FAITS ET PROCEDURE

1. Dans le cadre de l'instance ouverte en suite de la requête qu'ils ont déposée en annulation de la décision précitée et enregistrée auprès du greffe du conseil d'État sous le n° 375. 672, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a déposé un mémoire en défense enregistré au greffe de cette juridiction le 24 février 2015.

2. En réplique, les requérants entendent faire valoir les éléments qui suivent, de manière additionnelle à la requête initiale qu'ils ont déposée.

3. Par ailleurs, ayant répondu aux écritures de RFF de façon détaillée et complète par mémoire en réplique déposé le 16 février 2015, les requérants limiteront leurs écritures aux points nouveaux soulevés par le ministère en les reprenant, autant que faire se pourra, selon l'ordre de son exposé.

SECTION 1. LES FAITS

§. 1. Sur la défaillance du fret ferroviaire actuel sur l'ensemble du territoire national

4. Le ministère avance (page 1/20) :

> I. FAITS
>
> 1. La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est un élément clé du projet prioritaire n°6 du Réseau transeuropéeen de transport (RTE-T). Elle doit favoriser le développement du fret ferroviaire entre la France et l'Italie par une liaison performante offrant une alternative crédible aux tunnels routiers et améliorer le service aux voyageurs qui traversent les Alpes, tout en assurant une desserte des grandes agglomérations du sillon alpin.

5. Le ministère tente ainsi de faire croire, comme l'avait proposé RFF dans ses écritures et comme cela était avancé dans le dossier d'enquête publique, que le développement du fret ferroviaire ne pourrait se développer en France que par la création de nouvelles infrastructures, et en particulier dans les Alpes du Nord par la construction du projet Lyon-Turin contesté.

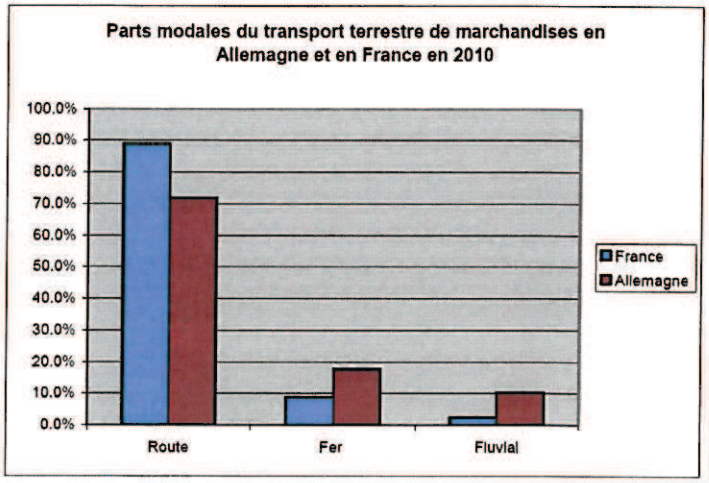
6. Le ministère s'abstient toutefois de rapporter la preuve de sa déclaration et s'abstient également de donner une explication quelconque de la défaillance du fret ferroviaire actuel sur l'ensemble du territoire national.

7. Il n'est pas contestable que la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche utilisent actuellement des voies ferrées identiques à la voie ferrée existante entre Lyon, Ambérieu, Modane et Turin, et réussissent à transporter des tonnages bien supérieurs à la France.

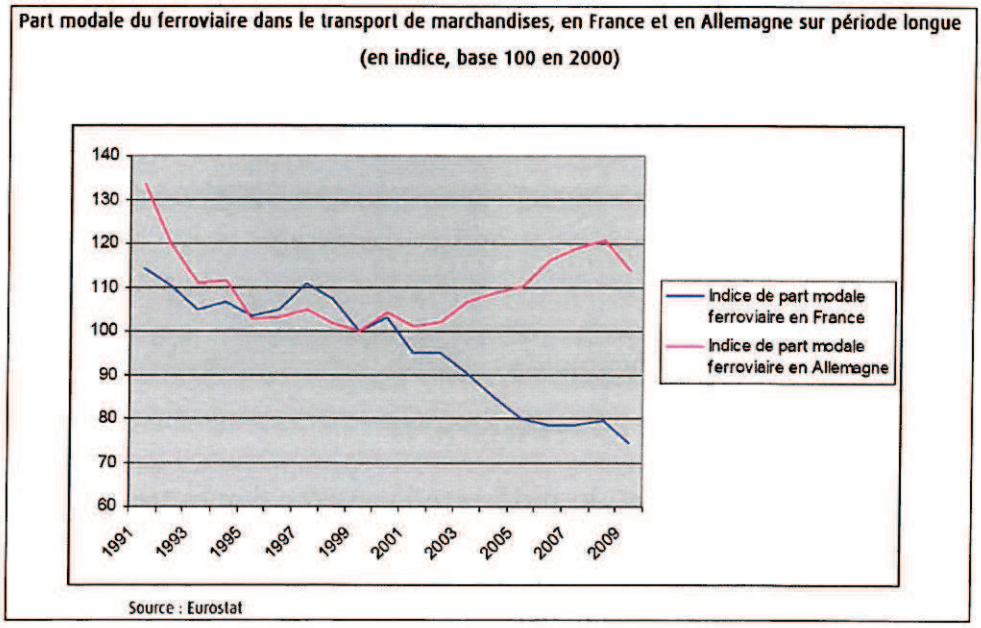
8. Il est ici rappelé que le ministère porte une responsabilité particulière dans la situation française de défaillance du transport ferroviaire de marchandises puisque le principal opérateur de fret ferroviaire est la SNCF Fret, entreprise publique, et que le secrétariat d'Etat aux transports dépend directement du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

9. Dans ces conditions, le ministère ne pourra pas s'exonérer d'une réponse détaillée sur l'incurie des transports de fret ferroviaire français, étant ici rappelé également que la SNCF a été condamnée pour des actes de concurrence déloyale sur le réseau ferré français par la surréservation de sillons ayant pour conséquence l'impossibilité pour ses concurrents de développer leur activité de fret ferroviaire sur le réseau ferré français.

1. Part modale des différents modes de transport terrestre pour les marchandises



Sources : SOeS, rapport de la CCTN 2010, BMVBS, DB



Source : Eurostat

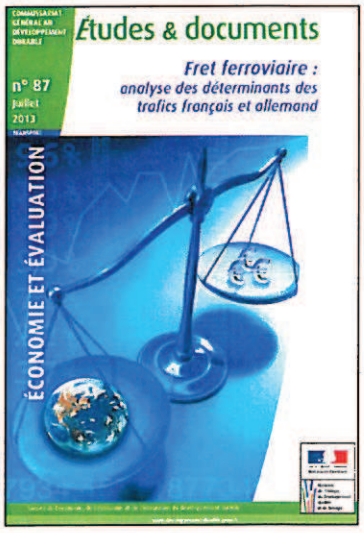
Répartition des tonnes-kilomètres transportées en FRANCE par fer par NST et évolution sur la période 2004-2007

	2004		2007		Evolution
	Gtkm	% du total	Gtkm	% du total	
NST0 - Produits agricoles et animaux	4.5	9.6 %	3.7	8.6 %	-17.4 %
NST1 - Denrées alimentaires	4.6	9.9 %	3.5	8.3 %	-23.1 %
NST2 - Combustibles minéraux solides	1.0	2.1 %	1.0	2.2 %	-3.6 %
NST3 - Produits pétroliers	2.8	5.9 %	2.1	5.0 %	-22.4 %
NST4 - Minerais	2.5	5.3 %	2.3	5.5 %	-5.3 %
NST5 - Produits métallurgiques	6.8	14.7 %	6.9	16.3 %	1.9 %
NST6 - Minéraux bruts	5.1	10.9 %	4.9	11.5 %	-3.0 %
NST7 - Engrais	1.0	2.2 %	0.8	2.0 %	-17.8 %
NST8 - Produits chimiques	3.1	6.8 %	3.2	7.5 %	2.0 %
NST9 - Produits manufacturés et divers	15.0	32.4 %	14.0	33.0 %	-6.3 %
TOTAL	46.3	100.0 %	42.6	100.0 %	-8.0 %

Répartition des tonnes-kilomètres transportées en ALLEMAGNE par fer par NST et évolution sur la période 2004-2007

	2004		2007		Evolution
	Gtkm	% du total	Gtkm	% du total	
NST0 - Produits agricoles et animaux	2.9	3.2 %	6.1	5.3 %	110.3 %
NST1 - Denrées alimentaires	1.4	1.5 %	1.6	1.4 %	14.3 %
NST2 - Combustibles minéraux solides	7.7	8.4 %	7.7	6.7 %	0.0 %
NST3 - Produits pétroliers	8.3	9.0 %	10.5	9.2 %	26.5 %
NST4 - Minerais	7.3	7.9 %	8.1	7.1 %	11.0 %
NST5 - Produits métallurgiques	12.5	13.6 %	14.7	12.8 %	17.6 %
NST6 - Minéraux bruts	7.2	7.8 %	9.0	7.9 %	25.0 %
NST7 - Engrais	2.1	2.3 %	2.2	1.9 %	4.8 %
NST8 - Produits chimiques	9.4	10.2 %	10.1	8.8 %	7.4 %
NST9 - Produits manufacturés et divers	33.2	36.1 %	44.5	38.8 %	34.0 %
TOTAL	91.9	100.0 %	114.6	100.0 %	24.7 %

Source des documents :



(Pièce n°1)

10. Ces documents provenant du ministère lui-même démontrent par eux-mêmes que l'origine des difficultés ne repose pas sur l'infrastructure ferroviaire mais bien sur l'incapacité de l'opérateur historique (Fret SNCF sous contrôle de l'Etat) à organiser le fret ferroviaire.

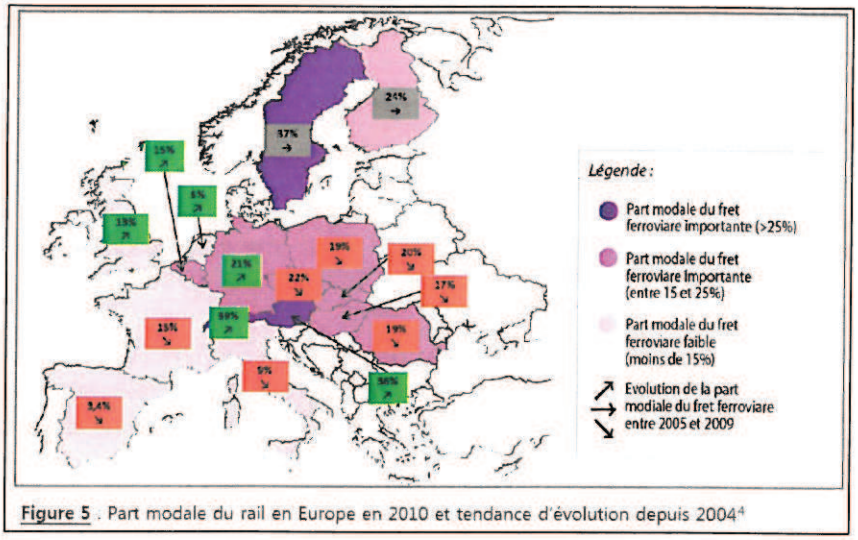


Figure 5 . Part modale du rail en Europe en 2010 et tendance d'évolution depuis 2004[4]

source :



(Pièce n°2)

11. L'Allemagne, la Suisse et l'Autriche connaissent des progressions de la part ferroviaire dans les transports de marchandises (21%, 39% et 36%), alors que la France se situe à 9% environ.

12. Une nouvelle fois il est démontré que les pays européens cités (Allemagne, Suisse et Autriche) par les requérants, disposant de voies ferrées identiques aux voies françaises connaissent des croissances de fret ferroviaire, alors que la France se montre incapable de répondre à la demande des usagers.

13. Le ministère devra donc démontrer en quoi une nouvelle infrastructure permettrait de développer le fret ferroviaire alors qu'il se montre incapable de le développer en France, y compris là où il n'existe aucune contrainte géographique.

14. En l'absence de preuve ou de démonstration probante, la présentation erronée des faits par le ministère ne peut qu'être rejetée.

§. 2. Sur les caractéristiques de la liaison

15. Le ministère avance (page 2/20) :

> **1.1.** Le projet de nouvelle liaison ferroviaire a fait l'objet de trois accords entre la France et l'Italie portant principalement sur la section transfrontalière.
>
> L'accord signé à Paris le 15 janvier 1996 a mis en place une commission intergouvernementale chargée d'élaborer un projet d'accord définissant les caractéristiques de la liaison.

16. Cette commission intergouvernementale (CIG) est actuellement présidée par Monsieur Louis Besson qui a déclaré dans la presse que les niveaux de tarification et les capacités contributives n'étaient pas définis lors de l'enquête publique qui s'est déroulée de janvier à mars 2012.

17. Ces propos ont été confirmés par Monsieur Gamon responsable de RFF, lors des réunions publiques organisées par la commission d'enquête des accès français au Lyon-Turin.

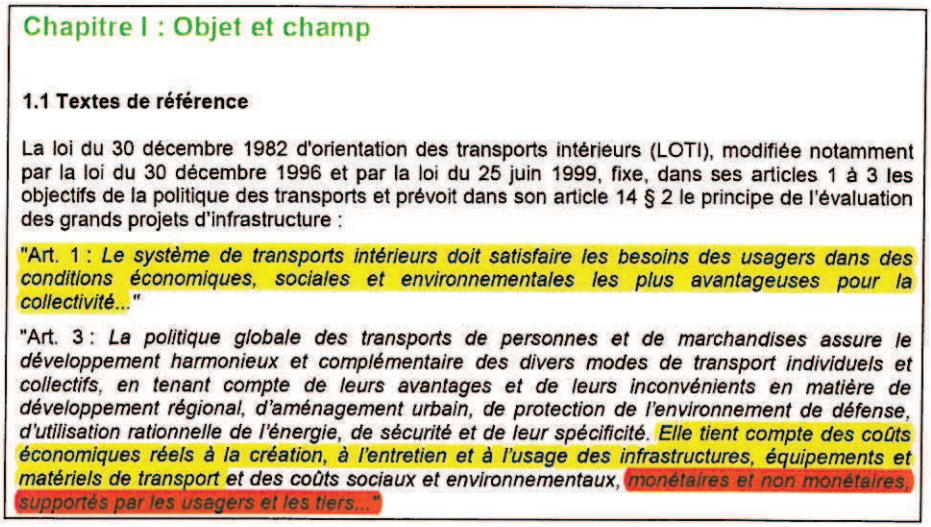
18. Les requérants ont développé ces points et rapporté les preuves aux points 44 à 47 de leur mémoire introductif d'instance sans souffrir la contestation ni de RFF ni du ministère.

19. Il apparaît clairement qu'en autorisant la poursuite d'étude et le lancement du programme dans sa totalité, tant le ministère, que RFF ou la CIG, ont méconnu les directives de l'instruction-cadre ministérielle du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 *"INSTRUCTION CADRE relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport"*.

20. Il est établi que RFF comme le ministère ont méconnu ces textes qui précisent notamment ***(pièce n°3)*** :

> ***b) Sur la présentation du bilan socio-économique***
>
> Tout d'abord les services chargés de la maîtrise d'ouvrage et du contrôle des projets doivent s'en approprier la méthode et les résultats et être eux -mêmes convaincus de leur importance. Ils doivent appliquer plus systématiquement les principes suivants :
>
> - mettre en évidence les facteurs clés de la rentabilité socio-économique tels que : le coût global du projet et de son exploitation optimisés, les éléments du projet liés à la prise en compte des effets environnementaux, l'impact sur les trafics attendus, les investissements et mesures d'exploitation éventuellement non pris en compte dans le projet, quoique de nature à accroître son efficacité ;
> - expliciter les hypothèses et les méthodes de calculs et présenter la sensibilité des résultats aux hypothèses ; en particulier, la ou les situations de référence devront être établies avec soin et clairement explicitées, l'une d'entre elles étant cohérente avec les objectifs et scénarios d'évolution découlant de la politique générale des transports ;
> - faire un effort sensible d'explication, de présentation et de vulgarisation ;
> - prévoir des études anticipant suffisamment sur la discussion de la programmation des projets.
>
> L'évaluation socio-économique sera complétée par une présentation de ses conséquences sur les finances des collectivités publiques et, lorsque c'est pertinent, par le calcul de la rentabilité financière et du risque financier du gestionnaire d'infrastructure, qui permet d'apprécier la faisabilité financière et le niveau de risque du projet et entre dans la définition de l'intérêt public du projet.

puis :



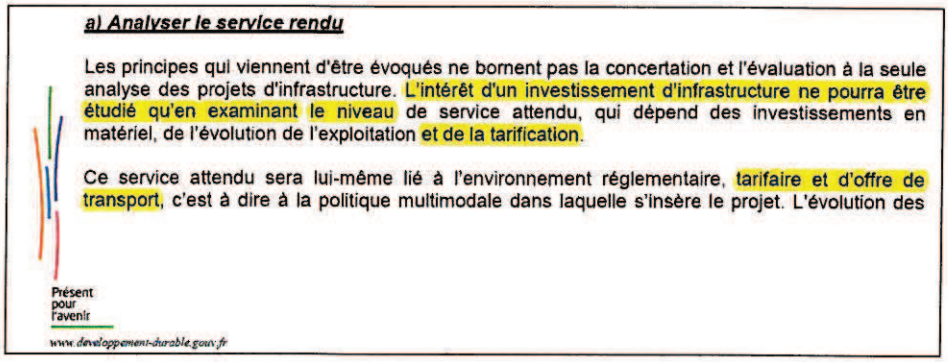
Chapitre I : Objet et champ

1.1 Textes de référence

La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), modifiée notamment par la loi du 30 décembre 1996 et par la loi du 25 juin 1999, fixe, dans ses articles 1 à 3 les objectifs de la politique des transports et prévoit dans son article 14 § 2 le principe de l'évaluation des grands projets d'infrastructure :

"Art. 1 : *Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans des conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité...*"

"Art. 3 : *La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et de leurs inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers...*"



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

21. Une nouvelle fois, puisque ce document émane du ministère, il conviendra de recevoir son explication sur l'absence de visibilité sur "les capacités contributives", "les niveaux de tarification" et "les financements", dans le présent dossier, alors que l'évaluation socio-économique en dépend.

22. Les requérants démontrent que les conditions requises pour l'évaluation socio-économique ont été méconnues et que le projet comme l'ensemble du programme est mené sans visibilité financière ce qui ne peut conduire qu'à l'alourdissement du déficit public et de la dette publique.

23. La commission intergouvernementale (CIG), loin de contrôler le bon déroulement du projet et son adéquation aux besoins, a donc couvert par ses décisions, la méconnaissance des règles élémentaires de la gestion des deniers publics.

§. 3. Sur l'objet de la déclaration d'utilité publique du tunnel transfrontalier

24. Le ministère avance (page 2/20) :

> La partie de section transfrontalière située en territoire français a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret du 18 décembre 2007 et par arrêté préfectoral du 30 mars 2011 pour les ouvrages situés sur la commune de Villarondin-Bourget (site de chantier, zone de dépôt et installations de maintenance).

25. La déclaration d'utilité publique du tunnel transfrontalier du programme ne vise que les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995. Il est rappelé que le cahier des charges associé à la décision ministérielle du 7 février 1994 établit deux phases et la chronologie de leur réalisation.

26. Il est ainsi indiqué que la partie transfrontalière ne pourra être réalisée, qu'après la mise en service d'une section Lyon-Montmélian. Il apparaît aujourd'hui que les dispositions de cette déclaration d'utilité publique sont méconnues par une tentative de réalisation de travaux, antérieurement à la réalisation et mise en service de la section Lyon Montmélian. (page 8 - Cahier des charges du 7 février 1994)

> III.3 - Phasage de la réalisation du projet
>
> Le projet de liaison transalpine Lyon-Turin retenu au schéma directeur, distingue deux tronçons : Lyon-Montmélian situé en territoire français, Montmélian-Turin, soumis à un accord international entre la France et l'Italie.
>
> La réalisation du projet est effectivement prévue en deux étapes :
>
> La section Lyon-Montmélian sera réalisée la première pour plusieurs raisons :
>
> - située en France, elle ne nécessite pas de montage juridique particulier,
> - son taux de rentabilité plus élevé dans sa solution de base, proche du seuil permettant le financement par l'exploitant, en facilitera sa réalisation rapide.

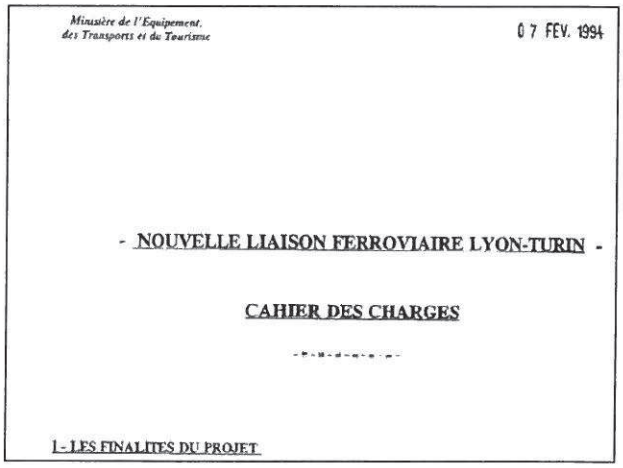
§ .4. Sur les finalités du projet

27. Le ministère avance (page 2/20) :

> **1.2.** Les objectifs du projet des accès français tels qu'ils figurent au cahier des charges, portant sur la totalité de la partie située en France, ont été approuvés par décision ministérielle du 7 février 1994 et sont les suivants :
>
> - relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse ;
> - rendre le transport de fret plus performant ;
> - favoriser la complémentarité entre modes ;
> - augmenter l'accessibilité aux voyageurs des Alpes du Nord ;
> - contribuer à l'amélioration des dessertes ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes.

28. Comme Réseau Ferré de France dans ses réponses, le ministère commet une erreur dans sa retranscription des finalités du projet précisées dans le cahier des charges en date du 7 février 1994. Cette erreur n'est hélas pas anodine.

29. Le ministère prétend que le cahier des charges indique en cinquième finalité : "Contribuer à l'amélioration des **dessertes** ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes", alors que la formulation est : "Contribuer à l'amélioration des ***liaisons*** ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes". *L'extrait du cahier des charges du 7 février 1994 reproduit ci-dessous l'atteste.*



Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme

07 FEV. 1994

- NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN -

CAHIER DES CHARGES

I - LES FINALITES DU PROJET

I 5 - Contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes

Avec la desserte des villes du sillon alpin, la ligne à grande vitesse Lyon-Turin desservira également les gares de la Part-Dieu et de Satolas dans l'agglomération lyonnaise. Des liaisons à grande vitesse à caractère régional pourront ainsi être assurées sur des relations telles que Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry-Annecy.

30. L'utilisation du mot "desserte" au lieu de "liaison" n'a rien d'une erreur matérielle, mais révèle le malaise tant de RFF que du ministère qui reconnaissent implicitement que le projet Lyon-Turin n'améliore pas « les liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône Alpes » et notamment pas entre Grenoble et Chambéry, ni entre Chambéry et Aix-les-Bains et Annecy comme l'impose le cahier des charges du 7 février 1994, pas plus au demeurant qu'entre Valence et Grenoble dont une partie de la ligne ferroviaire est à voie unique.

31. Le ministère tente par une présentation erronée des faits, opportune pour sa thèse, de tromper le juge et le public.

32. Les requérants, à l'inverse, ont démontré que les liaisons ferroviaires du sillon alpin ne bénéficient en rien du projet Lyon-Turin, puisque les budgets nécessaires au doublement des voies ferrées uniques s'en trouvent indisponibles.

§. 5. Sur le « saucissonnage » du projet

33. Le ministère avance (page 2/20) :

> Les accès français seront constitués à terme d'un ensemble de lignes nouvelles reliant Lyon/Saint-Exupéry à Saint-Jean-de-Maurienne :
>
> - une ligne nouvelle à grande vitesse voyageurs entre Lyon/Saint-Exupéry et Chambéry permettant la circulation directe des trains de voyageurs entre la ligne à grande vitesse Paris-Marseille au niveau de Lyon et l'agglomération chambérienne ;
>
> - une ligne fret entre Lyon/Saint-Exupéry et le sillon alpin permettant la circulation des trains de fret entre la ligne existante Lyon-Grenoble ou le CFAL et la ligne existante Montmélian-Grenoble ;
>
> - une ligne mixte voyageurs et fret entre le sillon alpin et Saint-Jean-de-Maurienne permettant la circulation des trains entre la ligne Chambéry-Montmélian-Grenoble et l'Italie.

34. Par cette déclaration, le ministère reconnaît explicitement le saucissonnage du projet et l'impossibilité de modifier des phases ultérieures qui n'ont pourtant pas fait l'objet d'une enquête d'utilité publique ni d'une étude environnementale (déblais, drainage complémentaire ....).

35. Il ne peut qu'être constaté que le mot « ANNECY » n'est même plus employé par le ministère qui sait parfaitement que son projet n'a plus rien de commun avec les projet décrit dans la décision ministérielle du 7 février 1994 et le cahier des charges de la même date.

§. 6. Sur les réunions publiques

36. Le ministère avance (page 3/20) :

> L'enquête publique s'est ensuite déroulée sur le territoire des collectivités concernées du 16 janvier au 5 mars et a été prorogée jusqu'au 19 mars 2012. De nombreuses réunions ont été organisées et une publicité importante a été réalisée.

37. Il n'a été organisé en tout et pour tout que quatre réunions publiques pour 71 communes impactées directement et un projet d'ampleur nationale et européenne, cela relativise la déclaration du ministère quant à l'utilisation du terme "de nombreuses réunions", d'autant que les personnes ayant une activité professionnelle n'ont pas pu se rendre à d'autres rencontres que les quatre réunions publiques organisées en soirée lors de l'enquête publique portant sur les accès français au Lyon-Turin.

38. Le ministère tente de s'exonérer, comme l'a fait RFF, de son obligation de débat public en jouant sur la chronologie de dispositions réglementaires qu'il a tardé à édicter.

39. En effet la Loi n° 95-101 du 2 février 1995 fixait clairement qu'un débat préalable à la décision devait être organisé, mais en reportait simplement les modalités techniques. La loi du 2 février 1995 indiquait :

> *« Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent article, et notamment le stade d'élaboration du projet avant lequel le débat peut être organisé, les conditions de nomination du président et des membres de la commission et les conditions dans lesquelles le maître d'ouvrage peut être appelé à contribuer au financement du déroulement du débat public. »*

40. La décision ministérielle du 14 avril 1995 complétant la décision ministérielle du 7 février 1994 est postérieure à la publication de la Loi du 2 février 1995 ; dès lors, l'Etat ne pouvait ignorer les dispositions du texte ni dans la lettre, ni dans l'esprit.

41. En publiant une décision ministérielle prise après la publication de la loi du 2 février 1995, le 30 avril 1996, dix jours avant la publication du décret n° 96-388 du 10 mai 1996, il est établi que l'Etat a commis un abus en parfaite connaissance des dispositions légales de débat public établies par la Loi du 2 février 1995, mais en utilisant le décalage de publication du décret dont il est le seul maître pour se dispenser d'un débat public qui n'avait pas eu lieu et qui n'a finalement jamais été organisé.

42. Ces faits sont d'ailleurs démontré dans le mémoire en réplique aux écritures de RFF aux points 183 et suivants.

43. Le ministère confirme que les "grandes caractéristiques" ont été publiées, ce que ne contestent pas les requérants qui ont toutefois rappelé les conditions litigieuses de cette publication.

44. Toutefois, les requérants ont amplement démontré que les principales caractéristiques du projet déclaré d'utilité publique ne correspondent en rien à celles qui ont été publiées près de vingt ans auparavant ce qui conduit à l'annulation de la déclaration d'utilité publique.

§. 7. Sur la nouveauté du projet présenté à l'enquête publique Lyon-Turin

45. Le ministère avance (page 5/20) :

> Or, en l'espèce, les grandes caractéristiques de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ont été fixées par les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995, publiées le 30 avril 1996 au *Journal officiel* de la République française. Les finalités en étaient les suivantes :
>
> - relier la France et l'Italie dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse ;
>
> - rendre le transport de fret plus performant : le tunnel franco-italien devra permettre la circulation de trains de fret ;
>
> - favoriser la complémentarité entre modes ;
>
> - augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord ;
>
> - contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes.

