En janvier 2019, la FNAUT demandait au préfet de l'Ain de dresser procès-verbal d'infraction pour le bitumage de ces PN, sur cette ligne non officiellement fermée ni déclassée. Bien entendu, celui-ci refusa, ce qui amena la FNAUT à saisir le tribunal administratif de Lyon, qui rejeta notre requête par un jugement du 26 octobre 2021. Mais en appel, la FNAUT obtient gain de cause par un arrêt du 21 septembre 2023. La Cour administrative d'appel de Lyon considère que la ligne n'ayant pas fait l'objet d'une décision de fermeture et la Région n'ayant pas été consultée, SNCF Réseau devait, si elle le jugeait utile pour la sécurité routière, remettre en état les PN avec des platelages neufs.



Ligne Poitiers - La Rochelle © Frantz Rein