

Daniel Ibanez

membre de la coordination des opposants au projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

contact@lyonturin.eu

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les membres de la commission spécialisée du CNTE.

Suite à notre audition le 14 mars dernier par votre commission, je vous adresse la présente pour soulever des aspects plus spécifiques de notre contestation du projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon Turin, par méconnaissance des Lois en vigueur sur l'évaluation socio-économique et méconnaissance des textes sur l'organisation de la participation effective de chaque citoyen.

Comme nous l'avons indiqué à la commission spécialisée, nos analyses et les contestations qui en découlent se fondent sur notre expérience et ce que nous appelons du bon sens.

Votre commission spécialisée a pour mission de réfléchir et proposer des moyens d'améliorer la "démocratie participative" et le "dialogue environnemental".

Pour mémoire, la circulaire Bianco du 15 décembre 1992 (NOR: EQUR9210176C) posait déjà la question de la contestation des projet du fait de l'absence de participation des citoyens, il y était précisé dès le début :

*Dans une démocratie moderne, ils [les grands projets d'infrastructures] ne peuvent être réalisés **qu'après un large débat auquel doivent participer tous les partenaires concernés.***

La pratique actuelle est orientée principalement vers la recherche du meilleur tracé dans le cadre de la procédure d'utilité publique. Les compléments importants apportés pour la protection de l'environnement naturel par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (1), et pour la généralisation des enquêtes publiques par la loi Bouchardeau du 12 juillet 1983 (2) n'ont pas pour objet et ne permettent donc pas de répondre suffisamment aux questions posées quant à leur intérêt économique et social, ni quant à leur impact en matière d'aménagement du territoire.

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (3) a affirmé les notions d'efficacité économique et sociale et la nécessaire évaluation multicritères des projets. Mais elle n'a pas précisé l'organisation du débat démocratique.

Ces insuffisances conduisent souvent à la mise en cause de la légitimité des projets et de toute décision de réalisation quelle qu'elle soit.

L'Instruction-Cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 destinée à parfaire l'application des dispositions de l'article 14 de la LOTI précisait :

c) Prendre en compte l'évolution du contexte décisionnel.

Enfin, et c'est peut-être la raison la plus importante, la réalité depuis plusieurs années nous a placés dans un nouveau contexte décisionnel pour les infrastructures de transport.

Il n'est plus de projet qui ne provoque des débats, voire des controverses, souvent longs, auxquels participent les élus, les associations et les citoyens. Ils ont parfois tendance à occulter le travail d'évaluation, au point de donner l'impression que celui-ci n'est qu'un exercice de style interne à l'administration, alors que la décision se fait ailleurs.

La participation en matière de projet ne peut s'entendre **sans information loyale de chaque citoyen.**

- *La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 (NOR: EQUR9210176C) ne dit pas autre chose.*

Cette information loyale de chaque citoyen ne peut s'entendre **sans évaluation socio économique rigoureuse et claire.**

- *L'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (codifié aujourd'hui dans le Code des transports aux articles 1511-1 et suivants) ne dit pas autre chose.*

- *L'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 destinée à parfaire l'application des dispositions de l'article 14 de la LOTI, ne dit pas autre chose. (Pièce jointe)*

Sur ces bases, la participation démocratique ne peut s'entendre sans le **respect du droit de chaque citoyen à débattre.**

- *La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 ne dit, une fois encore, pas autre chose.*

- *L'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 destinée à parfaire l'application des dispositions de l'article 14 de la LOTI, ne dit pas autre chose.*

Ainsi, comme nous le déclarions devant votre commission spécialisée le 14 mars dernier, le respect des textes existants permettrait de clarifier bien des doutes et limiter notre défiance. La circulaire Bianco en dit déjà énormément :

***Une première phase de débat** sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée **doit être organisée** dès la conception du projet et **en tout cas en amont des études de tracé.** Cette phase permettra aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, **à chaque citoyen de s'informer et de débattre** des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet. Elle doit préciser les interrogations et les divergences.*

La question de la participation des citoyens et de la démocratie participative n'est donc pas nouvelle, ... **elle a plus de vingt ans.**

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, les déclarations et propositions de votre commission courent le risque de connaître le même sort que celles de Monsieur Bianco ou de Gilles de Robien.

Lyon-Turin : les règles de l'évaluation socio-économique méconnues.