46. Il est un fait établi que le gouvernement a abusé de sa position pour tenter d'interdire le débat public en publiant les deux décisions ministérielles dix jours seulement avant la publication du décret du 10 mai 1996.

47. Il n'en reste pas moins que le projet présenté à l'enquête publique du Lyon-Turin contestée est **nouveau** et ne répond pas aux caractéristiques principales définies par les dites décisions ministérielles de 1994 et 1995.

48. Il est démontré qu'une nouvelle fois, le ministère extrapole et ne retranscrit pas fidèlement le cahier des charges du 7 février 1994.

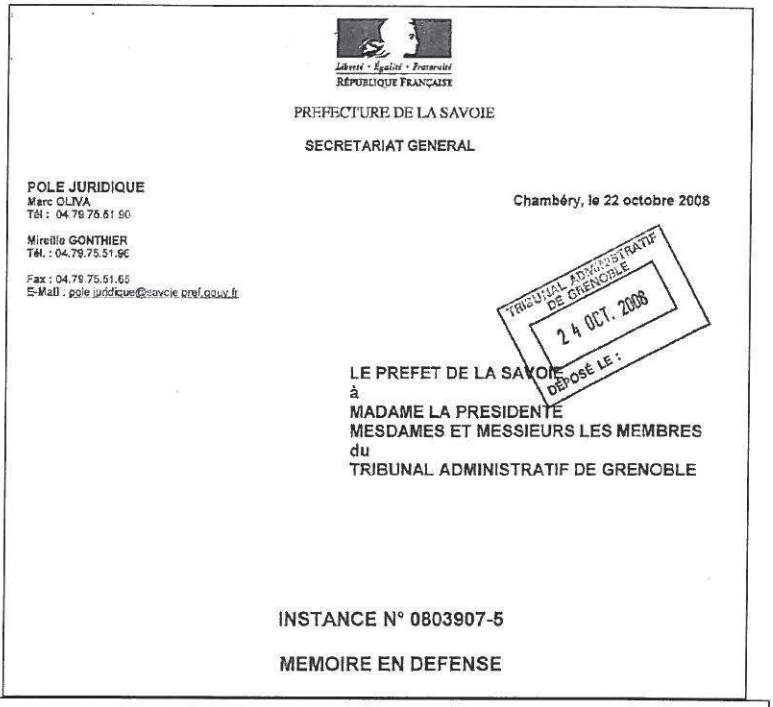
49. La seconde finalité de ce cahier des charges est ainsi rédigée :

> - 2 -
>
> 1.2 - Rendre le transport de fret plus performant
>
> Face à la saturation des infrastructures routières envisagée à l'horizon 2010 dans les Alpes du nord en particulier, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont considéré qu'une priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer, et que l'hypothèse d'un doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc devait être abandonnée.

50. Il n'a donc jamais été écrit comme le prétend le ministère "Le tunnel franco-italien devra permettre la circulation des trains de fret". Il est à l'inverse parfaitement écrit que *"l'hypothèse d'un doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc devait être abandonnée".*

51. Or les requérants ont rapporté la preuve que le ministre des transports a décidé le 3 décembre 2012 avec son homologue italien d'ouvrir à la circulation routière le deuxième tube du tunnel du Fréjus qui avait été présenté en enquête publique comme une galerie de sécurité exclusivement destinée aux véhicules de secours.

52. Le préfet de Savoie indiquant même dans son mémoire en réponse à ce sujet devant le Tribunal Administratif de Grenoble le 22 octobre 2008 aux pages 7 et 8 : ***(Pièce n°4)***



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA SAVOIE

SECRETARIAT GENERAL

POLE JURIDIQUE
Marc OLIVA
Tél : 04.79.75.51.90

Mireille GONTHIER
Tél. : 04.79.75.51.96

Fax : 04.79.75.51.65
E-Mail : pole.juridique@savoie.pref.gouv.fr

Chambéry, le 22 octobre 2008

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE
24 OCT. 2008
DÉPOSÉ LE :

LE PREFET DE LA SAVOIE
à
MADAME LA PRESIDENTE
MESDAMES ET MESSIEURS LES MEMBRES
du
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE

INSTANCE N° 0803907-5

MEMOIRE EN DEFENSE

En l'espèce, l'arrêté attaqué déclare d'utilité publique la construction d'une galerie de sécurité parallèle au tunnel routier, reliée à lui par plusieurs rameaux de communication et destinée à acheminer les secours et à permettre l'évacuation des usagers et des personnels en cas d'incendie.

En cela, cet aménagement répond à un motif impératif de sécurité publique sur un axe de circulation d'intérêt international justifiant la procédure d'utilité publique et le prononcé de l'arrêté attaqué.

Dans les faits, l'Etat entend souligner à nouveau que les requérants commettent une confusion entre le diamètre intérieur de la galerie de sécurité de 8 mètres avec la largeur de la plate forme de circulation des véhicules de sécurité qui n'est que de 6, 60 mètres.

Il l'est d'autant plus que les requérants se limitent à des spéculations sur les intentions supposées du maître de l'ouvrage, voire de l'Etat, sans apporter le moindre élément précis, concordant et objectif susceptible de constituer une « *présomption sérieuse* » à l'appui de leurs allégations et permettant à votre Tribunal d'en apprécier le bien fondé.

Si par pure hypothèse, les supputations des requérants trouvaient à se matérialiser, votre Tribunal peut alors être saisi de conclusions en annulation de la décision procédant au changement de destination de la galerie de sécurité en voie de circulation motorisée générale.

53. Les requérants démontrent que malgré les déclarations du préfet de Savoie devant le Tribunal Administratif contestant la destination de circulation routière du doublement du tunnel routier du Fréjus, le ministre a bien déclaré ouvrir le deuxième tube du tunnel du Fréjus à la circulation par une déclaration commune datée du 3 décembre 2012 à Lyon ***(Pièce n° 76 - mémoire introductif d'instance)***.

54. Par ailleurs, le ministère établit une confusion puisque ce qu'il qualifie de "grandes caractéristiques" doit en fait et en droit être appelé "principales caractéristiques" du projet. Ces principales caractéristiques sont parfaitement établies par la décision ministérielle du 7 février 1994.

55. Le ministère énonce en réalité (de façon erronée comme il a été démontré) des finalités du projet qui n'apparaissent que dans le cahier des charges du 7 février 1994 et ne peuvent constituer les principales caractéristiques qui ont au sens de la Loi et de l'obligation de débat public un caractère contraignant.

56. C'est sur ces faits que les requérants fondent leur moyen visant la nouveauté substantielle du projet déclaré d'utilité publique par le décret du 23 août 2013 au regard des "principales caractéristiques" définies par la décision ministérielle du 7 février 1994.

SECTION 2 : ILLEGALITE EXTERNE

§. 1. Sur la décision de la commission nationale du débat public

57. Le ministère avance (page 5/20) :

> Le projet ne pouvait donc faire l'objet d'un débat public en application des dispositions précitées de la loi du 2 février 1995 et du décret du 10 mai 1996. Saisie en 1999 par l'associations France Nature Environnement, la CNDP a d'ailleurs elle-même confirmé qu'un débat public ne pouvait plus avoir lieu.

58. Les requérants ont déjà répliqué que la décision de la CNDP ne peut leur être opposable puisque au jour de cette décision datée de 1999, les principales caractéristiques fixées par la décision ministérielle du 7 février 1994 n'étaient nullement modifiées.

59. En effet, la décision ministérielle du 18 septembre 1998, ne fixe en aucun cas des caractéristiques principales modifiées, elle se borne à permettre des études complémentaires qui ne peuvent être confondues avec des "principales caractéristiques" nouvelles au sens de la Loi du 2 février 1995 et du décret du 10 mai 1996.

60. Il est par ailleurs précisé que la décision ministérielle du 14 avril 1995 est postérieure à la publication de la Loi du 2 février 1995. En tout état de cause, cette décision ministérielle ne porte pas modification des principales caractéristiques figées par la décision ministérielle du 7 février 1994.

61. Les requérants ont largement démontré que le projet présenté à l'enquête publique de janvier à mars en 2012 est substantiellement différent des principales caractéristiques visées par le décret d'utilité publique du 23 août 2013 à savoir, celles énoncées par les décisions du 7 février 1994 et du 14 avril 1995 qui restent les seules opposables.

62. Il est ainsi démontré que l'absence d'organisation de débat public pour le projet déclaré d'utilité publique par le décret du 23 août 2013 conduit à son annulation du fait des novations substantielles constatées.

§. 2. Sur les modifications subies par le projet

63. Le ministère avance (page 5/20) :

> **2.2.** Il est par ailleurs inexact d'affirmer que le projet Lyon-Turin aurait connu des modifications telles, postérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions législatives et réglementaires précédemment citées, qu'il aurait été nécessaire d'en saisir la CNDP.
>
> Il convient en effet de rappeler que, amenée à se prononcer sur l'opportunité d'organiser un débat public, la CNDP s'appuie sur les caractéristiques essentielles du projet dont elle est saisie ou, le cas échéant, sur les modifications substantielles qui auraient été apportées à celles-ci.

64. Par cette déclaration, le ministère reconnaît et approuve l'analyse des requérants sur plusieurs points et notamment :

> a) sur le fait que toute modification substantielle doit faire l'objet d'un débat public ;
>
> b) sur le fait que les modifications substantielles intervenues postérieurement à l'entrée en vigueur de la Loi n° 95-101 du 2 février 1995 et son décret n° 96-388 du 10 mai 1996 doivent faire l'objet d'un débat public ou à tout le moins d'une saisine par le maître d'ouvrage.

65. Il est un fait que la date à retenir est celle du 10 mai 1996, jour de la publication au journal officiel du décret n° 96-388 du 10 mai 1996.

66. C'est bien postérieurement à cette date que les principales caractéristiques du projet ont été modifiées, et plus encore, les caractéristiques principales du projet ont été modifiées substantiellement après la décision de la CNDP dont se prévaut le ministère.

67. Dès lors, la décision de la CNDP 23 février 1999 *(Pièce 6- Mémoire introductif d'instance)* ne peut être opposée ni par le ministère ni par RFF puisqu'elle fige, elle aussi, les principales caractéristiques de la décision du 7 février 1994 substantiellement différentes de celles présentées à l'enquête d'utilité publique de janvier à mars 2012.

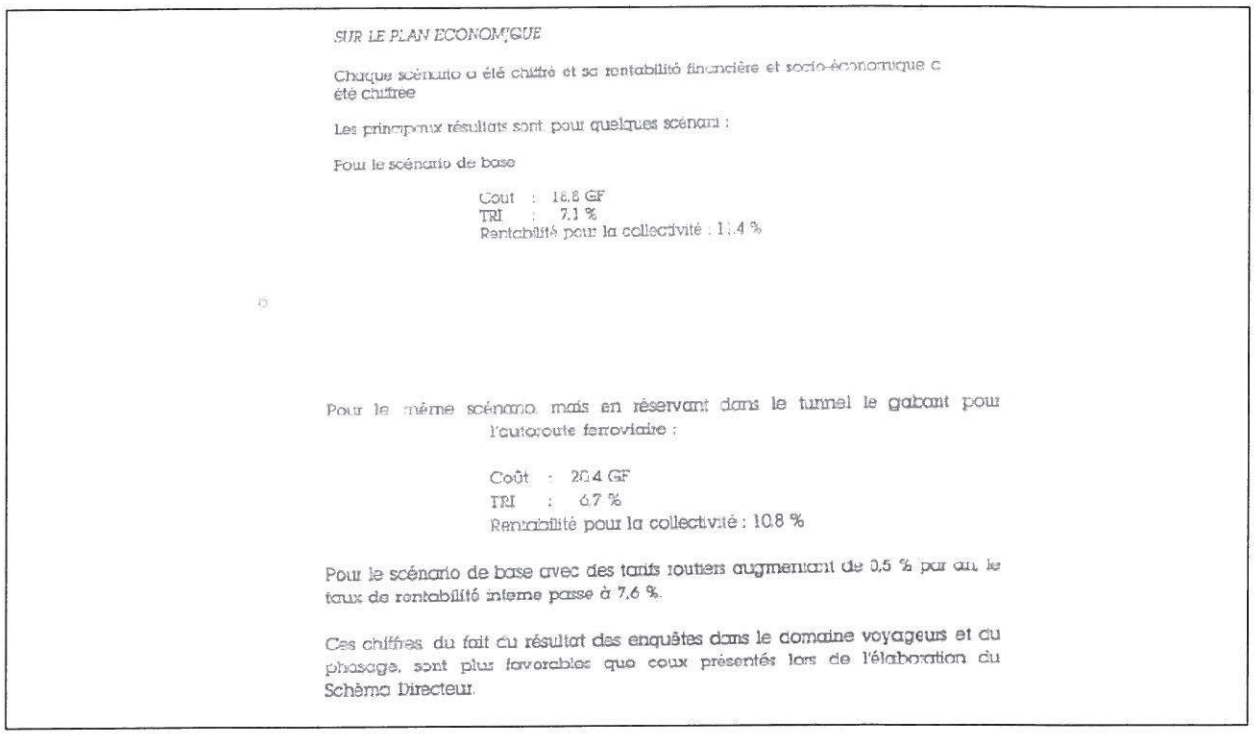
§. 3. Sur la modification de l'économie générale du projet

68. Le ministère avance (page 5/20) :

> Or, en l'espèce, si, comme cela est parfaitement normal dans ce type de grand projet d'infrastructure, les moyens permettant de répondre aux objectifs de l'opération ont évolué au fur et à mesure de l'affinement des études, l'économie générale du projet est restée la même : il suffit pour s'en convaincre de comparer les finalités du cahier des charges de 1994 à celles exposées lors de l'enquête publique.

69. Oser prétendre déclarer que l'économie générale du projet reste la même alors même que l'ensemble des caractéristiques, fonctionnelles, techniques et financières a été substantiellement modifié, n'est pas sérieux.

70. Il a été rapporté la preuve que le coût présenté pour le projet lors de la rencontre avec des élus le 28 mai 1993 était de 3 milliards d'euros ***(Pièce C - Pièce n°18 Mémoire introductif d'instance Page 231),*** alors que le coût estimé, publié dans le dossier d'enquête publique de RFF en janvier 2012 ***(Pièce C - Pièce 18 - Mémoire introductif d'instance - page 19)*** en valeur 2009 est de 24 milliards selon RFF.



SUR LE PLAN ECONOMIQUE

Chaque scénario a été chiffré et sa rentabilité financière et socio-économique a été chiffree

Les principaux résultats sont pour quelques scénari :

Pour le scénario de base

Cout : 18.8 GF
TRI : 7.1 %
Rentabilité pour la collectivité : 11.4 %

Pour le même scénario, mais en réservant dans le tunnel le gabarit pour l'autoroute ferroviaire :

Coût : 20.4 GF
TRI : 6.7 %
Rentabilité pour la collectivité : 10.8 %

Pour le scénario de base avec des tarifs routiers augmentant de 0,5 % par an, le taux de rentabilité interne passe à 7,6 %.

Ces chiffres, du fait du résultat des enquêtes dans le domaine voyageurs et du phasage, sont plus favorables que ceux présentés lors de l'élaboration du Schéma Directeur.

71. Ces valeurs doivent être comparées avec celles annoncées par le Schéma national des liaisons à grandes vitesses du 14 mai 1991 qui indiquait un coût kilométrique maximum de *"70 millions de Francs"* soit environ 10,5 millions d'euros par kilomètre ***(Pièce n°32 - Mémoire en réplique RFF - page 13)*** alors que le coût moyen kilométrique est estimé à plus de 87 millions d'euros du kilomètre en valeur 2010 (référé cour des comptes ***Pièce n°1 - Mémoire introductif d'instance***) soit, 8,7 fois plus.

> Le coût kilométrique moyen de construction des lignes nouvelles peut varier dans chacun des projets entre 30 et 70 millions de francs 1985, selon la complexité des ouvrages spéciaux qui s'avèrent nécessaires.

§. 4. Sur la modification des principales caractéristiques du projet

72. Le ministère avance (page 5/20) :

> Les principales caractéristiques sont donc demeurées inchangées, de sorte qu'une saisine de la CNDP ne s'imposait pas.

73. Cette déclaration du ministère est trompeuse car, si l'on peut estimer que les principales caractéristiques demeuraient inchangées lors de la décision de la CNDP en janvier 1999, il est démontré par les requérants que les principales caractéristiques ont bien été substantiellement modifiées dans le projet soumis à enquête en 2012 et déclaré d'utilité publique en 2013.

§. 5 . Sur la réalité du débat public

74. Le ministère avance (pages 5 et 6/20) :

> 2.3. En tout état de cause, il convient de rappeler qu'un débat sur l'intérêt économique et social de la nouvelle liaison ferroviaire a été organisé en vue d'informer, de la manière la plus complète possible, les populations concernées par le projet ferroviaire en cause en 1993 dans le cadre de la
>
> 5/20
>
> circulaire dite « Bianco » du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.
>
> Ce débat sur l'intérêt économique et social de la nouvelle liaison ferroviaire a été ouvert par une réunion le 28 mai 1993 à Chassieu dans le Rhône et s'est clos le 15 juillet 1993.

75. Le ministère prétend qu'un "débat" a été organisé conformément à la circulaire Bianco, mais il se méprend sur la signification de cette circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

76. Il convient de rappeler, alors que le Conseil National pour la Transition Ecologique (CNTE) travaille aujourd'hui encore à des propositions visant à favoriser la participation du public et la prise en compte de ses avis, que le texte de la circulaire dite "Bianco" est très précis et n'a de toute évidence pas été respecté :

> *Paris, le 15 décembre 1992.*
> *Le ministre de l'équipement, du logement et des transports à Messieurs les préfets de région, Mesdames et Messieurs les préfets de département*
> *Les grands projets nationaux d'infrastructures sont nécessaires au développement économique et social de notre pays. Ils constituent des éléments essentiels d'une politique d'aménagement du territoire.*
> *Dans une démocratie moderne,* ***ils 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 1993 (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.
*C'est pourquoi **j'ai décidé de préciser les conditions d'un débat transparent et démocratique pour la conception et la réalisation des grandes infrastructures décidées par l'Etat**.*
*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.***

77. Le ministère, s'il souhaite se prévaloir d'une organisation d'un "débat" comme il le qualifie dans son mémoire en réponse, **devra rapporter la preuve** des phases d'informations et de débat ayant permis ***"à chaque citoyen"*** d'apporter son avis sur les ***"enjeux économiques, sociaux , environnementaux du projet"*** selon les termes exacts de la circulaire.

78. Cet exercice est sans doute impossible pour le ministère comme pour RFF, les requérants ayant démontré que les règles d'évaluation socio-économiques ont été méconnues, notamment par l'absence de prévisions du niveau des capacités contributives et des niveaux de tarification.

79. La compte rendu de la rencontre du 28 mai 1993, reproduit dans le document d'enquête publique de Réseau Ferré des France (RFF) ***(Pièce C - Pièce n°18 - Mémoire introductif d'instance)***, ne contient aucun élément sur les dispositions prises pour répondre aux directives de la circulaire Bianco et constitue donc une preuve de l'absence de participation de *"chaque citoyen"* et plus encore de l'absence de leur information.

80. Il appartient au ministère comme à RFF de produire les preuves permettant de constater que l'Etat aurait pris les dispositions effectives permettant "***à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet.***"

81. Il ne pourra en effet être fait grief aux requérants de ne pas rapporter la preuve de ce qui n'a pas existé.

82. A défaut de preuve produite par le ministère, il est établi que le débat prévu par la circulaire dite "Bianco" du 15 décembre 1992 n'a pas eu lieu dans les conditions fixées par le texte et que le public n'a pu y participer individuellement dans les conditions prévues.

83. Si l'on comprend bien, le ministère prétend que l'on peut considérer que 3 réunions justifieraient des moyens permettant "***à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet.***"

§. 6. Sur la réalité de la tenue de réunions publiques locales

84. Le ministère avance (page 6/20) :

> Trois réunions locales en Isère et Savoie ont par ailleurs été organisées en juillet 1993 avec les élus et les associations.

85. Toutefois cette allégation reste non prouvée, puisque aucune pièce n'a été produite par le ministère et que RFF n'a pas, non plus, produit de pièce sur ce sujet permettant de s'en convaincre.

86. Il est cependant rappelé que l'enquête publique de 2012 concernait 71 communes de sorte que l'organisation de 3 réunions (si la preuve en est rapportée) – 19 ans auparavant - ne peut être sérieusement invoquée pour faire croire à une participation de "chaque citoyen" des communes concernées.

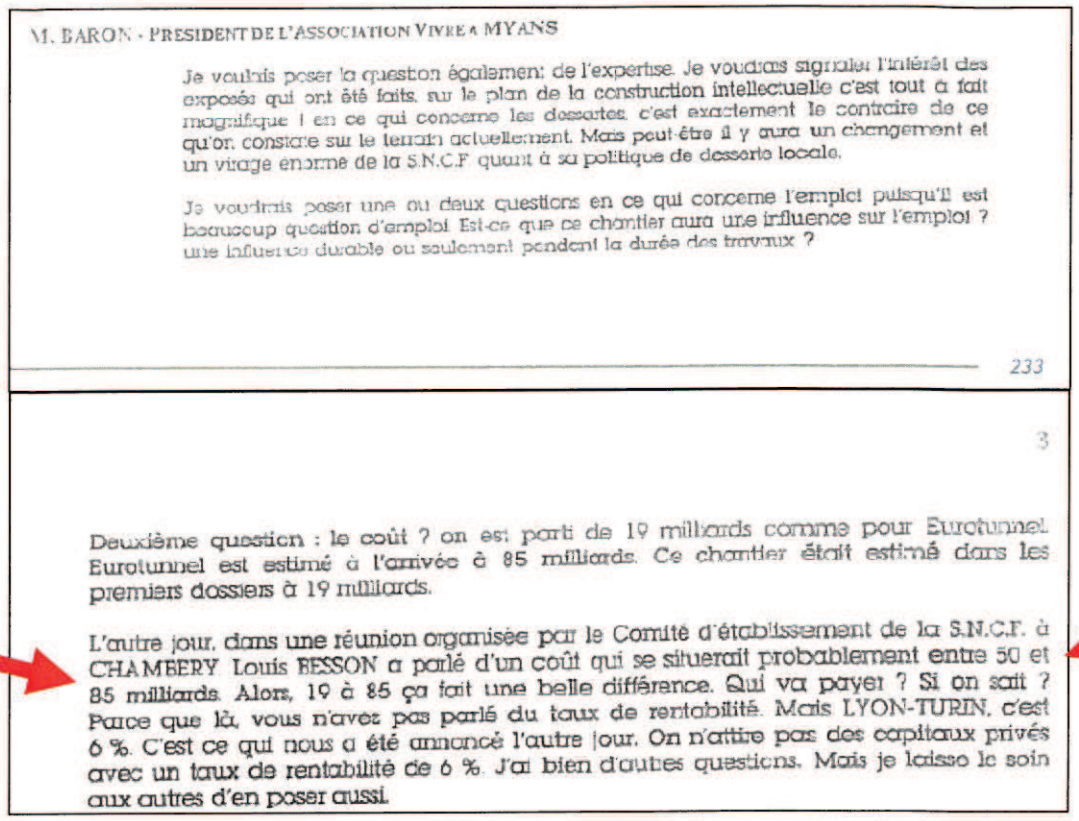
87. Il n'est pas démontré non plus par le ministère ou RFF que l'organisation de ces "réunions" réponde aux dispositions du texte de la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. L'absence de preuve confirme les moyens avancés par les requérants.

88. Il est démontré que le mot "débat" est utilisé abusivement dans le mémoire en réponse du ministère comme il l'était d'ailleurs dans le mémoire en réponse de RFF. En effet, le débat tel qu'il s'entend à la lecture de la circulaire "Bianco" doit permettre à **chaque citoyen de s'informer et de participer**, ce qui n'a manifestement pas été le cas.

89. Le différentes réunions du Conseil National de la Transition Ecologique (CNTE) et les déclarations du Président de la République sur la nécessaire réforme de la participation du public démontrent à elles seules, hélas, que ces preuves n'existent pas et que, 22 ans après la publication de la circulaire "Bianco", l'absence de participation de "chaque citoyen" des débats est encore constatée.

90. Il est par ailleurs un fait que les rares informations fournies aux participants, lors de la rencontre du 28 mai 1993 à Eurexpo dont se prévaut le ministère sont fausses.

91. Il en est ainsi de la "saturation de tous les axes routiers et ferroviaire" prédite pour 2010, il en est de même pour le coût du projet annoncé à trois milliards d'Euros (20 milliards de Francs) alors que les services de l'Etat disposaient déjà d'une évaluation à plus de 10 milliards d'Euro (85 milliards de Francs) comme le montre l'intervention de Monsieur BARON. ***(Pièce C - Pièce n°18 - Mémoire introductif d'instance - pages 233 et 234).***



M. BARON - PRESIDENT DE L'ASSOCIATION VIVRE A MYANS

Je voulais poser la question également de l'expertise. Je voudrais signaler l'intérêt des exposés qui ont été faits, sur le plan de la construction intellectuelle c'est tout à fait magnifique ! en ce qui concerne les dessertes, c'est exactement le contraire de ce qu'on constate sur le terrain actuellement. Mais peut-être il y aura un changement et un virage énorme de la S.N.C.F. quant à sa politique de desserte locale.

Je voudrais poser une ou deux questions en ce qui concerne l'emploi puisqu'il est beaucoup question d'emploi. Est-ce que ce chantier aura une influence sur l'emploi ? une influence durable ou seulement pendant la durée des travaux ?

233

3

Deuxième question : le coût ? on est parti de 19 milliards comme pour Eurotunnel. Eurotunnel est estimé à l'arrivée à 85 milliards. Ce chantier était estimé dans les premiers dossiers à 19 milliards.

L'autre jour, dans une réunion organisée par le Comité d'établissement de la S.N.C.F. à CHAMBERY Louis BESSON a parlé d'un coût qui se situerait probablement entre 50 et 85 milliards. Alors, 19 à 85 ça fait une belle différence. Qui va payer ? Si on sait ? Parce que là, vous n'avez pas parlé du taux de rentabilité. Mais LYON-TURIN, c'est 6 %. C'est ce qui nous a été annoncé l'autre jour. On n'attire pas des capitaux privés avec un taux de rentabilité de 6 %. J'ai bien d'autres questions. Mais je laisse le soin aux autres d'en poser aussi.

92. La conclusion du ministère en réponse sera rejetée au vu des faits, étant démontré que "chaque citoyen" n'a pas pu bénéficier des informations ni participer au débat en méconnaissance de la circulaire dite "Bianco" et que les informations délivrées alors ont été à tout le moins trompeuses, ne permettant pas une consultation en connaissance de cause.

§. 7. Sur l'endettement de RFF

93. Le ministère avance (page 6/20) :

> **2. Sur la méconnaissance de l'obligation pour RFF de s'engager sur des projets financés dans leur intégralité**

> L'article 4 de ce texte cadre la participation financière de RFF aux projets ferroviaires pour éviter que les emprunts supplémentaires contractés par cet établissement n'accroissent sa dette, sans pouvoir l'amortir. Ce texte n'a donc pas pour objet de déterminer l'acceptabilité par RFF d'un projet.

94. Le ministère de l'environnement reprend ainsi à son compte l'argumentation de RFF, ce qui ne manque pas d'interpeller sur la politique budgétaire du ministère de tutelle de l'établissement public.

95. Il est simplement rappelé que la dette de RFF qui devait être stabilisée par le mécanisme de l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 est passée de 20 milliards d'euros à plus de 35 milliards en 2013 comme les requérants en ont rapporté la preuve.

96. Mais il est singulier que le ministère ne s'interroge pas sur les allégations de l'établissement public dont il a la tutelle malgré la situation catastrophique qui a conduit à affecter plus de 10 milliards d'euro supplémentaires à la dette publique comme l'ont également démontré les requérants aux points 222 et suivants du mémoire en réplique au mémoire de RFF.

