

Plan

Chapitre 1 – Les faits

Chapitre 2 – Recevabilité

Chapitre 3 – Légalité externe

Section 1 – Information insuffisante et absence d’avis de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Section 2 – Méconnaissance de l’obligation pour RFF de s’engager sur des projets financés dans leur intégralité

Section 3 – Insuffisances du débat public antérieur

Section 4 – Manquement aux règles d’accessibilité et d’intelligibilité

Section 5 – Manquement des commissaires enquêteurs aux principes d’impartialité et d’indépendance

Section 6 – Nomination de commissaires enquêteurs non disponibles

Section 7 – Non-respect du caractère européen du projet

Section 8 – Absence de constitution des commissions communales ou intercommunales d’aménagement foncier

Section 9 – Insuffisance de l’étude d’impact environnemental mise en exergue par l’avis de l’Autorité Environnementale du 7 décembre 2011

Chapitre 4 – Sur la légalité interne

Section 1 – En droit, sur la notion d’utilité publique

Section 2 – Discussion sur la notion d’utilité publique

I – L’absence de saturation des infrastructures existantes

II – Les capacités offertes par la rénovation de la ligne existante

III – Un coût manifestement sous-évalué

IV – L’insuffisance de l’évaluation multicritère

V – La constitution de fait de réserves foncières

Frais irrépétibles

Chapitre 1

Les faits

1. Les faits, qui seront détaillés dans le corps du recours, étape par étape, doivent ici être synthétisés car il est indispensable de mesurer les enjeux de l'affaire, avant d'examiner les moyens de légalité externe. En effet, si les irrégularités doivent être analysées de manière neutre et objective, l'analyse des conséquences suppose de prendre en compte le contexte pour apprécier si cette irrégularité est de nature à entraîner l'annulation de la décision. Les requérants n'entrent pas, à ce stade, dans la discussion sur les faits, et les faits seront rapportés comme ils ressortent du référé de la Cour de comptes du 1^o août 2012.

A – Le projet Lyon-Turin

2. La présente affaire concerne la déclaration d'utilité publique (DUP), en vue de réaliser l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, entre Lyon-Saint-Exupéry et Saint-Jean-de-Maurienne.
3. Ce projet est porté par Réseau Ferré de France qui en est le maître d'ouvrage.
4. L'enquête publique s'est déroulée, après prolongation, du 16 janvier 2012 au 19 mars 2012.
5. Le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, confié à la société Lyon-Turin ferroviaire SAS pour la partie transfrontalière, les accès français étant de la responsabilité de Réseau Ferré de France, s'inscrit dans l'axe prioritaire n°6 du réseau transeuropéen des transports. Il est le projet le plus coûteux de ce plan européen en raison des options retenues pour le franchissement des Alpes.
6. Le choix technique est en effet un tunnel de très grande longueur, alors que pour d'autres tronçons, d'autres Etats ont opté pour une modernisation des lignes existantes.
7. Comme l'a relevé la Cour des Comptes dans son **référé du 1^{er} août 2012**, « des solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie ». Pour la Cour, ce projet ambitieux ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires à une opération de cette ampleur et de cette complexité.

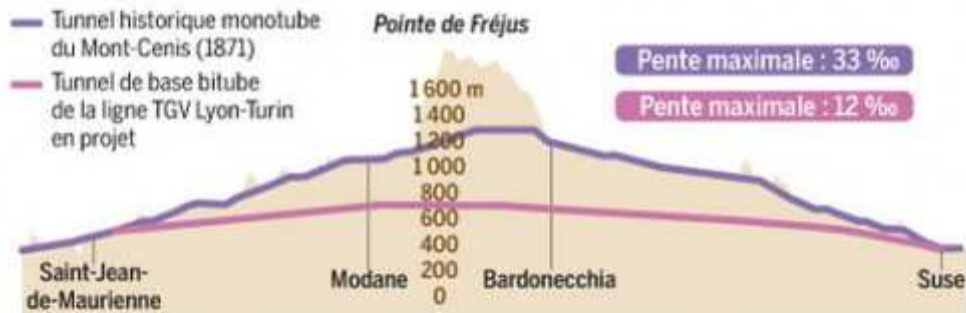
Un chantier titanesque



Ligne TGV Lyon-Turin en projet
 — section à l'air libre
 — section en tunnel

— Ligne à grande vitesse existante
 — Ligne ferroviaire existante
 — Tronçon historique du Mont-Cenis

COUPE DES DEUX TUNNELS



► Pour un convoi de 1 600 tonnes, empruntant le trajet Saint-Jean-de-Maurienne - Suse

Par la ligne historique, empruntant le tunnel du Mont-Cenis, pente maximale de 33 ‰

1 3 locomotives

Par le tunnel de base, pente maximale de 12 ‰

2 1 locomotive

SOURCE : LA TRANSALPINE
 INFOGRAPHIE LE MONDE

B – L'analyse de la Cour de comptes

8. Dans un communiqué intitulé : « Des coûts qui augmentent, des estimations de trafic excessivement optimistes et des financements incertains », la Cour de comptes, sur la base de 15 millions de tonnes, a ainsi résumé son analyse :

« Dans un référé du 1^o aout 2012, la Cour constate que les coûts prévisionnels sont en forte augmentation. L'estimation du coût global est en effet passée, en euros courants, de 12 Md€ en 2002 à 26,1 Md€ (données de la direction générale du Trésor). Cette augmentation est due notamment au renforcement des règles de sécurité et au changement de tracé de la partie commune. La Cour considère que la certification par un tiers extérieur des coûts prévisionnels de la partie commune est devenue indispensable.

Au demeurant, ces coûts prévisionnels sont appelés à être réévalués.

Ils ne prennent pas en compte les constats du programme de reconnaissance des descenderies. Par ailleurs, l'évaluation des aléas et imprévus donne lieu à l'application de marges globales pour le tronçon français d'une part et pour le tronçon italien d'autre part (et non par zone géologique). Cette marge a été manifestement sous-estimée du côté italien, car le programme de reconnaissance vient de débuter, et du côté français, des incertitudes majeures subsistent dans certains secteurs.

Référé Cour des Comptes page 3/8

Du fait notamment du renforcement des règles de sécurité dans les tunnels et du changement de tracé de la partie commune, l'estimation du coût global du projet, y compris les accès, est passée en euros courants de 12 Md€ en 2002 à plus de 20 Md€ (présentation du dossier d'avant-projet sommaire des accès) en 2009, puis à 24 Md€ (évaluation socio-économique de février 2011), voire 26,1 Md€ selon les dernières données communiquées par la direction générale du Trésor.

Référé Cour des Comptes page 4/8

« Par ailleurs, les prévisions de trafic établies dans les années 1990, qui envisageaient la poursuite d'une forte croissance, ont été fortement remises en cause depuis. Le risque de saturation des infrastructures existantes n'est aujourd'hui envisagé qu'à l'horizon 2035.

Or les études de trafic de la société Lyon-Turin ferroviaire ne prévoient une saturation de la ligne historique qu'à l'horizon 2035 sur la base d'une capacité maximale de 15 millions de tonnes.

Référé Cour des Comptes page 5/8

« Enfin, associée à une faible rentabilité socioéconomique, la mobilisation d'une part élevée de financements publics se révèle très difficile à mettre en œuvre dans le contexte actuel. La Cour relève à ce propos qu'aucun financement n'est prévu dans le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France pour 2013 ».

L'évaluation socio-économique présentée au début de 2012 dans le cadre de l'enquête publique sur les accès estime le taux de rentabilité socio-économique du projet de liaison Lyon-Turin à 4,99 % dans le scénario central de la décennie perdue, 3,47 % pour le scénario du choc permanent et 5,92 % pour le scénario du rebond.

Le dossier présenté par Réseau ferré de France n'isole pas la valeur actualisée nette économique. Mais, selon les études socio-économiques établies en février 2011 pour la société Lyon-Turin ferroviaire sur le projet préliminaire modifié, la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés.

Référé Cour des Comptes page 5/8

9. La Cour a formé les recommandations suivantes :

« Nonobstant le caractère international du projet, son ancienneté et sa complexité, la Cour rappelle ses préconisations, formulées en juillet 2012, de réexamen systématique, des

dépenses d'investissement et elle recommande en conséquence :

- de ne pas fermer trop rapidement l'alternative consistant à améliorer la ligne existante ;
- si le projet doit être poursuivi, d'étudier les mesures éventuellement contraignantes de report du trafic transalpin de la route vers la voie ferrée.

10. Dans son référé, la Cour des Comptes fournit des indications factuelles et chiffrées précises, et explicites :

- Le projet initial a été établi, en 1993, « pour une ligne mixte à grande vitesse au gabarit d'autoroute ferroviaire, d'une capacité de 40 millions de tonnes de fret ». Or, ce chiffre correspond « à un quadruplement du trafic ferroviaire constaté sur ligne du Mont-Cenis en 2001 », lors de la signature de l'accord franco-italien concernant la liaison ferroviaire Lyon-Turin ;

Ce projet de liaison ferroviaire a, au demeurant, été conçu dans un contexte de forte croissance des trafics à travers l'arc alpin et il avait pour objectif d'offrir une ligne mixte à grande vitesse au gabarit d'autoroute ferroviaire, d'une capacité de plus de 40 millions de tonnes de fret. Cet objectif correspondait à plus d'un quadruplement du trafic ferroviaire constaté sur la ligne du Mont-Cenis en 2001, année de la signature de l'accord franco-italien concernant la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.

Référé Cour des Comptes page 2/8

- rappelant qu'en 1991 le rapport Legrand estimait que « les flux transalpins de poids lourds seraient multipliés par 2,5 entre 1987 et 2010 », alors que « de fait, depuis 1999, les trafics de marchandises ont diminué dans les Alpes françaises » ;

En 1991, le rapport Legrand¹ estimait ainsi que les flux transalpins de poids lourds seraient multipliés par 2,5 entre 1987 et 2010. Il minimisait l'impact des projets suisses sur ces flux de trafic, estimant très optimistes les prévisions de la Confédération, et il prévoyait une croissance moyenne de 2,59 % du trafic de poids lourds au Mont-Blanc et de 4,62 % au Fréjus entre 1990 et 2010, soit en 2010 un trafic moyen journalier cumulé pour les deux tunnels de 6 700 poids lourds en hypothèse basse et de 8 500 en hypothèse haute avec une hypothèse intermédiaire de 7 200.

Référé Cour des Comptes page 4/8

- « toutes les études recommandaient pourtant de différer le projet », et la Cour des Comptes cite le rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998), la conférence intergouvernementale relative au projet n décembre 2000 et le rapport d'audit des grands projets d'infrastructures de ce même Conseil général et de l'inspection générale des finances (février 2003) ;

Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la conférence intergouvernementale (CIG) relative au projet (décembre 2000), de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998) et du rapport d'audit des grands projets d'infrastructures de ce même Conseil général et de l'inspection générale des finances (février 2003).

Référé Cour des Comptes page 2/8

- pour la Cour, « le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité » ;

2. Un pilotage insuffisant

Pour la Cour, le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité.

Référé Cour des Comptes page 2/8

- la Cour relève le décalage entre les réalités économiques, et « une dynamique propre » du projet, soulignant que ce dynamisme doit beaucoup à la « grande implication des collectivités territoriales », qui sont « fortement représentées dans les instances décisionnelles de ce projet » ;

Le projet a connu une dynamique propre, alimentée par la divergence des positions du ministère des finances et du ministère chargé des transports ainsi que par le calendrier européen de financement du réseau transeuropéen des transports.

La grande implication des collectivités territoriales concernées, fortement représentées dans les instances décisionnelles et techniques de ce projet, explique également cette dynamique.

Référé Cour des Comptes page 2/8

C – **Le décret attaqué**

11. Ce décret, qui se prononce sur une des opérations d'équipement d'une importance et d'un coût exceptionnel, propre à remettre en cause de très nombreux droits individuels et collectifs, n'est pas motivé, et on relève que le premier ministre n'a pas visé le référé de la Cour des comptes.

12. Le décret est ainsi rédigé :

« Article 1

« Sont déclarés 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 Montméliant et Francin, d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part, conformément aux plans annexés au présent décret.

« Article 2

« Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

« Article 3

« Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 du code rural et de la pêche maritime.

« Article 4

« Le présent décret emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux plans et documents annexés au présent décret:

- de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du Rhône ;
- des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Fitolieu, 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 zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département de l'Isère ;

- 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.

Chapitre 2

Recevabilité

13. Le décret du 23 août 2013 attaqué, qui a été publié le 25 août 2013, ouvre un délai de recours jusqu'au 25 octobre, et le délai a été respecté.

14. L'intérêt à agir des personnes morales est apprécié au regard de leur objet social (CE, 25 septembre 1996, Groupement interprofessionnel de Seine-et-Marne). Il en va de même pour les associations de défense des expropriés, qu'elles soient constituées par les intéressés eux-mêmes pour la défense de leurs propres intérêts, ou qu'il s'agisse d'une association de personnes qui ne sont pas directement visées, mais dont le rôle est de défendre les expropriés (CE, 3 février 1971, Assoc. pour la sauvegarde des sites corses).

15. En l'espèce, les statuts sont produits et établissent l'intérêt à agir.

16. Les personnes agissant à titre individuel, **telles M. Daniel IBANEZ**, ont intérêt à agir dès lors que :

- elles demeurent sur le tracé visé par la DUP (*pièces jointes n°2*), ou
- n'habitant pas sur l'une des communes impactées, elles voient leurs intérêts remis en cause dès lors que les liaisons régionales renforcées par le projet initial de liaison Lyon-Montmélian-Saint Jean de Maurienne en connexion « Dauphiné-Savoie » avec Grenoble et Annecy ont été abandonnées,
- d'une manière générale, les travaux envisagés seraient de nature à entraîner des nuisances sur leurs conditions de vie ;
- d'une manière générale aussi, le projet sollicite l'engagement de fonds publics, spécialement des fonds du conseil régional Rhône Alpes dont ils sont les contribuables.

17. Par sa délibération **n° 12.06.105 du 9 février 2012**, « enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin », le conseil régional Rhône-Alpes a décidé :

« La contribution de la Région Rhône-Alpes est enfin d'ordre financier, avec des engagements significatifs pour d'une part la réalisation des études, d'autre part la réalisation des infrastructures d'accès français, conformément aux engagements pris dans le cadre des protocoles 2002 et 2007. » (page 5/12)

Le soutien financier de la Région aux accès français :

De nombreuses collectivités rhônalpines, à travers les protocoles de 2002 et 2007, se sont engagées à participer au financement, aux côtés de l'Etat et de RFF, des infrastructures d'accès au tunnel de base.

La Région Rhône-Alpes y prend une part significative puisqu'elle assumait, dans ce cadre, 70% des 924 millions d'euros (C.E. de janvier 2007) pris en charge par les

collectivités, soit 647 M€

La révision du protocole de 2007, sur la base de la nouvelle configuration du projet et des nouvelles estimations, a été inscrite par le Président Jean-Jack Queyranne à l'ordre du jour de la Conférence des Exécutifs du 10 novembre 2011 : la Région se propose de porter le dispositif, considérant que la signature d'un accord confirmant l'engagement de tous les partenaires constituerait un signal fort de soutien des territoires à ce projet stratégique pour la France et pour l'Europe. » (p. 12/12)

18. Les contribuables de la Région Rhône-Alpes ont donc qualité leur donnant intérêt à agir.

Chapitre 3 – Légalité externe

Section 1 – Information insuffisante et absence d'avis de la Commission nationale du débat public (CNDP)

A – Faits

19. Dans le dossier d'enquête publique Lyon-Turin (**document E1, p. 15**), il est affirmé :

Suite à la publication au Journal Officiel, en 1996, des caractéristiques principales du projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin, sur avis de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), et conformément à l'article 2 de la loi du 2 février 1995, le projet n'a pas fait l'objet de la nouvelle organisation d'un nouveau débat public tel qu'introduite par la loi 2002-276. Cependant, le processus continu de consultation des acteurs et d'information du public a permis d'assurer une information pluraliste, d'enrichir le projet initial et d'améliorer son insertion territoriale.

20. Cette allégation ne fournit pas la preuve et la copie des documents dont il est affirmé qu'ils existent.

21. Selon un **courrier de RFF daté du 19 novembre 2013**, la CNDP, saisie par France Nature Environnement d'une demande de débat public s'est réunie le 26 janvier 1999. Mais le compte rendu n'a pas été produit, et il est impossible de savoir quels ont été les termes du débat, et s'ils répondaient aux critères de la loi.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission nationale du débat public saisie par France Nature Environnement d'une demande de débat public sur le projet de construction de la ligne TGV Lyon - Turin a constaté, lors de sa réunion du 26 janvier dernier, que les décisions ministérielles fixant les grandes caractéristiques du projet ont été publiées au journal officiel du 30 avril 1996 et a donc conclu qu'un débat, dans le cadre de l'article 2 de la loi du 2 février 1995, ne peut plus avoir lieu.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.


Hubert BLANC

Monsieur Claude MARTINAND
Président de Réseau ferré de France
Tour Pascal A
92045 Paris La Défense Cedex

B – En droit

- 22.** La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité transforme la Commission nationale du débat public (CNDP), créée en 1995 par la loi dite « Barnier », en autorité administrative indépendante et en élargit le champ de compétence.
- 23.** La commission est notamment chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités locales, des établissements publics et des personnes privées dès lorsqu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
- 24.** La liste des projets soumis à la commission est fixée par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 : il s'agit notamment de la création d'autoroutes ou de voies express, de lignes ferroviaires, de voies navigables, de la création ou de l'extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes ou d'infrastructures portuaires, de la création de lignes électriques, de gazoducs, d'oléoducs, de la création d'une installation nucléaire, de barrages hydroélectriques.
- 25.** S'agissant des grands projets nationaux d'infrastructure, une circulaire du ministère de l'équipement en date du 15 décembre 1992 prévoit une procédure complète de consultation et de concertation, préalable à la constitution du dossier d'enquête publique. Elle s'applique aux lignes ferroviaires à grande vitesse, aux autoroutes et voies rapides à deux fois deux voies d'une certaine longueur et, le cas échéant, à d'autres grands projets. Elle prévoit qu'une première phase de débat doit être organisée par les préfets concernés dès la conception du projet et, en tout cas, avant les études de tracé. Cette phase doit permettre aux élus régionaux et locaux, aux forces sociales, économiques et associatives, ainsi qu'aux citoyens de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux et environnementaux du projet. A l'issue de cette phase, c'est au gouvernement qu'il revient d'arrêter les grandes orientations qui sont formalisées dans un cahier des charges rendu public et à partir duquel les études de tracé sont engagées. Parallèlement à celles-ci, est réalisée une synthèse des

perspectives régionales et locales d'aménagement et de développement afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure dans les territoires concernés et la valorisation de ceux-ci.

