

Passé le délai de 5 ans après la décision du ministre de fermer une ligne ferroviaire, RFF doit demander l'avis de la région avant de pouvoir déclasser les parcelles concernées

Lire les conclusions de :

François Pourny

Conclusions du rapporteur public

DÉCISION DE JUSTICE

CAA Lyon, 6ème chambre – N° 11LY00160 – Réseau ferré de France – 03 novembre 2011 – C+ [↗](#)

INDEX

Mots-clés

Domaine public ferroviaire, Fermeture de sections de lignes, RFF, Avis, Déclassement

Rubriques

Propriétés publiques

TEXTES



Résumé Conclusions du rapporteur public

Résumé

¹ L'autorisation de fermeture de sections de lignes ferroviaires par le ministre vaut également autorisation de déclassement des dépendances du domaine public concernées. Toutefois, passé le délai de 5 ans après l'autorisation de fermeture, RFF doit saisir pour avis la région afin de procéder au déclassement, sous peine de rendre la procédure de déclassement irrégulière et susceptible d'être annulée par le juge de l'excès de pouvoir.

Conclusions du rapporteur public

François Pourny

Rapporteur public à la cour administrative d'appel de Lyon

DOI : [10.35562/alyoda.5926](https://doi.org/10.35562/alyoda.5926)

¹ Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a proposé, le 20 septembre 2001, au ministre chargé des transports la fermeture d'une ligne ferroviaire du Pouzin à Privas, dans le département de l'Ardèche, le trafic de voyageurs et de marchandises ayant cessé sur cette ligne. En l'absence d'opposition du ministre chargé des transports, il a obtenu cette autorisation en vertu des dispositions alors en vigueur des articles 21 et 22 du décret n° 097-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France. A la suite de cette fermeture, le retranchement de cette ligne a été prononcé par un décret du 15 avril 2002, ledit décret emportant, aux termes de l'article 49 du décret du 5 mai 1997 dans sa rédaction alors en vigueur, autorisation de déclassement de la ligne. Le déclassement d'une partie des terrains d'emprise de cette ligne a ensuite été prononcé par une décision du président du conseil d'administration de Réseau Ferré de France en date du 26 mai 2008 que la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports a contestée devant le Tribunal administratif de Lyon.

² Le Tribunal administratif de Lyon a annulé cette décision par son jugement n° 0806228 du 16 novembre 2010 au motif qu'elle n'avait pas été précédée d'une consultation de la Région.

³ En effet, la procédure de déclassement des biens appartenant au réseau ferré national a été modifiée par le décret n° 02006-1517 du 4 décembre 2006 qui a notamment modifié l'article 49 du décret du 5 mai 1997 précité. Désormais, l'autorisation de fermer une ligne vaut autorisation de procéder au déclassement des biens constitutifs de l'infrastructure de cette ligne lorsqu'il n'y a pas demande de maintien de la voie et RFF peut procéder au déclassement de ces biens dans les cinq ans suivant l'autorisation de fermeture, la région devant être consultée au-delà de ce délai, son avis étant alors transmis au ministre, Réseau Ferré de France devant désormais s'assurer de l'absence d'opposition de ce dernier.

⁴ C'est cette analyse que conteste Réseau Ferré de France qui vous demande d'annuler ce jugement et de rejeter la demande de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

⁵ Il soutient, en premier lieu, que lorsqu'un décret de retranchement a été pris avant l'intervention du décret du 4 décembre 2006, l'autorisation de déclassement a été donnée par l'Etat sans aucune condition de délai. Cette argumentation nous paraît fondée mais, malheureusement pour Réseau Ferré de France, elle ne saurait faire

obstacle à l'application des dispositions du décret du 4 décembre 2006. Réseau Ferré de France a bien obtenu par l'intervention du décret de retranchement du 15 avril 2002 une autorisation de déclassement similaire à celle résultant désormais d'une autorisation de fermeture de ligne mais le déclassement n'étant pas intervenu dans les cinq ans suivant cette autorisation, les dispositions procédurales issues du décret du 4 décembre 2006, faisaient obstacle à ce qu'il soit prononcé sans une consultation de la Région suivie d'une transmission de son avis au ministre afin de s'assurer de l'absence d'opposition au déclassement.

6 Il soutient, en deuxième lieu, que l'autorisation de déclassement obtenu ne résulte pas de l'autorisation de fermeture de la ligne mais du décret de retranchement. Là encore, cette argumentation nous paraît fondée, mais les dispositions du décret du 4 décembre 2006 faisant courir le délai de cinq ans à compter de l'autorisation de fermeture de la ligne, il nous semble que le Tribunal administratif était fondé à apprécier ce délai à compter de l'autorisation de fermeture de la ligne et non à compter du décret de retranchement, étant observé que dans un cas comme dans l'autre, le délai de cinq ans était expiré le 26 mai 2008.

7 Il soutient en troisième lieu que la Région a été consultée en 2001 et qu'elle a manifesté son accord en 2006 par la signature d'un protocole d'accord, mais l'accord donné en 2001 ne saurait faire obstacle à une nouvelle consultation après l'entrée en vigueur des dispositions du décret de 2006 et un accord sur un projet d'aménagement en 2006 ne saurait tenir lieu d'avis transmis au ministre des transports dans le cadre de la procédure prévue par ce décret.

8 Il nous semble donc que Réseau Ferré de France n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que par le jugement attaqué le Tribunal administratif de Lyon a annulé la décision du 26 mai 2008 contestée par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et que, par suite, ses conclusions présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative devront être rejetées.

9 Dans les circonstances de l'espèce, il ne nous semblerait pas inéquitable de mettre à la charge de Réseau Ferré de France une somme de 1 500 euros au profit de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports au titre de l'article L761-1 du code de justice administrative.

10 Par ces motifs, nous concluons au rejet de la requête et à la mise d'une somme de 1 500 euros à la charge de Réseau Ferré de France au profit de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