97. Les requérants ont démontré que le projet Lyon Turin ne fait l'objet d'aucun financement ou engagement de financement permettant de s'assurer de l'absence de conséquence négative dans les comptes de RFF.

98. Les requérants ont rapporté la preuve que les capacités contributives et les niveaux tarifaires d'usages du projet Lyon-Turin ne sont toujours pas connus à ce jour de sorte qu'il est impossible d'évaluer l'excédent ou le déficit brut d'exploitation (EBE) prévisionnel, ce qui constituerait en droit commercial une faute de gestion par l'engagement à l'aveugle de dépenses considérables (plus d'un milliards d'argent public).

99. Les dispositions de l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France qui énoncent : « *(...) 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*** *(...)* » ont été méconnues.

100. Les requérants ont rapporté la preuve que ni les capacités contributives, ni les niveaux de tarification, ni les financements n'étaient connus et par voie de conséquence n'étaient pas présentés dans le dossier de l'enquête publique des accès français du projet Lyon-Turin ou que les déclarations étaient fausses et/ou contradictoires.

101. Les requérants ont rapporté les preuves et les ont analysés dans leur mémoire introductif d'instance aux points 44 et suivants. ***(Pièces 11, 12 et 13 - Mémoire introductif d'instance)***

§. 8. Sur l'insuffisance de l'évaluation socio-économique

102. L'évaluation socio-économique requise par le Code des Transports aux articles 1511-1 et suivants codifiant l'article 14 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, n'a pu être présentée à l'enquête publique puisque les éléments qui permettent de l'établir, capacités contributives, niveaux de tarification et financements n'étaient pas déterminés.

103. Le dossier d'enquête publique a par ailleurs méconnu les dispositions de l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 qui impose :

"L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :

1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, ***d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée*** *;*

2° Une ***analyse des conditions de financement*** *et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;*

3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;

4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ***ainsi que sur leurs conditions d'exploitation****, et un exposé sur sa compatibilité avec les schémas directeurs d'infrastructures applicables ;*

5° Le cas échéant, l'avis prévu à l'article 18.

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également ***une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel****, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés.*

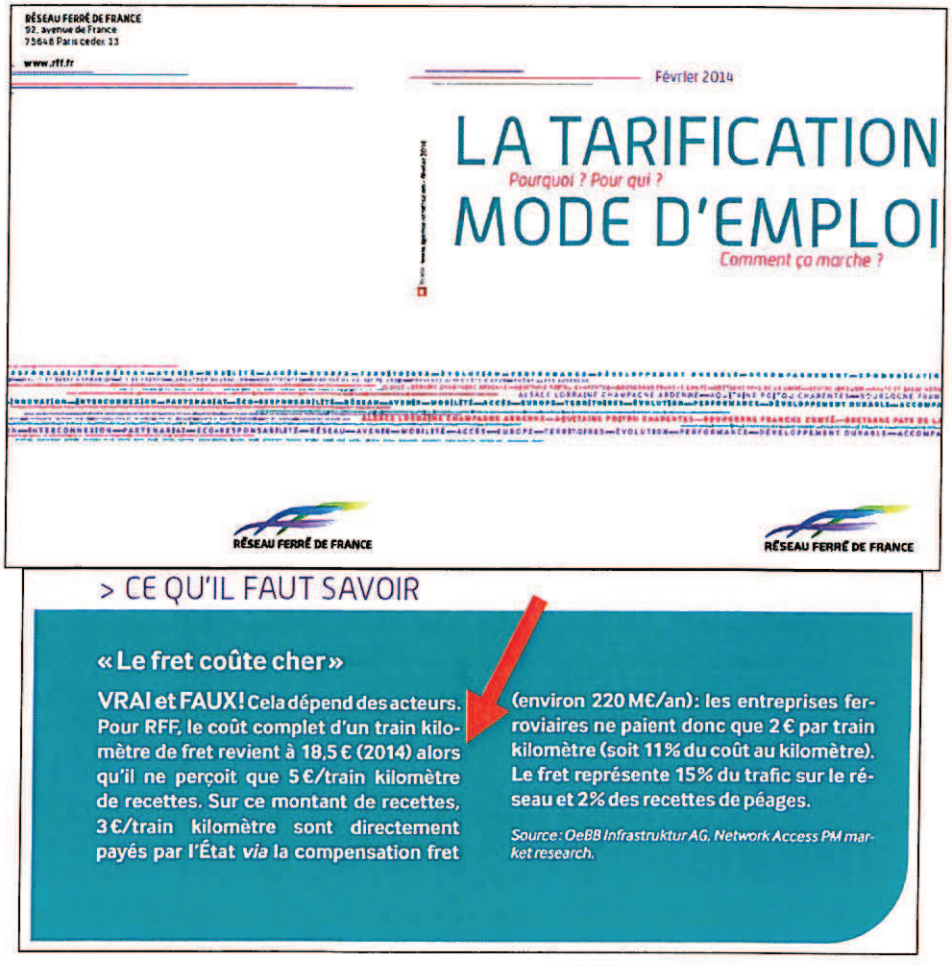
Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté a été retenu."

104. Il est constant que « l'absence des éléments requis en application de ce texte est de nature à entacher d'illégalité la D.U.P » (R. HOSTIOU, J.F STRUILLON, Expropriation et préemption, Lexis-Nexis, 4ème éd., n°80). A cet égard, une cour administrative d'appel a pu considérer « *que les lacunes des dossiers d'enquête publique sur les modalités de financement et les insuffisances affectant l'évaluation des coûts du projet* » ne permettaient en particulier pas « *de tenir le bilan socio-économique pour réaliste* ***ni de mesurer l'effort financier de la collectivité*** », et ne mettaient ainsi pas le public « *à même d'apprécier l'utilité publique de l'opération* ». Considérant que « *le poids financier d'un projet et la capacité financière de la collectivité qui le porte sont au nombre des critères déterminant* » l'utilité publique du projet, elle a jugé que la procédure au terme de laquelle l'arrêté attaqué avait été pris, était entachée d'une « *irrégularité substantielle* » affectant, « *dans son ensemble, la légalité dudit acte* » ***(Cour Administrative d'Appel de Bordeaux N° 09BX01492 lecture du jeudi 30 juin 2011 5ème chambre).***

105. Il est un fait établi et non contesté que les financements n'étaient pas connus et ne le sont d'ailleurs toujours pas, il est également un fait que les niveaux de tarification n'ont toujours pas été définis, comme ne le sont pas les capacités contributives.

106. Dans son référé daté du 1er août 2012, c'est-à-dire à une époque immédiatement postérieure à la réalisation de l'enquête publique, la Cour des Comptes a souligné le caractère « non défini » du financement du projet de liaison ferroviaire (Référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin du 1er août 2012, p. 6, n°6). La juridiction financière fustige à ce titre non seulement l'incertitude tenant au concours financier de l'Union Européenne mais également l'indétermination du niveau tarifaire des péages « *qui serait admissibles par le marché* » (même références). Elle conclut les développements relatifs à l'indétermination du financement du projet en dénonçant la circonstance « *qu'aucun financement n'est prévu dans le budget de l'Agence de Financement des infrastructures de transport de France pour 2013* » (mêmes références, p. 6 *in fine*).

107. Il est un fait établi par la Cour des Comptes dans son rapport daté du 23 octobre 2014 que le projet Lyon-Turin ne permet pas de trouver un équilibre financier du fait même de ses coûts annoncés par le maître d'ouvrage lui-même. A ce titre il est rapporté les déclarations de RFF qui indique dans sa propre documentation que le prix facturé pour un train/kilomètre est de 5 euro alors que son prix de revient est de 18,50 euro : ***(Pièce n° 11)***



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92, avenue de France
75648 Paris cedex 13
www.rff.fr

Février 2014

LA TARIFICATION
Pourquoi ? Pour qui ?
MODE D'EMPLOI
Comment ça marche ?

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

> CE QU'IL FAUT SAVOIR

« Le fret coûte cher »

VRAI et FAUX ! Cela dépend des acteurs. Pour RFF, le coût complet d'un train kilomètre de fret revient à 18,5 € (2014) alors qu'il ne perçoit que 5 €/train kilomètre de recettes. Sur ce montant de recettes, 3 €/train kilomètre sont directement payés par l'État *via* la compensation fret (environ 220 M€/an) : les entreprises ferroviaires ne paient donc que 2 € par train kilomètre (soit 11 % du coût au kilomètre). Le fret représente 15 % du trafic sur le réseau et 2 % des recettes de péages.

Source : OeBB Infrastruktur AG, Network Access PM market research.

108. Le coût moyen de nouvelles lignes ferroviaires construites en France, de 22,2 millions d'euros par kilomètre en moyenne, est bien inférieur au coût annoncé pour le projet Lyon-Turin qui atteint, selon l'évaluation de la Direction du Trésor rappelée par la Cour des Comptes, 26,1 milliards d'euro soit près de 100 millions d'euro du kilomètre. Le rapport de la Cour des Comptes daté du 23 octobre 2014 reprend les déclarations de RFF sur le coûts des voies nouvelles ***(Pièce 5 - Mémoire en réplique au mémoire de RFF - page 21)*** :

LES LIMITES D'UNE RÉUSSITE 21

Tableau n° 1 : projets de LGV actuellement en construction

	LGV-Est 2	BPL[14]	CNM[15]	SEA[16]	Total
Coût total (M€)	2 000	3 300	1 800	7 800	14 900
Longueur (km)	106	182	80	303	671
Coût/km (M€)	18,9	18,1	22,5	25,7	22.2
Crédits RFF (M€)	520	1 400	0	1 000	2 920
Crédits État (M€)	680	950	1 200	1 500	4 330
Crédits collectivités (M€)	640	950	600	1 500	3 690
Crédits UE+ Luxembourg	160	0	0	0	160

Source : RFF

109. Dans ces conditions il est démontré par RFF, que les voies du projet Lyon-Turin dont le coût est 5 fois supérieur conduiront à une augmentation de la dette et du déficit de RFF devenu SNCF Réseau, de la dette publique et du déficit public. Ce sera donc la collectivité qui devra supporter les dettes et déficits inévitables.

110. Il est encore rappelé, pour mémoire, que les Etats français et italien se sont montrés incapables de présenter à la commission européenne le 26 février dernier un budget complet pour le tunnel de base transfrontalier. Les deux Etats n'ont été en mesure de présenter qu'un budget de 3 milliards d'euros ***(Pièce 12)*** sur un projet qu'ils déclarent eux-mêmes valoir 8,5 milliards en valeur janvier 2010. La situation économique contrainte que connaissent la France et l'Italie ne peut que renforcer la nécessité d'appliquer rigoureusement les dispositions du Code de Transports, comme l'a d'ailleurs rappelé la Cour des Comptes à plusieurs reprises depuis 2012.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

Le Ministre des infrastructures et des transports

Paris, le 24 février 2015

Madame Violeta Bulc
Commissaire aux transports
Commission européenne
BRUXELLES

Madame le Commissaire,

En réponse à l'appel à projets lancé par la Commission européenne le 11 septembre 2014, nous avons l'honneur de vous présenter le dossier de demande de subvention européenne pour la période 2014-2020 afin de lancer la réalisation des travaux définitifs de la section transfrontalière du projet ferroviaire de ligne nouvelle Lyon-Turin.

Ces décisions et ces réalisations traduisent la volonté et l'engagement de nos deux États pour le lancement prochain des travaux définitifs de la section transfrontalière du projet ferroviaire de ligne nouvelle mixte Lyon-Turin.

C'est dans cet esprit que nous avons préparé un dossier ambitieux de demande de subvention de près de 1,28 milliards d'euros reposant sur environ 3,06 milliards d'euros de dépenses prévisionnelles pour la période 2014-2020. Pour sa part, le coût global prévisionnel du projet pourra vous être présenté de manière certaine à l'issue de la mission de certification qui a été lancée. Comme le prévoit l'article 3 de l'accord signé le 24 février 2015, un protocole additionnel sera conclu entre nos deux Etats afin de valider le coût certifié du projet et préciser les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et de l'évolution des coûts qui concernent les travaux définitifs. Avec ce protocole additionnel, l'accord signé le 24 février 2015 constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

111. Il est évident que l'indétermination des moyens de financement du projet aussi bien que de ses conditions financières d'exploitation forment des obstacles dirimants à l'appréciation de l'utilité publique du projet.

112. Il est par conséquent démontré par les requérants que non seulement le dossier d'enquête publique ne répondait pas aux dispositions légales des article 1511-1 et suivants du Code des Transports et réglementaires fixées par le décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pas plus qu'à l'instruction-cadre du ministre des transports datée du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005.

113. Pour parfaire si besoin est la démonstration sur l'absence d'évaluation socio-économique du projet, il sera repris la formule d'évaluation applicable et reprise dans l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005. ***(Pièce 3)***

Chapitre VII : La rentabilité financière, le risque financier et l'impact sur les finances publiques

7.2.1 Les indicateurs à déterminer

On explicitera les indicateurs suivants, calculés à partir des comptes d'exploitation prévisionnels en flux de trésorerie :

a) La Valeur Actualisée Nette (VAN) :

C'est la différence entre les recettes et les dépenses actualisées de toutes natures engendrées par l'opération pour le gestionnaire d'infrastructure. Elle est donnée par la formule suivante :

$$VAN = -(I^f - I^f_{éludés}) + \sum_{t \le T^f} \frac{\Delta EBE_t}{(1+i)^{t-t_0}} - \sum_{t \le T^f} \frac{\Delta I^f{}_t}{(1+i)^{t-t_0}} + \frac{R^f}{(1+i)^{T^f}}$$

dans laquelle :

- i est le taux d'actualisation de référence. Il est représentatif du coût de la ressource financière pour l'opérateur dans le financement du projet ;
- T^f est la durée d'exploitation pertinente (durée de l'amortissement ou de la concession) ;
- EBE est l'excédent brut d'exploitation, parfois appelé EBITDA ;
- I^f est le coût total de l'investissement à charge de l'opérateur y compris les frais financiers intercalaires ;
- $I^f_{éludés}$ est la valeur actualisée des investissements éludés pour l'opérateur ;
- I^f_t est la variation d'investissements de gros entretien éventuels dans l'année t (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;
- R^f est la valeur résiduelle de l'investissement pour l'opérateur en fin de période d'étude (R^f peut être négative s'il y a un coût de remise en état en fin de vie du projet à charge de l'opérateur).

Du point de vue de l'opérateur, la VAN est le meilleur critère pour choisir ou refuser un investissement. Le calcul doit tenir de quatre grands principes :

114. Il n'est pas contestable que pour définir l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE), il est indispensable de connaître le niveau prévisionnel de la tarification applicable, l'EBE étant calculé par la soustraction des charges d'exploitation aux produits d'exploitation qui sont obligatoirement liés à la tarification prévisionnelle.

115. Il n'est pas contestable que le niveau de tarification était inconnu et l'est encore aujourd'hui selon les déclarations mêmes du président de la CIG, ancien ministre des transports, Monsieur Louis Besson, ***(Pièce n° 11 - Mémoire introductif d'instance)***.

116. Ces mêmes déclarations sur l'absence de connaissance des niveaux de tarification sont confirmées par la Cour des Comptes dans son référé daté du 1er août 2012 ***(Pièce n°1 - Mémoire introductif d'instance - page 6)***.

117. Il est donc établi que la Valeur Actualisée Nette n'a pu être déterminée malgré son caractère obligatoire par absence de calcul de l'EBE qui en est l'un des paramètres indispensable, tant en application des articles 1511-1 et suivants du Code des transports que du Décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pas plus qu'à l'instruction-cadre du ministre des transports datée du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005.

118. Il est par ailleurs établi que la Valeur Actualisée Nette (VAN) n'a pu être déterminée par indétermination du mode de financement, celui-ci étant inconnu.

119. Il n'est pas contestable que la formule de calcul intègre le paramètre "*I*" recouvrant notamment *"les frais financiers intercalaires"*.

120. Les requérants ont rapporté plusieurs preuves de l'absence de financements, **y compris par les déclarations des représentants de RFF lors de réunions publiques** (points 46 et 47 du Mémoire introductif d'instance).

121. Il est indéniable que pour connaître les frais financiers d'un investissement, il est impératif d'en connaître le mode de financement.

122. La Cour des Comptes dans son référé du 1er août 2012 a elle aussi pointé l'absence de connaissance du mode de financement et Monsieur Louis Besson, président de la commission intergouvernementale du Lyon Turin et ancien ministre des transports l'a également confirmé.

123. Il est donc établi de façon indiscutable que RFF n'a pu présenter une évaluation socio-économique valable par absence des paramètres indispensables à sa détermination.

124. Combinée aux dispositions de l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997, l'absence d'évaluation socio-économique valable pour le dossier d'enquête publique, ne fait qu'accroître la responsabilité fautive des dirigeants de Réseaux Ferré de France (qui plus est dans une situation de contrainte financière accrue par la crise financière) déjà responsables de l'augmentation de la dette de l'Etablissement Public et de l'Etat par voie de conséquence.

125. Il n'est pas contestable que le décret du 23 août 2013 querellé a été pris sur la base d'un dossier d'enquête publique qui a méconnu des dispositions essentielles de l'analyse socio-économique, de sorte que ni le public, ni les pouvoirs publics, ni les élus, ni les commissaires enquêteurs **n'ont pu apprécier l'utilité publique de l'opération**.

§. 9. Sur l'accessibilité

Le ministère avance que :

> **3. Sur l'accessibilité et l'intelligibilité du dossier**
>
> **3.1. Sur la méconnaissance de l'égalité des citoyens quant à l'information sur l'ouverture de l'enquête publique**
>
> Les requérants soutiennent que le décret litigieux est intervenu à l'issue d'une procédure irrégulière dans la mesure où l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique n'aurait pas fait l'objet d'une publicité suffisante, excluant de fait la participation des personnes subissant un handicap.
>
> L'article L. 123-7 du code de l'environnement alors en vigueur disposait que :
>
> « *Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente porte à la connaissance du public, par tous moyens appropriés d'affichage, notamment sur les lieux concernés par l'enquête, et, selon l'importance et la nature du projet, de presse écrite ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci (...)* »
>
> 6/20

126. Par suite, le ministère rappelle (page 7/20) :

> En tout état de cause, il convient de rappeler que la méconnaissance des dispositions relatives à la publicité de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique n'est de nature à vicier la procédure et donc à entraîner l'illégalité de la décision prise à l'issue de l'enquête que si elle a pu avoir pour effet de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative (CE 3 juin 2013, *Commune de Noisy-Le-Grand*, n° 345174, à mentionner aux tables du Rec. ; v. déjà, auparavant, CE 18 décembre 1996, *SA Omya*, n° 156270 ; ainsi que, par ex. CAA Nancy, 13 décembre 2012, n° 12NC00707 ; CAA Douai, 24 novembre 2011, n° 10DA01131 ; CAA Nancy, 14 mai 1998, n° 95NC00195).

127. On ne saurait mieux dire ... puisque les requérants rapportent la preuve du parti pris, de l'absence d'impartialité et d'indépendance de certains commissaires enquêteurs, le tout en parfaite connaissance des services de l'Etat et du Maître d'ouvrage Réseau Ferré de France.

128. L'ensemble de ces faits sont détaillés dans le mémoire introductif d'instance, dans le mémoire en réplique des requérants à RFF et au paragraphe §11 du présent mémoire en réplique.

129. Dans ces conditions, il est donc bien démontré, comme le rappelle et le revendique le ministère dans son mémoire en réponse, que **la méconnaissance de la règle d'accessibilité et les discriminations avérées ne pouvait avoir d'influence sur le résultat de l'enquête, du fait de la collusion objective démontrée, impliquant des élus, des commissaires enquêteurs, les services de l'Etat et le maître d'ouvrage**.

§. 9.1. – Inaccessibilité en raison de l'illisibilité de 91 pages du rapport

130. Par courrier en date du 19 mars 2012 ***(pièce n°5)*** adressé à la Commission d'enquête, Monsieur Ibanez, requérant, a indiqué, faits à l'appui, à la Commission d'enquête, que l'accessibilité du dossier d'enquête publique avait été discriminatoire au regard des dispositions de l'article 14 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

131. Ce courrier démontrait que les informations sur les hauteurs des constructions étaient illisibles sur 91 pages, ce qui a été reconnu par deux commissaires enquêteurs lors d'une rencontre avec le public en Mairie de Les Mollettes. ***(Pièce n°33 et n°34 - Vidéos mémoire en réplique aux réponses de RFF).***

132. Dans ce courrier de Monsieur Ibanez du 19 mars 2012 dont la commission d'enquête devait tenir compte en totalité, il est indiqué :

> **I.a) Information sur l'enquête.**
>
> L'information du public a été réalisée en ce qui concerne la publicité de l'enquête, par voie d'affichage, de publication légale dans les journaux comme indiqué dans l'Arrêté Interpréfectoral du 30 novembre 2011.
>
> Sauf démonstration contraire les personnes atteintes de déficience visuelle n'ont pu être informées de l'existence même de cette enquête comme l'ont été les personnes valides.
>
> Cette situation viole les principes fondamentaux de l'égalité des droits des personnes en portant atteinte au droit d'information des personnes effectées de déficience.
>
> La Loi N° 2005-102 du 11 février 2005 précise notamment:

> *I.b.1) Discrimination par le handicap*
> Une nouvelle fois les droits fondamentaux des personnes atteintes de handicap ont été violés au regard des dispositions légales nationales et de la Convention Européenne.
>
> En effet, aucune disposition d'accessibilité n'a été mise en place pour les personnes atteintes de déficience visuelle.
>
> De même, nombre de Communes ne disposant pas de Mairie répondant aux normes d'accessibilité ont donné accès aux documents dans des salles situées en étage comme par exemple en Mairie de Sainte Hélène du Lac et de Francin.
>
> Ces faits ont été exposés lors des rencontres avec les commissaires Enquêteurs le 15 mars à Les Mollettes et le 16 mars à Sainte Hélène du Lac.

> *I.b.2) Des documents illisibles.*
>
> Les documents présentés par RFF ont pour but d'informer les citoyens sur les conditions générales de mise en œuvre de l'opération projetée notamment en ce qui concerne les nuisances environnementales.
>
> A ce titre les hauteurs des ouvrages sont essentielles pour une appréciation juste du projet et de son utilité publique au regard des inconvénients qu'il présente.
>
> Lors des présentations publiques qui ont eu lieu notamment à Chambéry, Chapareillan et La Motte Servolex, il a été exposé par RFF que des voies se situeraient à 8 mètres de hauteur voire même à 12 mètres.
>
> L'analyse des documents mis à la disposition du public ne permet pas de situer ces élévations.
>
> En effet, tous les « profils en long » comportent des chiffres illisibles pour l'ensemble de la population y compris pour les Enquêteurs qui l'ont reconnu lors de rencontres avec le public notamment le 15 mars à la Mairie de Les Mollettes.

133. Pour répliquer à ce moyen, le ministère avance que (page 8/20) :

> **3.3. Sur la lisibilité des pièces du dossier d'enquête publique**
>
> Toutefois, les caractéristiques principales des ouvrages composant le projet résultent avec une précision suffisante des indications combinées de l'étude d'impact (pièce C, pages 90 à 93, et pièce D), du plan général des travaux ainsi que des autres pièces du dossier d'enquête publique.

134. Il convient de rappeler que l'information du public ne peut être partielle. A ce titre le ministère, par sa propre instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 pour application des dispositions de l'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982, rappelle :

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

135. Le ministère ne pourra pas s'exonérer des dispositions des règles qu'il s'est lui-même fixées.

136. Si l'on suivait les observations en réponse du ministère, il faudrait considérer que les 91 pages du dossier soumis à enquête publique et contenant des informations indéchiffrables par le public et les commissaires enquêteurs, comme cela est prouvé par les requérants, n'avaient aucune utilité puisque ces informations auraient, soi-disant, pu être retrouvées dans quatre pages de la pièce C de 90 à 93.**Tel n'est pas le cas.**

137. La consultation de ces pages ne donne aucune hauteur des voies ferrées, par exemple, et ces hauteurs de voies illisibles sur 91 pages du dossier d'enquête ne sont pas identifiables aux pages 90 à 93 de la pièce C .

138. A défaut de rapporter la preuve matérielle de la lisibilité des hauteurs de voies ferrées dans un document de l'enquête publique alors que les requérants ont rapporté la preuve de l'illisibilité de ces documents, notamment par les déclarations filmées de deux commissaires enquêteurs le constatant en public, les déclarations du ministère seront rejetées.

139. Le ministère avance au surplus à la page 8/20 :

> Bien que cette information puisse avoir un intérêt certain, l'ensemble des profils en long de l'ouvrage ferroviaire ne constitue pas une caractéristique principale des ouvrages composant le projet d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

140. Dans une nouvelle interprétation erronée de l'utilité d'une enquête publique, le ministère avance une conception particulièrement restrictive des « caractéristiques principales » et conclut que l'enquête publique se limiterait à l'analyse des caractéristiques principales, sans doute au sens des caractéristiques principales définies par les décisions ministérielles publiées les 7 février 1994 et 14 avril 1995.

141. Dans ce cas le ministère devra constater que les principales caractéristiques du dossier d'enquête ne correspondent pas avec celles énoncées dans ces décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995, comme l'ont démontré les requérants.

142. Cette déclaration du ministère, erronée en fait et en droit, sera rejetée, car le dossier d'enquête publique doit effectivement contenir toutes les indications permettant au public d'apprécier le projet dans toutes ses composantes et notamment de disposer des informations lui permettant d'apprécier par lui-même les incidences du projet en particulier par les principales hauteurs (même approximatives) des ouvrages.

143. Prétendre que les hauteurs des voies et des constructions ne constitueraient pas une information essentielle à la bonne appréciation du public et que ces principales hauteurs ne sont pas des caractéristiques principales du tracé, est erroné et contraire aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

144. Le Code de l'Urbanisme prévoit à l'article A123-2 que les documents d'urbanisme doivent prévoir la "hauteur maximum des constructions". Il en résulte que ces hauteurs constituent des caractéristiques indispensables à l'appréciation d'un projet.

145. Les requérants ont d'ailleurs visé, au point 113 de leur mémoire introductif d'instance, la jurisprudence du Conseil d'Etat dans les termes suivants :

> *Pour être compatible avec les stipulations du paragraphe 2 de l'article 6 de la convention d'Aarhus du 25 juin 1998, les documents doivent être suffisamment détaillés. Tel est le cas lorsque l'étude présente de manière* ***détaillée les dimensions*** *et les caractéristiques des différents types de pylônes qui seront mis en place, ainsi que leur effet sur le paysage, avec une série de montages photographiques qui, bien qu'ils ne couvrent pas la totalité du tracé, mettent le public en mesure* ***d'apprécier les modalités d'insertion*** *des pylônes, de la nappe de fils et des autres ouvrages dans les paysages (Conseil d'État, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié)*

146. Il est donc bien établi par la jurisprudence du Conseil d'Etat que ***"les dimensions et les caractéristiques"*** sont bien des éléments essentiels à l'appréciation d'un projet. Le Conseil d'Etat les considérant suffisants au terme de sa décision.

147. L'argumentation du ministère sera rejetée, puisqu'il est démontré que le public ne disposait pas de l'information essentielle et suffisante que constituent les hauteurs de construction des voies dans le projet.

§.9.2. – Sur l'inaccessibilité à raison du caractère inexploitable de certaines pièces

148. Le ministère avance (page 8/20) :

> ***b)*** Les requérants soutiennent également que les pièces du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme étaient inexploitables.
>
> Ici encore, votre Haute juridiction constatera qu'ils n'assortissent leurs allégations d'aucun élément de nature à prouver l'illisibilité des documents en cause.
>
> Les plans accompagnant le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme étaient à une échelle suffisante compte tenu du degré de précision exigible pour cette procédure.
>
> En effet, vous avez pu considérer « *(...) qu'au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les documents soumis à l'enquête n'ont pas pour objet de déterminer avec précision les parcelles éventuellement soumises à l'expropriation ni de décrire en détail les ouvrages envisagés, mais de permettre aux intéressés de connaître la nature et la localisation des travaux prévus ainsi*
>
> 8/20

Page 9/20

> *que les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ; qu'il ressort des pièces du dossier d'enquête que les plans, dont l'un au 1. 25000ème, et les documents relatifs au tracé de la voie et à la description des ouvrages prévus étaient en l'espèce suffisamment précis* » (CE 1er décembre 1982, n° 18329 ; voir également dans le même sens CE 23 juin 1976, n° 98716 et CE 26 septembre 2001, *Association « circulons autrement »*, n° 217152).