C – Discussion

- 26.** Le dossier d'enquête public comporte donc, sous réserve d'instruction et de la communication de pièces par l'Etat, dans le cadre du contradictoire, des informations trompeuses qui n'ont pas permis au public et aux institutions consultées d'émettre un avis éclairé, et aux autorités administratives de décider en connaissance de cause.
- 27.** Il s'agit en l'occurrence d'un élément déterminant dans la sincérité du débat. L'enquête publique et le décret du 23 août 2013 attaqué sont donc irréguliers
- 28.** Cette irrégularité est de nature à entacher la légalité du décret du 23 août 2013, consécutivement à la nullité des de l'enquête publique.

Section 2 – Méconnaissance de l'obligation pour RFF de s'engager sur des projets financés dans leur intégralité

I – Les faits

A – Données générales sur l'endettement public

- 29.** L'établissement public industriel et commercial (EPIC) « Réseau Ferré de France » a été créé au 1^{er} janvier 1997, par **la loi 97-135 du 13 février 1997** et le **décret 97-444 du 5 mai 1997**.
- 30.** La dette transmise à Réseau Ferré de France s'élève à sa création à 20.458.658.113,26047 € (vingt milliard quatre cent cinquante-huit millions six cinquante huit mille cent treize).
- 31.** La dette de RFF a été déclarée au 31 décembre 2012 à 32,2 Milliards € (intérêts courants non échus inclus), ce qui représente une augmentation annuelle moyenne d'environ 718 millions € depuis sa création.

	2012	2011	N - N-1
Total Dettes (A)	35 432,8	33 647,7	1 785,2
Dettes PPP BPL et CNM	144,7	21,3	123,4
Total Dettes au bilan (C)	35 577,5	33 669,0	1 908,5
Trésorerie - VMP (B)	3 230,5	4 411,7	(1 181,2)
<i>Dont ICNE</i>	<i>0,2</i>	<i>1,2</i>	<i>(1,0)</i>
Dettes financières nettes (A) - (B)	32 202,3	29 236,0	2 966,4
Dettes financières nettes hors ICNE	31 526,0	28 590,5	2 935,5

Réseau Ferré de France, « **Rapport Financier au 31 décembre 2012 page 32** »

L'augmentation de la dette de RFF conduit à due concurrence à l'augmentation de la dette publique de la France, qui est passée de 363 Milliards € en 1990 à 1.900 Milliards au troisième trimestre 2013. (source : <http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=40>)

B – Les éléments chiffrés données par RFF

- 32.** Devant fournir les éléments permettant une lecture directe du risque « sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement » RFF a fourni certaines informations, à savoir les « bilans économiques et socio-économiques du programme Lyon-Turin » dans la **pièce G (pages 67 à 75)** du document d'enquête publique.
- 33.** Ces bilans sont purement évaluatifs car les données essentielles des ressources – contribution et péages – étaient inconnues lors de l'enquête.
- 34.** RFF, pour la partie française du projet, retient une valeur actualisée nette (VAN) positive de 5.530 millions € (page 75). Cette VAN est définie (page 69) : « La Valeur Actualisée Nette (VAN), ou bénéfice actualisé pour la collectivité, correspond à la différence entre les avantages de tous les acteurs et les coûts de toutes natures, induits par le projet. Ces avantages et ces coûts sont actualisés et sommés sur l'ensemble de la période d'étude. »
- 35.** Dans son référé du 1 août 2013, la Cour des Comptes indique :

Le dossier présenté par Réseau ferré de France n'isole pas la valeur actualisée nette économique. Mais, selon les études socio-économiques établies en février 2011 pour la société Lyon-Turin ferroviaire sur le projet préliminaire modifié, la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés.

Cour des Comptes Référé du 1^{er} août 2012 n° 64174 – page 5/8

- 36.** Sur cette base, RFF présente le bilan suivant :

> Bilan du programme pour la France

Les résultats du bilan programme pour la France sont présentés dans les tableaux ci-dessous.

Valeurs en M€ constants 2009	Sans coût d'opportunité des fonds publics	Avec coût d'opportunité des fonds publics
Résultats avec valeur résiduelle Actualisation en 2019, taux de 4% dégressif		
Collectivité	16 697	16 372
Gains de temps et de fiabilité usagers / chargeurs	6 900	6 900
Coûts d'entretien	-2 514	-2 514
Charges d'exploitation	8 247	7 922
Effets externes	4 064	4 064
Investissements (avec valeur résiduelle)	-11 167	-14 139
Indicateurs socio-économiques		
VAN	5 530	2 233
TRE	5,01%	4,12%
VAN/ € public investi	0,55	

Bilan pour la collectivité française (scénario Décennie perdue)

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce G – page 75

- 37.** Le montant de l'investissement annoncé, sans préjudice de la contestation de son mode de calcul et de son évaluation, soit 11.167 millions €.
- 38.** L'équilibre présenté inclut les gains de temps et de fiabilité pour les usagers et les chargeurs évalués à 6.900 millions € et les effets externes à 4.064 millions €.
- 39.** RFF définit les gains de temps et de fiabilité pour les usagers et les chargeurs à la page 69 de la pièce G du dossier d'enquête publique comme suit :

> Bilan pour les usagers

Les usagers des transports (ferroviaires, routiers et aériens) profiteront des améliorations des dessertes résultant du projet, ce qui se traduira par des gains de temps et de coûts pour les anciens usagers ferroviaires, ainsi que pour les usagers reportés des autres modes.

Les usagers détournés de la route (anciens VP et PL) feront en outre l'économie des frais de fonctionnement de leur véhicule automobile et des péages acquittés sur les autoroutes.

Outre les gains de temps, les chargeurs bénéficieront également de gains de fiabilité estimés sous la forme de diminution de retards.

- 40.** RFF définit les effets externes à la page 69 de la pièce G du dossier d'enquête publique comme suit :

> Bilan pour les tiers / effets externes

Ce bilan rassemble les effets «externes» du projet sur l'environnement et sur le reste de la collectivité. Il s'agit de :

- La sécurité routière : le report des usagers de la route vers le mode ferroviaire, plus sûr, conduit à une diminution du nombre d'accidents de la route.
- La pollution locale et régionale : les reports de la route vers le fer permettent de réduire la consommation d'énergie fossile et par conséquent la pollution de l'air.
- L'effet de serre : les reports de la route vers le fer se traduisent par une diminution d'émissions de gaz à effet de serre.
- La décongestion : ces gains reflètent les gains de temps perçus par les usagers de la route en situation de projet, du fait du report d'usagers de la route vers le rail.
- La pollution sonore : les reports de la route vers le fer permettent de réduire les nuisances sonores dues à la circulation routière.

- 41.** Ainsi, ces montants ne constituent pas des recettes d'exploitation par RFF et ne peuvent être considérés comme des moyens de financement du projet.
- 42.** De telle sorte, sans préjudice de la contestation des modes de calculs des coûts d'entretiens et des charges d'exploitation, les recettes de RFF s'établissent au mieux à 8.247 millions € (exploitation). Les charges d'entretien sont de 2.514 millions €, et le prévisionnel réel est de 5.733 millions €.
- 43.** L'investissement de 11.167 millions € n'est balancé que par la somme de 5.733 millions €, ce qui requiert d'obtenir 5.434 millions € par des contributions.

C – Un chiffrage non effectué au moment de l'enquête publique et encore en 2013

- 44.** Les capacités contributives et l'apport des péages n'étaient pas connus lors de l'enquête publique en janvier, février et mars 2012.
- 45.** Dans le magazine « Infrastructures et Mobilité » du mois de janvier 2013, Monsieur Louis Besson, Président de la Commission Intergouvernementale (CIG), et grand soutien du projet, explique dans un entretien croisé avec Monsieur Philippe Essig, ancien Président de la SNCF, que les évaluations financières sont en cours. Monsieur Louis Besson évoque « des études sur les facultés contributives », un « approfondissement » du « montage financier » et une « évaluation en cours » pour le montant des péages...



N° 124 - janvier 2013

	Dossier	Debat	Interview
			
	Marie-Guite Dufay présidente de la région Franche-Comté	Louis Besson chef de la délégation française de la CIG Lyon-Turin	Barbara Dalbard directeur général de SNCF Voyages

■ L.B. - Jusqu'à présent, les études de Lyon Turin Ferroviaire en la matière avaient surtout pris en compte la maîtrise d'ouvrage publique concernant le génie civil et de possibles PPP pour les équipements. Mais des études sur les capacités contributives seront livrées au printemps prochain dans le cadre d'approfondissements, à la demande des gouvernements, sur le montage juridique et financier. En tout état de cause, le recours aux *project bonds* est pleinement envisageable. Quant à la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation.

Infrastructures et Mobilité – Janvier 2013 page 32

46. Lors de la **réunion publique organisée par la Commission d'Enquête le 28 février 2012**, à Chapareillan, M. Philippe Gamon, chef de la mission « Grands Projets Infrastructures Rhônealpins », n'a pu donner aucun chiffre précis.

9. Éléments de réponse apportés par Monsieur GAMOND (RFF)

Pour Monsieur GAMOND, RFF entend bien l'avis négatif des collectivités locales et est prêt à « balayer devant sa porte ». Il répond aux critiques émises :

- les trafics et les coûts ont bien été actualisés ; le coût de 24 Md€ comprend la partie italienne, le tunnel international et les 4 phases des accès français ;
- sur le financement, il est envisagé de lancer une discussion ;

Compte rendu de la réunion publique du 28 février 2012 – Annexe au rapport de la Commission d'Enquête.

47. Un mois plus tard, lors de la **réunion publique du 13 mars 2012 organisée par la Commission d'Enquête à Chambéry**, M. Philippe Gamon, n'était pas plus précis, déclarant que « le tour de table des financements publics va être engagé. »

8. Éléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

Monsieur GAMOND, en réponse aux différentes interventions, apporte les éléments de réponse suivants :

- sur l'intervention de Monsieur PATRIARCHE, le fret est moins dangereux sur rail que sur routes ; l'autoroute ferroviaire avec un départ à GRENAY est prévue en 2014 - 2015 ;
- RFF s'inscrit dans le cadre de la décision ministérielle de 2010, qui place la réalisation du tunnel de Dullin-L'Epine en Phase 1 et celle du tunnel sous Chartreuse, avec un seul tube, en Phase 2 ;
- sur l'intervention de Madame LAURENT, RFF sera propriétaire et gestionnaire des voies, sous l'égide de l'Etat ; le tour de table des financements publics va être engagé ;

Compte rendu de la réunion publique du 13 mars 2012 – Annexe au rapport de la Commission d'Enquête.

II – En droit

A – Régime spécifique du financement des investissements de RFF

48. Aux termes du 3^o alinéa de l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, modifié par le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 :

« 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 ».

49. Ce texte prohibe l'acceptation de projets qui ne sont pas financés dans leur intégralité. C'est un critère légal de l'utilité publique, et il en résulte pour RFF l'obligation d'avoir à évaluer les projets d'investissement ex-ante, pour en définir leur coût, les charges et recettes de l'exploitation future afin de pouvoir déterminer le « concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes » pour la durée d'amortissement (environ 60 années).

50. L'article 4 exige une évaluation financière des projets d'investissement pour « éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement. » Ce cadre une fois arrêté, peut être prévu la perception de subventions, sous réserve de la disponibilité de ce financement préalablement à une acceptation.

51. Cette règle est connue des autorités :

- **La commission « Mobilité 21 »** présidée par M. Philippe Duron, également Président de l'Association de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), a opportunément rappelé que la méconnaissance des dispositions du décret du 5 mai 1997 avait conduit à l'inscription au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) des projets pour un montant de 245 Milliards au nombre desquels on trouve le projet Lyon-Turin parmi les plus coûteux.
- A la question de M. Philippe Duron : « Le fait que l'article 4 de ses statuts permette à RFF d'investir à hauteur des péages escomptés vous pose-t-il problème ? » (**Compte rendu N° 82 Commission Développement Durable Audition conjointe avec la Commission des Finances, page 10**), M. Jacques Rapoport répond (page 11) : « L'article 4 des statuts de RFF n'est rien d'autre qu'une règle normale de retour sur investissement : une entreprise investit à la hauteur du retour attendu de ses investissements. »

52. Cette règle est en corrélation avec la question générale de l'endettement de l'Etat français

B – Le régime général de l'endettement de la France

53. L'article 88-1 de la Constitution dispose : « La République participe à l'Union européenne constituée d'Etats qui ont choisi librement d'exercer en commun certaines de leurs compétences en vertu du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tels qu'ils résultent du traité signé à Lisbonne le 13 décembre 2007 »

54. Le Traité de Lisbonne engage la France au respect de ce qu'il a été convenu d'appeler le « Pacte de Stabilité Européenne » instituant les règles européennes de limitation du déficit public.

55. Dans ce cadre a été **adopté l'article 104C du TFUE** (devenu article 126), qui dispose :

Article 104 C

1. Les États membres évitent les déficits publics excessifs.

2. La Commission surveille l'évolution de la situation budgétaire et du montant de la dette publique dans les États membres en vue de **déceler les erreurs manifestes**. Elle examine notamment **si la discipline budgétaire a été respectée**, et ce sur la base des deux critères ci-après :

- a) **si le rapport entre le déficit public prévu ou effectif et le produit intérieur brut dépasse une valeur de référence**, à moins que :
 - le rapport n'ait diminué de manière substantielle et constante et atteint un niveau proche de la valeur de référence;
 - ou que le dépassement de la valeur de référence ne soit qu'exceptionnel et temporaire et que ledit rapport ne reste proche de la valeur de référence;
- b) **si le rapport entre la dette publique et le produit intérieur brut dépasse une valeur de référence**, à moins que ce rapport ne diminue suffisamment et s'approche de la valeur de référence à un rythme satisfaisant.

Les valeurs de référence sont précisées dans le protocole sur la procédure concernant les déficits excessifs, qui est annexé au présent traité.

III – Discussion

A – Le degré de précision nécessaire

56. La Cour des Comptes indiquait à la page 153 **de son rapport daté du 2 juillet 2012** sur « La situation et les perspectives des finances publiques » :

« Les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. »

57. L'évaluation des projets d'investissement par RFF, ne peut donc se limiter à une évaluation socio-économique, mais doit permettre de s'assurer ou bien de l'équilibre d'exploitation pour la durée de l'amortissement, ou en cas de déficit prévisionnel, du concours financier suffisant pour ne pas avoir de conséquences négatives.

58. Seule l'évaluation de l'exploitation permet à RFF de définir le financement de l'Etat ou des collectivités.

59. Cette obligation conduit naturellement à une information claire et précise du public sur le financement du projet tant par les recettes d'exploitation que par les engagements de financements notamment par voie de subventions justifiant son acceptation par RFF.

B – Un investissement non financé

60. L'investissement est annoncé à 11.167 millions €, avec des recettes à 5.733 millions €, laissant une impasse de 5.434 millions €, à obtenir par des contributions dont le montant n'était pas évalué au moment de l'enquête publique et ne l'est toujours pas en 2013.

61. En guise de démonstration, RFF a fourni des « bilans économiques et socio-économiques du programme Lyon-Turin » (**Enquête publique, pièce G, p. 67 à 75**) [...] qui ne renseignent en rien sur l'équilibre financier de cet investissement durant la période d'amortissement, contrairement à ce qu'exige le décret du 5 mai 1997.

62. Or, ces bilans n'ont rien de sérieux, et ce au regard des données de fait exposées ci-dessous :

- RFF retient une notion de valeur actualisée nette [...] qui n'est pas jugée pertinente par la Cour de comptes [...];
- le bilan du programme est présenté « pour la France » [...] et non pas pour « RFF », et de fait il inclut des données, très aléatoires au demeurant, tels que « les gains de temps et de fiabilité pour les usagers et les chargeurs » (6.900 millions €) et les effets externes (4.064 millions €), soit un total de 10.964 millions € qui n'a aucun impact sur le financement pour RFF ;
- Selon les chiffres, très peu étayés, de RFF, les recettes de RFF s'établiraient 5.733 millions €, laissant une impasse de 5.434 millions € ;
- les déclarations de M. Louis Besson dans le magazine « Infrastructures et Mobilité » du mois de janvier 2013 [...], de Monsieur Philippe Gamon lors de la réunion publique organisée par la Commission d'Enquête le 28 février 2012, à Chapareillan [...] et lors de la réunion publique organisée par la Commission d'Enquête à Chambéry, le 13 mars 2012 [...] montrent qu'il n'existe aucune étude sur le régimes des contributions publiques nécessaires, ce qui est dénué du sérieux le plus élémentaires vu les sommes en jeu ;

- on voit en revanche très bien comment *in fine* sera présenté le dossier, expliquant que « pour la France, les « les gains de temps et de fiabilité pour les usagers et les chargeurs » (6.900 millions €) et les effets externes (4.064 millions €) – chiffres fixés sans aucune démarche pertinente – s’élèveront total de 10.964 millions €, et RFF s’apprête donc à en faire l’argument qui justifierait l’abondement par le budget publics, et ce jusqu’à trouver l’équilibre...

63. Cette méconnaissance de l’article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, modifié par le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 entraîne la nullité du dossier d’enquête publique et des actes subséquents dont le décret du 23 août 2013 attaqué.

64. A cet égard, il y a lieu de rappeler que le niveau du déficit public maximum acceptable a été fixé à 3% et la discipline budgétaire est un principe général qui guide toute l’action publique. L’équilibre du projet ne peut se faire que par la contribution publique. Le non-respect de ce principe engage la responsabilité de l’Etat, sur le fondement de l’article 104C du TFUE (devenu article 126) et l’article 88-1 de la Constitution, et le décret du 23 août 2013 attaqué, qui viole une règle aussi importante et précise du droit communautaire, ne pourra qu’être annulé.

Section 2 – Insuffisances du débat public antérieur

I – Insuffisance du débat préalable antérieur (Années 1993/1994)

A – Faits

65. La DUP attaquée s'inscrit dans un contexte qui est celui, masqué par l'administration, de l'existence de deux projets liés mais distincts, à savoir celui présenté à la concertation des années 1993-1995 et celui ayant fait l'objet de l'enquête publique de 2012 et du décret du 23 août 2013 attaqué.