Comment expliquer en effet que ces textes, datant de 30 ans pour la LOTI, et leurs dispositions soient méconnus par un projet qui date de 1991 et qui aurait dû les respecter dès l'origine ?

Ainsi, lorsque dans les conclusions motivées des commissaires enquêteurs du dossier Lyon-Turin, datées du 2 juillet 2012, nous lisons le passage suivant, nous ne pouvions que nous interroger sur la qualité de ces motivations et sur la confiance en l'institution :

Concernant les observations du public sur la rentabilité de l'ouvrage, il faut rappeler que l'exploitation en elle-même sera réalisée par un opérateur distinct de RFF.

*Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Conclusions motivées de la Commission d'enquête publique.*

Page 9 / 17

RESEAU FERRE DE FRANCE

LIAISON FERROVIAIRE GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

Cette question est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage. Il suffit que cet ouvrage rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle pour que l'utilité publique ne soit pas contredite. Or, les infrastructures prévues sont bien de nature à offrir un service optimal au futur exploitant.


Nous avons en effet visé, lors de l'enquête publique, les termes du rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances du mois de **février 2003** (N°2002-M-026-01 pour l'Inspection Générale des Finances et N°2002-0190-01 pour le Conseil Général des Ponts et Chaussées) en reprenant les extraits suivants (pages 192 et 200) :

B- Le calcul économique, qui, malgré ses insuffisances, reste encore la meilleure méthode connue pour évaluer les infrastructures de transport, intervient rarement dans les choix

Alors que le bilan socio-économique en termes d'indicateurs de rentabilité est un indicateur irremplaçable, dans la mesure où il permet notamment de comparer les projets sur une même base et qu'il traduit l'efficacité de l'utilisation des fonds publics, on constate aujourd'hui qu'il intervient peu dans le processus de décision.

II. EVALUATION DE LA RENTABILITE ECONOMIQUE

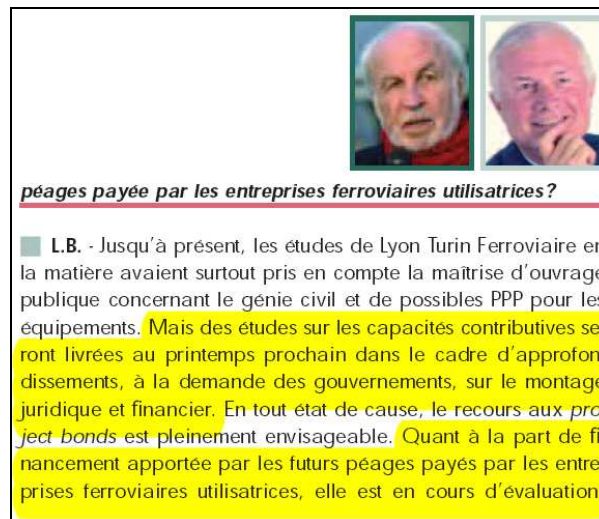
A- Méthodologie

 On évalue la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure en considérant l'entité globale « SNCF + RFF ». En effet, cette rentabilité dépend exclusivement de la demande finale des usagers, du coût d'exploitation du service ferroviaire, du besoin en matériel roulant qui relèvent de la SNCF, en même temps que du coût de l'infrastructure, tant en investissement qu'en exploitation, qui sont à la charge de RFF.

L'évaluation de cette rentabilité globale pour le monde ferroviaire repose sur le calcul du taux de rentabilité interne de la séquence de flux $\Delta CF_n^{EF} + \Delta CF_n^{GI}$ évaluée sur la période d'étude²⁰⁸ du projet et sur une valeur finale du projet traduisant le fait que le projet a une durée de vie (sans réinvestissements en infrastructure majeurs) supérieure à la durée de la période d'étude. La méthode de calcul de cette dernière est explicitée ci-après.

Les commentaires et la motivation de la commission d'enquête, en contredisant les conclusions de bon sens des services de l'Etat, constituent un véritable danger pour les finances publiques.

Pourtant, de l'aveu même de Louis BESSON, ancien ministre des transports et actuel président de la Commission Inter Gouvernementale du Lyon Turin, ("*Infrastructures et Mobilité*" n°124 - janvier 2013) les niveaux de tarification et les capacités contributives n'étaient toujours pas connus pour un projet où le kilomètre de ligne ferroviaire avoisine les 100 millions d'euros.



De l'aveu même de Réseau Ferré de France, lors de réunions publiques et des constats encore faits le 24 février dernier, les financements du projet sont inconnus.