149. Tout d'abord le ministère entend reprocher aux requérants leur impossibilité matérielle de produire les documents du dossier d'enquête publique sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

150. Le ministère n'ignore pas que les préfets ont eux-mêmes imposé le retrait des dossiers dès la fin de l'enquête publique, de sorte que les requérants n'y ont pas accès.

151. Le ministère et RFF produiront aux débats les documents qu'ils conservent par devers eux, interdisant de ce seul fait le débat contradictoire sur la qualité des pièces soumises à enquête publique. Se prévaloir de l'absence de pièces inaccessibles aux requérants pour rejeter leurs observations ne fait que confirmer la déloyauté du ministère.

152. Le ministère déclare que l'échelle serait suffisante, mais n'en rapporte pas la preuve et s'abstient de produire les documents dont s'agit.

153. Il est rappelé que nombre de communes ont délibéré défavorablement en rappelant que l'illisibilité des documents et des hauteurs de voies ne leur permettaient d'apprécier la portée d'un avis concernant la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme. Elles déclaraient en substance que donner un avis favorable les aurait conduit à perdre leurs prérogatives en matière d'urbanisme pour des constructions dont les limites et les hauteurs ne pouvaient être définies du fait de l'illisibilité des documents.

154. Par ailleurs, le ministère se méprend lorsqu'il s'appuie sur la jurisprudence du Conseil d'Etat qu'il énonce. Cet arrêt **ne concerne pas un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**, de sorte que l'argumentation du ministère est inopérante, la nature de l'enquête publique portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme étant distincte.

155. Considérer que les documents d'urbanisme n'ont pas à être lisibles par le public conduirait à considérer que le public et les élus territoriaux n'ont pas à connaître, en matière d'urbanisme et de modification des documents d'urbanisme de la commune, les incidences précises sur l'urbanisme de la commune. En tout état de cause, tant le code de l'urbanisme que le code de l'expropriation imposent que figurent au dossier les caractéristiques des ouvrages les plus importants : les hauteurs de voies ferrées sont des caractéristiques des ouvrages les plus importants.

156. Il est demandé au ministère et à RFF d'avoir à produire les documents soumis au public dans le cadre de l'enquête publique pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sachant que l'ensemble des documents ont été retirés à la fin de l'enquête et ne sont pas accessibles au public et aux requérants.

157. L'argumentation du ministère sera rejetée en ce qu'elle ne rapporte aucun élément permettant de constater la lisibilité des documents de l'enquête publique portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

158. Elle sera également rejetée par méconnaissance des dispositions du Code de l'Urbanisme qui prévoit à l'article A123-2 que les documents d'urbanisme doivent prévoir la hauteur maximum des constructions.

159. Elle sera rejetée par méconnaissance des dispositions de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 pour application des dispositions de l'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982, puis des articles 1511-1 du Code des Transports.

§. 9.3. – Sur l'inaccessibilité aux personnes souffrant de handicap

160. Comme il a déjà été démontré, les documents relatifs à l'enquête publique ont été mis à disposition du public dans des lieux ne permettant pas l'accès à des personnes souffrant de handicap moteur, et selon des procédés de communication qui ne permettaient pas que des personnes souffrant de déficience visuelle en prennent connaissance. La circonstance que le premier ministre ait, sur la base d'une enquête publique ayant procédé de fait à une telle discrimination, déclaré d'utilité publique le projet entache d'illégalité l'arrêté litigieux, tant en regard des textes internationaux engageant la France qu'en considération de principes de droit interne.

a) Sur la violation des engagements internationaux de la France.

161. *Sur le respect de la convention européenne des droits de l'homme :* L'article 10 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme dispose que la liberté d'expression comprend la liberté de recevoir ou d'émettre des informations. De son côté, l'article 14 de ce même texte dispose que « *la jouissance des droits et libertés reconnus dans la présente Convention doit être assurée, sans distinction aucune* ». Il en résulte qu'en déclarant d'utilité publique le projet en cause, tout en ne s'assurant pas que l'enquête publique y relative fût menée de sorte à rendre effectivement consultable par les personnes souffrant de handicap visuel ou moteur les informations liées à cette enquête et être mis en mesure de les discuter et, par suite et le cas échéant, de formuler des observations qu'elles auraient estimées utiles, le premier ministre a entaché d'irrégularités l'arrêté attaqué.

Sur le respect de la convention d'AARHUS :

162. L'article 55 de la constitution du 4 octobre 1958 dispose que « les traités ou accords internationaux régulièrement approuvés ou ratifiés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à la loi». La convention internationale adoptée le 25 juin 1998 par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies à AARHUS a été signée par la France et ratifiée par la loi n° 2002 – 285 du 28 février 2002. Elle a été publiée par un décret n° 2002 – 1187 du 12 septembre 2002. Le conseil d'État n'a pas reconnu à cette convention, globalement considérée, d'effet direct. Elle l'a fait pour certaines stipulations seulement. Il est à cet égard constant que, pour être directement un vocable par un justiciable devant son juge interne, la stipulation conventionnelle invoquée doit répondre à une volonté des parties contractantes de conférer aux particuliers le bénéfice du droit dont s'agit et que la règle méconnue soit suffisamment claire et précise de sorte que son application ne nécessite pas les dictions de règles nationales complémentaires.

163. L'article 5. 2 de ce texte dispose que « *chaque Partie veille à ce que, dans le cadre de la législation nationale, les autorités publiques mettent les informations sur l'environnement à la disposition du public de façon transparente et à ce que ces informations soient* ***réellement*** *accessibles* ».

164. Il n'est pas douteux que les Etats signataires ont ainsi entendu garantir pour les particuliers un droit de plein accès aux informations visées. De même ne paraît-il pas douteux que cette prescription est suffisamment claire et précise pour être applicable par elle-même. Il est donc parfaitement clair que les autorités publiques françaises devaient s'assurer de l'accessibilité réelle au public, au cas d'espèce aux personnes souffrant de handicap moteur et visuel, des informations liées à l'enquête publique. Dès lors, le Premier ministre, en déclarant d'utilité publique le projet litigieux tout en ne s'assurant pas que les personnes souffrant de handicap n'avaient pu avoir un accès réel aux informations en cause a entaché sa décision d'irrégularité.

b) Sur la violation du droit interne

Sur l'obligation d'interprétation conforme.

165. A supposer que votre juridiction considère que les normes internationales citées au paragraphe précédent ne sont pas par elles-mêmes applicables au litige, elle n'en devrait pas moins censurer la décision entreprise pour être contraire aux règles de droits internes telles qu'interprétées par les normes de droit international dont il vient d'être question.

166. Il résulte en effet de la lecture couplée du paragraphe 14 du préambule de la constitution du 27 octobre 1946, d'après lequel « *la République française, fidèle à ses traditions, se conforme aux règles du droit public international* », et de l'article 55 de la constitution du 4 octobre 1958, d'après lequel « *les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois* », une obligation du juge interne *d'interprétation conforme* des normes du droit interne aux engagements internationaux pris par la France (Voir Conclusions du Procureur Général Paul MATTER dans l'affaire *Sanchez,* Cass. Civ. 22 décembre 1931, citées dans *Les Grandes décisions de la jurisprudence française de droit international public,* A. PELLET (dir.), 1re éd. 2015, Dalloz, n°4, p. 31 et s., voir spéc. n° 16 et s.).

167. À cet égard, le Code de l'environnement définit les quatre principes de protection *« du patrimoine commun de la nation »* et dispose à l'article L110-1 que *« 4° **Le principe de participation,** selon lequel **chacun a accès aux informations** relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses, et **le public est associé au processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur** l'environnement ou **l'aménagement du territoire.** »*

168. L'article R.123-10 du Code de l'environnement dispose également que « *les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail* » .

169. Il est dès lors clair que la faculté ainsi reconnue au public de participer à l'élaboration des projets d'aménagement du territoire, comme celle de consulter un exemplaire du dossier de l'enquête publique ne peuvent se comprendre, interprétées à la lumière de l'article 5.2 la convention d'AARHUS précitée, que comme **un droit d'accès réel**, c'est-à-dire concret, du public aux documents dont s'agit. Concernant les personnes à mobilité réduite ou souffrant de déficience visuelle, ce droit ne peut alors s'entendre que par une mise à disposition de ces documents selon des modalités qui leur permettront, compte tenu de leur handicap, d'avoir un accès effectif et réel au dossier d'enquête publique sans avoir à faire état de leur handicap.

170. Aussi, et en ne s'assurant pas que les personnes souffrant d'un tel handicap ont bel et bien eu un accès effectif est réel au dossier d'enquête sans avoir à faire état de leur handicap, le Premier ministre a entaché la décision entreprise d'irrégularité, devant entraîner par suite son annulation.

Sur la méconnaissance du principe de non-discrimination.

171. Les requérants soutiennent que le ministère a méconnu le principe de non-discrimination, pendant du principe général du droit d'égalité (CE 9 mars 1951, Société des concerts du conservatoire ; GAJA 16ème éd.,n°67). Ce principe existe de manière autonome en droit administratif, y compris dans le contentieux de l'annulation, ce qui signifie que sa sanction ne suppose pas que soit démontrée la violation d'un droit dont sa mise en œuvre dépendrait (Cf. E DUBOUT, *Principe d'égalité et droit à la non-discrimination*, J-Cl Libertés, Fasc. 500, spéc. n°34). S'agissant spécifiquement de la situation de personnes handicapées, le principe est énoncé dans la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, en particulier son article 2 qui modifie l'article L. 114-1 du code de l'action sociale et des familles, et selon lequel:

> *« Toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté.* ***L'Etat est garant de l'égalité de traitement des personnes handicapées sur l'ensemble du territoire*** *(...) ».*

172. Dans l'espoir de combattre utilement ce moyen, le ministère avance (page 7/20) :

3.2. Sur la méconnaissance de l'égalité des citoyens lors de la consultation du dossier d'enquête publique
Contrairement à ce qui est soutenu, l'arrêté litigieux impose aux maires des communes désignées de prendre les mesures nécessaires pour rendre le dossier d'enquête publique accessible.

173. Cette première déclaration est trompeuse, et le ministère est **incapable de démontrer ou de citer le passage de l'arrêté interpréfectoral** qui *"impose au maires des communes désignées de prendre les mesures nécessaires pour rendre le dossier d'enquête publique accessible"* aux personnes souffrant de handicap ou ayant une mobilité réduite. D'autant que le préfet a autorité sur les maires concernant l'application de ce principe d'accessibilité au dossier soumis à enquête publique.

174. Plus loin, de manière pour le moins hardie, le ministère avance :

> Il n'est d'ailleurs aucunement établi que des personnes à mobilité réduite auraient effectivement été privées de la possibilité d'accéder aux pièces du dossier d'enquête publique. Le seul fait que le dossier ait pu dans un premier temps être installé dans une salle à l'étage d'une mairie n'implique pas en effet une telle privation, dès lors que des mesures adaptées pouvaient aisément être prises au cas par cas (aide au déplacement, dossier déplacé temporairement dans une autre salle, etc.).
> 7/20

175. Le ministère indique en substance, que les personnes atteintes d'un handicap pouvaient se faire connaître et bénéficier de dispositions personnalisées pour accéder au dossier.

176. Mais telle est bien l'une des définitions de la discrimination : être contraint de faire état de son handicap pour faire valoir un droit dont l'Etat est garant.

177. Les requérants prouvent au surplus la discrimination qu'ils dénoncent. Les faits de discrimination mis en avant par les requérants ne sont d'ailleurs pas démentis ni contestés par le ministère : la discrimination objective dont ont été victimes les personnes atteintes de déficience visuelle ou à mobilité réduite est bien effective.

178. Il est donc établi que le dossier d'enquête publique n'était pas accessible sans discrimination, le dossier n'étant disponible que sous forme papier, les publicités de la tenue de l'enquête publique également, et certaines mairies n'étant pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. La discrimination a été effective dès la publication de l'arrêté interpréfectoral et pendant le déroulement de l'enquête publique.

179. Ces discriminations entraînent la nullité des actes contestés qui ont été pris en méconnaissance du devoir de participation, d'intelligibilité et d'accessibilité des dossiers d'enquête publique pour chaque citoyen.

180. L'argumentation du ministère sera donc rejetée dans son ensemble pour méconnaissance des principes d'égalité et des règles en matière de non-discrimination quand bien même le résultat de la commission d'enquête était prédéterminé selon toutes les apparences et ne pouvait, du fait de la partialité démontrée, être modifié par ces considérants au demeurant opportunément omis par l'ensemble des membres de la commission d'enquête et les services de l'Etat.

§. 9.4 . – Le défaut d'accessibilité ne vicierait pas la procédure

181. Le ministère soutient que, en tout état de cause, le défaut d'accessibilité des documents d'enquête publique aux personnes souffrant d'un handicap ne vicie pas la procédure pour la raison que la participation publique au projet attaqué aurait par ailleurs été massive (mémoire en réplique du ministère, p. 8).

182. Le ministère confirme ici le caractère discriminatoire de la procédure qui a été suivie. Il s'en prévaut même en suggérant que l'exclusion de la procédure des personnes souffrant de handicap n'a en tout état de cause pas pu modifier le sens de l'enquête publique, puisqu'elle est compensée par une participation massive d'autres personnes, par hypothèse valides.

183. Ce moyen de défense est choquant. Il consiste, pour le ministère, à admettre explicitement que l'exclusion de l'information du projet d'une partie des citoyens du fait de leur minorité, ici ceux souffrant de handicap moteur ou visuel, donc de l'avis qu'ils auraient pu émettre, est indifférente dès lors que la participation massive de personnes valides et majoritaires la compense ... . Il s'agit là de la reconnaissance par l'Administration du caractère discriminatoire de la consultation réalisée. Cette circonstance constitue à l'évidence un vice substantiel devant entraîner l'annulation de l'arrêté litigieux.

§. 10. Sur le défaut de réponse de la commission aux observations présentées dans le courrier du 19 mars 2012

184. La règle veut que la commission d'enquête ***"doit faire connaître sa position sur toutes les observations présentées."***.

185. Les requérants n'ont trouvé aucun commentaire de la commission d'enquête, aucune question posée par elle au maître d'ouvrage et aucune réponse du maître d'ouvrage, sur les observations présentées par Monsieur Ibanez dans son courrier précité, ni celles du public, concernant l'inaccessibilité du dossier d'enquête publique. Les seuls passages du rapport de la commission d'enquête concernant le "handicap" sont :

- le premier sur la commune de Les Mollettes (page 123 du rapport des commissaires enquêteurs) :

> ***Commune de LES MOLLETTES (Savoie)***
>
> 56 observations ont été écrites dans deux registres d'enquête et 25 lettres, ont été annexées, dont les courriers de la « Ligue Savoisienne », le mémoire déposé par Monsieur D. IBANEZ, le dossier présenté par la société TRUCHET TP et la délibération du Conseil Municipal de LES MOLLETTES.
> De plus, six contributions ont été portées dans le registre MEC-DU, alors qu'elles concernent la DUP.
> Au total 87 contributions ont été exprimées.
>
> 18 contributions, dont celle du Conseil municipal, déplorent l'absence de réunion publique sur place.
> 23 estiment que le dossier ne donne pas assez de renseignements sur le tracé, l'emprise, le bruit, le devenir des déblais, 3 auraient voulu voir leurs parcelles sur les plans, 6 évoquent les difficultés d'accès au dossier pour les handicapés.

- le second pour la commune de Sainte Hélène du Lac (page 124 du rapport des commissaires enquêteurs) :

Commune de SAINTE-HELENE-DU-LAC (Savoie)

Deux registres d'enquête publique ont été remplis, contenant 35 observations. 17 lettres ont été jointes, dont celle de la Ligue savoisienne et la délibération du conseil municipal de SAINTE-HELENE-DU-LAC.

Sur les 52 contributions, 18 estiment le projet trop cher, non rentable ou au-dessus des moyens des Etats Français et Italiens déjà très endettés. 7 se réfèrent à l'avis réservé de la Cour des Comptes sur les autoroutes ferroviaires, 4 doutent des calculs de trafic fret évoqués dans le dossier.
Trois relèvent l'absence de proposition alternative et 7 proposent d'améliorer la ligne historique.
Deux personnes sont pour le projet et six sont favorables au report modal du fret de la route vers le rail.
14 personnes estiment que le dossier manque de précisions sur le tracé et l'emprise, le bruit, le devenir des déblais. Une personne évoque les difficultés d'accès au dossier pour les handicapés.

- les seules appréciations dans le rapport des commissaires enquêteurs sont les suivantes :

L'ensemble était évidemment assez volumineux (le poids total des deux mallettes était de 22 kilos). Toutefois, la bonne qualité de la rédaction et des supports cartographiques et les explications données par les mairies et par les commissaires enquêteurs lors des permanences ont permis une bonne compréhension de l'ensemble dossier par le public.

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Rapport de la Commission d'enquête publique. *Page 35*

Rapport des commissaires enquêteurs du 2 juillet 2012 - page 35

3.1 DEROULEMENT GENERAL DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique devait se dérouler initialement du lundi 16 janvier au lundi 5 mars 2012, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 30 novembre 2011.

A la demande du Président de la Commission et en accord avec l'autorité organisatrice, l'enquête a été prorogée de deux semaines, soit jusqu'au 19 mars 2012.

Le dossier a été consultable par le public dans les mairies des communes concernées, aux heures d'ouverture habituelles. Aucun incident n'a été relaté.
Toutes les permanences prévues pour recevoir le public dans l'arrêté d'ouverture d'enquête et dans l'arrêté de prorogation ont été tenues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête.
Au total, les membres de la Commission d'enquête ont passé 475 heures en permanences.

Rapport des commissaires enquêteurs du 2 juillet 2012 - page 37

186. Pour démontrer que la commission d'enquête aurait répondu aux observations majeures en matière d'accessibilité, **le ministère et RFF doivent en rapporter la preuve**, ne serait-ce que par les extraits du rapport de la commission d'enquête visant ces observations, ce qu'en l'espèce, leurs mémoires en réponse ne font pas.

187. Les observations de Monsieur Ibanez en matière de discrimination par le handicap n'ont pas été reprises par la commission d'enquête dans son rapport, alors que la commission a bien commenté d'autres passages de son courrier.

188. En l'absence de pièce prouvant que les observations écrites précises de Monsieur Ibanez et du public ont fait l'objet de commentaires par la commission d'enquête, le ministère et RFF ne peuvent contester un traitement discriminatoire et partial des observations qui a conduit la commission d'enquête à ne pas transmettre les observations sur l'inaccessibilité du dossier d'enquête.

189. Alors que, à titre de comparaison, la commission d'enquête s'est en revanche montrée bien plus attentive en relevant l'observation de la société Truchet TP et en invitant RFF à entrer en contact avec le dirigeant de Truchet TP frère de l'un de ses membres : le commissaire enquêteur Monsieur Guy Truchet.

190. Faute pour le ministère de rapporter la preuve de ce qu'il avance, sa déclaration apparaîtra comme trompeuse et déloyale.

191. Lors de cette enquête publique les commissaires enquêteurs ont fait fi des observations écrites et précises sur le handicap et la discrimination

§. 11. Sur l'impartialité des commissaires enquêteurs

192. Le ministère avance (page 9/20) :

> **4. Sur l'impartialité et la disponibilité des commissaires enquêteurs**

193. Afin de répliquer au moyen soulevé par les requérants, le ministère reprend les dispositions législatives et réglementaires du Code de l'environnement relatives à la désignation des commissaires enquêteurs, spécialement les textes relatifs à la prohibition de la désignation en cette qualité de « personnes intéressées » (mémoire ministère, p. 9). Sans développer plus amplement la signification qu'il donne à cette notion, le ministère évoque le cas précis de chacun des commissaires dont l'impartialité est contestée.

194. Les requérants s'en rapportent à leurs écritures précédentes, démontrant le parti pris, la dépendance et la déloyauté de certains commissaires enquêteurs disposant d'une influence certaine :

a- Le président de la commission d'enquête des accès français au Lyon Turin : Monsieur Pierre-Yves Fafournoux,

b- Le président de la commission d'enquête du CFAL Nord du même maître d'ouvrage inscrit dans le même programme, ayant officié avec Monsieur Fafournoux : Monsieur Gérard Blondel,

c- Le président du CPNS, chargé de la gestion des mesures compensatoires par la société Lyon Turin Ferroviaire, acteur territorial rencontré avant l'enquête publique par RFF maître d'ouvrage, engagé politiquement avec la majorité départementale engagée dans la promotion du projet, maire de la commune "Le NOYER" : Monsieur Philippe Gamen,

d- Le président de la coordination des commissaires enquêteurs Drôme, Dauphiné, Savoie, membre du Conseil d'administration de la coordination nationale des commissaires enquêteurs (CNCE) : Monsieur Guy Truchet.

Il leur paraît toutefois utile d'ajouter aux développements contenus dans leurs précédentes écritures, les éléments suivants, relatifs aux cas de messieurs TRUCHET et GAMEN.

§. 11.1. Sur le cas de monsieur Guy TRUCHET

195. Il est toutefois précisé que le ministère confond, comme les commissaires enquêteurs d'ailleurs, les notions d'indépendance et d'impartialité avec celle de la prise illégale d'intérêt.

196. Les requérants se sont bornés à constater que Monsieur Guy Truchet est le frère du dirigeant de l'entreprise Truchet TP, intéressée au chantier.

197. Que l'existence même de cette relation familiale directe interdit à un commissaire enquêteur de se maintenir. En se maintenant tout en ne révélant pas l'existence de ce lien familial, il encourt à l'évidence le risque du reproche de dissimulation et de dépendance, ou du parti pris.

198. Ces reproches sont d'autant plus fondés en l'espèce que les requérants démontrent, par la preuve en image de sa présence sur le chantier Lyon Turin Ferroviaire, que la société Truchet TP est effectivement intéressée directement au chantier Lyon Turin pour y travailler.

199. Dans ces conditions, et indépendamment de la commission éventuelle d'infractions pénales dont la prise illégale d'intérêt, le commissaire enquêteur Guy Truchet ne pouvait se maintenir dans une commission d'enquête au sein de laquelle il devait se prononcer sur un projet pour lequel son frère est intéressé. Il ne pouvait se maintenir au sein d'une commission d'enquête invitant le maître d'ouvrage à entrer en contact avec son frère dans le cadre de relations d'affaires entre le maître d'ouvrage ou une filiale et la société de son frère.

200. En développant son argumentation sur la portée réduite du mot "invitation" que la commission d'enquête a employé pour engager la société RFF à étudier le mémoire soumis par l'entreprise « TRUCHET TP », le ministère ne répond pas sur la réalité du lien qui existe entre l'un des membres de la commission attirant l'attention du maître d'ouvrage sur un entrepreneur et ledit entrepreneur. Mieux, en tentant d'argumenter sur le caractère limité de l'invitation qui lui a été faite, le ministère ne fait que mettre en lumière la réalité de l'intervention dénoncée.

§. 11.2. Sur le cas de monsieur Philippe GAMEN

201. Comme il a été dit, le ministère rappelle (page 9/20) les dispositions de l'article R123-9 du Code de l'environnement :

> L'article R. 123-9 du même code alors en vigueur précise :
>
> *« Ne peuvent être désignées pour exercer les fonctions de commissaire enquêteur les personnes intéressées à l'opération soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'oeuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête, ou au sein des associations concernées par cette opération. »*

202. Il sera intéressant, sous cet éclairage, de lire l'argumentation du ministère concernant le rôle de la commission d'enquête et de Monsieur Philippe Gamen, président du CPNS, organisme recommandé par la commission d'enquête pour la gestion des mesures compensatoires.

203. En effet, après avoir rappelé dans son rapport que le CPNS a rencontré RFF en mars 2011 dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, la commission d'enquête a émis trois réserves et vingt-deux recommandations.

204. Le ministère s'abrite derrière la portée limitée d'une invitation dans le cas Truchet, il ne contestera donc pas la portée des recommandations, parmi lesquelles on trouve celle de travailler avec le CPNS dont le président, Monsieur Philippe Gamen est l'un des commissaires enquêteurs influents.

205. Le ministère ne répond pas sur ce fait et le moyen qui en est tiré, ni sur l'implication des services de l'Etat (DDT et SAFER) aux côtés de Monsieur Philippe Gamen pour la gestion des mesures compensatoires pour le compte de la société Lyon Turin Ferroviaire, comme le prouve le compte rendu de la réunion qui s'est tenue le 31 janvier 2012 au CPNS sur ce sujet.

206. De même, le ministère ne répond pas sur l'implication forte et incompatible avec les fonctions de commissaire enquêteur de Monsieur Philippe Gamen, le 31 janvier 2012 (dès le début de l'enquête publique) dans les négociations avec la Chambre d'agriculture, en qualité de président du CPNS, pour les sites de stockage de déblais et la fixation d'une réunion sur la LGV Lyon-Turin pour le 17 février 2012 (toujours pendant l'enquête publique).

207. La phrase : "ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête" prend dans les écritures du ministère, tout son sens puisque qu'il est prouvé que les services de l'Etat ont méconnu la réglementation.

208. En effet, les requérants ont démontré que des commissaires enquêteurs ne pouvaient se prévaloir de la qualité d'impartialité et d'indépendance.

209. Notamment Monsieur Philippe Gamen, membre de la commission d'enquête, bien connu des autres commissaires enquêteurs puisque président du Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie (CPNS) intéressé à l'affaire mise à enquête publique.

210. Il a été rapporté la preuve par la presse qu'au cours de l'enquête publique, ce commissaire enquêteur était en contact avec la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF) filiale de RFF pour des partenariats sur des gestions de mesures compensatoires. Interrogé par la presse (*Mediapart* en janvier 2014) il a nié avoir eu des relations avec cette entité, ce qui s'est révélé faux puisque dans le compte rendu de réunion du CPNS daté du 31 janvier 2012, il est relaté que Monsieur Gamen est non seulement en train de travailler avec la société Lyon Turin Ferroviaire (filiale de RFF), à la suite de plusieurs réunions sur le sujet des mesures compensatoires du projet Lyon-Turin, mais qu'il le fait aux côtés de la DDT (Direction Départementale des Territoires) de Savoie.

211. Il est ainsi démontré que Monsieur Philippe Gamen, commissaire enquêteur, président du CPNS travaille au vu et au su de l'administration et des services de l'Etat (DDT et SAFER) sur le dossier Lyon Turin pour le compte de la filiale du maître d'ouvrage RFF sur une partie du dossier pour lequel il prétend agir en impartialité en tant que commissaire enquêteur.

212. Il est donc demandé, **AVANT DIRE DROIT**, que la DDT et le CPNS (devenu CENS - Conservatoire des Espaces Naturels Savoie) produisent aux débats la totalité des comptes rendus des réunions entre le CPNS et la DDT, la DDT et Lyon Turin Ferroviaire, le CPNS et Lyon Turin Ferroviaire, le CPNS et Réseau Ferré de France, le CPNS et la Chambre d'agriculture et les syndicats agricoles, qui se sont tenues avant et pendant la mission de service public dont a été chargé Monsieur Philippe Gamen, du 25 novembre 2011 (date de sa désignation par le Tribunal Administratif de Grenoble comme commissaire enquêteur) jusqu'au 2 juillet 2012 (date de la remise du rapport de la commission d'enquête aux préfets de l'Isère, du Rhône et de la Savoie).

213. Bien plus fort, le dossier d'enquête publique préparé par RFF, propose de confier la gestion des mesures compensatoires au CPNS présidé par Monsieur Philippe Gamen également commissaire enquêteur.

214. Le rapport de la commission d'enquête reprend à la page 28 les rencontres que RFF a organisées avec "les acteurs territoriaux" au cours de l'année 2011 dans le cadre de la préparation de l'enquête publique et il est clairement rapporté que RFF a rencontré le CPNS présidé par Monsieur Philippe Gamen au mois de mars 2011.