1/ Le projet de 1993-1995

66. Ce projet ressort des éléments suivants :

- le colloque dénommé « débat sur l'intérêt économique et social du projet » du 28 mai 1993 organisé par le préfet de Région à Eurexpo à Lyon,
- le cahier des charges du 7 février 1994,
- la décision ministérielle du 7 février 1994, visée par le décret du 23 août 2013,
- la décision ministérielle du 14 avril 1995, visée par le décret du 23 août 2013.

a/ Le colloque d'Eurexpo du 28 mai 1993

67. Lors du colloque d'Eurexpo, 28 mai 1993, le Préfet de Région a expliqué qu'il s'agissait de définir les caractéristiques générales du projet :

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 222

Pour cela, ce grand projet a fait l'objet de travaux au plan international. Les deux Gouvernements français et italien se sont réunis à plusieurs reprises. Un Comité de Pilotage franco-italien se réunit régulièrement, non pas pour arrêter le projet, puisque nous en discutons aujourd'hui, mais pour fixer les conditions générales, orienter les études, pour se préparer à suivre l'évolution de ce dossier.

68. L'aspect financier est évoqué dans des termes très larges, mais qui font référence aux évaluations multicritères de **la circulaire Bianco du 15 décembre 1992**. Le coût est estimé, de manière très sommaire, en fonction des deux scénarios envisagés (autoroute ferroviaire incluse ou non) entre 2,866 Milliards € et 3,109 Milliards €.

SUR LE PLAN ECONOMIQUE

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

Les principaux résultats sont, pour quelques scénarii :

Pour le scénario de base :

Coût : 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.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 131

b/ Les documents du 7 février 1994 (décision ministérielle et cahier des charges)

69. Les caractéristiques principales ont été prises en compte par deux documents daté du 7 février 1994, à savoir le cahier des charges et un courrier du Ministre de l'équipement au Président du conseil d'administration de la SNCF, présenté par l'administration comme ayant valeur de décision ministérielle.

70. Ce projet repose sur la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse en deux parties, entre Lyon et Montmélian puis entre Montmélian et Turin, avec une gare « TGV Dauphiné Savoie » proche de Montmélian. Dans le projet, cette gare joue un rôle décisif pour la ligne Lyon-Turin elle-même, mais aussi pour réorganiser l'ensemble des dessertes régionales. Cela justifie le choix de l'implantation de cette gare, centrale au niveau du « sillon alpin » de Valence jusqu'à Genève, avec pour intérêt affiché une consommation de terres limitée et des impacts environnementaux réduits.

71. La nouvelle gare est conçue pour refonder la desserte des agglomérations et des vallées, de Grenoble à Genève:

- créer un nouvel aménagement du territoire régional avec le développement du site multimodal de Satolas et l'implantation d'une gare TGV à proximité de Montmélian, au carrefour des grandes vallées alpines, et d'un axe privilégié vers l'Italie.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 182 : « Enjeux socio-économiques »

72. La dimension régionale et alpine du projet est proclamée :

Ce projet, complété par l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève, permettra enfin d'apporter à cette dernière ville une amélioration significative de sa desserte pour l'ensemble des destinations françaises et européennes indiquées ci-dessus.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 181 « Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord »

La complémentarité avec la desserte régionale (TER) devra être également recherchée et développée pour diffuser les effets du TGV, notamment, depuis la gare "Savoie-Dauphiné" vers les gares du sillon alpin.

*Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 182
« Contribuer à l'amélioration
des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes ».*

Et quand nous nous retrouverons, nous ne parlerons pas simplement du LYON - MONTMELIAN, mais du LYON - MONTMELIAN - frontière italienne- TURIN dans une perspective européenne. Notre reprise de travail sera éclairée, enrichie. Nous n'avons pas un projet prêt et qu'on va ressortir le moment venu pour le plaisir de débattre. Nous avons bien compris que ce débat aujourd'hui est important, il faut donc qu'il se passe

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 223

73. Les caractéristiques principales du projet, annoncées lors de la rencontre du 28 mai 1993 à Eurexpo Lyon, sont définies par le cahier des charges du 7 février 1994, au sein duquel on lit :

III - LES CHOIX EFFECTUES A L'EGARD DES SOLUTIONS ET MODES ALTERNATIFS

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND considérait que la saturation des infrastructures actuelles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base des conclusions de ce rapport, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, au cours de leur réunion du 25 janvier 1993 que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

La liaison ferroviaire Lyon-Turin avec tunnel mixte a donc été ainsi confirmée.

III.1 - Caractéristiques techniques du projet

a) **Section Lyon-Montmélian**

Les caractéristiques de tracé et de projet de cette section devront permettre la circulation à très grande vitesse.

La L.G.V. Lyon-Montmélian devra pouvoir constituer une tranche fonctionnelle, indépendante des autres sections. A cette fin, elle sera raccordée :

- côté Lyon :

- . à la L.G.V. Sud-Est vers le Nord, au Sud de la gare de Satolas,
- . à la L.G.V. Sud-Est vers le Sud,
- . à la Ligne Lyon-Saint André le Gaz, afin de permettre des circulations en provenance ou à destination de Lyon (Part-Dieu ou Perrache),

- côté Montmélian :

- . à la L.G.V. transalpine vers Turin,
- . à la ligne Chambéry - Montmélian ou Grenoble - Montmélian, vers Chambéry, ainsi que vers la nouvelle gare du secteur de Montmélian, puis vers la Maurienne et la Tarentaise,
- . à la ligne Grenoble-Montmélian vers Grenoble.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 183

b) **Section Montmélian-Turin (partie française)**

Les caractéristiques de tracé et de profil de cette section devront permettre la circulation à très grande vitesse. La vitesse pourra toutefois être réduite pour tenir compte de contraintes topographiques majeures.

Cette section sera raccordée :

- à l'ouest :
 - . à la L.G.V. Lyon-Montmélian,
 - . à la ligne Grenoble-Montmélian vers la gare de Montmélian et, au delà, vers Chambéry. La possibilité d'un raccordement à la ligne Grenoble-Montmélian vers Grenoble sera réservée.
- à proximité de Saint-Jean de Maurienne :
 - . à la ligne Saint-Pierre d'Albigny-Modane vers Modane.

Entre la Combe de Savoie et Saint-Rémy-de-Maurienne, la L.G.V. franchira le massif de Belledonne en tunnel.

c) **Aménagement de la ligne Grenoble-Montmélian**

Simultanément à la réalisation de la section Lyon-Montmélian, la ligne existante devra faire l'objet des aménagements suivants :

- électrification et modernisation,
- relèvement de la vitesse maximale.

d) Gare TGV "Savoie-Dauphiné"

Une gare nouvelle sera créée au voisinage de Montmélian. Elle devra être accessible aux trains classiques et aux TGV.

Elle comportera des installations permettant :

- pour les T.G.V. et rapides express, la possibilité d'arrêt et de passage sans arrêt ;
- pour les trains d'intérêt régional, la possibilité de desservir l'ensemble des directions (Chambéry et au-delà, Tarentaise, Maurienne, Grenoble), en correspondance avec les T.G.V., ou à des fins strictement régionales.

Elle devra être conçue pour assurer les correspondances entre trains dans les meilleures conditions pour les voyageurs.

Elle devra être mise en service dans le cadre de l'aménagement Lyon-Montmélian-Grenoble (points a et c).

e) Autoroute Ferroviaire

Le maître d'ouvrage devra définir les points d'échange rail-route côté français dans le cas d'une éventuelle autoroute ferroviaire.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 184

74. La décision ministérielle du 7 février 1994 confirme que ce projet est centré sur la création de la gare « Dauphiné Savoie » comme outil central de la desserte régionale, avec de forts enjeux d'aménagement du territoire pour ce secteur appelé « Combe de Savoie ».

Après examen de l'ensemble des études préliminaires de la section Lyon-Montmélian et des bilans et comptes-rendus des différentes consultations, je décide de retenir les fuseaux A, B1 et B2, D, F et H modifié.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

Le projet concerne les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.

A partir de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est au Sud de la gare de Satolas, le fuseau s'inscrit vers l'Est dans la plaine du Catelan puis dans la vallée du Laval. Il traverse ensuite le plateau des Terres Froides, la vallée du Guiers et la falaise de Dullin, passe au Sud du lac d'Aiguebelette, traverse les massifs de l'Épine et de la Chartreuse et se raccorde à la ligne Chambéry - Grenoble au Sud de Chambéry.

La longueur totale de ligne nouvelle est de l'ordre de 110 km, dont 25 km environ de raccordements.

A l'origine de la ligne, deux variantes de raccordements vers Lyon et vers le Sud de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est sont possibles.

A son extrémité Est, le fuseau retenu permet l'étude de différentes variantes de tracé et d'implantation de la gare T.G.V. Dauphiné-Savoie.

75. La gare « Dauphiné Savoie » est précisément située dans la Combe de Savoie, à mi-distance de Grenoble (35 kms environ), Chambéry (24 kms environ) et Albertville (40 kms environ).

- en créant une gare "Savoie-Dauphiné" à proximité de Montmélian, assurant une complète articulation entre réseau TGV et réseau classique, notamment TER, pour un développement équilibré du sillon alpin vers le Nord et vers le Sud, et une desserte en profondeur de la région du Chablais et des vallées alpines de l'Arve, de la Tarentaise et de la Maurienne ;
- créer un nouvel aménagement du territoire régional avec le développement du site multimodal de Satolas et l'implantation d'une gare TGV à proximité de Montmélian, au carrefour des grandes vallées alpines, et d'un axe privilégié vers l'Italie.

Pièce C, p. 182 : « II Les enjeux d'aménagement »

- C'est enfin la création exemplaire d'une gare SAVOIE-DAUPHINE à proximité de MONTMELIAN. Bien intégrée dans une zone favorable au développement économique, cette gare est située à un carrefour routier et autoroutier et à une étoile ferroviaire. Elle est donc conçue pour jouer parfaitement son rôle de complémentarité entre le T.G.V. et le Transport Express Régional mais aussi avec les trains classiques et avec les transports routiers. Son label particulier sera la réalisation de toutes les correspondances quai à quai.

Cette gare par sa nature, sa conception et sa position, est donc exemplaire à la fois pour diffuser la grande vitesse et pour permettre les correspondances dans des conditions optimum de complémentarité, qu'il s'agisse du Nord de la HAUTE SAVOIE, de GRENOBLE, D'ANNECY, de CHAMBERY ou d'AIX LES BAINS.

*Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 227
Josiane Beaud Chargée de mission SNCF*

76. A partir de cette gare « Dauphiné-Savoie » du secteur de Montmélian, se redéfinissent les trafics régionaux, nationaux et européens.

Ce projet revêt de ce point de vue une triple dimension européenne, nationale et régionale, cette dernière s'appuyant notamment sur les gares lyonnaises (Part-Dieu et Satolas) et la future gare nouvelle du secteur de Montmélian, sans oublier la desserte en centre-ville des principales agglomérations du sillon alpin et la nécessaire articulation avec les transports régionaux.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 193

77. Le site de Montmélian est « à l'évidence ... un site d'avenir ».

C'est GENEVE au Nord, GRENOBLE et VALENCE au Sud. Le secteur central de cet axe qui nous concerne au premier point est le secteur le plus faible. C'est sur ce site que se situent les plus grandes opportunités de développement économique. D'ores et déjà d'importantes négociations sont menées sur le plan industriel autour du site de MONTMELIAN qui, à l'évidence, paraît un site d'avenir.

c/ Décision ministérielle du 14 avril 1995

- 78.** La décision ministérielle du 14 avril 1995 confirme la décision précédente du 7 février 1994 notamment en ce qui concerne le rôle central de la gare nouvelle « Dauphiné-Savoie » dans le secteur de Montmélian en précisant les options d'implantation.

Cette dernière décision exclut du fuseau délimitant la zone d'étude deux des variantes et demande à la SNCF de poursuivre les études d'avant-projet sommaire sur la base d'un débouché du tunnel sous la Chartreuse au nord à Apremont, tout en approfondissant, pour le cas où cette option ne serait finalement pas retenue, l'étude de la solution avec débouché au sud et gare à Laissaud.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 196

- 79.** Le projet inclut la desserte d'Annecy et des aménagements conséquents permettent de desservir cette agglomération :

Les études préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève comprendront l'étude d'une ligne nouvelle entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève, conformément au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, de ses raccordements au réseau existant et des aménagements à apporter à celui-ci, notamment entre Montmélian et Aix-les-Bains et dans le Nord de la Haute-Savoie. Les études fonctionnelles pourront au besoin se situer dans un champ plus large, notamment en ce qui concerne l'articulation du projet avec l'axe Lyon-Turin.

2/ Le projet de 2012

- 80.** Le projet objet du décret du 23 août 2013 attaqué et soumis à enquête publique en 2012 est, à partir d'une base commune, substantiellement modifié par rapport à celui qui a fait l'objet du cahier des charges du 7 février 1994, et des décisions ministérielles du 7 février 1994 et 14 avril 1995, comme le montre le tableau ci-dessous :

Principales Caractéristiques du cahier des charges du 7/2/1994 et des décisions ministérielles visées au décret attaqué	Modifications substantielles du projet soumis à l'enquête publique du 16/01 au 19/03/2012.	Conséquences substantielles
Gare TGV Dauphiné Savoie	Disparition totale	Disparition du projet d'aménagement territorial et des conséquences socio-économiques de la Combe de Savoie. Eloignement des gares régionales Grenoble et Albertville. Disparition totale du concept de rayonnement à partir du pôle d'échange et de développement de Montmélian.
Tunnel de « Chartreuse » à un tube	Passage en tunnels à deux tubes. Phasage pour passage en tunnels à deux tubes.	Augmentation substantielle du coût de réalisation. Doublement du cubage de déblais à entreposer. Augmentation substantielle des surfaces affectées au stockage des déblais. Augmentation des délais de réalisation. Disparition de la fonction voyageurs dans la première phase. Doublement du drainage des eaux souterraines par le percement des tunnels.
Tunnel « Belledonne à un tube»	Passage en tunnels à deux tubes	Augmentation substantielle du coût de réalisation. Doublement du cubage de déblais à entreposer. Augmentation substantielle des surfaces affectées au stockage des déblais. Augmentation des délais de réalisation. Disparition de la fonction voyageurs dans la première phase. Doublement du drainage des eaux souterraines par le percement des tunnels
Aménagement ferroviaire Montmélian Genève	Disparition totale	Maintien de la desserte d'Annecy et sa région par une ligne ferroviaire à voie unique. Augmentation du trafic routier de voitures pour les déplacements du quotidien.
Néant	Création d'une nouvelle ligne ferroviaire avec tunnel bi-tubes Lyon-Chambéry.	Augmentation substantielle du coût de réalisation. Doublement du cubage de déblais à entreposer. Augmentation substantielle des surfaces affectées au stockage des déblais. Augmentation des délais de réalisation. Disparition de la fonction voyageurs dans la première phase. Drainage des eaux souterraines par le percement des tunnels.
Construction de la section Lyon Montmélian prioritaire pour rentabiliser les infrastructures Montmélian-Saint Jean de Maurienne et le Tunnel de base	Report de la construction de ce tronçon après celle de la nouvelle liaison Lyon-Chambéry et le tunnel de base	Mais perte de la rentabilisation par les voyageurs consécutive à la disparition de 6 millions de voyageurs à l'année.

81. L'appréciation socio-économique et environnementale du projet est substantiellement modifiée :

- les territoires traversés par le nouveau tracé Lyon-Chambéry ne sont pas inclus dans les fuseaux retenus par les décisions ministérielles des 7/2/1994 et 14/4/1995 ;
- ces territoires n'ont pas fait l'objet du « débat sur l'intérêt économique et social du projet » du 28 mai 1993 à Eurexpo à Lyon ;
- la disparition du projet de nouvelle gare centrale « Dauphiné-Savoie » dans le dispositif projeté en Combe de Savoie a des conséquences majeures sur les perspectives de développement socio-économiques, la création d'une gare TGV dans le centre de Chambéry ne pouvant être comparées avec celle d'un développement consécutif à l'installation d'une nouvelle gare en Combe de Savoie desservant Grenoble, Chambéry, Albertville et Annecy.
- le doublement des tunnels, fut-il imposé par la réglementation européenne en matière de sécurité, et la création de nouveaux tunnels, ont des conséquences environnementales majeures ;
- les conséquences financières par l'augmentation des coûts, sont de nature à évaluer le projet selon une appréciation multicritère de façon substantiellement différente ;
- les conséquences environnementales par les tarissements de sources et augmentation des surfaces de stockage de déblais issus des tunnels, sont de nature à évaluer le projet selon une appréciation multicritère de façon substantiellement différente ;
- les conséquences socio-économiques, par l'augmentation du nombre d'exploitations agricoles touchées par le nouveau projet ou de nouveaux territoires traversés, bouleverse l'appréciation multicritère ;

82. Toutes ces modifications substantielles, selon une évaluation multicritère socio-économique et environnementale, et toutes les nouvelles constructions font du projet objet du décret de déclaration d'utilité publique le 23 août 2013, un nouveau projet.

3/ L'absence de débat public sur les caractéristiques principales du nouveau projet

83. L'annexe 2 de la pièce C du document d'enquête publique (page 189) établit la liste de ce qui est désigné comme « décisions ministérielles » :

LISTE DES DECISIONS MINISTERIELLES RELATIVES AU PROJET LYON-TURIN

- 3 septembre 1993
- 7 février 1994
- 14 avril 1995

84. La prétendue décision du 3 septembre 1993 est en fait un courrier de la Direction Régionale de l'Équipement signé par le Préfet de la Région Rhône Alpes et adressé au ministre de l'Équipement, dont l'objet est, à propos d'une « Ligne à Grande Vitesse (LGV) Lyon-Turin », des « études préliminaires de la section Lyon-Montmélian ».

République Française
Préfecture de région Rhône-Alpes

Direction Régionale
de l'Équipement

Ref:

MGL74

Lyon le

3 Septembre 1993

5 2 8 9

Monsieur le Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme
Direction des Transports Terrestres
Cabinet et D.T.T.
Arche de la Défense
Paroi Sud
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Objet : L.G.V. LYON-TURIN
Etudes préliminaires de la section "LYON-MONTMÉLIAN"

85. Aussi, les deux seules décisions ministérielles sont celles 7 février 1994 et 14 avril 1995, et ce sont d'ailleurs les deux seules visées par le décret du 23 août 2013 attaqué :

« Vu les décisions des 7 février 1994 et 14 avril 1995 par lesquelles le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme a arrêté les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie ».

86. Ces courriers figurent dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « accès alpins Lyon Chambéry Turin », en annexe de la pièce C : notice explicative, p. 193 et 195.

B – En droit

1/ Le régime du débat préalable

87. Les textes législatifs et réglementaires ont évolué en trois temps.

a/ Avant la loi n° 95-101 du 2 février 1995

88. Avant la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, s'appliquaient les règles nées de l'analyse générale et rappelées par la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures signée du ministre de l'équipement, du logement et des transports adressée aux préfets de région, et préfets de département, dite circulaire Bianco. Ainsi le décret 97-444 du 5 mai 1997 avec les dispositions de l'article 4 respecte parfaitement ces dispositions en imposant une analyse économique précise pour déterminer le financement.

