

Ligne Clermont-Ferrand-St Etienne. S'opposer au goudronnage des passages à niveau...

INFORMATION

Afin d'effectuer des travaux de voie ferrée, le passage à niveau n°74 sera à toute circulation routière et piétonnière

en continu

Du 15 / 7 / 24 à h au 19 / 7 / 24 à 19h

Ligne Clermont-Ferrand - Saint-Etienne
© Association LETRAIN634269

... un moyen essentiel pour garantir la perspective de réouverture.

Lundi 15 juillet 2024 à l'aube, au passage à niveau n°74 de la ligne Clermont-Ferrand - St-Etienne, sur la commune de Leigneux, se produit un événement extraordinaire : RIEN.

Pourtant, des panneaux annonçant une déviation en raison de travaux sur le passage à niveau à partir de ce 15 juillet étaient toujours en place. Les engins qui devaient être lancés par SNCF Réseau à l'assaut du passage à niveau ne sont pas venus. Que s'est-il passé ?

Un argumentaire fallacieux de SNCF Réseau

Ici, comme pour toute ligne sur laquelle le trafic est suspendu, les éléments de langage de SNCF Réseau sont toujours les mêmes : le passage à niveau est dangereux pour la circulation routière, plus particulièrement pour les cyclistes, et des travaux « d'urgence » s'imposent, à savoir des travaux « d'entretien » du passage à niveau (PN), travaux qui consistent à scier les rails, enlever traverses et ballast et à les remplacer par un enrobé.

Un bel enrobé tout neuf. Curieusement, SNCF Réseau dépense l'argent du ferroviaire pour assurer le confort des automobilistes, leur évitant notamment l'effet dos d'âne et leur permettant donc de rouler plus vite, au détriment de la sécurité.

Mais comme pour les affaires du goudronnage des passages à niveau d'Oyonnax ou du Bd de Doulon à Nantes, et de bien d'autres auparavant, les comptes-rendus de visites opérées auparavant par les agents de SNCF Réseau ne font état d'aucun risque pour la circulation routière, et ne mentionnent pas la question du passage des cyclistes. Et pour cause, les cyclistes ne s'opposent pas au maintien des PN, puisqu'ils bénéficient de leur effet ralentisseur sur la circulation automobile.

Une mobilisation citoyenne efficace

En l'espèce, le rassemblement organisé sur place pour s'opposer au démarrage du chantier par l'association citoyenne LETRAIN634269

(près d'une cinquantaine de personnes), a permis de faire d'intéressantes constatations visuelles. La circulation relativement intense, n'est manifestement pas gênée, ni substantiellement ralentie (d'ailleurs, aucune signalisation n'invite à une prudence particulière en raison de la dangerosité de ce PN. Outre les voitures particulières, on a pu voir passer des poids-lourds, des tracteurs, un car de tourisme, ainsi qu'un peloton d'une trentaine de cyclistes, sans incident ni ralentissement. D'ailleurs, la célèbre course cycliste « Le Critérium du Dauphiné » avait emprunté ce même PN quelques semaines plus tôt, sans que l'état de celui-ci ne retienne l'attention des organisateurs ni ne cause le moindre incident, alors qu'on sait que le niveau d'exigence sécuritaire des organisateurs est particulièrement élevé.

LETRAIN634269 avait invité la presse qui avait répondu présente (Le Progrès, France Bleu, France 3...) pour rappeler la nécessaire remise en service de cette ligne reliant 2 agglomérations de 300 000 habitants (Clermont-Ferrand et St Etienne), qui sont les seules à ce jour en France, avec autant d'habitants, à ne pas être reliées directement entre elles. SNCF Réseau, qui n'a même pas osé venir sur place défendre son point de vue lors de la conférence de presse, prétend que le goudronnage des passages à niveau ne remet pas en question la possibilité de réouverture de la ligne, puisqu'il faudra de toute façon renouveler l'infrastructure hors d'âge. D'un point de vue technique, c'est vrai. D'un point de vue politique et psychologique, c'est tout le contraire.

Goudronner les passages à niveau, c'est afficher symboliquement la disparition définitive de la ligne ferroviaire. Dans l'imaginaire des usagers privés de train, « c'est mort », et pour les élus, il en va de même, ils baissent les bras et ne pensent plus qu'à la future voie verte qui sera servie sur un plateau par SNCF Réseau dont ce n'est pas à l'évidence le rôle. C'est pourquoi, dans toutes les mobilisations pour les réouvertures de lignes, il est primordial de s'opposer aux goudronnages des passages à niveau comme ici à Leigneux dans la Loire.

L'action de la Fnaut au niveau juridique

La Fnaut agit depuis des années sur le sujet par la voie contentieuse. D'abord, certes sans succès, puis en 2014 le goudronnage de passages à niveau par le département de l'Isère sur la ligne Rives - St-Rambert à l'occasion de travaux de voirie routière a donné lieu à une condamnation. Mais c'est le goudronnage des passages à niveau d'Oyonnax, juste après la fin du trafic, qui a donné l'occasion à la Cour administrative d'appel de Lyon (CAA Lyon 21-9-23 n°021LY04213) de condamner les goudronnages de PN effectués par SNCF Réseau. La Cour a jugé, comme le soutenait la Fnaut, que le goudronnage d'un PN d'une ligne non déclassée est constitutif d'une contravention de grande voirie, en raison de l'atteinte au domaine public. Et il importe peu que SNCF Réseau en soit le propriétaire (ou aujourd'hui l'affectataire) et présente ces travaux comme de simples travaux d'entretien (qu'ils ne sont pas).