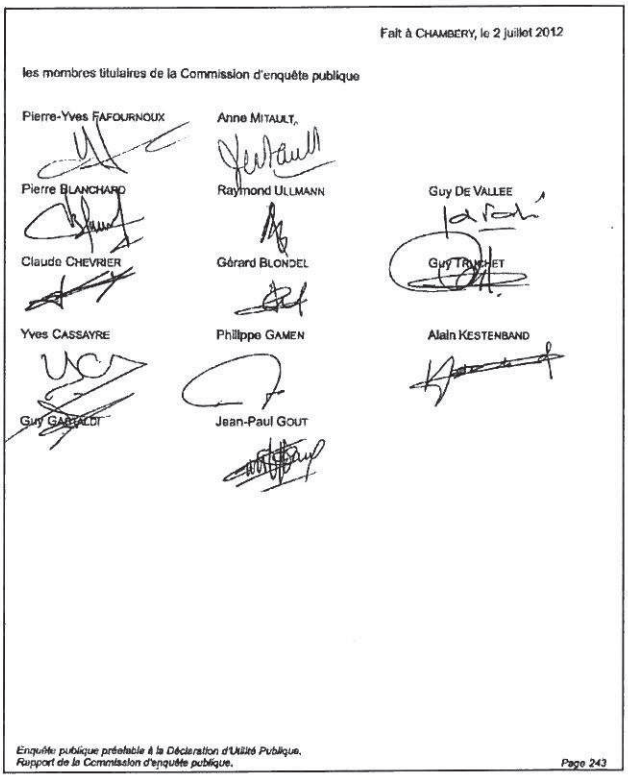
215. Dans ses 22 recommandations énoncées, la commission d'enquête à laquelle appartient Monsieur Philippe Gamen écrit qu'un "rapprochement devra être engagé" avec le CPNS pour la Savoie "pour définir les travaux de création et de réhabilitation des zones humides et les conventions de gestion à long terme." ***(Pièce n°26 - Mémoire introductif d'instance - page 240)*** :

- un rapprochement devra être engagé avec les conservatoires d'espaces naturels (le « CREN » pour le Rhône, « Avenir » pour l'Isère et le « CPNS » pour la Savoie) pour définir les travaux de création et de réhabilitation des zones humides et les conventions de gestion à long terme.

216. La conclusion de la commission d'enquête à la suite de ses 22 recommandations est la suivante :

> La Commission estime qu'en respectant ses demandes et mettant en œuvre ses recommandations, RFF pourra assurer une bonne insertion du projet dans son environnement naturel et humain.
>
> *Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.*
> *Rapport de la Commission d'enquête publique.* *Page 242*

217. Ces recommandations sont signées par Monsieur Philippe Gamen à la page 243 en compagnie de ses douze collègues en méconnaissance des règles d'impartialité :



Fait à CHAMBERY, le 2 juillet 2012

les membres titulaires de la Commission d'enquête publique

Pierre-Yves FAFOURNOUX — Anne MITAULT,

Pierre BLANCHARD — Raymond ULLMANN — Guy DE VALLEE

Claude CHEVRIER — Gérard BLONDEL — Guy TRUCHET

Yves CASSAYRE — Philippe GAMEN — Alain KESTENBAND

Guy GARIBALDI — Jean-Paul GOUT

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Rapport de la Commission d'enquête publique. *Page 243*

218. L'ensemble de la commission d'enquête se trouve impliquée dans cette absence d'impartialité du commissaire enquêteur Philippe Gamen, l'ayant couverte sans pouvoir se prévaloir de son ignorance.

219. En effet, sauf à vouloir se prévaloir d'une méconnaissance des pratiques et des règles en matière de mesures compensatoires dans le cadre de la gestion environnementale des enquêtes publiques, aucun des commissaires enquêteurs ne peut valablement ignorer la qualité de Monsieur Philippe Gamen comme Président du CPNS.

220. RFF non plus, qui a rencontré Monsieur Gamen en préparation de l'enquête publique et a inscrit dans son propre dossier soumis à enquête publique, son projet de confier la gestion des mesures compensatoires à l'organisme que préside Monsieur Gamen.

221. Mais Monsieur Gamen ne s'est pas arrêté à ces contacts et engagements. Le rapport de la commission d'enquête, dont nul commissaire enquêteur ne peut ignorer le contenu pour l'avoir personnellement approuvé et signé, recèle une autre information essentielle.

222. A la page 63 du rapport de la commission d'enquête, celle-ci reprend les observations transmises par la FDSEA au cours de l'enquête publique. On y lit :

Réseau Ferré de France — *Liaison ferroviaire GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE*

FDSEA Savoie Haute-Savoie

Elle n'est pas favorable à la DUP, déplore une sous-appréciation des impacts agricoles et demande :

- une concertation pour la gestion des sites de déblais dont les superficies prévues en Savoie atteignent 477 ha, sans attendre la phase d'APD ;
- l'évacuation des matériaux vers les carrières de CESSIEU et de LA MOTTE-SERVOLEX ;
- le remblaiement de la carrière de la Motte Servolex et sa remise en état agricole ;
- le réexamen du fonctionnement du nœud de LAISSAUD ;
- une concertation pour l'approche environnementale et les compensations écologiques ;
- la prise en compte des actions déjà réalisées ou en cours de réalisation suivies par la SAFER et le Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Savoie ;
- le respect de l'agriculture extensive, conformément aux objectifs des lois Grenelle ;
- l'intervention du service foncier et des expertises de la FDSEA et des services de la Chambre d'Agriculture en matière d'indemnisation et d'organisation de chantier.

223. Il est donc apporté ainsi la preuve que le CPNS a commencé à agir, avec la SAFER, dans le cadre de la gestion des conséquences induites, par le projet des accès français au Lyon Turin, sur les emprises agricoles. La SAFER siège au conseil d'administration du CPNS...

224. Cette information est confirmée par le compte rendu de la réunion du CPNS du 31 janvier 2012 révélé par la presse ***(Pièce n°6)*** :

2 / Dossier en cours - arbitrages

- Rencontre avec la Chambre d'Agriculture

La rencontre entre la Chambre d'Agriculture et le CPNS s'est tenue le 19 janvier dernier à St-Baldoph.
L'objectif de la rencontre était de redéfinir le cadre politique du partenariat entre les deux structures et de définir une méthode de travail ainsi qu'un calendrier.
[redacted] présente le relevé de conclusions à l'issue de la rencontre (cf. annexe).

Le Bureau valide la méthode et la création du groupe de travail qui aura pour mission d'aboutir à une convention rédigée pour la mi mai afin qu'elle soit signée lors de notre Assemblée Générale.

La première réunion se tiendra le 17 février prochain et traitera de la LGV et notamment des zones impactées par le stockage des matériaux. Les ordres du jour des deux autres réunions seront définis par la suite.
Le sujet de la gestion de l'eau pourrait être sorti des thématiques prioritaires ; le CPNS étant déjà impliqué sur le volet zones humides directement en lien avec cette problématique.

225. Ce compte rendu de réunion du CPNS apporte la preuve que lors de l'enquête publique pour laquelle Monsieur Philippe Gamen a été désigné commissaire enquêteur, celui-ci intervient en sa qualité de président du CPNS pour organiser des réunions sur les zones impactées par le stockage des matériaux de la ligne ferroviaire Lyon-Turin pour laquelle il doit rendre un avis impartial.

226. Monsieur Gamen organise des réunions de travail en vue d'aboutir à une convention entre le CPNS et la Chambre d'Agriculture, et la première réunion convoquée se tient le 17 février 2012, pendant le déroulement de l'enquête publique, pour traiter de l'aspect des zones impactées par le projet. en ce qui concerne le stockage des matériaux (extraits des tunnels).

227. Le compte rendu de la réunion du CPNS du 31 janvier 2012 démontre :

- que Monsieur Philippe Gamen est un acteur influent de la commission d'enquête qui n'aurait jamais dû y être nommé du fait de ses responsabilités au CNPS et de ses liens familiaux... ;

- que les services de l'Etat, DDT et SAFER, qui sont membres du CPNS, étaient présents à cette réunion du 31 janvier 2012 ;

- que le président de la commission d'enquête et les autres commissaires ne pouvaient ignorer ni la qualité de président du CPNS de Monsieur Gamen, sauf à se prévaloir d'une méconnaissance du dossier d'enquête publique dans lequel RFF annonce qu'il confiera la gestion des mesures compensatoires au CPNS ;

- qu'ils ne pouvaient l'ignorer pour avoir rappelé dans leur rapport la réunion du mois de mars 2011 entre le maître d'ouvrage (RFF) et les CPNS (présidé par le futur commissaire enquêteur Philippe Gamen) et avoir recommandé le CPNS à RFF dans leur quatrième recommandation.

228. Les services de l'Etat ont ainsi participé activement aux faits reprochés ainsi que Réseau Ferré de France directement et par sa filiale Lyon Turin Ferroviaire qu'elle détient à 50% et dont le siège se trouve à Chambéry.

229. Les explications du ministère tentent de minimiser une situation connue des services de l'Etat qui ne pouvait conduire qu'au doute légitime du public du fait de l'apparence de parti pris et de dépendance de membres de la commission d'enquête, indépendamment des questions de prise illégale d'intérêt qui relèvent d'autres autorités.

230. Les requérants rapportent la preuve, grâce aux publications de la presse, que la commission d'enquête était composée de membres influents ayant déjà pris parti, ayant connaissance des situations d'incompatibilité dans lesquelles étaient des membres de la commission d'enquête, mais qui ont maintenu coûte que coûte ces membres de la commission d'enquête.

231. Cette situation ne peut pas ne pas avoir eu d'influence sur le silence absolu de la commission d'enquête dans son ensemble quant à l'inaccessibilité du dossier d'enquête et aux discriminations, alors que ces observations ont été formulées auprès des membres de cette commission d'enquête à plusieurs reprises et par écrit durant l'enquête publique.

232. Il est donc, AVANT DIRE DROIT, demandé d'enjoindre à l'Etat et ses services de communiquer au dossier :

- les comptes rendus des réunions qui se sont tenues les 31 janvier 2012 et 17 février 2012 en présence du CPNS, de la DDT, de la SAFER et de la Chambre d'Agriculture,

- de produire les comptes rendus des réunions qui se sont tenues entre Lyon Turin Ferroviaire et le CPNS avant l'enquête publique comme cela est rappelé dans le compte rendu de la réunion du CPNS du 31 janvier 2012,

- de produire le compte rendu de la réunion qui s'est tenue entre le CPNS et Réseau Ferré de France en mars 2011 comme cela est rappelé dans le rapport d'enquête du 2 juillet 2012 à la page 26.

233. Sans attendre ces documents, la démonstration est faite du parti pris et de l'influence partiale de certains commissaires enquêteurs, de la participation active des services de l'Etat et de RFF maître d'ouvrage, aux faits relatés.

234. Il est démontré, que tant Monsieur Philippe Gamen en qualité de président du CPNS, que les services de l'Etat agissant à ses côtés, que tous les membres de la commission d'enquête parfaitement informés, que le Préfet de Savoie et nombre d'élus étant intervenus au cours de l'enquête publique, ont méconnu les dispositions de l'article R.123-9 du Code l'environnement, les directives du ministère de la Justice concernant les règles d'indépendance des commissaires enquêteurs, et plus généralement les principes de loyauté et de transparence qui doivent s'appliquer en matière de mission de service public.

235. L'ensemble de l'argumentation du ministère qui, sur ces faits et moyens, tend à couvrir une situation irrégulière ne peut que renforcer l'argumentation des requérants et doit, en conséquence, être rejetée.

§. 12. Sur le respect du caractère européen du projet.

§.12.1. Sur l'appréhension globale de l'impact environnemental du projet.

236. Le ministère, après avoir argumenté sur le sens qu'il convient de donner, selon lui, aux règles communautaires, indique dans son mémoire en réponse que, en tout état de cause, l'impact environnemental de chacun des quatre projets constitutifs du programme de ligne à grande vitesse a été appréhendé globalement et non séparément de sorte que les exigences du droit communautaire s'en trouveraient dépassées (page 12/20) :

> 5.3. Il importe en outre de souligner, à toutes fins utiles, que les projets constituant la partie française de la liaison Lyon-Turin ont été conçus comme constituant un programme au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement alors en vigueur, lequel, allant, en cela, au-delà des exigences du droit de l'Union européenne, impose la prise en compte des impacts environnementaux de chacun des projets composant le programme dans l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête publique.

Ces projets devant être réalisés de façon échelonnée dans le temps, chacun fait l'objet d'une étude d'impact qui comporte également, conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, une appréciation des effets de l'ensemble du programme sur l'environnement.

237. Contrairement à ce que prétend le Ministre, l'impact environnemental des projets dont s'agit n'a pas été pris en considération globalement. Il en va particulièrement ainsi de la question du stockage des déblais excavés lors de la réalisation desdits programmes. Les zones de stockage des déblais ne sont pas déterminées au moment de l'enquête publique (même de manière approximative), et par voie de conséquence, évidemment, les impacts environnementaux consécutifs ne sont décrits et pris en compte. Les requérants en ont rapporté la preuve par la production du "relevé de décisions" de la réunion du 2 juillet 2014. ***(Pièce n° 7)***

238. Pour mémoire, le total des extractions des tunnels en projet, pour les seuls accès français objet du décret du 23 août 2013 contesté, est évalué par RFF dans le dossier d'enquête publique Impact : ***(Page 69 - Pièce E étude d'impact - E6 - Volume 1)***

> 7.2.4 Synthèse sur l'ensemble du périmètre d'étude

Par étape de réalisation, les bilans matériaux synthétiques sont les suivants :

> Première étape : (PK 0 à 76,7)

Bilan Matériaux 1ère étape (volumes en milliers de m³)	
Matériaux excavés	
Extraction	11 401
Reprise sur stock provisoire	1 286
Total extraction	12 687
Besoins du projet	
Matériaux valorisables issus des terrassements	6 934
Produits de carrières	805
Total besoins	7 739
Excédents	
Impropres	5 564
Matériaux valorisables	189
Total à mettre en dépôt	5 753

> Deuxième étape : (PK 55,8 à 118,7)

Bilan Matériaux 2ème étape (volumes en milliers de m³)	
Matériaux excavés	
Extraction	6 409
Reprise sur stock provisoire	0
Total extraction	6 409
Besoins du projet	
Matériaux valorisables issus des terrassements	2 771
Produits de carrières	223
Total besoins	2 994
Excédents	
Impropres	3 301
Matériaux valorisables	338
Total à mettre en dépôt	3 639

A titre de comparaison, ces plus de 19 millions de m³ de déblais, représentent le volume de plus de sept pyramides de Khéops (2.592.341 m³ chacune).

239. Ces volumes ne correspondent qu'à ce qui est annoncé par RFF **pour les seuls accès français du Lyon Turin** soumis à l'enquête publique.

A ces volumes il convient d'ajouter ceux du programme dans son entier à savoir : ceux issus du CFAL Nord et ceux du tunnel de base international de 57 kilomètres. Toutefois, le ministère devra rapporter le dossier d'enquête publique et les indications sur les volumes excavés des projets CFAL Nord et Tunnel de Base transfrontalier.

240. Le compte-rendu daté du 31 janvier 2012 de la réunion qui s'est tenue au CNPS prouve que l'impact environnemental des déblais excavés n'a pas été étudié que ce soit par programme ni, *a fortiori*, de manière globale. Il résulte en effet de la lecture du compte rendu de la réunion datée du 31 janvier 2012, que la question des zones devant être impactées par le stockage des matériaux devra être abordée lors d'une réunion ultérieure, devant se tenir au mois de février.

Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Savoie

Bureau du mardi 31 janvier 2012
18 h 00
Le Prieuré

Compte rendu

PRESENTS : P. GAMEN ; [redacted]
EXCUSES : [redacted]
PERSONNEL : [redacted]

Le Compte-rendu du bureau du 07/12/2011 est approuvé à l'unanimité.

2 / Dossier en cours - arbitrages

- Rencontre avec la Chambre d'Agriculture

La rencontre entre la Chambre d'Agriculture et le CPNS s'est tenue le 19 janvier dernier à St-Baldoph. L'objectif de la rencontre était de redéfinir le cadre politique du partenariat entre les deux structures et de définir une méthode de travail ainsi qu'un calendrier.
[redacted] présente le relevé de conclusions à l'issue de la rencontre (cf. annexe).

Le Bureau valide la méthode et la création du groupe de travail qui aura pour mission d'aboutir à une convention rédigée pour la mi mai afin qu'elle soit signée lors de notre Assemblée Générale.

La première réunion se tiendra le 17 février prochain et traitera de la LGV et notamment des zones impactées par le stockage des matériaux. Les ordres du jour des deux autres réunions seront définis par la suite.

241. De même la preuve est rapportée par les requérants que la préfecture de Savoie mène postérieurement à l'enquête publique des évaluations sur les stockages des déblais extraits : ***(Pièce n°7)***

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA SAVOIE

Direction Départementale des Territoires
Direction
Projet liaison ferroviaire Lyon-Turin
Affaire suivie par :
Anne JOUHANNAUD-TRUSSON
Tél. 04 79 71 73 91.
Courriel : anne.jouhannaud-trusson@savoie.gouv.fr

Chambéry, le 18 septembre 2014

relevé de décisions
du sous-groupe de travail A – quantification
du 02/07/2014

Objet : Relevé de décision sous-groupe de travail A – quantification du 02/07/2014 de la commission de concertation interdépartementale foncier agricole et forestier
Référence : AJT/ 14.025
\\ddt73-02\dossiers\ampt_urbanisme\lyon_turin\40_impact_agricole\RFF_commission_foncier_apri_foret\GT1_diag_apri_foret\CR_GT1_quantification_2 juillet\V1.odt
P.J. : Diaporama RFF et DDT transmis par messagerie électronique

242. La lecture de ce "relevé de décisions" du 2 juillet 2014 démontre à lui seul que les impacts environnementaux n'étaient pas définis dans le dossier d'enquête publique et donc n'avaient pas été évalués quant à leur conséquences environnementales, ni par les services de l'Etat, ni par le maître d'ouvrage.

2. impacts complémentaires

2.1. Dépôts permanents

RFF présente quelques éléments d'information sur les matériaux et les sites de dépôt. Les principes adoptés sont les suivants :

- **privilégier la réutilisation** dans le cadre du chantier en recherchant un équilibre déblais/remblais dans les zones de terrassement et la réutilisation des matériaux d'excavation des tunnels (remblais, béton,…)
- **mise en dépôt des matériaux excédentaires** avec identification des carrières existantes et recherche de sites potentiels de dépôt hors carrière.
- La réflexion s'est faite **par lots géographiques et en fonction du phasage des travaux.**

Phase	Volume extrait	Réutilisé sur le lot	Dépôts définitifs	Stock provisoire
1	11,4 Mm3	4,4 Mm3	5,8 Mm3	1,2 Mm3
2	6,3 Mm3	1,7 Mm3	3,6 Mm3	1,1 Mm3
Total	**17,3 Mm3**	**6,1 Mm3**	**9,4 Mm3**	**2,3 Mm3**

Les matériaux sont classés en différentes catégories selon leur destination (liée à leurs caractéristiques géotechniques) ce qui peut expliquer que pour un lot donné , bien qu'il y ait du stockage, il soit nécessaire d'avoir des apports extérieurs de bons matériaux. Le classement des matériaux en trois catégories (en fonction de leurs caractéristiques géotechniques) :

- Catégorie 1 : Granulats à béton et couche d'assise
- Catégorie 2 : Couche de forme, matériaux ZI / ZH (zone inondable/zone humide) et corps de remblai
- Catégorie 3 : Modelés paysagers ou dépôt définitif

Sur le volume produit de matériaux excédentaires, estimé de 9,4 millions de m³, il y aurait environ **8 millions de m³ à stocker**. En effet, le stockage dans les carrières existantes permet de couvrir 15 à 25 % des besoins de stockage soit de 1,5 à 2,5 millions de m³. Les **stocks provisoires** sont estimés environ **2,3 millions de m³.**

Les sites de dépôt potentiels permettraient de stocker 2 fois plus de volume que ce qui est nécessaire. Ainsi ils ne seront pas tous utilisés. À ce stade il n'est pas possible de localiser les dépôts définitifs et provisoires. A partir de la liste des sites de dépôt potentiels de l'étude d'impact, diverses hypothèses de stockage ont été faites pour fixer un ordre de grandeur des effets en surface :

- Utilisation des 9 sites ayant les plus gros volumes : 191 ha impactés
- Utilisation des sites avec de gros volumes quelle que soit leurs surfaces : 350 ha impactés

Marc Rennesson indique que des pistes de travail restent à approfondir : la valorisation des matériaux extraits dans le cadre du chantier et en dehors, et la gestion des matériaux excédentaires en privilégiant le réaménagement des carrières pour limiter les mises en dépôt sur de nouveaux sites. Le travail se poursuivra en septembre sur cette question dans le groupe 3.

243. La lecture de la seule conclusion de ce "relevé de décisions" du 2 juillet 2014 par le Directeur Départemental des Territoires suffit à démontrer que le ministère non seulement se méprend dans son argumentation en avançant que le dossier d'enquête publique comportait *"une appréciation des effets de l'ensemble du programme sur l'environnement"*. Par ailleurs, le ministère occulte des pièces et faits détenus par les services de l'Etat démontrant le contraire de ces déclarations.

III- Conclusion

Ainsi, le groupe de travail a validé

- les principes de travail : pas d'oubli sur les types d'impacts surfaciques
- les ordres de grandeur

Il a rappelé que l'impact surfacique n'est pas le seul impact à prendre en compte et il a demandé que le travail soit poursuivi pour :

- analyser les types d'occupation du sol par commune et par département (séparer le Rhône et l'Isère)
- croiser les surfaces en zones humides et les usages agricoles pour connaître le type de culture
- intégrer les dépôts provisoires dans les sites de dépôts potentiels définitifs .

Le calendrier des accès français du projet ferroviaire Lyon Turin correspond à une réalisation de travaux pour 2030-2050 avec une clause de revoyure en 2018. Dans la période actuelle il n'y a pas d'études en cours sur les accès français

L'évaluation des impacts nécessitera une mise à jour des données. Il est rappelé que les rotations agricoles se font sur une période de 5 ans : il faudra donc aviser en 2018 mais un travail de mise à jour annuelle n'est pas utile.

Sont également retenus comme devant être travaillé :

- la diminution de l'emprise du noeud ferroviaire de Laissaud
- l'intégration des accès à la réflexion avant-projet détaillée
- l'évaluation des délaissés forestiers sera également à faire

Le directeur départemental des territoires.

Jean-Pierre CESTOLLI

6/8

244. Il est donc démontré que des impacts environnementaux majeurs n'étaient pas définis lors de l'enquête publique, cette démonstration s'ajoutant aux conclusions de l'Autorité Environnementale dans son rapport daté du 7 décembre 2011, notamment lorsqu'elle déclare que l'information du public pour ce qui concerne les impacts en matière d'hydrologie a été nivelée par le bas.

§. 12.2. Sur l'impossibilité de prendre en considération les projets italiens

245. Le ministère avance (page 12/20) :

> Au demeurant, une telle prise en compte, à la supposer même obligatoire, n'aurait pas été possible. En effet, la présentation de l'appréciation des impacts d'un programme de travaux suppose en effet que le programme – c'est-à-dire chacun des projets qui le compose – soit connu, afin qu'il soit possible de replacer l'ensemble dans un contexte global.

246. Le ministère reconnaît que la partie du programme en territoire italien n'était pas finalisée, de sorte que l'évaluation environnementale n'aurait pu être réalisée. Il est cependant démontré qu'en France non plus, les études d'impact n'ont pas été menées sur des aspects essentiels permettant d'évaluer les conséquences du projet par le public (et par la commission d'enquête si elle avait été indépendante).

247. Le ministère, en reconnaissant donc l'absence de l'évaluation environnementale pour la partie italienne, s'en satisfait. Il n'en reste pas moins que le moyen soulevé par les requérants visant l'absence d'évaluation environnementale du programme est bien confirmée par le ministère.

248. L'impossibilité de réaliser l'évaluation environnementale, au motif que le projet en territoire italien n'était pas finalisé, n'amoindrit en rien la méconnaissance des dispositions de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 qui dispose :

> CHAPITRE III
>
> DES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIELS ET TECHNOLOGIES
>
> Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.
>
> Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financement publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

249. Il est prouvé que l'évaluation environnementale complète et loyale n'a pas été menée pour permettre au public d'apprécier dans son ensemble le projet.

250. Pourtant l'application des dispositions de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 a parfaitement été définie par les dispositions de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 qui précise :

> En conclusion, le bilan socio-économique ne prétend pas dicter la décision, mais il conduit à expliciter les raisons pour lesquelles on peut être conduit à proposer le projet malgré un bilan monétarisé peu favorable, en explicitant notamment les valeurs monétaires équivalentes attribuées aux différents facteurs pris en compte. Considérant que les différents critères ne seront jamais que très partiellement sinon pas du tout réductibles à une contre-valeur monétarisée, il conviendra d'identifier les différents effets, de les décrire qualitativement et de fournir si possible des éléments d'appréciation quantitatifs, pour que le décideur final puisse arbitrer entre des considérations de tous ordres, qu'elles soient techniques, environnementales, sociales, budgétaires, financières, de sécurité ou d'aménagement du territoire.

251. Il est donc parfaitement établi, comme l'a d'ailleurs constaté l'Autorité Environnementale le 7 décembre 2011, que les études environnementales étaient incomplètes, de sorte que l'appréciation du projet, en leur absence, n'a pas été possible pour le public du fait, par RFF, de la méconnaissance des dispositions de la Loi.

252. Les dispositions de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ont été codifiées aux articles L 1511-1 et suivants du Code des Transports.

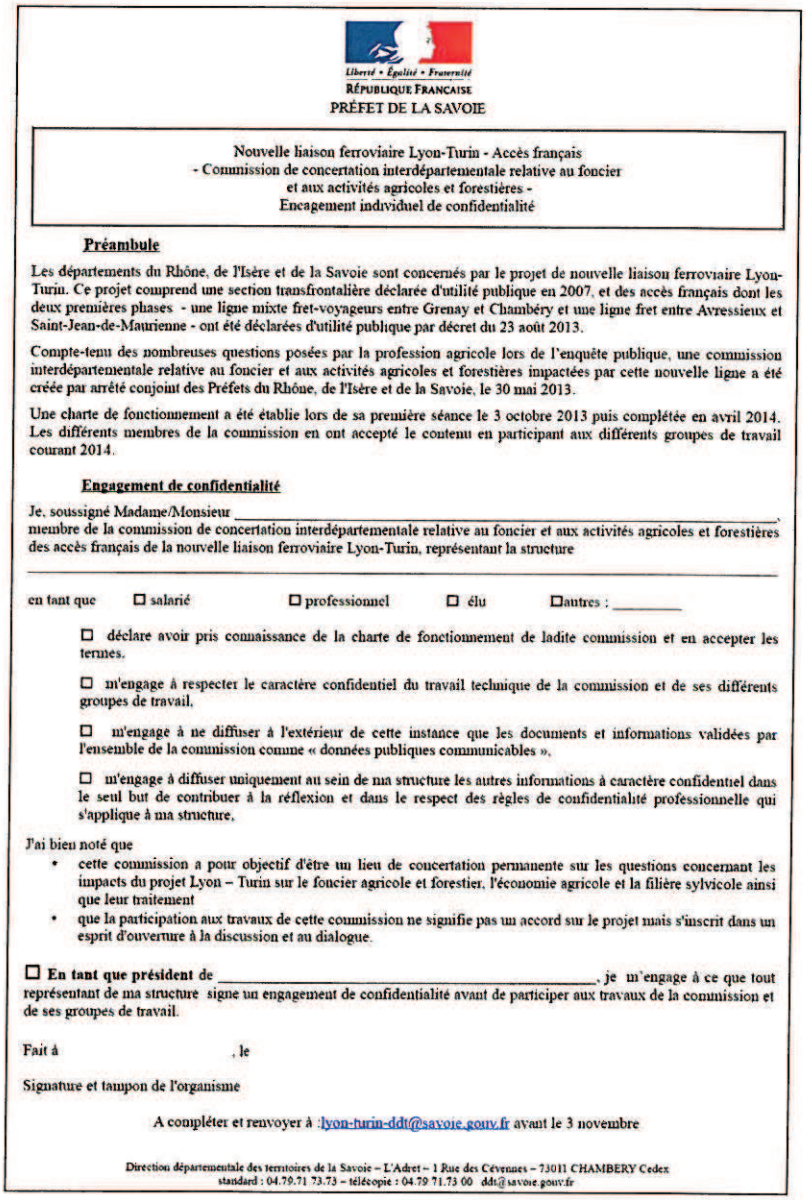
253. Les conséquences sur l'environnement du stockage de très importants cubages de déblais issus des creusements projetés sont incontestables et déterminantes compte tenu de l'importance des cubages extraits.