89. Cette circulaire demande de définir les principales caractéristiques du projet, et de les soumettre à un débat préalable :

« La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 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.

« 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.

« A l'issue de cette phase, c'est au Gouvernement qu'il revient d'arrêter les grandes orientations qui seront formalisées dans un cahier des charges rendu public. »

90. La circulaire détaille les notions « d'efficacité économique et sociale » et la nécessaire « évaluation multicritères des projets ».

91. « L'efficacité économique » s'apprécie notamment par le coût d'un projet, la circulaire soulignant que l'organisation du débat démocratique « permettra aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet ».

92. Les appréciations de « l'efficacité économique et sociale » et les enjeux environnementaux constituent dès lors les aspects majeurs de la définition de l'utilité publique.

93. La circulaire, signée par le ministre compétent et définissant des consignes précises, s'impose à l'administration (*CE 28 mars 1997, Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne, n° 170856*).

b/ A partir de la loi n° 95-101 du 2 février 1995

94. La loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, en son article 1, pose le principe de participation (*Code rural, article L. 200-1*) :

« - le principe de participation, selon lequel chaque citoyen doit avoir accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses. »

95. Aux termes du deuxième alinéa de l'article 2 :

« Il est créé une commission dite « Commission nationale du débat public ».

« Cette commission peut être saisie conjointement par les ministres dont dépendent les projets pouvant donner lieu à débat public et par le ministre chargé de l'environnement ainsi que, pour les projets des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics, par le ministre chargé des collectivités locales après consultation des dites collectivités territoriales.

« La Commission nationale du débat public peut aussi être saisie par au moins vingt

députés ou vingt sénateurs ainsi que par les conseils régionaux territorialement concernés par le projet.

« Les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 252-1 du code rural, exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national, peuvent demander à la commission de se saisir d'un projet tel que défini au premier alinéa. ».

96. Aux termes du dernier alinéa de ce même article 2 :

« Un décret en Conseil d'Etat 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. »

97. Les modalités sont définies par le décret n° 96-388 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement.

98. Aux termes de l'alinéa 2 de l'article 1^{er} du décret du 10 mai 1996 :

« Il concerne l'ensemble des opérations présentant un fort enjeu socio-économique ou ayant un impact significatif sur l'environnement, afin de permettre un débat public, avant la mention au Journal officiel, ou la publication régulière de la décision fixant les principales caractéristiques du projet et, en tout état de cause, avant l'arrêté prescrivant l'enquête publique.

« L'annexe au présent décret précise, pour les opérations principalement concernées, le stade d'élaboration du projet avant lequel le débat public peut être organisé. »

99. L'annexe visée à ce décret du 10 mai 1996 est reproduite ci-dessous :

A N N E X E

TYPE D'OPÉRATION		STADE AU-DELÀ DUQUEL LE DÉBAT PUBLIC ne peut plus être organisé
Créations d'autoroutes ou de routes express, de lignes ferroviaires, de voies navigables ou mise à grand gabarit de canaux existants.	Coût du projet supérieur à 4 milliards de francs ou longueur du projet supérieure à 80 km.	Mention au <i>Journal officiel</i> de la décision du ministre compétent ou publicité régulière de la délibération de la collectivité compétente déterminant les principales caractéristiques du projet.

100. Il résulte de ces dispositions que la loi n° 95-101 du 2 février 1995 ouvre, outre les procédures de participation du public fixées par la circulaire Bianco n°92-71 du 15 décembre 1992, la possibilité d'une saisine de la commission nationale du débat public nouvellement instituée, et édicte le principe de participation du public concernant les projets ayant une incidence sur l'environnement.

c/ A partir de loi n° 2002-276 du 27 février 2002

- **Régime**

101. La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, complétée par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public, ont imposé l'obligation d'organiser un débat public préalable par la commission nationale du débat public (*Code de l'Environnement, art. L.110-1, L.121-1 à L.121-15, R.121-1 à R.121-12*).

- **Domaine d'application**

102. Le domaine d'application de ces textes est défini au paragraphe c) de l'article 1 du « Chapitre Ier du décret du 22 octobre 2002: Publicité des projets et saisine de la Commission nationale du débat public » du « Titre Ier : Organisation du débat public » :

« Lorsqu'ils répondent aux conditions prévues aux articles 2 et 3 du présent décret, sont soumis aux dispositions du présent titre les projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées entrant dans les catégories d'opérations et de projets d'investissements suivantes :

« 1° (...) c) Création de lignes ferroviaires (...) »

103. Aux termes de l'article 2 du décret du 22 octobre 2002:

« La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement est fixée en annexe au présent décret.

« Le maître d'ouvrage ou, lorsque celui-ci n'est pas désigné, la personne publique responsable du projet saisit la Commission nationale du débat public en lui adressant le dossier prévu au deuxième alinéa du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement. »

104. L'annexe du décret applique le régime du I de l'article L.121-8 du code de l'environnement à la « Création de lignes ferroviaires » dont le coût du projet est « supérieur à 300 M euros ou longueur du projet supérieure à 40 km ».

105. L'article 17 du décret du 22 octobre 2002 traite des « Dispositions transitoires et finales » dans les termes suivants:

« Le présent décret ne s'applique pas :

« 1° Aux projets d'aménagement ou d'équipement qui ont fait l'objet d'un débat public en application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 ;

« 2° Aux projets qui ont fait l'objet, avant la publication du présent décret, d'une fixation de leurs caractéristiques principales par mention ou publication régulière dans les conditions prévues par l'alinéa 2 de l'article 1^{er} du décret n° 96-388 du 10 mai 1996.

106. Le projet objet du décret du 23 août 2013 attaqué est la création de lignes ferroviaires d'un

coût supérieur à 300 millions d'euros et d'une longueur supérieure à 40 km, et même d'un coût supérieur à 4 milliards de francs et d'une longueur supérieure à 80 km, et les dispositions de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, complétée par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public, imposant l'obligation d'organiser un débat public préalable par la commission nationale du débat public s'appliquent.

2/ Le principe de participation

107. En application de l'article L. 110-1 du code de l'environnement, la protection de l'environnement s'inspire d'un certain nombre de principes au rang desquels figure le principe de participation qui confère à chacun l'accès aux informations relativement à l'environnement et qui conduit à associer le public au processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur celui-ci (*CE, 11 janvier 2008, n° 292493, Publié*).

108. Le principe de participation joue pleinement dès lors que des dispositions législatives ont organisé les modalités d'une telle participation, ce qui est le cas pour une enquête publique (*CE, 26 juin 2013, n° 360466, Tables*).

109. De plus, la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 a autorisé la ratification de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998, et le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002 a publié cette convention.

110. L'article 6 de cette convention stipule :

« 2. Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus (...)

« 3. Pour les différentes étapes de la procédure de participation du public, il est prévu des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public conformément au paragraphe 2 ci-dessus et pour que le public se prépare et participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement.

« 4. Chaque Partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence. »

111. Le débat doit respecter les stipulations de l'article 6 qui impose d'insérer les différentes étapes de la procédure de participation du public dans des délais raisonnables (*CE, 28 décembre 2005, n° 277128, Publié ; CE, 11 janvier 2008, n° 292493, Publié ; CE, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié*).

3/ La nécessité d'une approche globale

112. L'unicité de l'opération implique qu'il ne soit pas procédé de manière séparée à l'appréciation de l'utilité publique des différents ouvrages qui la composent (*Conseil d'État, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié*).

- 113.** 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*).
- 114.** Or, il est manifeste qu'au vu des documents établis, le public ne peut apprécier les hauteurs des voies ferrées et leurs conséquences environnementales. De même il est reconnu par RFF que le financement et les prévisions de recettes d'exploitation ne sont pas connus.
- 115.** Conformément aux exigences résultant du 3° de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit décrire les raisons pour lesquelles le projet soumis à l'enquête a été retenu et elle ne peut, sans irrégularité, s'abstenir de présenter les solutions alternatives, dont il ressort que leur réalisation n'a jamais été envisagée par le maître d'ouvrage (*Conseil d'État, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié*). La Cour des Comptes dans son référé du 1^{er} août 2012 reprend cette analyse.

Il apparaît que d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie.

Référé Cour des Comptes du 1/08/2012 page 1/8

4/ Le principe d'une étude complète, précise et sérieuse

- 116.** L'étude doit permettre l'information suffisante du public pour qu'il apprécie les conséquences du projet. C'est ainsi qu'a été annulée la déclaration d'utilité publique pour la réalisation d'une déviation routière franchissant un cours d'eau, l'étude d'impact ayant seulement mentionné que l'évacuation des eaux de ruissellement était un point critique et que la déviation récupérait ses propres eaux alors que, compte tenu du risque d'inondation de la zone traversée, l'insuffisance de cette étude sur l'écoulement des eaux de pluie revêtait un caractère substantiel (*CE, 11 décembre 1996, Asso. de défense de l'environnement orangeois ; CE, 9 décembre 1996, Association Roya-expansion-nature*)
- 117.** Vicie la procédure pour insuffisance, l'étude d'impact concernant l'élargissement d'une autoroute qui ne comporte ni une analyse du trafic en matière de pollution atmosphérique, ni aucun élément sur les incidences prévisibles du projet en la matière, qui ne pouvaient être regardées comme inexistantes ou négligeables (*CAA Paris, 16 mars 2000, Asso. de défense et de sauvegarde de l'environnement de la Pomponnette*).
- 118.** Pour des travaux d'infrastructures routières, le Conseil d'Etat tient compte de l'insuffisance d'évaluation des pollutions atmosphériques (*CE, 23 juin 1997, Ville de Vaucresson*).
- 119.** Si les erreurs matérielles portent sur une information essentielle ou sont suffisamment importante pour priver le public de l'information nécessaire à la compréhension du projet, le juge conclut à l'irrégularité de la procédure (*CE, 26 février 2003, Commune de Juilly ; CE, 26 septembre 2001, Association « circulons autrement » ; a contrario : CE, 22 octobre 2003, Tanis et Association « au pays d'en haut »*).

C – Discussion

1/ Annulation des décisions ministérielles de 1994 et 1995 pour absence de débat préalable

- 120.** Le décret du 23 août 2013 attaqué a été pris sur la base de décisions ministérielles, les deux décisions des 7 février 1994 et 14 avril 1995 :
- « Vu les décisions des 7 février 1994 et 14 avril 1995 par lesquelles le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme a arrêté les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie ».
- 121.** Or, ces décisions, n'ont pas été soumises à un débat public préalable alors qu'elles étaient soumises aux dispositions de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992, dite circulaire Bianco.
- 122.** Cette circulaire est pleinement applicable aux autorités administratives, car elle émane d'une autorité agissant dans son domaine d'attribution, et qu'elle fixe des règles précises, immédiatement applicables.
- 123.** La seule phase préalable a été la conférence d'Eurexpo regroupant élus et associations, qui ne peut en aucune manière se substituer à un débat préalable ouvert au public. Ainsi, le projet objet du décret du 23 août 2013 est fondé sur deux décisions ministérielles qui n'ont pas été débattues par le public. La période écoulée entre la publication de la circulaire Bianco le 15 décembre 1992 et la tenue de la conférence à Eurexpo, prouve à elle seule l'inexistence de ce débat public.

124. De telle sorte, les requérants demandent l'annulation de ces deux décisions, ce qui, dans la mesure où il s'agit de fixer les axes principaux du projet Lyon-Turin, entrainera l'annulation de tous les actes subséquents, et en particulier du décret du 23 août 2013, attaqué.

2/ Annulation du décret du 23 août 2013 pour absence de débat préalable au regard de la loi du 27 février 2002

125. Il est allégué par le maître d'ouvrage **une décision de la CNDP**, mais les termes du débat ne sont pas connus et n'ont pas été communiqué dans le dossier d'enquête publique. Il n'est pas possible non plus de trouver trace d'un débat dans l'archivage électronique de la CNDP sur ce projet.

126. RFF fonde l'absence de débat public préalable sur les termes d'un courrier de la CNDP datant du 23 février 1999.

127. Il n'est pas contestable qu'une décision de la CNDP datant du 23 février 1999 ne peut être opposable pour justifier de l'absence de débat public au sens de la Loi.

128. Il est en effet démontré que le projet soumis à l'enquête publique comporte :

- des modifications substantielles de nature à modifier les évaluations socio-économiques et environnementales qui font que le projet est nouveau (doublement des tunnels, déblais, coûts, drainage des eaux, emprises foncières, atteintes à la propriété...),
- des constructions nouvelles par l'adjonction d'une bretelle Chambéry d'un coût de plus de 4 milliards d'€uros, (nouveaux percements, déblais, emprises foncières, coûts, drainage des eaux, atteintes à la propriété...)
- la disparition d'équipements et d'infrastructures (Gare Dauphiné Savoie, doublement de la voie desservant Annecy...)

129. Ces modifications substantielles et nouvelles constructions ne sont pas incluses dans les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995 et n'étaient pas connues en 1999 puisque comme le rappelle le dossier d'enquête publique à la pièce C, la décision ministérielle du 18 septembre 1998 (par ailleurs non visée par le décret du 23 août 2013) se borne à demander des études complémentaires. (Pièce C page 198)

130. De sorte que, la CNDP, pour autant qu'un débat s'y soit déroulé, n'a pu le 23 février 1999, évaluer les modifications substantielles et nouvelles constructions intégrées postérieurement, pour définir si le débat public s'imposait conformément aux dispositions de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, complétée par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 mais aussi de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 complétée par le décret n° 96-388 du 10 mai 1996.

131. Il n'est pas contestable dans ces conditions que préalablement à l'enquête publique des mois de janvier, février et mars 2012, aurait dû se tenir un débat public conformément aux dispositions de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, complétée par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, et qu'à tout le moins, une demande aurait dû être soumise à la CNDP sur l'opportunité d'un débat public au regard des modifications caractérisant un nouveau projet.

132. En l'absence du débat public qui apparaît obligatoire au regard du caractère nouveau du projet soumis à l'enquête publique et en l'absence a minima de demande d'avis à la CNDP sur le nouveau projet, l'enquête publique est frappée de nullité.

133. En tant qu'éléments définissant les caractéristiques du projet, les décisions des 7 février 1994 et 14 avril 1995, en ce qu'elles sont visées par le décret de DUP attaqué relèvent des dispositions de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, complétée par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 (Code l'environnement, Art. L.110-1, L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-12).

134. Le projet objet du décret du 23 août 2013 attaqué présente un fort enjeu socio-économique et a un impact significatif sur l'environnement, s'agissant de la création de lignes ferroviaires d'un coût supérieur à 4 milliards de francs et d'une longueur supérieure à 80 km, ce qui est un des critères d'application de la loi. Dans la mesure où le projet de 2013 reposait sur des décisions de 1994 et 1995 qui n'avaient pas été soumises à débat préalable ouvert au public, l'autorité administrative aurait du ouvrir le débat sur ces arrêtés ministériels reconnus comme éléments définissant les caractéristiques du projet.

135. Le décret du 23 août 2013 est entaché d'illégalité pour avoir été pris en méconnaissance de l'obligation d'un débat public préalable à la mise à l'enquête publique d'un nouveau projet. Cette irrégularité est de nature à entacher la légalité du décret du 23 août 2013, consécutivement à la nullité des actes de la commission d'enquête publique.

II – Sur la réalité de deux projets distincts entre 1993 et 2012

A – Faits

136. S'il existe, globalement, un projet « Lyon-Turin », l'analyse des documents montre que les projets de 1993/1994 résultant du cahier des charges du 7 février 1994 confirmé par les décisions ministérielles des 7 février 1994, du 14 avril 1995, et celui présenté à l'enquête publique entre le 16 janvier et le 19 mars 2012 qui a fait l'objet du décret le déclarant d'utilité publique le 23 août 2013 sont notablement différents.

> Bretelle « Chambéry-Nord »

Apparue en cours de phase d'Avant-projet Sommaire, cette variante est située en majeure partie hors du fuseau d'étude et concerne territorialement le département de la Savoie.

Elle émane d'une réflexion portant sur une nouvelle articulation entre l'axe ouest-est et le Sillon Alpin et a été examinée sous son aspect fonctionnel uniquement.

Elle se caractérise par une dissociation des dessertes de Chambéry, Aix-les-Bains et Annecy par rapport aux hypothèses de tracés sortant en Combe de Savoie.

Elle permet par un raccordement aux lignes existantes, envisageable au nord de Chambéry, d'améliorer notablement les temps de parcours vers le Sillon Alpin nord.

Elle a en revanche l'inconvénient de majorer les temps à destination de l'Italie et pénalise également fortement la desserte de Grenoble.

Dans cette configuration, les correspondances entre les missions nationales ou régionales et les missions internationales peuvent se réaliser par l'aménagement d'une des gares existantes, soit celle de Chambéry, soit celle de Montmélian centre.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p 36

137. Les détails, qui ont été donnés ci-dessus, peuvent être synthétisés :

- la disparition de l'outil central d'échange et de développement que devait être la gare « Dauphiné Savoie » pour la région de Montmélian,
- la conservation des nuisances environnementales pour la Combe de Savoie qui est transformée en couloir de passages condamnant son développement socio-économique, nuisances sans aucun autre avantage pour tout ce secteur ainsi que le Dauphiné et la Savoie ;
- l'impact environnemental non étudié avec un tunnel supplémentaire à double tube pour la desserte directe Lyon – Chambéry, notamment par les déblais de ce nouveau tunnel et les emprises foncières supplémentaires ;
- l'éloignement pour l'agglomération de Grenoble et celle d'Albertville pour la liaison voyageurs.

138. De plus, le contexte socio-économique a profondément évolué pendant cette période de vingt ans :

- les aménagements qui ont été réalisés depuis 1994, notamment du fait de l'organisation des jeux olympiques d'Albertville en 1998, mais également par la desserte autoroutière de la Maurienne à partir de 2000 ;
- la forte croissance démographique du sillon alpin consécutive à une importante diffusion de l'habitat périurbain ;
- la baisse structurelle depuis 1994 des échanges et des transits de marchandises au niveau mondial, national et régional ;
- les améliorations techniques en matière ferroviaire, tant au niveau des infrastructures existantes que du matériel roulant ;
- la situation économique et financière de l'Europe, de la France et de l'Italie ;
- la connaissance des trafics routiers est acquise et ne se base plus sur des prévisions mais sur un historique de 30 ans ;

- l'évolution des connaissances technologiques et leur disponibilité actuelle comme les véhicules de transport électriques sont autant de données qui n'ont pas été étudiées faute de débat public ;
- la création d'un deuxième tube de circulation au Fréjus associée à la disponibilité de camions électriques modifie sensiblement l'appréciation et la nécessité du projet.