Se prévalant de ce succès de la Fnaut, l'association LETRAIN634269 a ainsi réussi à faire admettre à SNCF Réseau que « le chantier du PN74 (...) implique un risque juridique ». SNCF Réseau a même admis l'illégalité de son opération de goudronnage, tout en indiquant qu'elle aurait néanmoins lieu en 2025, contredisant ainsi l'urgence affichée.

L'argument financier de SNCF Réseau, selon lequel il faut économiser les deniers publics, et qu'un goudronnage coûte moins cher que le remplacement du platelage des PN ne tient pas, puisque ces platelages sont encore

en bon état pour accueillir la circulation. En fait, c'est précisément le contraire, SNCF Réseau dépense inutilement de l'argent pour goudronner des PN qui ne le nécessitent pas, dans le seul but de faire admettre aux populations et aux élus que cette ligne est définitivement enterrée.

Il faut espérer que grâce à la jurisprudence Fnaut et à la mobilisation exemplaire de l'association LETRAIN634269 sur la section suspendue depuis le 24 mai 2016 entre Thiers et Boën-sur-Lignon (ligne Clermont-Ferrand - St-Etienne),

les associations de défense des usagers comme de l'environnement s'opposent plus fréquemment à ces opérations de « sabotage organisé », afin que SNCF Réseau respecte les lois protectrices du domaine public, lui imposant son entretien et non sa destruction. Car de nombreuses réouvertures de lignes sont aujourd'hui nécessaires, et bien moins coûteuses, tant sur le plan économique qu'écologique, que des aménagements routiers équivalents.

Xavier Braud.

Pass Rail 2024 : quel bilan ?



Gare de Paris Montparnasse © Frantz Rein

Dans un précédent numéro de Fnaut Infos nous avons alerté sur le peu d'ambition de notre Pass Rail à la française et sur sa complexité d'utilisation. Quel bilan peut-on en tirer ?

La SNCF et l'État envisageaient d'écouler 700 000 Pass Rail. Las ! Le 9 août nous en étions à 205 000. Sachant que l'offre concerne les 16-27 ans, soit à peu près plus de 10 millions de jeunes sans compter d'éventuels touristes étrangers, seulement 2 % d'entre eux y a donc souscrit ! On est loin des plus de 10 millions d'abonnements « Deutschland-Tickets » à 49 € vendus en Allemagne, qui ont entraîné une hausse de 25 % du trafic sur les trains régionaux, et que certains médias français n'ont pas hésité à qualifier de « succès mitigé »...

Les réactions des utilisateurs ont été multiples, certains affichant avec enthousiasme le nombre de trajets effectués chaque mois (le record semble être 116 trajets en juillet pour l'un d'eux par exemple). Beaucoup plus nombreux sont ceux qui se sont plaints de la complexité des réservations obligatoires à 0 €, parfois introuvables. De là à imaginer

que sur certains trains usuellement déjà très chargés la SNCF n'en proposerait aucun, le pas est vite franchi, d'autant plus que le système informatique est d'une totale opacité. « *Quand t'anticipe pas assez ça bloque, mais comme tu ne peux pas réserver plus de 6 trains en avance, ni réserver 2 trains depuis la même gare, bah si t'anticipe trop ça bloque aussi... Faut juste avoir de la chance pour t'en servir finalement...* » « *Je voulais prendre un Intercite de nuit c'était pareil. J'ai dû prendre un TER pour rejoindre une autre ville avec une autre ligne Intercité de nuit...* » « *Les billets à 0 € à J-1 sont devenus presque inexistantes. La flexibilité mise en avant par SNCF Voyageurs n'est pas au rendez-vous...* » « *Le vendredi soir, il arrive que trois trains de suite soient au prix normal et non à zéro euro* ». Unaniment la notion de « trajets illimités » est très exagérée.

En revanche, ce Pass Rail est très apprécié d'un public de jeunes urbains ayant déjà l'habitude de voyager en train et ayant pré-

vu des déplacements cet été : stages, déplacements familiaux, etc.

Difficile de dire si le train a gagné de nouveaux clients. Il faut dire que, sans doute paralysées par le manque à gagner et le risque de surcharge des trains, ni la SNCF ni les Régions n'ont vraiment fait la promotion de ce Pass Rail, qui s'est donc vendu sur la lancée des annonces ministérielles début juin.

Que l'État ait réussi à mettre en place aux forceps un dispositif dont de nombreux acteurs ne voulaient pas était une prouesse institutionnelle, dommage qu'il ait eu si peu de succès... Espérons qu'après cette « expérimentation », la version 2025 sera plus facile à utiliser, ouverte à un plus large public, et inclura l'Île-de-France, voire quelques réseaux urbains !

Gilles Laurent