254. Les zones de dépôts et les moyens à mettre en oeuvre pour les stockages de près de 40 millions de m3 de déblais (19 millions de m3 pour les accès français et 21 millions de m3 pour le tunnel de base de 57 kilomètres de long) n'ont pas été étudiés dans le dossier d'enquête publique.

255. Pourtant, le stockage des matériaux qui seraient excavés des tunnels en projet, pour les seuls accès français (19 millions m3), représente l'équivalent d'un mètre de hauteur sur une surface équivalent à 1.900 hectares.

256. La démonstration de l'absence d'étude sur les stockages de déblais et de facto de leur impact environnemental est faite par la production du compte rendu de la réunion qui s'est tenue le 2 juillet 2014 en préfecture de Savoie, postérieurement à l'enquête publique, qui établit que l'évaluation environnementale du stockage des déblais extraits des tunnels n'a pas été présentée lors de l'enquête publique ce qui ne fait que recouper les informations contenues dans le compte rendu de la réunion du CPNS du 31 janvier 2012.

257. Il apparaît que c'est de manière volontaire que ces impacts sur l'environnement ont été dissimulés. La preuve en est apportée par la demande du préfet de Savoie de signer un accord de confidentialité pour participer à la réunion de la commission interdépartementale devant se tenir le 3 novembre 2014 : ***(Pièce n°8)***



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 -
Encagement 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

258. Cette demande d'engagement de confidentialité méconnaît évidemment les principes de transparence et ne fait que confirmer l'intention qui a prévalu à l'information partielle du public.

259. Au surplus, cette demande méconnaît les dispositions de l'instruction-cadre du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer datée du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 portant sur l'application des dispositions de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982. Ces faits sont d'autant plus graves que le débat public n'a jamais été organisé comme l'ont démontré les requérants.

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

Présent pour l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

260. D'autant que l'article L.124-1 et suivants du code de l'environnement fixe *« Le droit de toute personne d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues, reçues ou établies par les autorités publiques (...) »*.

261. Il est donc établi que l'information n'a non seulement pas été disponible pour le public, mais qu'au surplus, c'est intentionnellement que ces informations n'ont pas et ne sont pas publiées, interdisant même au public d'en faire la demande puisque personne n'est censé savoir qu'elles existent.

262. Ces méconnaissances répétées du droit à l'information du public, et l'organisation intentionnelle de ces dissimulations méconnaissent le principe d'après lequel l'information dispensée ne doit pas « induire la population en erreur et ne pas dissuader celle-ci de participer pleinement à l'**enquête publique** » *(R. HOSSTIOU, Enquêtes publiques, J-Cl. Env. et dév. Durable, fasc.n° 2550, n°123, citant TA Orléans, 2 mars 2004, Cts Albertini : Rev. jur. env. 2006, n° 1, p. 81, obs. R. Hostiou. – CAA Lyon, 1er déc. 2005, Sté SORECE SA : Rev. jur. env. 2007, n° 2, p. 252, obs. R. Hostiou)*. Il est donc établi que le dossier présenté par RFF à l'enquête publique a méconnu les dispositions des articles L 1511-1 et suivants du Code des Transports et de l'instruction-cadre du ministre des transports datée du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 portant sur l'application des dispositions de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

263. Le dossier présenté à l'enquête publique méconnaît également les dispositions de l'article 4 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pour n'avoir pas analysé les *"inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées"*.

§. 13. Sur la constitution de commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier

264. Le ministère avance (page 13/20) :

> **6. Sur la levée des réserves de la commission d'enquête**

§. 13.1. Sur la précision suffisante du moyen

265. Dans la réplique qu'il propose au moyen de nullité soulevé par les requérants dans la requête introductive d'instance, le ministère soutient que le moyen relatif au caractère tardif, voire à l'absence, de constitution des commissions précitées, devrait être rejeté pour la raison qu'il n'est pas assorti de prescriptions suffisantes en permettant l'examen ***(mémoire ministère, page 13)***.

266. Le ministère reprend l'argumentation développée par Réseau Ferré de France et tente de créer une confusion en déclarant que le moyen serait indéterminé.

267. Les requérants ont au contraire parfaitement visé les conditions et les pièces prouvant que les échéances impératives fixées par les textes en vigueur et notamment celles de l'article L 121-2 du code rural et de la pêche maritime qui précise : *"Dans le cas prévu à l'article L. 123-24, la constitution d'une commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier est de droit* ***à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique****."*

268. Le ministère tente de créer la confusion en se réfugiant derrière les dispositions du 1° de l'article L. 121-2 du code rural et de la pêche maritime, mais ce moyen est inopérant puisque dans le cas de l'enquête publique le dernier alinéa rend obligatoire dans les conditions de délai fixées la constitution des commissions.

269. Les requérants ont démontré dans le mémoire introductif d'instance et dans le mémoire en réplique à RFF que la constitution des commissions communales et intercommunales a été bien postérieure à la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique qui date du 30 novembre 2011.

§. 13.2. Sur le caractère tardif ou l'absence de constitution des commissions

270. Le ministère avance (pages 13 et 14/20) :

7. Sur la constitution de commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier
Néanmoins, à supposer que l'économie générale de l'argumentation tendent à critiquer d'une part, le fait que les commissions communales n'aient pas été constituées avant la publication de l'arrêté de l'ouverture de l'enquête publique, et d'autre part, que la première réunion de « la commission de pilotage interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la LGV » n'ait eu lieu qu'après la publication du décret attaqué, cette branche du moyen ne saurait prospérer dès lors que le moyen n'est assorti de précisions suffisantes permettant son examen.
7.1 Sur l'absence de constitution de commission communale avant la publication de l'arrêté

271. Parmi les dispositions réglementaires en vigueur concernant ces commissions, il y a l'article R 123-31 du code rural et de la pêche maritime, tel qu'issu pour le présent projet du III de l'article 17 du décret n°2006-394 du 30 mars 2006 relatif aux procédures d'aménagement foncier rural, décret intervenu en application de la Loi n°2005-157 du 23 février 2005 dite du développement des territoires ruraux. Ce texte dispose qu'*"en application du dernier alinéa de l'article L. 121-2, le conseil général constitue,* ***au plus tard à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique*** *prévue à l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier prévue aux articles L. 121-3 à L. 121-5 dans chacune des communes désignées en application de l'article R. 123-30"*

272. La publication de ce décret a été suivie par une circulaire d'application, interministérielle, Ecologie, Agriculture et Culture du 18 novembre 2008 codifiée NOR.DEV0827443C.

273. Que ce soit dans ce décret ou dans sa circulaire d'application, il n'y a pas la moindre ambiguïté quant à la date de création des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier.

274. Notons que ce qui est préconisé par la circulaire interministérielle citée, du point de vue de la constitution du dossier d'enquête, correspond aux dispositions ultérieures (mais seulement applicables au 1er juillet 2012) de l'article R 123-8 du code de l'environnement, tel qu'il est issu du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

275. Il n'est donc pas question comme le prétendent RFF et le ministère d'un délai raisonnable mais d'une obligation de constituer ***"au plus tard"*** le jour de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, les dites commissions.

276. Au demeurant, la commission intercommunale Laissaud, Les Mollettes, Sainte-Hélène-du-Lac ne s'est jamais réunie.

277. Un début de commencement de constitution des commissions locales d'aménagement foncier a bien été mis en œuvre, par exemple sur la Commune de Les Mollettes, mais tardivement par rapport au début de l'enquête publique de DUP (lettres de saisine des Présidents des Conseils Généraux par RFF du 09 décembre 2011, lettres de saisine des Maires par les Présidents des Conseils Généraux courant 2012 -20 juin 2012 pour Les Mollettes-).

278. Depuis ces lettres de saisines de début 2012, les commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier, dont celle de Les Mollettes, n'ont pas encore été réunies, sans la moindre explication, ni de la part de RFF, ni de la part du Président du Conseil Général, ni de la part du Préfet de la Savoie (ce qui est de surcroît incompréhensible pour ce dernier, puisque c'est lui, Préfet de la Savoie, qui a diligenté l'enquête publique de DUP).

279. En tout état de cause, si une ambiguïté subsiste encore, elle est levée par les termes du courrier déjà cité que Monsieur Bruno FLOURENS, alors Directeur Régional de RFF, a adressé le 09 décembre 2011 aux Présidents des Conseils Généraux de la Savoie, de l'Isère et du Rhône où, après avoir recopié in extenso l'article R 123-31 du code rural et de la pêche maritime, il est écrit in fine: *"Dans la mesure où l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de LGV devrait être très prochainement prescrite, l'enquête étant prévue début 2012, je me permets de vous inviter, SI CELA N'A PAS DEJA ETE FAIT, à mettre en oeuvre la procédure de constitution de la ou des commissions locales".*

280. A la réception de ce courrier, les Présidents des Conseils Généraux de la Savoie et de l'Isère n'ont pas pu ne pas demander, au Préfet de la Savoie désigné par décision ministérielle coordonnateur de l'enquête publique, de surseoir au lancement de celle-ci, compte tenu des délais prévisibles pour la constitution des dites commissions locales.

§. 13.3. Sur la réunion de la commission interdépartementale postérieurement à la publication de l'arrêté litigieux

281. Le ministère avance (page 15/20) :

7.2. Sur la première réunion de la commission interdépartementale postérieurement à la publication de l'arrêté attaqué
Or, vous constaterez qu'aucune disposition législative ni réglementaire n'impose que la commission interdépartementale se réunisse avant la publication de la décision de déclaration d'utilité publique. Par suite, cet argument est inopérant.

282. De nombreux moyens ont déjà été développés en réplique au § 6 du mémoire en réponse du ministère.

283. Tout comme pour le retard de constitution des commissions locales d'aménagement foncier, il est avancé que ce retard a été préjudiciable aux propriétaires de terrains agricoles et forestiers, pour faire valoir leurs intérêts patrimoniaux en temps et en heure pour émettre des observations dans l'enquête publique, au vu des premiers relevés de conclusions issus des travaux de cette commission interdépartementale, et pour faire valoir leurs droits concernant le décret Lyon Turin de 2013 contesté.

§. 13.4. Le caractère tardif ou l'absence de constitution des commissions n'aurait pas privé les intéressés de garanties

284. A la fin de ce §7.1, le ministère persiste en indiquant que le fait que les commissions aient été constituées après l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP (elles ne le sont pas encore aujourd'hui) *"ne peut avoir eu d'influence sur le sens de la décision attaquée et n'a privé les intéressées d'aucune garantie".*

285. Les opérations d'aménagement foncier agricole et forestier ne concernent en premier chef que les propriétaires de terrains agricoles et forestiers du territoire concerné (donc impacté par le projet Lyon-Turin dans le cas présent);

286. Les commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier ont une existence légale, et ce bien avant le 02 juillet 2012, date de remise du rapport de l'enquête publique, puisqu'il s'agit d'une création de l'Etat Français du 09 mars 1941 (Régime de Vichy), validée par une Ordonnance à la Libération (1945).

287. Elles disposent de prérogatives « exorbitantes » du droit commun, puisqu'elles ont la possibilité, sous le contrôle des juridictions administratives (Loi du 28 pluviôse an VIII), de modifier l'emplacement des propriétés foncières, même contre l'avis de leurs propriétaires. Il n'est pas douteux que les "intéressés", c'est-à-dire les propriétaires de terrains agricoles et forestiers, ont été privés de garanties dans la mesure où ils n'ont pas été en mesure de connaître qui les représentera dans la commission locale d'aménagement foncier pour défendre leurs intérêts patrimoniaux.

288. **Au vu de toutes ces considérations, le décret d'utilité publique du 23 août 2013 attaqué a été pris en méconnaissance des dispositions de l'article R 123-31 du code rural et de la pêche maritime les délais imposés par ce texte n'ayant pas été respectés.**

289. L'argumentation du ministère devra donc être rejetée.

290. Il n'y a donc aucune imprécision des requérants comme le prétend le ministère. Les dispositions impératives des articles L 121-2 et R123-31 du code rural et de la pêche maritime ont bien été méconnues, **les commissions communales et intercommunales n'ont été constituées que postérieurement à la publication de l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011.**

§. 14. Sur le caractère défavorable de l'avis rendu par la commission d'enquête

291. La Commission d'Enquête dans son rapport du 02 juillet 2012 a précisé que son avis favorable était soumis à la réalisation de trois réserves :

La Commission d'enquête publique émet à la majorité de ses membres un **avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet de liaison ferroviaire GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, cet avis étant assorti de **trois (3) réserves** [A] et de **vingt deux (22) recommandations** [B], formulées en vue d'en réduire les effets négatifs et d'améliorer son insertion dans l'environnement naturel et humain.

Ces réserves et recommandations sont présentées à la suite.

---

[a] Réserve : si les réserves ne sont pas levées par le Maître d'Ouvrage, l'avis est réputé défavorable.

292. La réserve n° 3 est formulée comme suit :

RESEAU FERRE DE FRANCE — *LIAISON FERROVIAIRE GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE*

RESERVE 3 : METTRE EN PLACE DES COMMISSIONS TERRITORIALES DE CONCERTATION ET DE SUIVI

Ces Commissions Territoriales de Concertation et de Suivi auront pour missions :

- en phase d'études : donner des avis sur les solutions proposées par RFF et vérifier la mise en place des mesures compensatoires, en particulier pour les sites de dépôts des déblais, les traitements paysagers, la préservation de l'environnement naturel et les protections acoustiques ;
- en phase de travaux : prévenir les désordres induits par le chantier (trafics de poids lourds, poussières, fermeture de voies de passage, ...) et proposer les *« solutions présentant les moindres impacts pour la population comme pour l'environnement »* ;
- en phase d'exploitation : vérifier que les objectifs annoncés en matière environnementale et de nuisances (bruit, vibrations) seront respectés. Des propositions pourront être présentées, pour limiter les nuisances sonores, si nécessaire.

Afin de permettre un suivi efficace, les indicateurs de suivi des actions seront précisés, comme l'impose la nouvelle réglementation depuis le 1er juin 2012.

Chaque Commission Territoriale comprendra :

- des élus locaux et départementaux,
- des représentants du monde agricole et des Chambres d'Agriculture,
- des membres d'associations de protection des riverains et de l'environnement,
- des représentants de RFF et des opérateurs ferroviaires,
- des représentants des services de l'Etat.

Il apparaît souhaitable de mettre en place six commissions par grandes unités territoriales traversées et pouvant dépasser les limites administratives départementales :

- l'Est lyonnais et la Plaine de la Bourbre et de Catelan,
- les Collines du Bas Dauphiné,
- le Val de Bièvre et l'Avant-Pays Savoyard,
- la Cluse de CHAMBERY,
- la Combe de Savoie,
- la Vallée de la Maurienne.

Chaque Commission Territoriale de Concertation et de Suivi devra être dotée d'un budget propre pour assurer son animation et sa communication.

Enfin, l'implication d'un *« garant de la qualité des échanges »* est souhaitable, car elle devrait permettre à RFF d'améliorer les relations avec les populations riveraines impactées et très sensibilisées.

293. Il n'est pas contestable que la mise en place de ces commissions n'était pas intervenue, pas plus que leur réunion, à la date de publication du décret daté du 23 août 2013 querellé.

294. La conséquence de cette situation est que l'avis de la commission d'enquête doit être en l'espèce qualifié de **"défavorable"**, la commission d'enquête ayant elle même précisé dans ses conclusions motivées que *"si les réserves ne sont pas levées par le Maître d'ouvrage, l'avis est réputé défavorable."*

295. L'avis de la commission d'enquête visé par le décret d'utilité publique du 23 août 2013 querellé est donc défavorable.

§. 15. Sur l'absence d'avis de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA)

296. L'application de l'article R 123-31 du code rural et de la pêche maritime (moyen d'ordre public) n'a été que partiellement analysé par la Commission d'Enquête.

297. Mais l'avis requis de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles, obligatoire pour l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 janvier au 19 mars 2012 par l'application du 2° de l'article L 111-1-2 du code de l'urbanisme tel qu'issu de la loi n°2010-874 du 27 juillet dite de modernisation de l'agriculture et de la pêche a bien été omis.

298. Or, les dispositions de l'article L 111-1-2 du code de l'urbanisme, qui s'appliquent uniformément sur l'ensemble du territoire national, sont également « **d'ordre public** ».

299. Il n'est pas possible d'y déroger par la voie conventionnelle, et peuvent être soulevées par n'importe quelle partie à tout moment de la procédure.

300. En conséquence, le décret du 23 août 2013 querellé méconnaît les dispositions de l'article L. 111-1-2 du code de l'urbanisme et doit être annulée pour absence de mise en œuvre de cette formalité substantielle.

§. 16. Sur le caractère suffisant et complet du dossier d'enquête publique

301. Le ministère avance (page 15/20) :

> **8. Sur le caractère suffisant et complet du dossier d'enquête publique**
>
> Les requérants soutiennent que le dossier soumis à l'avis du public ne serait pas complet. Ils se prévalent pour ce faire des recommandations de l'autorité environnementale formulées avant la mise à disposition du dossier au public, ainsi que de celles de la Cour des comptes dans son référé du 1er août 2012.
>
> Il convient de rappeler que les recommandations formulées par l'autorité environnementale, qui n'ont pas de portée obligatoire, ont fait l'objet d'un mémoire par lequel le pétitionnaire a apporté des éléments complémentaires.

302. Dans une rédaction parfaitement inexacte, le ministère prétend que RFF a répondu aux observations de l'Autorité Environnementale.

303. Les requérants ont parfaitement démontré que des pans entiers des impacts environnementaux n'étaient pas étudiés ou ont été dissimulés de sorte que **le préfet est obligé de réunir une commission interdépartementale pour tenter d'y remédier a posteriori**.

304. De même, les requérants rapportent la preuve des dissimulations intentionnelles.

305. Les requérants ont déjà largement décrit les conséquences **IRREVERSIBLES** en matière hydrologique par des drainages lors des creusements des tunnels s'ils devaient advenir.

306. Le ministère de l'environnement en charge de la protection du patrimoine naturel ose toutefois considérer que les réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage contre toutes les évidences.

307. L'Avis de l'Autorité Environnementale et les réponses apportées par RFF sont regroupés dans le document E11 de l'enquête publique, dont les requérants n'ont toujours pas eu communication sous la seule forme opposable, à savoir le support papier.

308. L'autorité Environnementale avait précisé que RFF avait choisi de niveler l'information du public par le bas.

309. Une réponse de RFF dans le document E11 se trouve à la page 36 où l'on peut lire que le travail de modélisation est en cours" :

> Associée à ce premier travail, une modélisation hydrogéologique du comportement des eaux souterraines est en cours. Le couplage des deux modélisations permettra de prendre en compte le plus fidèlement possible le comportement du secteur, et de déterminer finement les mesures constructives permettant de minimiser l'impact du projet (surdimensionnement de certains ouvrages, adaptation des méthodes constructives).

310. RFF rapporte donc la preuve qu'elle n'a pas fourni les informations au public. En ce qui concerne le massif de la Chartreuse, les seuls aspects évoqués sont ceux des incidences sur les cours d'eau en aval ou les eaux souterraines de la nappe de l'Isère, mais en aucun cas sur les conséquences des drainages par les tunnels **qui sont projetés dans les massifs de la Chartreuse ou Belledonne ou Dullin ou encore L'Epine**.

> En Combe de Savoie, une étude hydrogéologique a été réalisée pour RFF par l'Université de Savoie (2003), concluant à l'absence d'impact du projet, qualitatif ou quantitatif, sur les eaux souterraines de la nappe de l'Isère.

311. Il est démontré que les études sur les tarissements et drainages inéluctables dans les massifs montagneux par les creusements des tunnels projetés n'ont pas été présentées et leurs conséquences non plus, de sorte que le public n'a pas disposé d'une information essentielle sur les conséquences en matière d'environnement pour des atteintes qui sont irréversibles. Il ne s'agit pas en l'espèce de mesures de protection contre des pollutions mais de la prévention de conséquences irréversibles qui doivent être prises en comptes pour apprécier l'utilité ou l'absence d'utilité publique.

312. Les requérants ont rapporté la preuve des conséquences irréversibles des drainages et creusements par des exemples précis comme le percement de la galerie de reconnaissance à Villarodin Bourget en Savoie ou en produisant le rapport du BRGM sur les drainages consécutifs au percement de la galerie EDF de Belledonne décrits dans le mémoire en réplique à RFF aux points 428 et suivants, auxquels le ministère pourra utilement se référer.

313. Il est donc établi que les conséquences environnementales liées aux drainages par les creusements de tunnels ont fait l'objet de sous-estimation (dite nivellement par le bas par l'Autorité Environnementale) mais également de défaut d'information.

314. RFF s'est en effet contenté de "rassurer" les lecteurs du dossier par des déclarations de portée générale, sans apporter de données chiffrées, sans publier les informations dissimulées au public comme l'a révélé l'Autorité Environnementale avec pour conséquence une nouvelle impossibilité pour le public, les élus et les services de l'Etat, d'évaluer les conséquences du projet.

> L'évaluation des débits d'exhaure est un exercice complexe, nécessitant des éléments précis, allant au-delà du suivi hydrogéologique, impliquant notamment des reconnaissances géologiques lourdes. Ces dernières, compte tenu de leurs implications, ne peuvent être mises en œuvre avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique. Il faut souligner que les modélisations faites pour estimer les débits d'exhaure des tunnels l'ont été sur la base d'hypothèses conçues comme conservatrices et donc vraisemblablement « surdimensionnantes ».
>
> Le retour d'expérience montre par ailleurs que les prévisions sur la base d'éléments bibliographiques et d'investigations ponctuelles (levés de terrain, forages) sont généralement majorantes.
>
> Ainsi, les études ultérieures devraient plutôt, soit confirmer les valeurs et tendances indiquées dans le dossier mis à l'enquête, soit conduire à des estimations à la baisse et donc à la réduction des impacts potentiels.

315. Que le ministère considère que ces formulations de portée très générale et imprécises constituent des réponses aux observations de l'Autorité Environnementale démontre le peu de pertinence du propos.

316. A l'inverse, les requérants ont démontré dans leur mémoire introductif d'instance puis dans leur mémoire en réplique à RFF et par ces brefs extraits du document E11 que sur un problème majeur et irréversible, RFF n'a pas apporté les informations nécessaires au public. Le ministère de l'environnement ne pourra que le constater et considérer que sa méprise conduit à autoriser des atteintes environnementales irréversibles pour lesquelles les études n'ont pas été menées.

317. L'argumentation du ministère sera rejetée.

318. De façon générale, le ministère se contente d'énoncer des textes sans viser ni les pages ni les extraits précis qui pourraient être analysés.

319. Ces imprécisions ne permettent en aucun de connaître ou d'apprécier la qualité de l'argumentation du ministère, elles ne permettent pas non plus le débat contradictoire, qui est obligatoire devant le Conseil d'Etat comme devant toute juridiction.

320. A ce titre il sera fait référence aux déclarations du ministère qui prétend au rejet d'un des moyens des requérants pour une imprécision ne permettant pas son examen en l'absence de précision suffisante.

321. Le ministère avance (page 14/20) :

> Néanmoins, à supposer que l'économie générale de l'argumentation tendent à critiquer d'une part, le fait que les commissions communales n'aient pas été constituées avant la publication de l'arrêté de l'ouverture de l'enquête publique, et d'autre part, que la première réunion de « la commission de pilotage interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la LGV » n'ait eu lieu qu'après la publication du décret attaqué, cette branche du moyen ne saurait prospérer dès lors que le moyen n'est assorti de précisions suffisantes permettant son examen.

322. Cette argumentation est donc reprise par les requérants à l'encontre du ministère dont l'argumentation est imprécise lorsqu'elle n'est pas inexistante.

323. Dès lors, les réponses du ministère n'étant pas assorties des précisions suffisantes permettant leur examen seront rejetées.

SUR L'ILLEGALITE INTERNE

324. **A la page 16/20** Le ministère entend contester les analyses des requérants sur les niveaux de trafics routiers et ferroviaires dans les Alpes du Nord.

325. Le ministère prétend tour à tour que les trafics auraient disparu au profit des passages suisses et franco-italien à Vintimille sans en rapporter la preuve. Le ministère ne semble pas prendre la mesure de son argumentation et ne perçoit pas que les reports, pour autant qu'il en rapporte la preuve, dont il entend se prévaloir ne font que disqualifier plus encore les prévisions fantaisistes produites depuis plus de 25 ans.

§.1. Sur la baisse du trafic transalpin

326. Le ministère avance (page 16/20) :

> Ensuite, si le trafic routier dans le tunnel routier du Fréjus, mais également du Mont-Blanc, a diminué depuis 1998, il faut noter que les incendies des tunnels routiers du Mont-Blanc en 1999 et du Fréjus en 2005 ont entraîné des fermetures de ces passages et des reports d'itinéraires, notamment vers la Suisse et Vintimille. En outre, depuis 2008, le ralentissement de l'activité économique induit une diminution des échanges entre la France et l'Italie.

327. D'autant que ni le passage Suisse du Gothard ni celui de Vintimille n'offre à ce jour des conditions meilleures que ceux du Fréjus, du Mont-Blanc et de la ligne ferroviaire existante entièrement rénovée.

328. Comme l'ont expliqué les requérants, chiffres à l'appui, les évolutions sur les axes Nord Sud du fait des délocalisations conduisent à des variations de trafics liées à l'évolution des PIB des pays respectifs, alors que sur l'axe Est Ouest, la variation des trafics est liée à la variation de la courbe de la production industrielle.

329. En période de difficultés financières aiguës conduisant l'Etat à des mesures d'économies supplémentaires pour bénéficier de délais de la part de la communauté européenne, il est singulier de lire que les prévisions présentent par nature des limites.

330. Le ministère reconnaît là le peu de fiabilité des prévisions justifiant le projet et valide de facto les analyses des requérants qui concluaient à l'absence de reprise massive du niveau des tonnages transportés en cas de croissance du taux de croissance du PIB.

331. L'absence de pertinence des prévisions élaborées au soutien du projet depuis plus de vingt ans, en utilisant toujours les mêmes vecteurs pour reproduire les mêmes erreurs dûment constatées, conduit au constat de l'absence d'utilité publique du projet.

§. 2. La baisse du trafic est constante depuis plus de 30 ans.

332. Le ministère avance (page 16/20) :

> Tout d'abord, contrairement à ce que pourraient laisser penser les requérants, il convient de souligner que même si, comme toute étude prospective, ce type de prévisions présente des limites, elles ont été réalisées dans les règles de l'art en utilisant les données les plus à jour disponibles.

333. Lorsque l'Etat et RFF disposent d'historiques de plus de 30 années, les prévisions ne peuvent répéter les mêmes erreurs, sauf à les utiliser pour justifier un projet comme le fait RFF malgré son endettement abyssal, inscrit pour partie dans la dette publique de l'Etat.

334. Le ministère vise opportunément la baisse des trafics depuis l'année 1998 pour tenter d'en trouver une cause dans l'accident survenu dans le tunnel du Mont Blanc en mars 1999. Toutefois les requérants ont parfaitement démontré que depuis 1994 il n'était plus noté d'augmentation de trafic sur la route.