B – En droit

139. C'est au juge qu'il revient d'apprécier si les modifications apportées ont entraîné des changements tels qu'une nouvelle enquête et de nouvelles consultations sont nécessaires (*Conseil d'Etat, 25 octobre 2002, n° 225090*), et il en est ainsi si le projet remet en cause l'économie d'ensemble d'un projet (*Conseil d'Etat, 18 février 1998, contentieux, n° 178423, Tables*).

C – Discussion

140. Le décret du 23 août 2013 attaqué a été publié sans qu'un débat public préalable ait été organisé par la commission nationale du débat public, alors que le projet est un nouveau projet substantiellement modifié par rapport à celui envisagé dans les années 1993/1994.

141. Cette modification substantielle du projet dans ses caractéristiques principales et dans son appréciation multicritère devait faire l'objet d'une nouvelle évaluation permettant d'en apprécier l'intérêt économique et social, l'impact en matière d'aménagement du territoire, les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du projet.

142. Toute décision postérieure à l'arrêté du cahier des charges du 7 février 1994, modifiant substantiellement le projet arrêté doit obligatoirement faire l'objet d'un nouveau débat.

143. Malgré les modifications substantielles du projet et de ses caractéristiques principales, n'ont pas été respectées les dispositions de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité fixant l'obligation d'un débat public organisé par la commission nationale du débat public, et le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002. La commission nationale du débat public n'a pas organisé le débat public imposé par les articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement.

144. Cette irrégularité est de nature à entacher la légalité du décret du 23 août 2013.

III – La méconnaissance du principe de participation du public à l'élaboration des décisions ayant des incidences sur l'environnement

A – Faits

145. Le projet Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise Nord (CFAL Nord) a fait l'objet d'un débat public conformément aux dispositions de la loi 95-101 du 2 février 1995 et du décret 96-388 du 10 mai 1996.

146. Ce projet était présenté comme appartenant au programme Lyon-Turin et comme en constituant son extrémité ouest.

En raison de cette double fonctionnalité Nord / Sud et France / Italie, le CFAL Nord appartient à deux programmes :

- le programme Nord-Sud constitué du CFAL Nord et du CFAL Sud
- le programme Lyon-Turin, dont il constitue l'extrémité ouest.

147. Le rapport des Commissaires enquêteurs remis aux Préfets le 19 septembre 2011 indique à la page 4/78 :

Ce débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de l'agglomération lyonnaise s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 15 février 2002. Son compte-rendu et son bilan ont été respectivement établis le 14 et le 25 mars 2002. C'est donc un délai de près de dix ans qui sépare le débat public organisé par la CNDP et l'enquête publique.

148. Le CFAL Nord a fait l'objet d'un débat public mais l'enquête publique était dissociée du contournement autoroutier de Lyon.

149. L'appartenance au Lyon Turin constitue la majeure partie de ce projet CFAL Nord, et le financement apporté par le Lyon Turin est évalué par RFF à 997 millions € comme indiqué dans le Pièce C de l'enquête publique des accès français page 19.

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.

Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins) ²	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Epine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 19

150. La commission d'enquête du CFAL Nord a rappelé dans son rapport du 19 septembre 2011 à la page 12/78 que :

Le coût du projet CFAL Nord est estimé pour la section nord à 1,5 milliard d'euros, dont 138 millions pour l'ensemble des mesures d'insertion et des mesures compensatoires du projet.

B – En droit

151. S'appliquent :

- la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures signée du ministre de l'équipement, du logement et des transports adressée aux préfets de région, et préfets de département, dite circulaire Bianco
- les dispositions de la loi 95-101 du 2 février 1995 et du décret 96-388 du 10 mai 1996,
- la convention d'Aarhus adoptée le 25 juin 1998 par la Commission Economique, ratifiée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002.

152. Cette concertation relève d'abord du droit européen

153. La **directive 85-337 CEE** du 27 juin 1985 concernant l'évaluation de certains projets publics et privés visait à encourager la participation du public ou des organismes concernés afin de permettre à l'autorité compétente d'apprécier les effets probables sur l'environnement d'un projet. La transposition de cette directive, engagée par plusieurs lois, a été assurée par le décret du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques.

154. Dès 1993, un rapport de la Commission européenne sur l'application de la directive a relevé que les évaluations de projets et la consultation du public soient effectuées à un stade déjà trop avancé du processus décisionnel, ce qui a conduit à l'adoption de la directive 97-11 CE du 3 mars 1997, qui complète la directive 85-337.

155. L'article 5 de cette directive définit le contenu minimal de l'étude d'impact. Doit désormais y figurer une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement.

156. Par ailleurs, l'article 9 prévoit que les motifs et considérations ayant fondé la déclaration d'utilité publique doivent être mis à la disposition du public, et la jurisprudence doit contrôler la réalité de cette motivation obligatoire, qui doit exposer de manière précise et crédible les raisons justifiant le projet, ainsi que les précautions prises pour en effacer ou en atténuer les inconvénients.

157. Par ailleurs, la **directive 2001/42/CE** du Parlement et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, adoptée le 27 juin 2001, complète la directive de 1985 s'agissant des niveaux décisionnels antérieurs et supérieurs aux projets, ce qui a conduit la jurisprudence à reconnaître pleine force à la convention sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, dite convention d'Aarhus, du 25 juin 1998.

158. Son article 6 fait obligation aux parties de mettre en place une procédure de participation du public au processus de décision relative :

- aux autorisations des activités énumérées par une liste concernant notamment le secteur de l'énergie (raffineries, centrales nucléaires...), la production et la transformation de métaux, l'industrie minérale, chimique, ou la gestion des déchets ou de traitement des eaux ;
- aux autorisations d'activités non énumérées à l'annexe de la convention, mais qui peuvent avoir un effet important sur l'environnement.

159. Cet article fait notamment obligation à chaque partie de prévoir des « délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public (...) et pour que le public se prépare et

participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement », de faire en sorte que « la participation commence au début de la procédure, c'est à dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles, et que le public peut exercer une réelle influence », et de s'assurer que « les résultats de la procédure de participation du public soient dûment pris en considération ».

160. Enfin l'article 6 fait obligation aux parties, après l'intervention de la décision, d'en communiquer au public le texte « assorti des motifs et considérations sur lesquels ladite décision est fondée », ce qui revient à instituer une véritable obligation de motivation des décisions.

161. Lorsque des dispositions législatives ont été prises pour assurer la mise en œuvre des principes énoncés à l'article 7 de la Charte de l'environnement, aux termes duquel toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement, la légalité des décisions administratives s'apprécie par rapport à ces dispositions (*Conseil d'État, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié*).

C – Discussion

1/ L'absence de débat sur le projet

162. Le projet des accès français devait lui aussi faire l'objet d'un débat public. Les motifs conduisant les Ministres de l'Environnement et des Transports à demander l'organisation d'un débat public pour le CFAL Nord justifiaient autant la nécessité d'un débat public pour les accès français au Lyon-Turin.

163. Le projet tel que déclaré d'utilité publique par le décret du 23 août 2013 attaqué n'a jamais fait l'objet même simplement d'une procédure de participation du public lors de l'élaboration du nouveau projet, et préalablement à la fixation de ses nouvelles principales caractéristiques, telle qu'imposée par la convention d'Aarhus adoptée le 25 juin 1998 par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, ratifiée par la France par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 autorisant l'approbation de la Convention d'Aarhus, et par la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures signée du ministre de l'équipement, du logement et des transports adressée aux préfets de région, et préfets de département, dite circulaire Bianco.

164. L'absence d'organisation de ce débat public méconnaît les dispositions légales et réglementaires visées par le décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux du projet des accès français au Lyon-Turin.

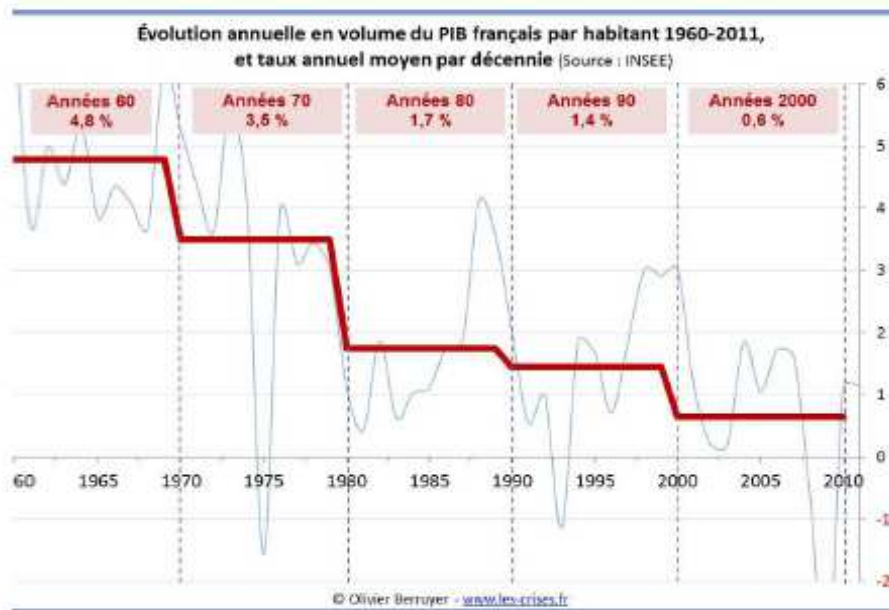
165. Le décret du 23 août 2013 est donc entaché d'illégalité car il méconnaît l'obligation de participation du public lors de l'élaboration d'un nouveau projet.

2/ L'absence de sincérité concernant l'étude économique

166. Le cahier G de l'étude socio-économique, pièce essentielle à la justification de l'engagement de fonds publics, était curieusement non disponible sur le site internet dédié au dossier d'enquête publique « lyon-turin.info », ce site précisant que « seuls des extraits sont consultables en ligne. »

167. Ce dossier capital -le cahier G de l'étude socio économique - contenait des données biaisées.

168. L'historique du taux de croissance du PIB sur les dernières décennies s'est établi en règle générale à des niveaux bien inférieurs à ceux prétendus par RFF :



Les prévisions de trafics, établies à partir de la dernière année statistiquement connue (CAFT 2004 pour le trafic marchandises, 2006 pour les trafics internationaux de voyageurs, 2008 pour les trafics nationaux de voyageurs et 2009 pour les trafics régionaux de voyageurs), permettent d'apprécier l'impact du programme Lyon-Turin sur les trafics voyageurs et marchandises.

Afin de tenir compte des effets de la crise économique et financière, trois scénarios macro-économiques contrastés, proposés par la direction générale des affaires économiques et financières de la Commission Européenne⁷, ont été pris en compte : un scénario central dit « décennie perdue », présenté dans le cadre de ce dossier et deux scénarios alternatifs dits « choc permanent » et « rebond », présentés en tests de sensibilité.

Ces scénarios se différencient par les hypothèses de croissance du PIB.

Pays / Paese	Croissance annuelle moyenne du PIB / <i>Crescita annuale media del PIL</i>					
	E0 : Choc permanent		E1 : Décennie perdue		E7: Rebond	
	2007-2025	2026-2060	2007-2025	2026-2060	2007-2025	2026-2060
France	1,29%	1,54%	1,45%	1,80%	1,93%	1,80%
Belgique	1,46%	1,49%	1,57%	1,69%	2,09%	1,69%
Allemagne	1,04%	0,77%	1,15%	1,03%	1,51%	1,03%
Espagne	2,29%	1,11%	2,45%	1,37%	2,92%	1,37%
Italie	1,02%	1,03%	1,18%	1,29%	1,60%	1,29%
Luxembourg	3,03%	1,86%	3,18%	2,16%	3,68%	2,16%
Pays-Bas	1,34%	1,16%	1,45%	1,41%	1,76%	1,41%
Autriche	1,60%	1,29%	1,76%	1,54%	1,97%	1,54%
Portugal	1,32%	1,47%	1,48%	1,73%	1,85%	1,73%
Royaume-Uni	1,61%	1,80%	1,77%	2,00%	2,29%	2,00%
Union Européenne	1,56%	1,28%	1,70%	1,50%	2,16%	1,51%
Suisse	0,93%	1,30%	1,04%	1,50%	1,51%	1,50%
Pays de l'Est - Nord	2,90%	0,69%	3,05%	0,92%	3,65%	0,92%
Pays de l'Est - Sud	3,15%	1,14%	3,32%	1,38%	3,94%	1,37%

Les trois scénarios de croissance du PIB

⁷DG ECFIN, *The 2009 Ageing Report : Underlying Assumptions and Projection Methodologies*, décembre 2008 ; DG ECFIN (2009) *2009 Ageing Report : Economic and budgetary projections for the EU-27 Member States*, avril 2009.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce G, p 50

169. Dans le dossier d'enquête publique le scénario médian dit « décennie perdue » de croissance du PIB a été retenu, sans aucune justification autre que le fait d'être le scénario médian :

- les taux de croissance du PIB annoncés de 1,45 % d'ici 2025 puis de 1,80% de 2026 à 2060, ne sont pas réellement justifiés ;
- plus grave s'agissant d'un projet de transports, sensible aux prix des énergies fossiles notamment, les prévisions des prix des transports aériens et en voiture légère sont estimés stables de 2006 à 2035 avec un prix du baril de pétrole fixé à 65€ en 2020 et 86€ en 2035. Sachant qu'en 2011, il a fluctué entre 75 et 90 € et que ces 10 dernières années il a été multiplié par 4 !

- **L'autorité environnementale avait demandé une mise à jour** de ces données, ce qui n'a pas été le cas.
- Ce projet est présenté par ses promoteurs comme un moyen majeur de diminuer le nombre de camions circulant dans les Alpes et d'améliorer la qualité de l'air dans les vallées et stations alpines. Or le dossier d'enquête publique dit l'inverse. En effet, il prévoit une croissance forte du nombre de camions sur les routes alpines (+720 000 PL en 2035 soit + 50 % des Poids Lourds par rapport à 2004, voir p 64 du cahier G de l'enquête publique).

170. Cette irrégularité est de nature à entacher d'irrégularité le décret du 23 août 2013.

Section 4 – Manquement aux règles d'accessibilité et d'intelligibilité

I – Méconnaissance de l'égalité des citoyens quant à l'information de l'ouverture de l'enquête publique.

A – Faits

171. L'information du public a été réalisée par voie d'affichage et de publication légale dans les journaux, comme indiqué à l'article 5 **de l'arrêté interpréfectoral 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 »

Article 5 : Un avis relatif à l'organisation de l'enquête publique sera publié en caractères apparents, par la préfecture de la Savoie, avant le 1^{er} janvier 2012 et rappelé entre le 16 janvier 2012 et le 23 janvier 2012 inclus, dans les journaux régionaux suivants diffusés dans chacun des départements :

- Pour le RHÔNE : LE PROGRES (Edition du Rhône) et LE TOUT LYON.
- Pour l'ISÈRE : LE DAUPHINE LIBERE (Edition de l'Isère) et LES AFFICHES.

- Pour la SAVOIE : LE DAUPHINE LIBERE (Edition de la Savoie), L'ESSOR SAVOYARD et LA MAURIENNE.

En outre, le même avis sera publié en caractères apparents avant le 1^{er} janvier 2012 dans deux journaux à diffusion nationale, à savoir LE MONDE et LE FIGARO.

Cet avis sera également affiché, avant le 1^{er} janvier 2012 et pendant toute la durée de l'enquête, aux lieux habituels pour les communications officielles, dans chacune des mairies précitées, en sous-préfectures de La-Tour-du-Pin, de Vienne, de Saint-Jean-de-Maurienne, en préfectures de l'Isère et de la Savoie et en direction des territoires du Rhône.

L'accomplissement de cette formalité incombe respectivement aux maires, aux sous-préfets et aux préfets concernés et devra être certifié par eux.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, RFF procédera à l'affichage du même avis sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique. Il lui reviendra d'attester l'accomplissement de cette formalité.

Arrêté Interpréfectoral du 30/11/2011

172. De même, la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 19 mars 2012 a fait l'objet de publications dans la presse, comme l'indique **le rapport des commissaires enquêteurs** à la page 38 :

Les avis de prorogation ont été publiés dans les journaux suivants :

- LE PROGRES (Rhône) du 23 février 2012,
- LES PETITES AFFICHES LYONNAISES du 27 février au 1^{ier} mars
- LE DAUPHINE LIBERE (Isère) du 23 février 2012,
- LES AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINE du 24 février 2012,
- LE DAUPHINE LIBERE (Savoie) du 23 février 2012,
- L'ESSOR SAVOYARD du 23 février 2012,
- LA MAURIENNE du 23 février 2012.

B – En droit

1/ Sur l'accessibilité du dossier

173. S'applique le régime du principe de participation, exposé aux points 72 s. et 109 s.

174. Aux termes de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement :

« Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

« Il reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique.

« Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après information préalable des propriétaires et des occupants par les soins de l'autorité compétente, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées.

« Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Lorsque l'enquête publique porte sur une demande d'autorisation concernant une installation figurant sur la liste prévue au IV de l'article L. 515-8, cette réunion est obligatoire à la demande du maire de la commune sur le territoire de laquelle sera sise l'installation ou du président d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme ou de développement économique dont le périmètre comprend le territoire de la commune sur lequel sera sise l'installation.

« Sous réserve des dispositions de l'article L. 123-15, le maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public. En cas de refus de communication opposé par le maître d'ouvrage, sa réponse motivée est versée au dossier de l'enquête.

« Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus. »

175. Le dossier soumis à enquête doit être accessible au public « durant le déroulement de l'enquête publique » (*TA Strasbourg 19 juin 1990, Association Lindenkuppel c/ Préfet du Rhin, RJE 1991, n°2 p.221*).

2/ Sur les droits de personnes atteintes d'un handicap

a/ Le droit de l'ONU

176. La Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne le 26 novembre 2009 (*Décision 2010/48/CE du Conseil, JO 2010, L 23, p. 35*) énonce, à son considérant e) que « le handicap résulte de l'interaction entre des personnes présentant des incapacités et les barrières comportementales et environnementales qui font obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».

177. Selon son article 1^{er}, la Convention a pour objet de « promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque ».

178. Le même article donne cette définition du handicap : « Par personnes handicapées, on entend des personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».

179. L'article 2, quatrième alinéa, définit comme aménagement raisonnable « les modifications et ajustements nécessaires et appropriés n'imposant pas de charge disproportionnée ou indue apportés », le but restant d' « assurer aux personnes handicapées la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales ».

b/ Le droit de l'Union

180. La référence est **la directive 2000/78** du Conseil du 27 novembre 2000, portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail (*JOCE L 303, p. 16*).