Une nouvelle fois un texte fondateur est méconnu : l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 portant création de RFF qui précise :

« (...) **RFF ne peut accepter** un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, **que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement (...)** ».

Pour mémoire, la dette de RFF a augmenté de 15 milliards d'euros en 18 ans.

Qui peut raisonnablement affirmer que l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) (paramètre essentiel de la formule permettant le calcul de la Valeur Actualisée Nette (VAN)) a pu être calculé alors qu'est inconnu le niveau de tarification ?

Qui affirmera que le financement et ses frais ont été calculé alors que le tour de table n'est pas fait et que des parlementaires (Michel Destot et Michel Bouvard) cherchent encore des "financements innovants" (en réalité de l'endettement public non déclaré) ?

La lecture de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 destinée à parfaire l'application des dispositions de l'article 14 de la LOTI n° 82-1153, ne peut que confirmer ces interrogations.


De nombreux points de bon sens s'y trouvent détaillés et recourent les travaux de votre commission.

Il est indéniable que les déclarations des treize commissaires enquêteurs du dossier Lyon-Turin reproduites ci-dessus méconnaissent, le bon sens, le texte de la Loi et de cette instruction-cadre :

a) Analyser le service rendu

Les principes qui viennent d'être évoqués ne bornent pas la concertation et l'évaluation à la seule analyse des projets d'infrastructure. L'intérêt d'un investissement d'infrastructure ne pourra être étudié qu'en examinant le niveau de service attendu, qui dépend des investissements en matériel, de l'évolution de l'exploitation et de la tarification.

Ce service attendu sera lui-même lié à l'environnement réglementaire, tarifaire et d'offre de transport, c'est à dire à la politique multimodale dans laquelle s'insère le projet. L'évolution des



Présent
pour
l'avenir
www.developpement-durable.gouv.fr

Pourtant, treize commissaires enquêteurs peuvent méconnaître le bon sens et les textes sans que personne, ni les services de l'Etat, ni les élus, n'en soit choqué. Les contribuables que nous sommes le sont et vous conviendrez sans doute, qu'il y a là quelques raisons de s'insurger et de désespérer.

Bien plus fort, le Ministère de l'écologie et RFF se prévalent des conclusions motivées de cette commission d'enquête devant le Conseil d'Etat. Le Premier Ministre d'alors, Jean Marc Ayrault, a cru pour sa part, possible de signer sur cette base un décret d'utilité publique.

La situation financière catastrophique de Réseau Ferré de France interdit au titre du décret du 5 mai 1997 toute mesure ayant des incidences négatives sur ses comptes.

Les dispositions de l'article 14 de la Loi du 30 décembre 1982 (déjà!) ainsi que l'article 4 Décret n°84-617 du 17 juillet 1984 ont été méconnus par RFF et les services de l'Etat.

L'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, également

Lyon-Turin :
le droit à l'information de chaque citoyen (contribuable) méconnu.

L'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 est pourtant claire :

c) Sur la communication :

L'application des principes suivants devrait être généralisée :

- adapter le mode de communication à chaque stade du débat ;
- apporter des réponses motivées, explicatives et didactiques aux questions que tout citoyen ou groupe représentatif est en droit de poser notamment sur la portée des quantifications ;
- diffuser les informations de nature à faciliter la compréhension du projet et, plus particulièrement, présenter les hypothèses qui sous-tendent les différentes estimations de trafic, de coûts et d'effets externes, décrire les différentes variantes examinées ;
- expliciter les conclusions retirées de chaque étape du débat public et de la concertation ;
- assurer la transparence de bout en bout, en donnant à tout moment accès aux documents techniques et aux calculs à tous ceux qui le souhaitent, et se prêter aux contre-expertises ;

En outre, l'information sur l'évolution ultérieure du projet et de son évaluation socio-économique devrait, au moins pour les projets les plus importants ou les plus sensibles, être mise à disposition des acteurs du débat public et notamment dans des lieux ouverts au public, comme les retours d'expérience de tels débats amènent à l'envisager

Nous constatons que le projet Lyon-Turin n'a fait l'objet d'aucun "débat public", grâce à la publication de deux décisions ministérielles dix jours avant la publication du décret du 10 mai 1996 pour l'application de la Loi "Barnier" du 7 février 1995.