MontCenis 1.250 m alt Date de 1872	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tonnage TOTAL	33.6	33.5	33.8	34.4	34.8	33.5	33.8	32.8	32.7	31.1
Tonnage RAIL Mont-Cenis	7.1	7.7	8.8	9.1	8.5	8.4	8.6	7.8	7.8	7.0
ROUTE										
Tonnage ROUTE réel Fréjus	12.2	12.4	12.4	12.6	12.8	22.2	25.2	25.0	23.6	19.7
Tonnage ROUTE réel Mt-Blanc	14.3	13.4	12.6	12.7	13.5	2.9	0.0	0.0	1.3	4.4
Tonnage ROUTE réel Fréjs+MtBc	26.5	25.8	25.0	25.3	26.3	25.1	25.2	25.0	24.9	24.1
Hypothèse 1 Tonnage Brenner Réel/Route+rail Fr	24.7%	23.9%	23.4%	22.7%	24.7%	24.8%	25.7%	32.9%	32.1%	34.4%
Hypothèse 2 Tonnage Gothard Réel/Route+rail Fr	39.3%	40.6%	34.6%	39.8%	43.1%	44.5%	49.7%	48.8%	44.3%	47.6%
Réel Rail MontCenis	21.1%	23.0%	26.0%	26.5%	24.4%	25.1%	25.4%	23.8%	23.9%	22.5%

De 1994 à 2003, en réalisant les tonnages des passages Suisse ou Autrichien, la part du rail par la ligne ferroviaire française existante du Montcenis aurait pu être supérieure de 15% à 25% environ par rapport à ce qu'elle a été.

335. Ce tableau fait surtout apparaître la responsabilité de l'opérateur ferroviaire qui malgré la nécessité de diminuer le trafic routier après l'accident du Mont-Blanc en 1999, n'a pas su maintenir le tonnage réalisé par le mode ferroviaire au cours de l'année 1997.

336. Il est rappelé que le tunnel du Mont-Blanc est resté fermé à la circulation des poids lourds jusqu'en 2003. Pourtant le tonnage ayant été transporté par les trains est passé de 9,1 millions de tonnes en 1997 à 7 millions de tonnes en 2003.

MontCenis 1.250 m alt Date de 1872	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tonnage TOTAL	28.4	25.7	26.7	27.6	25.6	21.4	22.7	23.6	22.4
Tonnage RAIL Mont-Cenis	6.4	5.5	5.2	5.7	4.6	3.4 r	3.0	3.4	3.4
ROUTE									
Tonnage ROUTE réel Fréjus	16.8	11.6	12.5	13.1	12.2	10.2	11.0	11.0	10.2
Tonnage ROUTE réel Mt-Blanc	5.2	8.6	9.0	8.8	8.8	7.8	8.7	9.2	8.8
Tonnage ROUTE réel Fréjs+MtBc	22.0	20.2	21.5	21.9	21.0	18.0	19.7	20.2	19.0
Hypothèse 1 Tonnage Brenner Réel/Route+rail Fr	35.6%	38.9%	43.4%	48.2%	54.7%	61.2%	63.4%	59.7%	50.0%
Hypothèse 2 Tonnage Gothard Réel/Route+rail Fr	56.7%	60.7%	60.7%	56.5%	60.5%	54.2%	63.4%	61.0%	62.1%
Réel Rail MontCenis	22.5%	21.4%	19.5%	20.7%	18.0%	15.9%	13.2%	14.4%	15.2%

De 2004 à 2012, en réalisant les tonnages des passages Suisse ou Autrichien, la part du rail par la ligne ferroviaire française existante du Montcenis aurait pu être supérieure de 15% à 50% environ par rapport à ce qu'elle a été. sans que jamais ne soit atteinte la limite capacitaire de 22 millions de tonnes reconnue, ni celle de 17 millions de tonnes.

337. A partir de l'année 2004, le tonnage transporté par la voie ferrée n'a cessé de diminuer, sans toutefois créer d'augmentation de trafic sur la route, puisque le tonnage de la route a diminué de 3 millions de tonnes de 2004 à 2012.

338. Une nouvelle fois, il est démontré que l'allégation du ministère ne peut expliquer les baisses des trafics constatés à tous les passages routiers et ferroviaire des Alpes du Nord.

339. De même alors que la courbe du PIB a connu une augmentation jusqu'en 2008 pour tous les pays européens, ce qui a conduit à des augmentations de tonnages sur les axes Nord Sud, il est démontré que les Alpes du Nord (axe Est Ouest) ont connu une diminution bien antérieure à l'année 2008.

340. Une nouvelle fois le ministère avance une argumentation qui n'est soutenue par aucun fait, aucune pièce ni aucune démonstration. L'absence de démonstration du ministère conduira au rejet de la contestation du moyen soulevé par les requérants, le ministère ne rapportant aucune preuve ou fait à l'appui de ses déclarations.

§. 3. Sur la suffisance des infrastructures existantes dans les Alpes du Nord.

341. En tout état de cause, il est démontré que la voie ferroviaire existante est en mesure de transporter plus de 50% du total des tonnages qui circulent sur la route et sur le rail aux tunnels routiers du Fréjus, du Mont-Blanc et de la voie ferroviaire existante.

342. Cela pour autant qu'il y soit transporté les mêmes tonnages que ce qui est transporté en Suisse sur la ligne du Gothard ou en Autriche sur la ligne du Brenner, toutes deux datant du XIX^{ème} siècle à 1.150 mètres d'altitude pour le Gothard et 1.370 mètres pour le Brenner.

§. 4. Sur l'obligation faite à RFF de présenter un état de l'équilibre de ses comptes pour les projets dont il a la maîtrise d'ouvrage

343. Le ministère avance (page 16/20) :

> Enfin, les requérants se méprennent sur la portée des dispositions du décret 97-445 du 5 mai 1997, qui n'impose notamment pas à RFF de présenter un état de l'équilibre de ses comptes concernant les projets dont il a la maîtrise d'ouvrage dans les dossiers d'enquête publique préalables à une déclaration d'utilité publique.

344. Le ministère reprend ici l'argumentation de RFF qui prétend que le mot accepter ne doit pas être apprécié comme une règle d'acceptabilité...

345. Les requérants renvoient le ministère à leurs écritures en réplique au mémoire en réponse de RFF.

346. Toutefois, le ministère aura à expliquer les raisons qui ont conduit les parlementaires à réitérer les dispositions de l'article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997 lors du vote de la Loi sur la réforme ferroviaire à l'automne 2014.

347. L'interprétation personnelle du ministère visant des emprunts ne pourra être retenue, d'autant que le texte du décret, ne vise en aucun cas les emprunts mais le financement par les collectivités ou l'Etat pour la durée d'amortissement en vue d'éviter des effets négatifs sur les comptes de RFF.

348. En l'espèce, et la Cour des Comptes l'a parfaitement démontré dans ses divers rapports, ni RFF, ni les collectivités, ni même l'Etat ne sont en mesure d'apporter la preuve de l'absence d'effets négatifs dans les comptes de RFF, ne disposant pas des capacités contributives ni des niveaux de tarification, contredisant les analyses de la Cour des Comptes et des requérants.

349. La Cour des Comptes a notamment conclu à l'absence de pertinence du projet tant en matière de transport de voyageurs qu'en matière de fret. Elle a également conclu à la surestimation des prévisions de fréquentation et à la sous évaluation des coûts ce qui ne peut qu'augmenter les effets négatifs dans les comptes de RFF.

350. Les conclusions de la Cour des Comptes démontrant l'impossibilité de financer un projet surdimensionné, sont parfaitement renforcées par la démonstration faite en Autriche et en Suisse avec des tonnages transportés par les voies ferroviaires existantes identiques à la voie ferrée franco-italienne des Alpes du Nord rénovée permettant de relier actuellement Lyon à Turin tant pour le fret que pour les passagers.

351. En se bornant à réaliser les tonnages transportés en Suisse, les requérants démontrent qu'il est parfaitement réalisable d'atteindre une part ferroviaire dans les Alpes du Nord supérieure à 50%, allant jusqu'à 63,4%.

352. Il est démontré qu'avec un coût kilométrique moyen de près de 90 millions d'euros, jamais égalé sur aucune ligne ferroviaire à l'exception du tunnel sous la Manche dont les conséquences négatives sur les comptes du promoteur sont incontestables, les effets négatifs sur les comptes de RFF sont indiscutables en méconnaissance des dispositions de l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, il est démontré également que les effets négatifs dans les comptes de RFF sont pris en charge par la collectivité au travers de la dette publique de l'Etat, contribuant à son augmentation et à celle du déficit public en méconnaissance des dispositions du traité de Lisbonne dont le principe de gestion budgétaire est constitutionnel au titre de l'article 88-1 de la Constitution.

353. Il est une nouvelle fois rappelé que le sens commun et la Loi veulent que l'évaluation socio-économique soit établie à tout le moins sur la prévision des capacités contributives et des niveaux de tarifications ce qui n'a pas été fait dans le dossier Lyon-Turin comme l'ont prouvé les requérants.

354. Cette obligation est incontournable pour pouvoir définir la VAN et le TRI qui constituent les critères d'évaluation des projets de transports.

355. Il est rappelé que les commissaires enquêteurs ont osé écrire dans leurs conclusions motivées un passage inconséquent dont semble pourtant se prévaloir RFF et le ministère. On y lit : ***(Pièce 148 mémoire introductif d'instance)***

356. La commission d'enquête avance dans ses conclusions motivées (pages 9 et 10/17) :

> 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.

357. Ces motivations des commissaires enquêteurs méconnaissent les dispositions prévalant à l'évaluation socio-économique fixées par l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, qui précisent :

> ***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

358. Il est manifeste que ces dispositions ont été méconnues par la commission d'enquête et par le maître d'ouvrage.

359. Il est également manifeste que ce sont les dispositions du Code des Transports aux articles 1511-1 et suivants qui ont été méconnus comme les dispositions de l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984.

360. Que le ministère conteste la portée des dispositions de l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 qui devaient protéger les contribuables d'une nouvelle explosion de la dette de RFF, qui est hélas survenue, du fait notamment de la méconnaissance des règles de bon sens et légales des évaluations socio-économiques, ne peut qu'interroger sur la gestion des affaires publiques.

361. Que le ministère défende une telle position incompréhensible sur **l'acceptabilité** alors que le texte utilise le mot "**accepter**", interroge tout autant.

362. Que le ministère ne tienne pas compte des observations de la Cour des Comptes, pourtant adressées sous forme de référé le 1er août 2012, alors que la dette de RFF a été affectée à la dette publique pour partie, constitue pour les requérants une faute.

363. Que le ministère méconnaisse également les dispositions du Code des Transports, de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 visant l'application l'article 14 de la Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 est tout aussi incompréhensible.

364. Il est toutefois démontré que RFF a méconnu les règles de gestion élémentaires édictées par l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, l'article 14 de la Loi 82-1153 du 30 décembre 1982, l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 visant l'application l'article 14 de la Loi 82-1153 du 30 décembre 1982, les articles 1511-1 du Code des Transports.

365. Le décret querellé méconnaissant les dispositions de ces textes ne pourra qu'être annulé.

§. 5. Sur l'absence d'amélioration du fret ferroviaire transalpin

366. Le ministère avance (pages 16 et 17/20) :

> Cette liaison doit en effet favoriser le développement du fret ferroviaire entre la France et l'Italie par une liaison performante offrant une alternative crédible aux tunnels routiers et améliorer le service aux voyageurs qui traversent les Alpes, tout en assurant une desserte des grandes agglomérations du sillon alpin.
>
> Le premier avantage du projet est donc de développer le fret ferroviaire notamment grâce à un service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit qui permettra des liaisons ferroviaires plus rapides et à plus grande fréquence, ce qui favorisera le report modal vers le rail.

367. Le ministère tente de justifier le projet Lyon-Turin par la mise en service d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit, arguant de "liaisons ferroviaires plus rapides et à plus grande fréquence". Cependant le ministère s'abstient de transmettre quelque justificatif que ce soit à l'appui de cette thèse.

368. Notamment, le ministère s'abstient d'indiquer le nombre de caisses mobiles ou poids lourds concernés par le grand gabarit, pas plus qu'il n'indique le fait que les voies ferroviaires françaises ou italiennes en amont ou en aval du projet ne sont pas au gabarit indiqué.

369. Le gabarit répandu en Europe est le gabarit GB+ ou GB1. La voie existante a été équipée pour le passage des trains au gabarit européen, les requérants l'ont démontré.

370. Les requérants ont également démontré que Réseau Ferré de France s'est engagé dans de nouveaux investissements lourds dès le mois de janvier 2016 avec l'installation de l'ERTMS sur la ligne ferroviaire existante de Lyon à Turin.

371. Le ministère ne conteste en rien les documents et preuves des requérants démontrant l'inutilisation des voies existantes, les lourds travaux réalisés sur la ligne existante, pas plus que les plans d'investissements et engagements de RFF pour la mise en service du corridor fret RFC6 selon les directives 913/2010/CE.

§. 6. Sur l'amélioration du service aux voyageurs

372. Par ailleurs, le ministère prétend que le projet de nouvelle ligne améliorera le service aux voyageurs tout en assurant une desserte des grandes agglomérations du sillon alpin.

373. Il convient de rappeler que les grandes villes du sillon alpin sont déjà desservies comme cela apparaît clairement dans le dossier d'enquête publique (Pièce C notice explicative dossier enquête publique page 16):

> **Le trafic national de voyageurs**
>
> Avec la réalisation du projet, les gains de temps de parcours passagers sur les relations nationales seront les suivantes :

	Référence	Projet 2020 – 2030 (Ligne mixte)		Projet 2035 – 2050 (LGV)	
Paris – Grenoble	2 h 55	2 h 46	- 9 min	2 h 42	- 13 min
Paris - Chambéry	2 h 49	2 h 23	- 26 min	2 h 15	- 33 min
Paris – Aix les Bains	2 h 49	2 h 25	- 24 min	2 h 17	- 32 min
Paris - Annecy	3 h 26 *(1 rebroussement à Aix)*	2 h 57 *(arrêt à Aix)*	- 29 min	2 h 49 *(arrêt à Aix)*	- 37 min
Lyon Part-Dieu - Grenoble	1 h 14	1 h 11	-3 min	1 h 08	- 6 min
Lyon Part-Dieu - Chambéry	1 h 10	0 h 50	- 20 min	0 h 45	- 25 min
Lyon Part-Dieu - Annecy	1 h 40 *(1 rebroussement à Aix)*	1 h 20 *(arrêt à Aix)*	- 20 min	1 h 15 *(arrêt à Aix)*	- 25 min

Offre voyageurs - Temps de parcours sur les Origines - Destinations

374. Ainsi il apparaît clairement que les villes de Grenoble, Chambéry, Aix les Bains sont déjà desservies en moins de trois heures ce qui invalide, selon la Cour des Comptes et tous les services de l'Etat, toute pertinence d'infrastructure à grande vitesse supplémentaire.

375. Cela est d'autant plus vrai que le simple doublement de la voie existante qui dessert Chambéry par le Sud (Lyon, Bourgoin-Jallieu, Saint André le Gaz, Chambéry) permet d'améliorer le temps de parcours Paris Chambéry et Lyon Chambéry de dix minutes par la disparition des ralentissements liés à l'utilisation d'une voie unique et les croisements de trains nécessitant des arrêts et ralentissements.

376. La liaison Paris Annecy se trouve également améliorée par le doublement de la voie unique entre Aix les Bains et Annecy, qui faute de financements suffisants ne serait pas doublée.

377. L'indispensable doublement de la voie unique desservant Annecy permet également un gain de temps et un triplement du nombre de trains pouvant y circuler.

378. Ces doublements de voies indispensables, mais bien moins onéreux que le projet Lyon Turin ont l'avantage d'améliorer également les transports quotidiens et de contribuer à la diminution du nombre de véhicules individuels utilisés pour les parcours domicile travail, ce que ne permettrait pas le projet envisagé.

379. Les gains en matière de pollution, de réchauffement climatique et d'exposition des riverains aux risques de cancers, consécutifs aux doublements de ces portions de voies existantes sont indiscutables étant rappelé qu'en matière de transport autour de Chambéry et Annecy, **80% des émissions proviennent des voitures,** 15% des transports de marchandises régionaux et 5% des transports transfrontaliers, qui au demeurant peuvent être réduits par l'utilisation de la voie existante rénovée au départ de Ambérieu en Bugey.

380. Il est ainsi démontré que le réseau existant permet de répondre à l'amélioration nécessaire des conditions de transports pour les trajets domiciles travail tout en répondant à une amélioration du service pour les distances plus importantes, vers Lyon ou Paris.

381. Il est également démontré que la liaison régionale entre Grenoble et Annecy ne se trouve en rien améliorée par le projet Lyon-Turin, bien au contraire le financement du doublement de la voie ferrée entre Aix-les-Bains et Annecy ne pouvant être financée, cette desserte resterait défectueuse dans la durée comme celle entre Valence et Grenoble.

382. Ces améliorations, d'un coût bien inférieur à la création d'une nouvelle ligne ferroviaire insoutenable financièrement, permettraient un autofinancement de l'infrastructure alors qu'il a été démontré que le projet ne peut que créer du déficit public complémentaire et de la dette publique en méconnaissance des dispositions de l'article 88-1 de la Constitution.

383. A l'inverse, le ministère tente de rendre confus le débat en apportant des informations sans en préciser la nature exacte.

384. Ainsi, Le ministère avance (page 17/20) :

> En 2013, 90 % des échanges s'effectuent par la route avec 7400 poids lourds par jour en moyenne. La ligne Lyon Turin est une réponse à l'obsolescence des lignes existantes et aux problèmes de sécurité. Actuellement, 600 000 poids lourds traversent chaque année les Alpes Maritimes sur l'A8, souvent en transit de pays à pays, causant une pollution majeure.

385. Les requérants ont démontré que les trafics routiers dans les Alpes du Nord ont connu des diminutions depuis 1994 et que la moyenne journalière pour les deux passages alpins du Fréjus et du Mont-Blanc n'a jamais été de 7.400 poids lourds, ce que laisse pourtant imaginer la déclaration du ministère.

386. Le maximum enregistré l'a été en 1998 avec 4.276 poids lourds de moyenne par jour (tunnels Fréjus et Mont-Blanc cumulés) (TMJA - Trafic Moyen Journalier Annuel) ***(Pièces 78, 83 à 90, 92 à 96 - Mémoire introductif d'instance)***

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Fréjus	629	714	915	994	1 175	1 335	1 480	1 544	1 574	1 684
Mont-Blanc	1 249	1 246	1 338	1 525	1 698	1 876	2 045	2 105	2 141	2 290
Total	1 878	1 961	2 252	2 518	2 873	3 211	3 525	3 649	3 715	3 974

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Fréjus	2 036	2 072	2 076	2 099	2 149	3 756	4 255	4 243	4 043	3 418
Mont-Blanc	2 225	2 120	1 999	2 012	2 128	470	0	0	216	752
Total	4 261	4 192	4 075	4 111	4 276	4 225	4 255	4 243	4 259	4 169

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fréjus	3 099	2 149	2 313	2 401	2 256	1 873	2 004	2 013	1 857	1 816	1 826
Mont-Blanc	967	1 602	1 661	1 616	1 612	1 420	1 566	1 660	1 592	1 505	1 517
Total	4 066	3 752	3 974	4 017	3 869	3 293	3 570	3 673	3 449	3 321	3 343

387. Le nombre de camions circulant sous le tunnel du Mont-Blanc est de 1.517 poids lourds par jour en moyenne en 2014, soit un nombre inférieur à celui qui y circulait en 1987.

388. Avant la crise de 2008, il y circulait 1.616 poids lourds par jour en moyenne (chiffre 2007) soit un nombre inférieur à celui de l'année 1988.

389. Pour le Fréjus, le nombre de camions par jour en moyenne en 2014 était de 1.826 PL soit un nombre inférieur à celui de l'année 1994.

390. La déclaration du ministère est donc erronée lorsqu'elle évoque 7.600 poids lourds par jour.

391. Compte tenu de la sous utilisation avérée et reconnue de la ligne ferroviaire existante entre Lyon et Turin, à raison de 25 poids lourds par train, 70 trains quotidiens (deux sens confondus, 35 par sens) d'autoroute ferroviaire ou route roulante sont en mesure de transporter 1.750 camions et de diminuer la fréquentation routière d'autant.

392. Le ministère n'apporte aucune réponse à cette situation incompréhensible. Pourtant le ministère n'hésite pas à déclarer à la suite (page 17/20) :

> A sa mise en service, le projet permettra d'opérer un report modal important grâce à la capacité supplémentaire qu'il offre pour le fer conventionnel et au service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit. Ainsi, les lignes d'accès permettront d'acheminer près de 42 Mt de marchandises vers ou depuis les tunnels ferroviaires du corridor Lyon-Turin, soit une augmentation de 29 Mt par rapport à la situation de référence qui aurait prévalu en l'absence d'une nouvelle liaison.

393. Une nouvelle fois ces prévisions ne reposent sur aucune donnée probante et les prévisions passées se sont toutes révélées fausses. Pourtant le ministère et RFF persistent malgré les recommandations de la Cour des Comptes, des économistes du transport et des requérants.

394. Les requérants démontrent parfaitement que le projet soutenu n'apporte aucun avantage mais présente au moins deux inconvénients majeurs:

- le coût de l'infrastructure ne pourra être amorti par les péages puisque le nombre de passagers restera stable du fait des temps actuels déjà satisfaisants entre Paris et le sillon alpin, (moins de 3 heures)

- les améliorations nécessaires et notamment les doublements de voies uniques, dangereuses et limitantes desservant Annecy et Chambéry ne pourront être réalisés faute de financements malgré le besoin avéré pour les transports du quotidien.

§. 7. Sur l'extension du réseau à grande vitesse européen

395. Le ministère avance (page 17/20) :

> Le deuxième avantage du projet est de poursuivre l'extension du réseau à grande vitesse européen et rendre les Alpes accessibles.
>
> Le projet vise ainsi à interconnecter les réseaux français et européens à grande vitesse en effaçant toutes les barrières techniques entre les différents réseaux nationaux (type d'électrification, signalisation, etc.).
>
> La ligne nouvelle permettra également de raccorder les Alpes du Nord à la ligne Paris-Marseille à grande vitesse avec des gains de temps importants pour la desserte notamment de Chambéry, Annecy, et de Grenoble.

396. La revendication de l'avantage de la grande vitesse ne pourra que surprendre votre haute juridiction puisque tous les services de l'Etat, la SNCF et la Cour des Comptes contestent unanimement le développement des réseaux à grande vitesse dont les limites ont été atteintes selon la formulation même des dirigeants de la SNCF.

397. Le ministère se trouve donc être le seul à défendre l'extension du réseau à grande vitesse, toutefois les requérants répondent largement sur ce point dans le mémoire en réplique aux réponses de RFF dont le ministère n'a d'évidence pas pris connaissance.

§.8. Sur l'amélioration des dessertes ferroviaires régionales

398. Le ministère avance (page 17/20) :

> Le troisième avantage du projet est d'améliorer les dessertes ferroviaires régionales. La ligne nouvelle permettra d'accompagner la densification des échanges entre les grands pôles de la région Rhône-Alpes dans un contexte où les infrastructures routières sont fortement encombrées.
>
> Elle permettra la mise en œuvre de dessertes à grande vitesse sur des relations régionales notamment entre Lyon et Chambéry ou Annecy.
>
> 17/20

399. Le ministère prétend que le projet mettra en oeuvre la desserte à grande vitesse de Annecy ce qui est faux comme l'ont démontré les requérants puisque la ligne ferroviaire desservant Annecy n'est pas doublée et restera à voix unique à partir de Aix les Bains.

400. De même, le ministère se méprend lorsqu'il affirme que les infrastructures routières sont fortement encombrées et que le projet permettra d'y remédier.

401. Tout d'abord, le ministère ne rapporte aucune donnée justifiant le qualificatif "fortement" qui ne peut être que contesté à l'exception des week-end de vacances de neige ou d'été.

402. Les encombrements des infrastructures routières dans les agglomérations sont consécutifs à la forte utilisation de véhicules individuels pour les transports domicile travail au quotidien et **le projet ne capte pas ces trafics**. L'amélioration des temps de transports entre Lyon et Chambéry ne modifiera en rien les encombrements existants dans les villes de Grenoble et Annecy, ni même dans Chambéry qui sont au demeurant réduits.

403. Les requérants ont démontré dans leur mémoire en réplique à RFF que le projet des accès français au Lyon Turin déclaré d'utilité publique ne répond pas à l'objectif de connexion des réseaux à grande vitesse français et italiens, au sens où cela est entendu puisque, de Chambéry à Saint Jean de Maurienne, c'est par l'utilisation de la voie existante que la connexion sera effectuée.

404. Le ministère se méprend également lorsqu'il déclare que (page 18/20) :

> Ces dessertes permettront par exemple de faire bénéficier les usagers régionaux de gains de temps de 25 minutes sur un trajet Lyon-Chambéry qui s'effectue actuellement en 1h10. Les trains régionaux bénéficieront par ailleurs des capacités dégagées sur les lignes classiques.

405. En effet, il est faux de prétendre que les trains régionaux desservant Grenoble et Annecy bénéficieront de capacités dégagées sur les lignes classiques, puisque rien n'est prévu dans le cas de la liaison Chambéry Grenoble et que les trains continueront d'utiliser la même voie entre Saint André le Gaz et Grenoble, de même qu'entre Aix les Bains et Annecy, rien n'est prévu pour améliorer la desserte ferroviaire à voie unique.

406. Il est ainsi démontré qu'il est faux de prétendre que les trains régionaux bénéficieront des capacités dégagées sur les lignes existantes, alors que les deux villes les plus importantes du sillon alpin, Grenoble et Annecy resteront desservies comme elle le sont actuellement.

407. Il est toutefois vrai de soutenir que le projet améliorera le temps entre Lyon et Chambéry au départ de l'aéroport de Lyon mais **il est juste de rappeler que l'investissement de quatre milliards qui profitera à Chambéry (ville de 58.000 habitants) est disproportionné au regard de la fréquentation.**

408. A l'inverse, l'investissement sur le programme Lyon Turin interdirait d'investir sur les dessertes de Grenoble, Valence et Annecy (doublement des voies uniques) ainsi que sur les protections des populations riveraines des voies ferroviaires existantes (nuisances sonores) ou encore sur les protections des espaces naturels (Lac du Bourget et d'Aiguebelette).

409. Le ministère se méprend encore en déclarant (page 18/20) :

> L'intérêt de la nouvelle ligne Lyon Turin va bien au-delà des régions françaises et italiennes qu'elle traversera mais elles en retireront des bénéfices immédiats : les gaz à effet de serre émis par les poids lourds pourraient être réduits d'un million de tonnes par an ; la sécurité sera améliorée pour les riverains ; du côté français, le doublement des tronçons encore à voie unique par une nouvelle ligne à deux voies permettra d'améliorer considérablement les dessertes pour les passagers dans toute la région Rhône-Alpes.

410. Il ne rapporte tout d'abord pas la preuve de son affirmation d'une réduction d'un million de tonnes de gaz à effet de serre, par ailleurs, le ministère ne démontre en rien que la sécurité des riverains serait menacée par la voie existante.

411. Si cet argument de la sécurité des riverains devait être démontré alors **les mesures de mise en sécurité devraient être prises sans délai, sauf à leur faire encourir des risques identifiés en connaissance de cause.**

412. Une nouvelle fois, le ministère ne rapporte aucune preuve de ce qu'il avance en matière d'amélioration de la sécurité des riverains pas plus qu'en matière d'amélioration prétendument "considérable" des dessertes pour les passagers dans "toute la région Rhône Alpes".

413. A l'inverse, la Cour des Comptes avait déclaré la faible amélioration environnementale dans son rapport dédié aux autoroutes ferroviaires en février 2012 dans lequel il est écrit : ***(Pièce n° 102 - Mémoire introductif d'instance)***

> La réduction des émissions de CO_2 liée au report annuel de 500 000 camions, reste très modeste : 0,45 million de tonnes prévues en 2020. Pour en prendre la mesure, il convient de rappeler que le plan « climat » de mars 2010 vise, pour 2020, une réduction de quinze millions de tonnes de CO_2, par rapport à 2005, pour le secteur des transports. Les économies de CO_2 qui portent sur des approvisionnements en carburant effectués hors de France pour des raisons fiscales, ne peuvent être inscrites au bilan national.