181. Le considérant 6 est très éclairant sur les intentions et les buts recherchés :
« (6) La charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs reconnaît l'importance de la lutte contre les discriminations sous toutes leurs formes, y compris la nécessité de prendre des mesures appropriées en faveur de l'intégration sociale et économique des personnes âgées et des personnes handicapées. [...] »

182. L'article 2 de la directive définit le concept de discrimination» dans les termes suivants :

« 1. Aux fins de la présente directive, on entend par 'principe de l'égalité de traitement' l'absence de toute discrimination directe ou indirecte, fondée sur un des motifs visés à l'article 1^{er}.

« 2. Aux fins du paragraphe 1 :

« a) une discrimination directe se produit lorsqu'une personne est traitée de manière moins favorable qu'une autre ne l'est, ne l'a été ou ne le serait dans une situation comparable, sur la base de l'un des motifs visés à l'article 1^{er} ;

« b) une discrimination indirecte se produit lorsqu'une disposition, un critère ou une pratique apparemment neutre est susceptible d'entraîner un désavantage particulier pour des personnes d'une religion ou de convictions, d'un handicap, d'un âge ou d'une orientation sexuelle donnés, par rapport à d'autres personnes, à moins que:

« i) cette disposition, ce critère ou cette pratique ne soit objectivement justifié par un objectif légitime et que les moyens de réaliser cet objectif ne soient appropriés et nécessaires, ou que

« ii) dans le cas des personnes d'un handicap donné, l'employeur ou toute personne ou organisation auquel s'applique la présente directive ne soit obligé, en vertu de la législation nationale, de prendre des mesures appropriées conformément aux principes prévus à l'article 5 afin d'éliminer les désavantages qu'entraîne cette disposition, ce critère ou cette pratique. »

183. L'article 5 traite des aménagements raisonnables pour les personnes handicapées :

« Afin de garantir le respect du principe de l'égalité de traitement à l'égard des personnes handicapées, des aménagements raisonnables sont prévus. Cela signifie que l'employeur prend les mesures appropriées, en fonction des besoins dans une situation concrète, pour permettre à une personne handicapée d'accéder à un emploi, de l'exercer ou d'y progresser, ou pour qu'une formation lui soit dispensée, sauf si ces mesures imposent à l'employeur une charge disproportionnée. Cette charge n'est pas disproportionnée lorsqu'elle est compensée de façon suffisante par des mesures existant dans le cadre de la politique menée dans l'État membre concerné en faveur des personnes handicapées. »

c/ L'interprétation de la Directive au regard du droit de l'ONU

184. Lorsque des accords internationaux sont conclus par l'Union européenne, les institutions de l'Union sont liées par de tels accords et, par conséquent, ceux-ci priment les actes de l'Union (*TFUE, art. 216, paragraphe 2, TFUE, arrêt du 21 décembre 2011 ; CJUE, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, point 50 ainsi que jurisprudence citée*).

185. De même, n'est pas contestable la primauté des accords internationaux conclus par l'Union sur les textes de droit dérivé commande d'interpréter ces derniers, dans la mesure du possible, en conformité avec ces accords (*CJUE, 22 novembre 2012, Digitalnet e.a., C-320/11, C-330/11, C-382/11 et C-383/11, point 39 ainsi que jurisprudence citée*).

186. Il ressort de la décision 2010/48 que l'Union a approuvé la convention de l'ONU. Par conséquent, les dispositions de cette Convention font partie intégrante, à partir de l'entrée en vigueur de celle-ci, de l'ordre juridique de l'Union (*CJUE, 30 avril 1974, Haegeman, 181/73, Rec. p. 449, point 5*).

187. L'appendice à l'annexe II de cette décision prévoit d'ailleurs que, concernant l'autonomie et l'inclusion sociale, la directive 2000/78 figure parmi les actes de l'Union ayant trait aux questions régies par la convention de l'ONU.

188. Ainsi, la directive 2000/78 doit faire l'objet d'une interprétation conforme à la Convention.

189. La notion de «handicap» n'est pas définie par la directive 2000/78 elle-même, et la Cour a jugé que cette notion doit être entendue comme visant une limitation, résultant notamment d'atteintes physiques, mentales ou psychiques, dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à la pleine et effective participation de la personne concernée à la vie sociale (*CJUE, 11 juillet 2006, Chacón Navas c. Eurest, C-13/05, point 43 ; CJUE, 11 avril 2013, n° C-335/11 et C-337/11*).

190. Un traitement désavantageux fondé sur le handicap ne va à l'encontre de la protection visée par la directive 2000/78 que pour autant qu'il constitue une discrimination au sens de l'article 2, paragraphe 1, de celle-ci (*Arrêt Chacón Navas, point 48*). En effet, une personne handicapée doit être protégé contre toute discrimination.

d/ En droit interne

191. Le juge national doit examiner si l'autorité publique a omis de tenir compte d'éléments pertinents qui concernent, en particulier, les personnes handicapées. A cet égard, il faut avoir à l'esprit le fait que les personnes atteintes d'un handicap ont des besoins spécifiques liés à la protection que requiert leur état (*CJUE, Odar, points 68 et 69*).

192. L'adaptation de ces dispositions communautaires a fait l'objet de la loi n° 2008-496 du 27 mai 2008 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de la lutte contre les discriminations.

193. Au titre de l'article 1 de cette loi :

« Constitue une discrimination directe la situation dans laquelle, sur le fondement de son appartenance ou de sa non-appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie ou une race, sa religion, ses convictions, son âge, son handicap, son orientation ou identité sexuelle ou son sexe, une personne est traitée de manière moins favorable qu'une autre ne l'est, ne l'a été ou ne l'aura été dans une situation comparable.

« Constitue une discrimination indirecte une disposition, un critère ou une pratique neutre en apparence, mais susceptible d'entraîner, pour l'un des motifs mentionnés au premier alinéa, un désavantage particulier pour des personnes par rapport à d'autres personnes, à moins que cette disposition, ce critère ou cette pratique ne soit objectivement justifié par un but légitime et que les moyens pour réaliser ce but ne soient nécessaires et appropriés.

194. Il ne s'agit pas du droit subjectif des personnes atteintes d'un handicap, mais d'une exigence générale, personne ne devant être exclu, ce que recherche la loi étant expression complète de l'avis de la population (*Conseil d'Etat, 25 juin 2003, n° 244733*).

195. Le juge, lors de la contestation d'une décision dont il est soutenu qu'elle serait empreinte de discrimination au sens de la loi n° 2008-496 du 27 mai 2008, doit attendre du requérant qu'il soumette au juge des éléments de fait susceptibles de faire présumer une atteinte au principe de l'égalité de traitement des personnes. Il incombe alors au défendeur de produire tous ceux permettant d'établir que la décision attaquée repose sur des éléments objectifs étrangers à toute discrimination. La conviction du juge, à qui il revient d'apprécier si la décision contestée devant lui a été ou non prise pour des motifs entachés de discrimination, se détermine au vu de ces échanges contradictoires (*Conseil d'État, 10 janvier 2011, n° 325268, Publié*).

C – Discussion

196. Les modalités d'information sur l'ouverture de l'enquête méconnaissent ces dispositions protectrices des droits de personnes.

197. La seule publication dans la presse écrite ou par voie d'affichage méconnaît les droits fondamentaux des personnes souffrant de handicap visuel comme ceux des personnes à mobilité réduite. Il n'y a là aucune fatalité, car les moyens radiophoniques ou télévisuels permettent de garantir l'égalité des citoyens sans discrimination liée au handicap. Le décret du 30 décembre 2011 entré en vigueur le 1er juin 2012 préconise la publicité de l'enquête publique par les moyens audiovisuels.

198. Il est inacceptable que la partie la plus vulnérable de la population soit écartée de l'enquête publique.

199. Cette méconnaissance entraîne l'annulation de l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué.

II – Méconnaissance de l'égalité des citoyens pour la consultation des documents du dossier de l'enquête publique

A – Faits

- 200.** Les documents mis à la disposition du public dans les mairies l'ont été sous la forme de documents papier imprimés au format A3.
- 201.** Il était également possible de consulter par téléchargement électronique certains documents de l'enquête publique en se rendant sur le site internet : <http://www.lyon-turin.info/telechargements>, mais « seuls des extraits du dossier sont consultables en ligne », comme l'indiquait le site.

B – En droit

- 202.** S'applique le régime du principe de participation, exposé aux points 107 s. et 152 s. et les dispositions de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement.
- 203.** Les règles garantissant l'égalité de droit des personnes atteintes d'un handicap ont été rappelées ci-dessus, aux points 176 s.

C – Discussion

- 204.** Il résulte des faits exposés ci-dessus que seule une partie des documents pouvait être consultée sur le site. Ainsi les personnes alitées ou à mobilité réduite, devant rester à domicile, ne pouvaient avoir qu'un accès partiel aux documents.
- 205.** De même, les personnes souffrant de handicap visuel pouvaient grossir les textes téléchargés sur Internet, mais ne pouvaient pas accéder à la totalité du dossier.
- 206.** Il n'y a là aucune fatalité car Réseau Ferré de France utilise pour [ses publications financières la technologie « e-accessible »](#) permettant de prendre connaissance des documents par voie d'écoute :

2012

Rapport d'activité et de développement durable 2012 (version interactive e-accessible)

Télécharger le rapport d'activité et de développement durable 2012 - cahier 1 (PDF, 905 Ko)

Télécharger le rapport d'activité et de développement durable 2012 - cahier 2 (PDF, 500Ko)

Télécharger le rapport d'activité et de développement durable 2012 - cahier 3 (PDF, 626 Ko)

Télécharger le rapport d'activité et de développement durable 2012 - cahier 4 (PDF, 741 Ko)

Télécharger le rapport d'activité et de développement durable 2012 - cahier 5 (PDF, 513 Ko)

Rapport financier 2012 (version interactive e-accessible)

Télécharger le rapport financier 2012 (PDF, 1.6 Mo)

Attestation de présence des Commissaires aux comptes sur les informations sociales, environnementales et sociétales figurant dans le rapport de gestion (PDF, 153 Ko)

Rapport du Président du Conseil d'administration (PDF, 238 Ko)

Annexe au rapport du Président du Conseil (PDF, 35 Ko)

2011

Rapport d'activité et de développement durable 2011 (version interactive e-accessible)

Télécharger le rapport d'activité et de développement durable 2011 (PDF, 2.2 Mo)

Rapport financier 2011 (version interactive e-accessible)

Télécharger le rapport financier 2011 (PDF, 1.8 Mo)

Rapport du Président du Conseil d'administration (PDF, 174 Ko)

Annexe au rapport du Président du Conseil (PDF, 24 Ko)

Copie écran site Internet RFF du 22/09/2013

207. Depuis 2011, les versions interactives e-accessibles sont disponibles et permettent d'écouter les documents pour les personnes n'étant pas en mesure de les lire (voir copie d'écran du site

<http://www.rff.fr/fr/investisseurs/publications-financieres>).

208. L'inaccessibilité des documents d'enquête publique mis à la disposition du public aux personnes mal-voyantes et plus généralement des personnes à mobilité réduite constitue une discrimination à leur encontre et une méconnaissance des dispositions fondamentales et constitutionnelles en matière d'égalité des droits des citoyens. Cette méconnaissance doit être sanctionnée par l'annulation du dossier mis à la disposition du public pour l'enquête préalable.

209. Cette méconnaissance entraîne l'annulation de l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué.

III – Sur l'accessibilité des lieux pour la consultation du dossier d'enquête publique

A – Faits

210. L'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 n'a adopté aucune directive particulière en matière d'accessibilité. De fait, plusieurs communes dont la mairie ne répond pas aux normes d'accessibilité ont donné accès aux documents dans des salles situées en étage (Notamment : Sainte Hélène du Lac, Francin, Chapareillan).

211. Dans ces communes, les personnes à mobilité réduite ont été privées d'accès à ces documents, ce qui est discriminatoire.

B – En droit

212. S'applique le régime du principe de participation, exposé aux points 107 s et 152 s, et les dispositions de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement.

213. Les règles garantissant l'égalité de droit des personnes atteintes d'un handicap ont été rappelées ci-dessus, aux points 176 s.

C – Discussion

214. L'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011, en ne prenant pas de mesures spécifiques garantissant les règles d'accessibilité, a instauré *de facto* une discrimination au détriment des personnes à mobilité réduite. L'arrêté interpréfectoral pouvait sans difficulté et sans surcoût pour la collectivité, demander aux Maires dont les locaux ne permettaient pas un libre accès sans discrimination, notamment à l'encontre des personnes handicapées, de mettre les dossiers d'enquête publique à disposition dans des locaux répondant aux règles d'accessibilité aux personnes à mobilités réduites et généralement au handicap.

215. Cette méconnaissance doit être sanctionnée par l'annulation de l'enquête publique pour discrimination, en méconnaissance des dispositions fondamentales et constitutionnelles en matière d'égalité des droits des citoyens

216. Cette méconnaissance entraîne l'annulation de l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué.

IV – Sur l'illisibilité des documents de l'enquête

A – Faits

217. Les documents présentés par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France (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 incidences sur le cadre de vie quotidien et les nuisances. A ce titre les hauteurs des ouvrages sont essentielles pour une appréciation et une évaluation objective du projet, notamment en matière d'atteinte à l'environnement, des nuisances de proximité, et de son utilité publique.

218. Lors des présentations publiques, 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.

219. Or, les documents mis à la disposition du public ne permettent pas d'apprécier ces élévations sur le tracé du projet :

- tous les « profils en long » comportent des chiffres illisibles pour l'ensemble de la population y compris pour les Enquêteurs qui l'ont reconnu publiquement lors de rencontres avec le public notamment le 15 mars 2012 à la Mairie de Les Mollettes en Savoie ;
- sur le « document E5 », les « profils en long » des pages numérotées de 67 à 93, de 100 à 123 sont illisibles ;
- sur la « Pièce C » du dossier d'enquête, les pages numérotées de 127 à 146, de 155 à 163 et de 166 à 176 présentent la même illisibilité ;
- pour la page 164, aucun document de type « profil en long » n'est communiqué.

220. Ainsi, 91 pages comportant des informations essentielles, à savoir sur la hauteur des ouvrages, échappent à la connaissance du public du fait de leur illisibilité. Le document E5 du dossier d'enquête publique n'était d'ailleurs pas disponible en téléchargement sur le site lyon-turin.info.

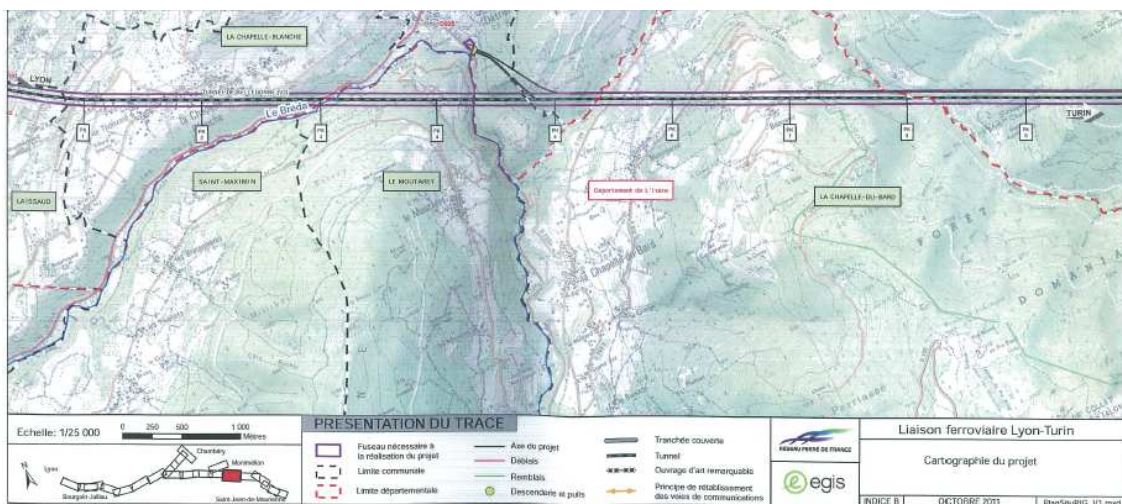
221. Cette illisibilité des « profils en long » est également constatée sur la version électronique du dossier d'enquête publique.

222. La Commission d'enquête, alertée lors de l'enquête publique, par oral et par écrit, n'a pas émis d'observation ou de réserve dans son rapport et n'a pas repris les observations émises par le public méconnaissant ainsi une disposition essentielle de la Convention d'Aarhus.

223. Par ailleurs, RFF a distribué en novembre 2011 aux Communes des dossiers préparatoires à l'enquête publique. L'exemple de la Commune de Détrier en Savoie est parfaitement éloquent.

224. Cette commune devrait accueillir une entrée de descenderies, en fait deux descenderies dont l'une de plus de 6 km de long longeant le tracé du tunnel.

225. Dans le **document remis en vue de la préparation de l'enquête publique**, la descenderie parallèle au projet de tunnel a été masquée par le fuseau rétréci :

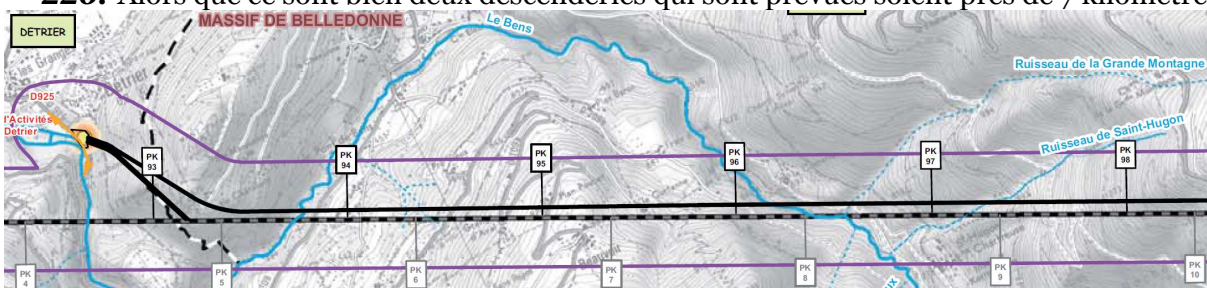


de sorte que la lecture du document a induit en erreur ses lecteurs comme la commission d'enquête qui écrit dans son rapport à la page 126 :

Commentaires de la Commission d'enquête

Sur la commune sont prévues une descenderie d'accès au tunnel de Belledonne et une base travaux.

226. Alors que ce sont bien deux descenderies qui sont prévues soient près de 7 kilomètres :



B – En droit

227. S'appliquent le régime du principe de participation, exposé aux points 107 s. et 152 s., les dispositions de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement et les règles garantissant

l'égalité de droit des personnes atteintes d'un handicap, rappelées au point 176 s.