Démocratie ou abus de droit, alors que Michel Barnier était toujours membre du Gouvernement en 1996 et suivait personnellement le dossier Lyon-Turin comme président du Conseil Général de la Savoie ?

En tout état de cause la circulaire Bianco n'a pas été respectée et "chaque citoyen" n'a pas été en mesure de débattre.

Une première phase de débat sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée doit être organisée dès la conception du projet et en tout cas en amont des études de tracé. Cette phase permettra aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet. Elle doit préciser les interrogations et les divergences

Bien plus fort, en matière de transparence, le Préfet de Savoie gère le dossier Lyon-Turin, en exigeant des accords de confidentialité avec pour effet que les contribuables ne disposent pas des informations :



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA SAVOIE

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - Accès français
- Commission de concertation interdépartementale relative au foncier
et aux activités agricoles et forestières -
Engagement individuel de confidentialité

Préambule

Les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie sont concernés par le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Ce projet comprend une section transfrontalière déclarée d'utilité publique en 2007, et des accès français dont les deux premières phases - une ligne mixte fret-voyageurs entre Grenay et Chambéry et une ligne fret entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne - ont été déclarées d'utilité publique par décret du 23 août 2013.

Compte-tenu des nombreuses questions posées par la profession agricole lors de l'enquête publique, une commission interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles et forestières impactées par cette nouvelle ligne a été créée par arrêté conjoint des Préfets du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, le 30 mai 2013.

Une charte de fonctionnement a été établie lors de sa première séance le 3 octobre 2013 puis complétée en avril 2014. Les différents membres de la commission en ont accepté le contenu en participant aux différents groupes de travail courant 2014.

Engagement de confidentialité

Je, soussigné Madame/Monsieur _____,
membre de la commission de concertation interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles et forestières
des accès français de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, représentant la structure _____

en tant que salarié professionnel élu autres : _____

déclare avoir pris connaissance de la charte de fonctionnement de ladite commission et en accepter les termes,

m'engage à respecter le caractère confidentiel du travail technique de la commission et de ses différents groupes de travail,

m'engage à ne diffuser à l'extérieur de cette instance que les documents et informations validées par l'ensemble de la commission comme « données publiques communicables »,

m'engage à diffuser uniquement au sein de ma structure les autres informations à caractère confidentiel dans le seul but de contribuer à la réflexion et dans le respect des règles de confidentialité professionnelle qui s'applique à ma structure,

J'ai bien noté que

- cette commission a pour objectif d'être un lieu de concertation permanente sur les questions concernant les impacts du projet Lyon – Turin sur le foncier agricole et forestier, l'économie agricole et la filière sylvicole ainsi que leur traitement
- que la participation aux travaux de cette commission ne signifie pas un accord sur le projet mais s'inscrit dans un esprit d'ouverture à la discussion et au dialogue.

En tant que président de _____, je m'engage à ce que tout représentant de ma structure signe un engagement de confidentialité avant de participer aux travaux de la commission et de ses groupes de travail.

Fait à _____, le _____

Signature et tampon de l'organisme

A compléter et renvoyer à : lyon-turin-ddt@savoie.gouv.fr avant le 3 novembre.

Direction départementale des territoires de la Savoie – L'Adret – 1 Rue des Cévennes – 73011 CHAMBERY Cedex
standard : 04.79.71.73.73 – télécopie : 04.79.71.73.00 ddt@savoie.gouv.fr

Vous en conviendrez sans doute, il est difficile dans ces conditions de demander aux contribuables d'être confiants dans l'institution et dans les déclarations sur la transparence de ses représentants.

Inutile de chercher bien loin les raisons de la défiance du public et des contribuables, elles se trouvent dans l'inapplication des textes existants.

Lyon-Turin : le droit à l'information de chaque citoyen (contribuable) méconnu.

Lorsque les contribuables découvrent dans la presse que les services de l'Etat (DDT et SAFER), sont également impliqués dans des conflits d'intérêts, alors, leur défiance ne fait que croître. (*Extraits politis.fr - "LGV Lyon-Turin : le scandale prend de l'ampleur"*) **(Pièce jointe)**

Mais le document en notre possession prouve que Philippe Gamen est aussi étroitement lié à un conflit d'intérêt avec LTF. Le compte rendu du bureau du Conservatoire du patrimoine naturel de la Savoie, daté du 31 janvier 2012, porte sur des négociations concernant des mesures compensatoires aux atteintes au patrimoine naturel en lien avec la LGV, qui ont eu lieu avant, pendant et après l'enquête publique dont il était l'un des commissaires enquêteurs.