La réponse du ministre de l'économie à la Cour des comptes est on ne peut plus claire :

> *Les conclusions de la Cour sur les deux premières expériences d'autoroutes ferroviaires (entre Perpignan et Bettembourg et entre Aiton et Orbassano), s'agissant des résultats modestes en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard des soutiens financiers publics consentis, appellent une réflexion sur le modèle des autoroutes ferroviaires. Cette question fait écho aux conclusions récentes des Assises du ferroviaire, desquelles il ressort que les conditions de développement des autoroutes ferroviaires retenues en France ne semblent pas répondre pleinement aux attentes des acteurs économiques concernés.*
>
> *Les modifications à porter au modèle des autoroutes ferroviaires devraient porter notamment sur l'examen plus systématique des solutions alternatives, particulièrement le transport combiné classique, et sur l'évaluation socio-économique préalable de tout projet d'autoroute ferroviaire pour calibrer les soutiens publics au bon niveau par rapport aux avantages attendus pour la collectivité.*
>
> *Dans tous les cas, le sujet des autoroutes ferroviaires n'épuise nullement la question du déficit structurel de compétitivité du fret ferroviaire par rapport au transport routier, qui nécessite de poursuivre les efforts de productivité de la part des entreprises concernées et une amélioration de la qualité de l'infrastructure.*

Le ministre du budget indique pour sa part à la Cour des comptes :

> *En dernier lieu, eu égard aux faibles bénéfices en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre, que la Cour met en lumière dans son projet d'insertion, il serait préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible possible pour les finances publiques, les interventions publiques devant, dans la mesure du possible, demeurer temporaires.*

414. En synthèse, les requérants démontrent une nouvelle fois que les déclarations du ministère ne sont pas étayées et que les seuls éléments factuels remettent en cause la version du ministère.

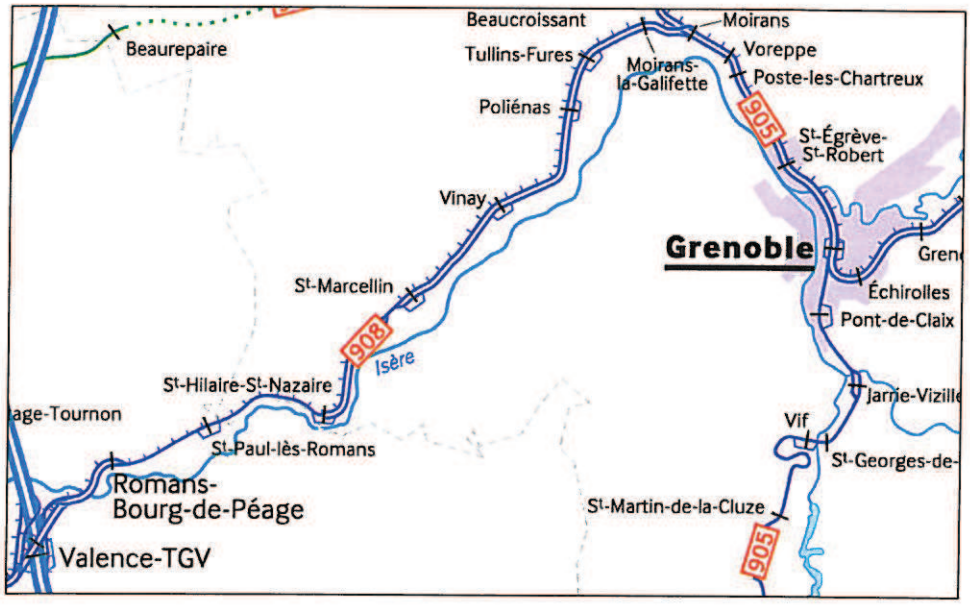
415. Toutefois, les requérants rappellent qu'ils ont rapporté la preuve de la possibilité de l'exploitation au départ d'Ambérieu pour des coûts extrêmement réduits puisque la gare de triage dispose d'installations permettant dès aujourd'hui le transfert de camions sur des trains.

416. Ces faits ressortent des documents produits RFC6 ***(Pièce 10)*** et du rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées daté du 21 juin 2006 ***(Pièce 28 - Mémoire en réplique aux réponses de RFF)*** à l'attention du ministre des transports.

417. Par ailleurs, les requérants ont démontré que les voies uniques entre Saint André le Gaz et Chambéry et entre Aix les Bains et Annecy ne sont pas doublées conduisant à des limitations de services et des retards qui favorisent objectivement l'utilisation de la route pour les passagers.

418. A cette situation il convient de rappeler que la voie ferrée entre Valence et Grenoble est également sur une partie importante de son parcours à voie unique. (de Romans-Bourg de Péage à Saint Nazaire en Royans et à Saint Marcellin) ***(pièce n° 9)***

419. Ces portions de voies uniques conduisent comme pour la desserte d'Annecy ou de Chambéry à des limitation de services et des retards, mais surtout invalident le projet qui prétend y ajouter du fret ferroviaire à destination ou en provenance de l'Italie.



420. Les requérants démontrent que loin d'être d'utilité publique, le projet "aspire" les capacités financières d'investissement pour un projet qui ne répond pas aux objectifs du cahier des charges annexé à la décision ministérielle du 7 février 1994. Plus grave, le projet ne répond pas aux besoins d'amélioration des connexions entre les villes d'importance du sillon alpin Nord et Sud.

421. Le ministère ne procède que par voie d'allégation. Il ne produit aucun élément de preuve accréditant ses déclarations. Dans ces conditions, votre haute juridiction ne pourra que faire droit aux demandes présentées par les concluants.

§. 9. Sur la capacité des infrastructures existantes

422. Le ministère avance (page 18/20) :

1.2. Sur la nécessité de créer une ligne nouvelle

423. Le ministère n'hésite pas à écrire des contrevérités flagrantes à propos de la capacité de la ligne ferroviaire existante, ce qui conduit à douter légitimement de sa sincérité.

424. Il déclare notamment : (page 18/20)

> Les infrastructures existantes ont déjà fait l'objet de travaux importants de rénovation, et si leurs capacités théoriques sont loin d'être atteintes, c'est qu'elles demeurent sous-utilisées en raison de leurs caractéristiques techniques inadaptées au transport moderne.

425. Il est rappelé que par définition, si une ligne ferroviaire est sous-utilisée, c'est qu'elle dispose de capacités utilisables.

426. Toutefois, si le ministère tient à se prévaloir de cet argument, il avoue une faute, pour avoir laissé engagé et avoir financé au travers de l'AFITF, des travaux par l'établissement public industriel et commercial, RFF alors que son endettement ne lui permettait pas de le faire, d'autant que le résultat de la mise au gabarit GB+/GB1 est prétendument négatif puisque la capacité utilisée est aujourd'hui inférieure à celle de 1983.

427. Il n'est bien sûr pas sérieux de soutenir une telle argumentation, d'autant que les capacités reprises par les requérants sont des capacités effectives et non des capacités "théoriques". La réalité des capacités a été prouvée par les requérants et notamment par la production des études de l'Europe.

428. Les déclarations de Réseau Ferré de France à la Cour des Comptes, ne pourraient être considérées autrement que comme insincères si l'argumentation du ministère devait être retenue.

> Elles prenaient en compte l'évolution des trafics et le programme suisse de nouvelles lignes ferroviaires alpines ; la capacité de la ligne historique une fois modernisée étant à l'époque estimée à 20 millions de tonnes.
>
> En outre et en raison du renforcement des normes de sécurité en tunnel, Réseau ferré de France (RFF) évaluait le trafic sur cette liaison entre 17 et 18 millions de tonnes. Au demeurant cette estimation a été abaissée en novembre 2011 à 15 millions de tonnes pour prendre en compte les objectifs de développement de l'offre TER dans la région Rhône-Alpes.

Référé Cour des Compte du 1er août 2012 - page 2/8

429. Elle sera en tout état de cause rejetée pour absence de preuve et pour des contradictions flagrantes avec les déclarations de Réseau Ferré de France, les études européennes et les réalisations constatées en Suisse et en Autriche sur des lignes ferroviaires équivalentes.

430. Les requérants ont largement démontré que les capacités de la ligne ferroviaire existante est bien réelle par la production des documents RFC6, ***(Pièce 118 du mémoire introductif d'instance, Pièces 10, 18 et 27 du mémoire en réplique à RFF)***. Ils apportent une nouvelle fois une preuve récente (publication 2015) de la capacité réelle et reconnue par RFF pour cette voie par la production de la dernière version publiée du document RFC6, GEIE détenu à 20% par RFF. ***(Pièce n°10)***.

431. Ce document démontre que la ligne Ambérieu, Culoz, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Italie est utilisable pour le fret ferroviaire. que ses capacités sont reconnues comme utilisables immédiatement que la gare d'Ambérieu est connecté à un autre corridor fret européen le Corridor n°2 (page 12)

This corridor connects with six other corridors 1, 2, 3, 4, 5 and 7, and some of their sections overlap.

Actually RFC 6 has the following connections with other RFCs:

- ✓ in Algeciras-Madrid with Rail Freight Corridor 4 (set up on the 10th November 2013);
- ✓ in Lyon and Ambérieu-en-Bugej with Rail Freight Corridor 2 (set up on the 10th November 2013);
- ✓ in Milano with Rail Freight Corridor 1 (set up on the 10th November 2013);

432. Au surplus, la confusion entretenue par le ministère et RFF sur l'impossibilité d'utiliser la ligne ferroviaire à voie unique sera rejetée, puisque les travaux de mise au gabarit ont concerné la ligne ferroviaire à double voies Ambérieu en Bugey, Culoz, Chambéry, Saint Jean de Maurienne, Modane et Italie.

433. Cette ligne ferroviaire est à voies doubles, elle a été modernisée, mise au gabarit, les ponts ont été remplacés. Elle permet des capacités de l'ordre de 20 millions de tonnes et qui ne peuvent être inférieures à celle constatées sur les lignes ferroviaires Suisses (16,8 millions de tonnes en 2000) et Autrichiennes 14,4 millions de tonnes en 2010), ni aux déclarations de Réseau Ferré de France (16,5 millions de tonnes dossier enquête publique Pièce C)

434. Les requérants ont produit l'extrait du dossier d'enquête publique numérique dans lequel RFF a annoncé une capacité de la ligne ferroviaire existante de 16,5 millions de tonnes. ***(Pièce C notice explicative - page n°16 - Pièce n°18 Mémoire introductif d'instance des requérants)***

• Les capacités

Les capacités ferroviaires retenues sur le corridor projet ainsi que sur les autres passages alpins sont présentées dans les tableaux ci-dessous.

	Référence			Projet 2020			Projet 2025			Projet 2030			Projet 2035		
	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total
DUP															
Tunnel Mont-Cenis - Ligne historique (LH)															
Million de tonnes / an	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9	0,6	15,9	16,5
Nombre de trains/j	30	90	120	30	92	122	8	10	18	8	10	18	8	120	128

435. RFF n'a jamais indiqué qu'il s'agit de capacités *"théoriques"*, le tonnage possible sur la ligne ferroviaire existante est annoncé de 14,6 millions de tonnes à 16,5 millions de tonnes ce qui représente de 65 % à 73,5% du tonnage total ayant circulé entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord en 2012.

436. Les requérants démontrent par la production des documents avalisés par RFF au sein du RFC6, la réalité de la possibilité d'utiliser la ligne ferroviaire existante pour des transports de marchandises massifs :

- ils étayent leurs démonstrations par les déclarations de RFF devant la Cour des Comptes et la communauté européenne,

- ils apportent la preuve des possibilités de l'exploitation par les exemples Suisses et Autrichiens d'utilisation des lignes ferroviaires existantes depuis 1991 pour ces pays,

- ils démontrent que la seule utilisation de la ligne existante comme en Suisse ou en Autriche permettrait de réaliser 75% de par ferroviaire pour le transport des marchandises (16,8 millions de tonnes - Suisse Rail Gothard an 2000 = 16,8 MT / 22,4 MT -Route Fréjus et Mt-Blc + Rail année 2012),

- ils rapportent la preuve que la déclaration de RFF dans le dossier d'enquête publique confirme une capacité réelle de 14,6MT à 16,5 millions de tonnes pour la ligne ferroviaire existante ce qui représente 73,66% du tonnage transporté dans les Alpes du Nord,

- ils démontrent les variations des déclarations de RFF devant la Cour des Comptes et les contradictions des déclarations qui apparaissent dès lors pour le moins douteuses,

§. 10. Sur le risque d'accident par déraillement

437. Le ministère agite également la peur d'un accident en cas de déraillement d'un train de transport de marchandises dangereuses. Il est rappelé que des marchandises dangereuses circulent déjà sur la ligne existante et que si le ministère considère qu'il existe un risque, alors il laisse perdurer une situation dangereuse, en exposant des populations ou des sites naturels aux risques qu'il évoque.

438. Sa responsabilité, s'il maintenait son argumentation, serait donc entière dans le maintien en danger des populations riveraines de la ligne existante ou des milieux naturels dont il doit par nature assurer la protection.

439. Mais cet argument ne résiste pas à l'analyse, pas plus qu'aux rapports et études sur les trafics de marchandises entre la France et l'Italie.

440. Ainsi le rapport du commissariat général au développement durable, publié par le ministère lui-même et produit par les requérants contredit ces déclarations ***(Pièce n°11 - Mémoire en réplique aux réponses de RFF)***.



441. On peut constater à la page 109 que le nombre de camions transportant des marchandises dangereuses, circulant entre la France et l'Italie, est faible au regard du trafic routier de marchandises :

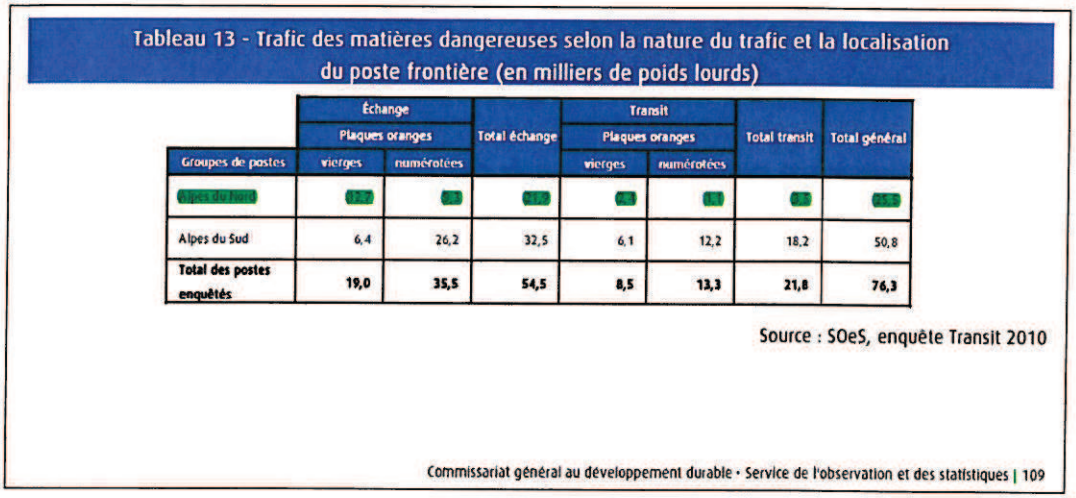


Tableau 13 - Trafic des matières dangereuses selon la nature du trafic et la localisation du poste frontière (en milliers de poids lourds)

	Échange			Transit			
	Plaques oranges		Total échange	Plaques oranges		Total transit	Total général
Groupes de postes	vierges	numérotées		vierges	numérotées		
Alpes du Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Alpes du Sud	6,4	26,2	32,5	6,1	12,2	18,2	50,8
Total des postes enquêtés	**19,0**	**35,5**	**54,5**	**8,5**	**13,3**	**21,8**	**76,3**

Source : SOeS, enquête Transit 2010

Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques | 109

442. Il circule en totalité 25.500 poids lourds en tout au regard du trafic routier de marchandise franco-italien total qui était de 1.303.151 Poids Lourds en 2010 :

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mt-Blc	784 518	844 225	876 358	823 607	683 518	731 616	734 670	677 876	662 995	666 524
Fréjus	584 838	606 176	589 904	588 438	518 258	571 535	605 955	580 978	549 175	553 654
Total	1 369 356	1 450 401	1 466 262	1 412 045	1 201 776	1 303 151	1 340 625	1 258 854	1 212 170	1 220 178

443. Il est donc démontré, que l'argument des matières dangereuses est inopérant puisque la ligne existante permet de transporter les poids lourds qui ne transportent pas de produits dangereux, pour autant que l'on considère que le transport ferroviaire des marchandises dangereuses par la voie existante peut être à l'origine de risques pour les populations et les milieux naturels.

444. Ce sont donc plus de 98% des poids lourds qui peuvent être considérés comme "captifs" de la voie existante sans risque, y compris si l'argumentation du risque développée par le ministère était retenue.

445. Cette argumentation n'a donc pour objet que l'instrumentalisation d'une peur, mais n'exonère en rien le ministère dans son inaction pour obtenir de la SNCF Fret qu'elle réalise au moins ce que démontrent la Suisse et l'Autriche sur des lignes ferroviaires de montagne comparables et datant du XIX^{ème} siècle.

446. L'argumentation du ministère sera rejetée dans son ensemble tant il n'est en effet pas contestable que ses déclarations ne sont assorties d'aucune pièce ou preuve permettant le débat contradictoire. Au surplus elles sont contredites par les investissements sur la ligne existante qui ont été financés et autorisés par le ministère lui-même.

§.11. Sur le caractère excessif du coût du projet

447. Le ministère avance (page 18/20) :

> **1.3. Sur le caractère excessif du coût du projet et son bilan économique**

448. L'argumentation de l'impossibilité de comparer des ouvrages situés à des endroits différents n'est appuyée par aucune étude ou détail permettant de valider ou d'invalider les déclarations du ministère.

449. Mais il est à noter que le ministère reconnaît une perte d'exploitation annuelle de 180 millions d'euros par an, dont le détail n'est pas communiqué.

450. Comme les requérants l'ont déjà indiqué, le ministère comme RFF devront rapporter la preuve que cette exploitation déficitaire n'a pas d'incidence négative dans les comptes de RFF.

451. C'est en effet l'application de l'article 4 du décret 97-544 du 5 mai 1997 portant création de RFF qui stipule :

> *« 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.*** *»*

452. A l'évidence, une perte annuelle de 180 millions d'euros constitue une conséquence négative sur les comptes de RFF.

453. A l'évidence également, en méconnaissance de la capacité contributive de l'Etat et en méconnaissance des niveaux de tarification, ni RFF ni le ministère ne peuvent avancer disposer ***"de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative".***

454. Sauf pour le ministère d'apporter la preuve que les effets externes allégués ont bien la valeur annoncée et que le ministère est en mesure de les financer à due concurrence, il est démontré par les requérants que les dispositions de l'article 4 du décret 97-544 du 5 mai 1997 ont été méconnues.

455. Au surplus, les effets financiers négatifs ont bien été confirmés par les différents rapports de la Cour des Comptes, ce qui rend plus encore nécessaire la production de preuves par le ministère et RFF.

456. RFF dont il est rappelé que les requérants ont produit la documentation reconnaissant un coût d'utilisation interne de 18,50 euro refacturé 5 euro (point 107 du présent mémoire - Pièce n°11). Par suite, l'argumentation du ministère sera écartée et rejetée.

§. 12. Sur la question des eaux potables et agricoles

457. Le ministère avance (page 19/20) :

> **1.4. Sur la question des eaux potable et agricole**

458. Le ministère entend se prévaloir de la possibilité offerte par la Loi de dissocier les études dites "Loi sur l'eau" du dossier d'enquête publique.

459. Si le dossier "Loi sur l'eau" peut effectivement être produit postérieurement, il n'en reste pas moins que le dossier d'impact doit intégrer les informations nécessaires au public pour évaluer loyalement le projet soumis à l'enquête.

460. Il n'en reste pas moins que les drainages consécutifs au creusement de tunnels sont irréversibles et massifs comme l'ont démontré les requérants par la production de rapport tant de l'Europe ***(Pièce n°116 mémoire introductif d'instance)*** que du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) ***(Pièce n°42 - Mémoire en réplique au mémoire en réponse de RFF)***.

461. L'Autorité Environnementale a indiqué que RFF disposait d'informations plus précises sur les impacts dans le domaine de l'hydrologie, qui n'ont pas été publiées dans le dossier d'enquête publique, ce qui constitue un acte de déloyauté et d'absence de transparence envers le public.

462. Le ministère prétend pour se dédouaner que pour préparer un dossier Loi sur l'eau, le niveau de détail nécessaire est important et ne pouvait être obtenu vu les imprécisions techniques des ouvrages.

463. Il est reproché de n'avoir pas transmis les informations disponibles et non des études complémentaires. C'est cette situation qui démontre l'absence de transparence et la déloyauté de RFF et du dossier d'enquête publique.

464. Rien ne pouvant justifier, dans une opération présentée en vue d'obtenir une déclaration d'utilité publique, de retenir des informations disponibles qui permettraient au public d'évaluer les impacts irréversibles plus précisément. Cette rétention est la démonstration que les forts impacts ont été minimisés et que l'information du public a été réduite dans l'intérêt du maître d'ouvrage.

465. Toutefois, il n'est pas contestable que les requérants ont produit la documentation qui rend indiscutables les drainages consécutifs aux creusements de tunnels projetés et leur irréversibilité. L'évaluation présentée dans le mémoire introductif d'instance est fondée sur la documentation de l'expertise européenne et recoupée par le rapport du BRGM. Les faits sont donc établis par les requérants et ne sont pas contestés par le ministère.

466. Il est ensuite constaté que, ne pouvant pas évaluer les risques du fait de l'imprécision de la qualité technique des ouvrages projetés, il ne peut être prétendu par RFF ni par le ministère que les conditions soient remplies pour évaluer si l'intérêt général l'emporte sur les atteintes à l'environnement.

467. Il est également démontré que l'analyse des effets externes de l'évaluation socio-économique selon le code des transports (article 1511-1) et de l'instruction cadre est une nouvelle fois insuffisante, par l'absence de prise en compte des évaluations financières des drainages hydrologiques avérés.

468. Dès lors, le ministère se contredit lorsqu'il affirme dès le paragraphe suivant que les *"atteintes que porte le projet ... Lyon-Turin ne sont pas disproportionnées au regard de l'intérêt public qu'il présente"*.

469. Comment peut-il l'affirmer puisque les études n'auraient pas été réalisées, ni valorisées en terme d'impact ? De ce seul fait son argumentation sera rejetée.

470. Par ailleurs, le ministère entend limiter ses réponses à l'eau potable et agricole en se méprenant à nouveau.

471. Il n'est pas contestable que les drainages irréversibles touchent l'ensemble des ressources en eau et les sols, avec pour conséquence des atteintes indéniables à la biodiversité.

472. Il n'est donc pas possible, comme tente de le faire le ministère, de limiter l'analyse des impacts en matière d'hydrologie aux seules sources d'eau potables ou agricoles, mais bien aux modifications irréversibles des l'hydrologie souterraine **et de surface** consécutives aux creusements de tunnels.

473. Les requérants ont largement apporté les preuves des drainages et démontré l'absence d'études sérieuses dans le dossier d'enquête qui a été nivelé par le bas selon l'Autorité Environnementale.

CONCLUSIONS

Par tous moyens et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office, les exposants concluent :

AVANT DIRE DROIT

Enjoindre l'Etat et la société Réseau Ferré de France de produire les registres des observations de la Commune de LES MOLLETTES, de celle de LAISSAUD, de celle de SAINTE-HELENE-DU-LAC ;

Enjoindre les mêmes de produire les comptes rendus de réunion entre la société RFF et le CPNS de mars 2011 ainsi que celui de la réunion du 30 janvier 2012 à laquelle participaient en outre la SAFER et les services départementaux DDT ;

Enjoindre les mêmes de produire l'ensemble des annexes citées par la décision ministérielle du 14 avril 1995 et notamment les deux variantes exclues (page 3 de la décision ministérielle du 14 avril 1995 premier alinéa)

Enjoindre les mêmes de produire un exemplaire de l'ensemble du dossier d'enquête publique sous forme papier tel qu'il a été présenté au public.

A TITRE PRINCIPAL

Déclarer recevable le présent recours,

Le dire en outre bien-fondé,

En conséquence,

Annuler la décision implicite de rejet de Monsieur le Premier Ministre du 23 décembre 2013, ayant refusé le retrait de :

1/ Décision ministérielle du 7 février 1994, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme validant le cahier des charges d'un projet Lyon-Turin ;

2/ Décision ministérielle du 14 avril 1995 du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme arrêtant les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie ;

3/ Arrêté interpréfectoral daté du 30 novembre 2011 fixant les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « Liaison Ferroviaire Lyon-Turin Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien » ;

4/ Décret du 23 août 2013 du Premier Ministre, du Ministre délégué auprès du Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche et du Ministre de l'écologie, du développement

durable et de l'énergie, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie) ainsi que des aménagements localisés à Montmélian et Francin, d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du Rhône, des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Fitilieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Victor-de-Cessieu, Satolas-et-Bonce, Sérézin-de-la-Tour, Vaulx-Milieu, Villefontaine et des zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département de l'Isère et des communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Laissaud, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz, Verel-de-Montbel et Voglans dans le département de la Savoie.

AU TITRE DES MESURES D'EXECUTION :

A ce qu'il soit ordonné au Premier Ministre, dans le délai de 15 (QUINZE) jours de la notification de la décision à intervenir et sous astreinte de 1 500,00 euros par jour de retard, de retirer :

1/ La décision ministérielle du 7 février 1994, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme validant le cahier des charges d'un projet Lyon-Turin ;

2/ la décision ministérielle du 14 avril 1995 du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme arrêtant les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie ;

3/ l'arrêté interpréfectoral daté du 30 novembre 2011 fixant les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « Liaison Ferroviaire Lyon-Turin Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien » ;

4/ le décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie) ainsi que des aménagements localisés à Montmélian et Francin, d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du Rhône, des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Fitilieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Victor-de-Cessieu, Satolas-et-Bonce, Sérézin-de-la-Tour, Vaulx-Milieu, Villefontaine et des zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département

de l'Isère et des communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Laissaud, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz, Verel-de-Montbel et Voglans dans le département de la Savoie.

A TITRE ACCESSOIRE

Condamner l'Etat à verser aux requérants la somme de 15 000,00 euros au titre des frais irrépétibles ;

Condamner la société RFF à leur verser la somme de 15 000 euros au titre des frais irrépétibles.

A Lyon, le 24 avril 2015
Maître Caroline PARIS

7 exemplaires Remis

CONSEIL d'ÉTAT
04 MAI 2015
CONTENTIEUX - ARRIVÉE

Liste des pièces

Transmises sous forme numérique sur clé USB

1) Comparaison fret ferroviaire France Allemagne - Etudes et documents n°87 juillet 2013.

2) Comparaison Fret Ferroviaire en Europe - "Le Fret ferroviaire un mode d'avenir pour l'Europe" mars 2012.

3) Instruction-Cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 *"INSTRUCTION CADRE relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport"*.

4) Mémoire de l'Etat TA de Grenoble - doublement tunnel routier du Fréjus.

5) Lettre à la commission d'enquête de Monsieur Ibanez du 19 mars 2012.

6) Compte rendu de la réunion du CPNS le 31 janvier 2012 à 18 heures.

7) Relevé de décision daté du 18 septembre 2014 de la réunion de la commission de concertation interdépartementale foncier agricole et forestier le 2 juillet 2014.

8) Engagement de confidentialité demandé par le préfet aux membres de la commission de concertation interdépartementale foncier agricole et forestier.

9) Carte du réseau ferré national 2015 SNCF Réseau.

10) Implementation Plan GEIE RFC6 mis à jour janvier 2015.

11) Tarification RFF publié en février 2014.

12) Demande conjointe de la France et l'Italie pour le financement d'une partie du tunnel de base par l'Union Européenne.

CONSEIL d'ÉTAT
04 MAI 2015
CONTENTIEUX - ARRIVÉE