- 228.** Le dossier soumis à l'enquête publique doit comporter toutes les informations, notamment relatives à l'emplacement des ouvrages et à leur impact dans l'urbanisme (*Conseil d'Etat, 28 juillet 1999, n° 184268, Tables*).
- 229.** Les documents doivent énumérer l'ensemble des parcelles cadastrales concernées et comporter en annexe les plans cadastraux correspondants (*Conseil d'Etat, 25 octobre 2002, n° 225157, Tables*)
- 230.** Pour une opération d'ampleur, les dossiers déposés dans chacune des communes comprises dans le périmètre du projet doivent comprendre l'ensemble des documents graphiques du projet, qui doit s'apprécier globalement et un tel manquement, qui revêt un caractère substantiel, entache d'illégalité la procédure d'élaboration (*Conseil d'Etat, 22 juin 2001, n° 214421 214613 215360, Tables*).
- 231.** 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'Etat, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié*).
- 232.** Il résulte de ces règles que l'illisibilité d'éléments essentiels à l'appréciation du projet par le public conduit à l'annulation du dossier d'enquête public mis à la disposition du public.

C – Discussion

- 233.** L'illisibilité des documents du dossier d'enquête publique, pour les profils en long et hauteur des ouvrages, alors qu'il s'agit d'un élément d'appréciation essentiel des nuisances environnementales et de l'intégration du projet dans son environnement, ne permettait pas à la population de concevoir ni d'imaginer la nature matérielle du projet dans les zones traversées. Le rapport des commissaires enquêteurs n'a pas repris les remarques du public sur la lisibilité ou plus exactement l'illisibilité et la violation de la loi de 2005 et de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne le 26 novembre 2009.
- 234.** De même, les conseils municipaux appelés à délibérer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne disposaient pas des informations essentielles leur permettant d'apprécier les effets des constructions projetées sur le territoire de leurs communes.
- 235.** Des éléments essentiels à l'appréciation du projet par le public étant illisibles, le dossier d'enquête public doit être considéré comme nul et de nul effet.
- 236.** Les actes de l'enquête publique seront annulés, ce qui entraînera l'annulation du rapport de la commission d'enquête, et du décret du 23 août 2013 attaqué.

V – Procédure de mise en conformité des documents d'urbanisme

A – Faits

237. L'enquête publique incluait la mise en conformité des documents d'urbanisme comme l'indique l'arrêté interpréfectoral à l'article premier :

- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Colombier Saugnieu, Saint-Laurent-de-Mure, Grenay, Satolas-et-Bonce, Chamagnieu, Frontonas, La Verpillière, Villefontaine, Vaulx-Milieu, L'Isle-d'Abeau, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Bourgoin-Jallieu, Ruy-Montceau, Sérézin-de-La-Tour, Cessieu, Saint-Victor-de-Cessieu, Saint-Jean-de-Soudain, La Tour-du-Pin, Sainte-Blandine, Saint-Didier-de-La-Tour, Fitialieu, Chimilin, Aoste, Romagnieu, Chapareillan, Saint-Genix-sur-Guiers, Belmont-Tramonet, Avressieux, Vérel-de-Montbel, La Motte-Servolex, Chambéry, Voglans, Francin, Montmélian, Saint-Thibaud-de-Couz, Les Marches, Laissaud, Les Mollettes, Sainte-Hélène-du-Lac, Détrier, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Jean-de-Maurienne et des ZAC Chesnes Nord et Chesnes Ouest.

238. Les informations cadastrales du dossier mis à la disposition du public (pièce à fournir par l'État) se présentaient dans le document d'enquête sous forme d'une copie au format A3 du cadastre de chaque commune.

239. La réduction d'échelle rendait impossible la lecture des numéros de parcelles et il était donc impossible de connaître les conséquences sur les dispositions d'urbanisme auxquelles elles sont soumises. L'Etat devra communiquer ces pièces aux demandeurs.

240. Cette impossibilité d'accéder aux informations a été développée dans un courrier remis à la commission d'enquête, mais qui n'a pas été repris dans le rapport de cette commission.

B – En droit

241. S'appliquent le régime du principe de participation, exposé aux points 107 s. et 152 s., les dispositions de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement et les règles garantissant l'égalité de droit des personnes atteintes d'un handicap, rappelées aux points 176 s. les règles garantissant la sincérité de l'information, rappelées aux points 116 s.

C – Discussion

242. Pour les particuliers, le dossier était inexploitable sur un point majeur, à savoir le repérage des parcelles concernées, interdisant toute appréciation sérieuse des profils en long des ouvrages et des constructions projetées.

243. De même, les conseils municipaux n'ont pu valablement délibérer sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme. Les communes invitées à délibérer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont dans leur majorité introduit dans leur délibération le texte suivant : « Toutefois, le Conseil Municipal constate qu'en donnant un avis favorable à cette rédaction il se priverait de toutes ses prérogatives en matière de réglementation d'urbanisme dans la Commune en ne fixant aucune règle précise pour l'utilisation des emprises entrant dans le périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique au cas où elle interviendrait. Le Conseil Municipal considère que la seule exonération des dispositions du document d'urbanisme en vigueur est insuffisante pour garantir la Commune et ses concitoyens. Un avis favorable du Conseil Municipal constituerait une renonciation à ses prérogatives et à d'éventuels recours contre d'éventuels excès ou abus du bénéficiaire de la modification proposée ».

244. Les documents de l'enquête publique étant inexploitables, la consultation obligatoire des particuliers et des conseils municipaux, sera considérée comme n'ayant pas eu lieu. Cette irrégularité est de nature à entacher la légalité du décret du 23 août 2013,

consécutivement à la nullité des actes de la commission d'enquête.

Section 4 – Manquement des commissaires enquêteurs aux principes d'impartialité et d'indépendance

I – En droit

A – Statut des commissaires enquêteurs

1/ Textes

245. Aux termes de l'article L. 123-5 du Code de l'environnement :

« Ne peuvent être désignées commissaire enquêteur ou membre de la commission d'enquête les personnes intéressées au projet à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête ».

246. Aux termes de l'article R1.23-9 du Code de l'environnement, dans sa version applicable au moment des faits :

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'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête, ou au sein des associations concernées par cette opération.

2/ Jurisprudence

247. La décision par laquelle le président du tribunal administratif qui procède à la désignation du commissaire enquêteur, bien qu'elle soit prise sous forme d'ordonnance, est un acte administratif et non un acte juridictionnel (*CE 1er mars 1989, Association syndicale autorisée des arrosants de la Foux, n° 99.317, Dr. Adm. 1989, n° 252 ; TA Nantes 29 mars 1989, Association « Beaumont-le-Buret-sous-Tension », n°89186*).

248. Le commissaire enquêteur est une personne indépendante, compétente et impartiale chargée de conduire les enquêtes publiques imposées par la loi. Il s'agit d'un collaborateur occasionnel du service public de l'environnement (*TA Lyon, 30 juin 2009, n°0703881, Commune de Péron*).

B – La notion de conflit d'intérêt

1/ D'une manière générale

249. Globalement, la question est celle du conflit d'intérêt, dont la définition a été donnée par le rapport de la Commission de réflexion pour la **prévention des conflits d'intérêts dans la vie publique, du 26 janvier 2011** rédigé sous la direction par M. Jean-Marc Sauvé :

« Un conflit d'intérêts est une situation d'interférence entre une mission de service public et l'intérêt privé d'une personne qui concourt à l'exercice de cette mission, lorsque cet intérêt, par sa nature et son intensité, peut raisonnablement être regardé comme étant de nature à influencer ou paraître influencer l'exercice indépendant, impartial et objectif de ses fonctions.

« Au sens et pour l'application du précédent alinéa, l'intérêt privé d'une personne concourant à l'exercice d'une mission de service public s'entend d'un avantage pour elle-même, sa famille, ses proches ou des personnes ou organisations avec lesquelles elle entretient ou a entretenu des relations d'affaires ou professionnelles significatives, ou avec lesquelles elle est directement liée par des participations ou des obligations financières ou civiles.

« Ne peuvent être regardés comme de nature à susciter des conflits d'intérêts, les intérêts en cause dans les décisions de portée générale, les intérêts qui se rattachent à une vaste catégorie de personnes, ainsi que ceux qui touchent à la rémunération ou aux avantages sociaux d'une personne concourant à l'exercice d'une mission de service public ».

250. Selon la **Recommandation n° R(2000)10** du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe aux Etats membres sur les codes de conduite pour les agents publics, adoptée par le 11 mai 2000 lors de la 106^e session, en son article 8 : « l'agent public doit éviter que ses intérêts privés entrent en conflit avec ses fonctions publiques. Il est de sa responsabilité d'éviter de tels conflits, qu'ils soient réels, potentiels ou susceptibles d'apparaître comme tels ».

2/ L'indépendance

251. L'existence d'un intérêt direct, personnel ou fonctionnel, au projet est de nature à entacher d'irrégularité la désignation d'un commissaire enquêteur. Le critère de l'indépendance est une donnée de fait, qui s'apprécie comme un fait objectif.

252. C'est au juge d'apprécier compte tenu des fonctions exercées et de la nature du projet, mais le critère a souvent été retenu en jurisprudence (*CE, 30 avril 1993, Commune de Boynes, Dr. Adm. 1993, comm. 278* ; *CE, 8 janvier 1969, Laurent, Rec. p. 13* ; *CE, 5 juin 1991, Cts Martin, JCP G 1992, 21906* ; *CE, 7 juillet 2006, n° 267195* ; *CE, 8 novembre 1993, Tables p. 822* ; *CE, 31 juillet 1996, RDP 1996, p. 1214*)

253. La jurisprudence est très stricte pour les élus (*CE, 13 mars 1964, Rec. p. 180* ; *CE, 1^o aout 1977, Tables p. 759* ; *CE, 13 décembre 1985, Tables p. 660* ; *CAA Marseille, 4 juin 2010, n° 07MA03296*).

3/ L'impartialité

254. Alors que l'indépendance s'exprime en externe, par rapport à d'autres pouvoirs, l'impartialité est liée au fonctionnement interne des juridictions. L'indépendance est un préalable à l'impartialité.

a/ L'approche européenne

255. Pour la CEDH, l'indépendance et l'impartialité sont les conditions de la confiance des justiciables, ce qui correspond aux exigences de l'article 6 de la convention (*CEDH, Padovani c. Italie, 26 février 1993, § 27, série A no 257-B*).

256.

257. L'impartialité se définit d'ordinaire par l'absence de préjugé ou de parti pris. Son existence peut s'apprécier de diverses manières. La Cour distingue donc entre une démarche subjective, essayant de déterminer ce que tel juge pensait dans son for intérieur ou quel était son intérêt dans une affaire particulière, et une démarche objective amenant à rechercher s'il offrait des garanties suffisantes pour exclure à cet égard tout doute légitime (*CEDH, Piersack c. Belgique, 1er octobre 1982, § 30, série A n° 53, et Kyprianou c. Chypre [GC], n° 73797/01, §§ 118-119, CEDH 2005-XIII*).

258. Pour apprécier la condition de l'impartialité au sens de l'article 6 § 1, il faut tenir compte

non seulement de la conviction et du comportement personnels du magistrat en telle occasion – ce qui est une démarche subjective –, mais aussi rechercher si ce tribunal offrait objectivement des garanties suffisantes pour exclure à cet égard tout doute légitime (*CEDH, Thomann c. Suisse, 10 juin 1996, § 30, Recueil 1996-III*) ;

259. Dans le cadre de la démarche subjective, la Cour a toujours considéré que l'impartialité personnelle d'un magistrat se présume jusqu'à la preuve du contraire (*CEDH, Hauschildt c. Danemark, 24 mai 1989, § 47, série A n° 154*). Le principe selon lequel un tribunal doit être présumé exempt de préjugé ou de partialité est depuis longtemps établi dans la jurisprudence de la Cour (*CEDH, Le Compte, Van Leuven et De Meyere c. Belgique, 23 juin 1981, § 58, série A n° 43*).

260. Quant à la seconde démarche, elle conduit à se demander, lorsqu'une juridiction collégiale est en cause, si, indépendamment de l'attitude personnelle de tel de ses membres, certains faits vérifiables autorisent à mettre en cause l'impartialité de celle-ci. En la matière, même les apparences peuvent revêtir de l'importance (*CEDH, Castillo Algar c. Espagne, 28 octobre 1998, § 45, Recueil 1998-VIII, CEDH, Morel c. France (no 1), n° 34130/96, § 42, CEDH 2000-VI*). Il en résulte que pour se prononcer sur l'existence, dans une affaire donnée, d'une raison légitime de redouter d'un juge un défaut d'impartialité, l'optique de celui qui s'en plaint entre en ligne de compte mais ne joue pas un rôle décisif. L'élément déterminant consiste à savoir si l'on peut considérer les appréhensions de l'intéressé comme objectivement justifiables (*CEDH, Ferrantelli et Santangelo c. Italie, 7 août 1996, § 58, Recueil 1996-III ; CEDH, Wettstein c. Suisse, n° 33958/96, § 44, CEDH 2000-XII, et Kyprianou, précité*).

b/ L'approche du droit interne

261. Le principe d'impartialité, a été dégagé comme principe général du droit à compter de 1949, qui est censé garantir que le processus de décision publique n'est pas affecté par la partialité réelle ou apparente d'un de ses intervenants, donc par des conflits d'intérêts. La règle de l'impartialité s'impose en vertu du principe applicable à tout organe administratif (*CE, 11 janvier 2008, n° 292493, Publié*).

262. Ce principe « et les règles déontologiques qui en découlent » concernent tous les « organismes administratifs » (*CE, 7 juillet 1965, Fédération nationale des transports routiers, p. 413 ; C. Constit., décision n° 89-260 DC du 28 juillet 1989, loi relative à la Commission des opérations de Bourses*).

263. Certains textes y soumettent d'ailleurs des collaborateurs du service public qui n'exercent pas leur activité au sein d'un organisme administratif (*Art. R. 11-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique à propos des commissaires enquêteurs*).

264. L'impartialité est une exigence commune à toute activité de service public – ou, au moins, à toutes celles qui donnent lieu à l'édition d'actes administratifs.

265. Le critère est qu'il ne doit pas y avoir de raison de douter de l'impartialité (*CE, 22 juin 2010, n° 329888*).

266. Le principe d'impartialité peut être méconnu dans sa dimension subjective, à savoir l'existence d'un préjugé sur une affaire, en raison par exemple d'un intérêt personnel de l'agent à l'affaire (*CE, 4 mars 1964, Borderie, n° 58576*) ou d'une prise de position publique dans un sens déterminé) ou objective, à savoir l'existence d'un pré-jugement qui, du point de vue des tiers, fait obstacle à ce que la personne puisse exercer une autre fonction en toute impartialité (*CE, 26 septembre 2008, Assistance publique – Hôpitaux de Paris, n° 306922*). Ce principe peut également être violé en cas de conflits d'intérêts négatifs, notamment lorsqu'il existe une animosité personnelle (*CE, 13 novembre 1989, Ministre de l'éducation nationale c/ Navarro, n° 73896*).

267. Le juge se fonde sur deux critères :

- l'intensité de l'intérêt privé conflictuel (*CE, 20 mai 1994, Cosimi, n° 110199 ; CE, Section, 18 juillet 2008, Baysse, n° 291997. 97 CE, 23 juillet 2003, Société CLL Pharma, n° 243926*) ;

- la part prise par l'intéressé dans la décision administrative litigieuse. Si l'auteur de la décision est concerné au premier chef, le fait qu'une personne intéressée à l'affaire intervienne en tant que rapporteur sans être l'auteur (ou le coauteur, s'il s'agit d'une instance collégiale) de la décision administrative peut suffire à entacher cette décision d'illégalité (*CE, 12 février 2007, Société Les Laboratoires Jolly-Jatel et autres, n° 290164*).

268. Le principe d'impartialité, qui interdit de s'exposer à des situations susceptibles d'influer sur leur comportement est sanctionné sur le plan déontologique et comme une condition de légalité des actes administratifs.

269. L'impartialité concerne le comportement du commissaire enquêteur dans l'exercice de sa mission (*CE, 16 novembre 1998, ass. Sauvegarde Layon-Hydrome, Rev. Jur. Env. 2000, p. 130 ; CAA Marseille, 28 juin 2007, SIIF Energies France, Rev. Jur. Env. 2008, p. 108*).

270. Ainsi, l'existence de liens de parenté avec les bénéficiaires d'un acte caractérise un intérêt s'il est suffisamment direct (*CE, 12 février 1986, Commune d'Ota, n° 45146 ; CE, 23 février 1990, Commune de Plouguernevel c/ Lenoir et autres, n° 78130*).

271. Dans une affaire jugé le 28 mars 2001 (*N° 330256, Tables*), le Conseil d'État avait écarté la critique de partialité formée contre le commissaire enquêteur qui avait présidé la commission ayant conduit l'enquête publique sur le tronçon Angoulême-Bordeaux du projet de ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique qui a émis le 13 juillet 2005 un avis favorable sur l'utilité publique de ce projet, soulignant que cette circonstance n'établissait aucunement qu'il soit « intéressé à l'opération » au sens des textes rappelés. Mais les conclusions de la première enquête ne préjugeaient pas la seconde.

272. La circonstance que le commissaire enquêteur désigné par l'arrêté du maire de Cabourg du 3 octobre 2006 exerçait les fonctions de directeur des services techniques de la commune de Dives-sur-Mer, qui appartient à la même communauté de communes que la commune de Cabourg, ne saurait être de nature, par elle-même, à faire douter de l'impartialité de l'intéressé dans la conduite de l'enquête publique (*Conseil d'État, 22 juin 2010, n° 329888*). Il en va différemment pour l'arrêté désignant comme commissaire enquêteur pour les enquêtes parcellaires effectuées dans deux communes en vue de la déclaration de cessibilité de parcelles au profit de la S.N.C.F. un géomètre expert membre d'une société civile professionnelle qui venait de réaliser pour le compte de l'expropriant, dans le même département, des plans parcellaires se rapportant à l'opération déclarée d'utilité publique (*Conseil d'Etat, 8 juillet 1996, n° 120275, Tables*)

4/ Le Code d'éthique et de déontologie des membres de la Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs (CNCE)

273. Le code d'éthique et de déontologie de la compagnie nationale des commissaires enquêteurs fixe des règles strictes à l'exercice de la mission de commissaire enquêteur :

274. Comme l'a relevé le rapport Sauvé :

« Les codes de conduite permettent d'éliminer les « zones grises » d'incertitude en

présentant des instructions directement applicables pour résoudre un problème déterminé ou des indications sur les modalités pour se procurer de telles instructions.

« Comme le constatait déjà le rapport de la Commission de prévention de la corruption présidée par le procureur général Bouchery en 1992 et en dépit des préconisations faites en ce sens par ce rapport comme par la recommandation du Conseil de l'Europe n° R (2000) 10 sur les codes de conduite des agents publics, le nombre de codes et de chartes de déontologie dans l'administration française reste limité.