Il indique en effet que « dans le cadre des rencontres entre LTF et le CPNS, LTF a proposé que soit constitué un groupe de travail sur les mesures compensatoires "patrimoine naturel" en lien avec le projet de LGV ».



Bureau du mardi 31 janvier 2012
18 h 00
Le Prieuré

Compte rendu

PRESENTS : P. GAMEN : [REDACTED]
EXCUSES : [REDACTED]
PERSONNEL : [REDACTED]

Questions en cours ; informations diverses ; dates de réunions

[REDACTED]

[REDACTED]

- Mesures compensatoires LTF : proposition d'un groupe de travail piloté par la DDT :

Dans le cadre des rencontres entre LTF et le CPNS, LTF a proposé que soit constitué un groupe de travail sur les mesures compensatoires "patrimoine naturel" en lien avec le projet de LGV. Le pilotage de ce groupe serait assuré comme lors des mesures compensatoires des descenteries par la DDT et serait composé des acteurs de la connaissance et de l'expertise des milieux naturels (CBNA, PNV, CPNS) et des acteurs locaux (SPM, Chambre d'Agriculture, ONF).

[REDACTED] fait part de l'accord de principe de la DDT, le bureau valide la participation du CPNS à ce groupe.

Or, répondant à **Mediapart** en janvier 2014, Philippe Gamen affirme que la signature de la convention sur les mesures compensatoires, datée du 25 novembre 2013, issue des négociations, « est postérieure à l'enquête publique », conclue dix-huit mois plus tôt, précise l'association, qui nie par ailleurs l'existence du moindre lien financier antérieur. « Je ne pouvais pas prévoir que Lyon-Turin ferroviaire nous proposerait ce travail a posteriori ».

Notre document contredit l'explication de Philippe Gamen : des rencontres avec LTF ont débuté avant le lancement de l'enquête publique, le 16 janvier 2012, et se sont poursuivies pendant celle-ci avec le promoteur de la LGV Lyon-Turin, c'est-à-dire entre le 16 janvier et 19 mars 2012, alors que Philippe Gamen, président de l'association, était aussi commissaire enquêteur.

Pire, le conflit d'intérêt touche également les institutions. Dans notre document, il est mentionné la proposition « *d'un groupe de travail piloté par la DDT* », direction départementale des territoires (voir extrait ci-dessus), pour discuter des mesures compensatoires aux atteintes au patrimoine naturel. Le compte rendu précise qu'un accord de principe a été donné par la DDT et valide la participation du CPNS à ce groupe de travail.

Il faut préciser ici que la DDT fait partie du conseil d'administration du CPNS et qu'elle est un des services de la préfecture de Savoie, laquelle a ouvert l'enquête publique avec Philippe Gamen comme commissaire enquêteur, alors que celui-ci ne devait pas y siéger...

Nous souhaitons, à la lumière de la circulaire du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, vous faire part de notre étonnement de constater que des points qui devraient ne plus faire débat depuis plus de 10 ans, 20 ans, 30 ans, sur l'information obligatoire du public et son droit à participer au débat, ne soient toujours pas respectés.

Vous comprendrez donc que notre propos ne s'en trouve que renforcé, comme notre dépit et trop souvent notre défiance.

Je ne peux que vous inviter à relire l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, la circulaire Bianco, et l'article 14 de la LOTI, mais surtout à tirer les conclusions de la méconnaissance permanente des textes existants pour comprendre la désespérance qui conduit de nombreux contestataires à conduire des grèves de la faim et plus généralement à résister.

Dans le cas du Lyon-Turin et plus généralement des infrastructures ferroviaires, la Cour des Comptes résiste aussi, mais l'élite politique fait preuve d'une surdité hallucinante qui désespère le public

Pour parfaire ce tableau, je vous indique qu'avec 4 autres personnes, nous sommes sous le coup de menaces de poursuites judiciaires pour avoir déployé le 3 janvier 2015, sur la route des vacances, une banderole où était inscrit :

"Lyon-Turin : Aberrant, Inutile, Coûteux et Dangereux."

Sans doute une application directe des fameuses déclarations sur la liberté d'expression.

Vous priant de recevoir, nos salutations les meilleures et vous remerciant pour l'attention que vous voudrez bien porter à la présente, je vous confirme que je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Daniel Ibanez