275. Il y a donc lieu de viser le texte, qui donne une interprétation très juste des devoirs et obligations des commissaires enquêteurs.

Comportement

- 1- Le commissaire-enquêteur remplit son rôle dans l'intérêt général, avec équité, loyauté, intégrité, dignité et impartialité.
- 2- Le commissaire-enquêteur s'abstient de faire toute action qui risque de nuire à l'image, à la crédibilité et à l'efficacité de l'enquête publique et de sa fonction.
- 3- Le commissaire-enquêteur agit de façon neutre et impartiale et le montre par son comportement.
- 4- Le commissaire-enquêteur veille au respect de chacun et refuse les incivilités.
- 5- Le commissaire-enquêteur s'oblige à consacrer à sa mission une disponibilité appropriée à l'opération et aux circonstances de l'enquête.
- 6- Le commissaire-enquêteur respecte la loi et les règles de procédure.
- 7- Le commissaire-enquêteur se tient au service du public de façon irréprochable. Il contribue à ce qu'il dispose d'une information complète, objective, honnête et accessible et qu'il obtienne les réponses aux questions posées. Il s'attache à connaître au mieux ses observations, contre propositions et leurs justifications.
- 8-** Le commissaire-enquêteur s'interdit formellement de faire usage ou de mentionner sa qualité de commissaire-enquêteur à des fins professionnelles, commerciales ou électives.

Indépendance

- 9- Le commissaire-enquêteur se tient hors tout conflit d'intérêts.
- 10- La qualité de commissaire-enquêteur est incompatible avec tout acte ou comportement de nature à porter atteinte à son indépendance qu'il doit sauvegarder en toutes circonstances. A ce titre il s'engage à s'abstenir de tout acte et de tout comportement susceptible d'y porter atteinte.
Le commissaire-enquêteur sollicite pour une mission où il aurait un intérêt à l'opération, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'il exerce ou qu'il a exercées, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête, ou au sein des associations concernées par cette opération, s'engage à la refuser en précisant les motifs.
Il en est de même, d'une part en cas de fonctions exercées dans une autre collectivité ou administration que celle qui est maître d'ouvrage, mais qui aurait un intérêt au projet soumis à l'enquête, d'autre part si les relations qu'il a pu avoir avec le maître d'ouvrage ou des intervenants éventuels à l'enquête tels que des représentants d'association, ne lui permettent pas de conduire l'enquête en toute liberté et indépendance d'esprit.
En cas de doute sur une incompatibilité possible, le commissaire-enquêteur en avise l'autorité de désignation.
- 11- Le commissaire-enquêteur ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour une

autre personne, de la part de tout organisme ou personne concernée, à quelque titre que ce soit, par le projet soumis à enquête. Il ne doit pas, dans ses actions et décisions, se laisser influencer par toute forme de récompense, avantage ou gain ultérieur.

Il a cependant droit, sous la responsabilité de l'autorité de désignation, au remboursement de ses frais et à une juste indemnisation, en application des dispositions législatives.

- 12- Le commissaire-enquêteur ne peut utiliser à son profit personnel une information privilégiée obtenue en sa qualité de commissaire-enquêteur.
- 13- Le commissaire-enquêteur traite toute tentative de pression et d'ingérence dans sa mission comme irrecevable et inadmissible.
- 14- Le commissaire-enquêteur manifeste par son comportement, ses paroles et ses écrits son indépendance vis-à-vis des diverses parties intéressées au projet soumis à l'enquête.
- 15- Le commissaire-enquêteur qui a cessé d'exercer ses fonctions doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures.

II – Examen des divers griefs

A – Partialité du fait d'une approche favorable au Lyon-Turin, résultant du projet CFAL

1/ Faits

a/ CFAL Nord et Lyon-Turin : un ensemble opérationnel et économique indissociable

- **Imbrication factuelle**

276. Les dossiers contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise Nord (CFAL Nord) et Lyon-Turin constituent un ensemble économique et fonctionnel indissociable, avec une imbrication factuelle étroite.

277. Cela ressort de la lecture du document « **Volume 5 – E3 Définition du programme et appréciation de ses impacts** » du dossier d'enquête publique du CFAL Nord, qui indique à la page 4 que le CFAL Nord « appartient au projet Lyon-Turin en en constitue l'extrémité Ouest », et **du document E10 de l'enquête publique** qui souligne que le projet CFAL Nord est lié de façon indissociable avec le projet soumis à enquête publique pour les accès français au Lyon Turin. Le rapport fait 20 fois référence au projet Lyon-Turin.

278. On y lit notamment :

Pour la partie justification du programme et présentation de ses impacts (E02) :

Pièce 3 (définition du programme et appréciation de ses impacts) du dossier DUP du CFAL Nord

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce E10

279. La lecture du **document E02 (page 5)** fait effectivement référence au programme CFAL en l'intégrant dans le programme Lyon-Turin comme le montre le tableau ci-dessous :

Programme historique Lyon-Turin				
Sections fonctionnelles	Partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)	Ligne Nouvelle à Grande Vitesse (LGV) et tunnels sous Dullin et l'Epine	Ligne mixte voyageurs et fret, tunnels de Belledonne et du Glandon	Ligne mixte voyageurs et fret, tunnel de base franco-italien
	Terminal d'Autoroute Ferroviaire	Ligne fret et tunnel bitube de Chartreuse	Réaménagement de la ligne existante de Maurienne	
Section géographique	Ambérieu-en-Bugey – Est lyonnais	Lyon – Sillon alpin	Laissaud – Saint-Jean-de-Maurienne exclu*	Saint-Jean-de-Maurienne – frontière franco-italienne

* La tranchée-couverte du tunnel du Glandon est cependant traitée dans cette section.

280. Sur le même document à la page 6, on lit :

> La partie nord du CFAL faisait initialement partie du programme Lyon-Turin en tant que première composante de la jonction entre Ambérieu en Bugey et l'Est lyonnais.

La partie nord permet d'assurer des liaisons fret Nord-Sud et contribue également aux acheminements de fret vers l'Italie.

281. Le sigle CFAL est employé pas moins de 14 fois dans les pages 5 à 8 du document 2/E02 dans le document 3/E02 le sigle CFAL est retranscrit plus de 100 fois.

282. Dans les documents d'enquête publique du projet CFAL NORD, il existe un document intitulé : « Volume 5 - Pièce E - Etude d'impact » le document E3 « Définition du programme et appréciation de ses impacts » comporte dès la page 23 une « Définition du programme Lyon-Turin ».



PIECE E : ETUDE D'IMPACT

E3 - Définition du programme et appréciation de ses impacts

VOLUME 5



283. De la page 23 à la page 91 (fin du document) seul le projet Lyon-Turin est évoqué.

284. Dès la page 4 de ce document, on lit :

Le projet de contournement permettra d'atteindre ce double objectif :

- en constituant une déviation Nord-Sud du nœud ferroviaire Lyonnais,
- en reliant la liaison internationale Lyon-Turin (itinéraires d'accès alpins et tunnel de base).

Pour ce nouvel itinéraire entre la France et l'Italie, il assure le raccordement entre la ligne nouvelle et les lignes existantes.

285. Puis immédiatement après :

En raison de cette double fonctionnalité Nord / Sud et France / Italie, le CFAL Nord appartient à deux programmes :

- le programme Nord-Sud constitué du CFAL Nord et du CFAL Sud
- le programme Lyon-Turin, dont il constitue l'extrémité ouest.

286. Ainsi, il résulte de ces éléments que les projets CFAL Nord et Lyon-Turin sont indissociables comme l'affirme d'ailleurs le maître d'ouvrage dans les documents mis à la disposition du public pour ces deux projets. Cette indissociabilité dans l'appréciation des deux parties du même projet est renforcée par le fait que le dossier d'enquête publique pour les accès français au Lyon Turin, renvoie au document du dossier d'enquête publique du CFAL Nord pour : « La justification du programme et présentation de ses impacts ».

• Imbrication économique

287. D'un point de vue économique, le lien d'imbrication des deux projets est démontré par le rapport des commissaires enquêteurs de l'enquête publique du CFAL Nord qui indique à la page 33/78 :

S'il est logique que le calcul du TRI se fasse sur l'ensemble du projet CFAL Nord et Sud, il faut noter que ce calcul ne prend en compte qu'une partie de l'investissement (54 % du coût du CFAL Nord et 82 % du coût du CFAL Sud), le solde étant imputé dans les coûts d'investissement du LYON - TURIN. Sans cette imputation, quelque soit le scénario, le VAN serait négatif et le TRI inférieur à 4 %. Il faut aussi noter la forte sensibilité du résultat à l'évolution des coûts du transport routier et du transport ferroviaire, un écart de 1 % (+/- 0,5 % sur l'hypothèse retenue) donnant un écart de 2 points sur le TRI.

Synthèse sur les aspects socio-économiques

Le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord apparaît très dépendant de l'ensemble du projet fret sur le Sud-Est de la France et en particulier de la réalisation de la voie LYON-TURIN.

288. Le CFAL trouvera son financement à hauteur de 46% (100% -54%) dans le projet Lyon-Turin.

289. Toutefois, les commissaires se sont bornés dans leur rapport à estimer la part du financement apportée, sans en énoncer le montant qui constitue un élément essentiel d'appréciation de la dépendance et de l'indissociabilité des deux projets.

290. Cette information se trouve dans le document d'enquête publique sur les accès français au

Lyon-Turin. (Pièce C page 19) :

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.

Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins)²	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Épine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

291. Le financement du projet CFAL Nord a été présentée pour 1,5 milliard € (rapport de la commission d'enquête CFAL NORD page 12/78) :

Le coût du projet CFAL Nord est estimé pour la section nord à 1,5 milliard d'euros, dont 138 millions pour l'ensemble des mesures d'insertion et des mesures compensatoires du projet.

292. Ces 997 millions € représentent près des deux tiers de 1,5 milliards (66,4 % et non 46% comme prétendu), et aussi, un projet financé à hauteur de deux tiers de son coût est indissociable du projet qui le finance.

- **Imbrication gestionnaire par le maître d'ouvrage RFF**

293. Au sein du maître d'ouvrage, le CFAL et le Lyon-Turin dépendent de la même gestion comme le montre la décision **de délégation du 3 mars 2008** prise sous la signature du seul directeur régional Rhône-Alpes Auvergne, pour les pôles CFAL et Lyon-Turin :

Délégation de signature du 3 mars 2008 aux collaborateurs
du service gestion réseau, pôle
C.F.A.L.

Décision du 3 mars 2008 portant délégation de signature aux collaborateurs du service de gestion du réseau, du pôle contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et du pôle Lyon-Turin

Le directeur régional Rhône-Alpes Auvergne,

et

Les délégataires rendent compte mensuellement à leur chef de service et au directeur régional de l'utilisation faite de leurs délégations selon les modalités définies à cet effet.

Fait à Lyon, le 3 mars 2008
SIGNE :
Philippe DE MESTER

294. En 2010, on note la **nomination de M. Philippe Gamon** :

• • • **Décision du 3 mai 2010 portant nomination de Philippe GAMON, chef de la mission Grands Projets Infrastructures rhônalpins**

Le Président de Réseau ferré de France,

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, et notamment son article 39,

Vu le décret du 7 septembre 2007 portant nomination du président de Réseau ferré de France,

Vu la décision du 21 septembre 2009 portant organisation générale de Réseau ferré de France,

Décide :

A compter du 1^{er} janvier 2009, M. Philippe GAMON est nommé chef de la mission Grands Projets Infrastructures rhônalpins au sein de la direction régionale Rhône-Alpes Auvergne.

Fait à Paris, le 3 mai 2010
SIGNE : Hubert du MESNIL

295. Lors des réunions publiques organisées au cours de l'enquête publique sur les accès français au Lyon Turin, le pôle Lyon Turin travaille sous la direction du responsable « grands projets » à la direction Rhône Alpes Auvergne, M. Philippe Gamon.

Intervenants de Réseau Ferré de France (Direction Régionale Rhône Alpes-Auvergne) :

- Philippe GAMOND, responsable grands projets à la direction Rhône-Alpes Auvergne
- Daniel CARABOEUF, Chef de projet,
- Muriel LAGARDE-PAULY, chargée de projet LYON-TURIN,
- Marc RENNESSON, chargée de projet LYON-TURIN,
- Didier LLORENS, chargé de projet LYON-TURIN.

296. Le président de l'EPIC Réseau Ferré de France était M. Hubert du Mesnil, pour la période couvrant l'enquête publique du CFAL Nord et celle des Accès français au Lyon-Turin son mandat de cinq années ayant débuté le 5 septembre 2007.

b/ La composition des deux commissions d'enquête

297. Il convient donc d'étudier très précisément la composition de la commission d'enquête désignée par le Tribunal Administratif de Grenoble dans sa décision datée du 25 novembre 2011.

298. Pour le CFAL

Tribunal administratif de Lyon, décision n° E10000315 / 69 du 3 janvier 2011

Arrêté interpréfectoral du 28 mars 2011

Enquête publique du mardi 26 avril 2011 au vendredi 3 juin 2011

Date du rapport d'enquête : le 19 septembre 2011.

Membres de la commission :

Gérard BLONDEL, Président

Bruno STERIN, Titulaire 1

Pierre-Yves FAFOURNOUX, Titulaire 2

Emmanuel ADLER, Titulaire 3

Jacques FURZAC, Titulaire 4

299. Pour l'accès français au Lyon Turin

Tribunal Administratif de Grenoble, décision n° E11000484 / 38 du 25 novembre 2011

Arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011

Enquête publique du lundi 16 janvier au lundi 19 mars 2012

Date du rapport d'enquête : le 2 juillet 2012

Membres de la commission :

Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président,

Anne MITAULT remplaçant le Président en cas d'empêchement

Pierre BLANCHARD,

Raymond ULLMANN,

Guy DE VALLEE,

Claude CHEVRIER,

Gérard BLONDEL

Guy TRUCHET,

Yves CASSAYRE,

Philippe GAMEN,

Alain KESTENBAND,

Guy GASTALDI,

Jean-Paul GOUT

2/ Discussion

300. Deux membres de la commission d'enquête du CFAL Nord, le président, M. Gérard Blondel et l'un des commissaires, M. Pierre-Yves Fafournoux, sont également présents au sein de la commission d'enquête du Lyon-Turin, cette fois-ci en qualité de président pour M. Pierre-Yves Fafournoux, et en qualité de commissaire-enquêteur pour M. Gérard Blondel.

301. Ce fait, comme constat objectif, bafoue l'impartialité nécessaire.

302. M. Pierre-Yves Fafournoux est intervenu aux côtés de M. Gérard Blondel au sein de la commission d'enquête du CFAL Nord, M. Gérard Blondel assumant la Présidence de la Commission.

RESEAU FERRE DE FRANCE

-- o o O o o --

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux liés au projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) - partie Nord, section SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) à LEYMENT (01),

dans sa traversée des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, sur le territoire des communes d'AMBERIEU-EN-BUGEY, BALAN, BELIGNEUX, BEYNOST, LA BOISSE, BRESSOLLES, CHARNOZ-SUR-AIN, CHAZEY-SUR-AIN, DAGNEUX, LEYMENT, MEXIMIEUX, MONTLUEL, NIEVROZ, PEROUGES, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-AURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON (01) COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) et GRENAY, JANNEYRIAS, VILLETTE D'ANTHON (38)

ENQUETE PUBLIQUE DU MARDI 26 AVRIL 2011 AU VENDREDI 3 JUIN 2011

Arrêté Inter Préfectoral du 28 mars 2011 :
Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône
Monsieur le Préfet de l'Isère,
Monsieur le Préfet de l'Ain

Tribunal Administratif de LYON : décision n° E10000315 / 69 du 3 janvier 2011

Pétitionnaire : Monsieur le Directeur Régional de RESEAU FERRE DE FRANCE

-- o o O o o --

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

-- o o O o o --

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE :

Gérard BLONDEL, Président
Bruno STERIN, Titulaire 1
Pierre-Yves FAFOURNOUX, Titulaire 2
Emmanuel ADLER, Titulaire 3
Jacques FURZAC, Titulaire 4

303. Le rapport de la commission d'enquête pour l'enquête publique du CFAL Nord a précisément apprécié dans ses commentaires la dépendance du projet CFAL Nord dont elle était saisie, avec le Projet Lyon-Turin, en reprenant, notamment, le solde des coûts devant être imputés au Lyon-Turin et en qualifiant le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord comme « très dépendant » ... « en particulier de la réalisation de la voie Lyon-Turin » :

Commentaires de la Commission d'enquête

Hypothèses de base de trafic fret

Les hypothèses de base sur les taux de croissance du trafic fret conventionnel et combiné ont été choisies par le service économie - statistique et prospective du Ministère des Transports en 2005. Ces chiffres ont été repris de l'étude réalisée en 2007 par « LOUIS BERGER France » pour RFF.

On constate ensuite en 2023 des progressions très fortes dues au transfert modal . Ces progressions (de + 30 à 38% en 3 ans pour les 2 scénarios haut et bas) semblent très optimistes . Pour 2035 par contre, les progressions (de + 60 à 80 % en 15 ans) paraissent atteignables, tout en nécessitant néanmoins des politiques contraignantes vis-à-vis du transport routier.

Hypothèses de base de trafic voyageurs

Si les critiques faites par les deux associations en matière de trafic voyageurs entre SAINT-ETIENNE et Saint-Exupéry semblent pertinentes, RFF précise que le trafic nouveau prévu sur les TER GV n'est pas pris en compte dans le calcul du Taux de rentabilité interne (TRI).

Par contre les accroissements de trafic sur les lignes TER traditionnelles semblent vraisemblables avec l'augmentation de fréquence prévue sur les lignes LYON - AMBERIEU - BOURG et LYON- MACON. Ces bilans entrent bien en compte dans le calcul du TRI.

Méthodologie de calcul du TRI pour le CFAL

Si la méthodologie du calcul du TRI est bien établie, certains éléments pris en compte ne paraissent pas relever d'un calcul de rentabilité d'investissement. C'est le cas, par exemple, de la valorisation des gains de temps dans le calcul du VAN (bonus de 270 à 280 millions d'euros).

Par contre, le développement économique induit (création de plateformes logistiques) n'intervient pas dans le calcul, ni les bilans (bonus /malus) en matière de bruit et de sécurité pour les riverains des lignes anciennes et nouvelles (riverains de la gare de la Part-Dieu, ...).

S'il est logique que le calcul du TRI se fasse sur l'ensemble du projet CFAL Nord et Sud, il faut noter que ce calcul ne prend en compte qu'une partie de l'investissement (54 % du cout du CFAL Nord et 82 % du cout du CFAL Sud), le solde étant imputé dans les coûts d'investissement du LYON - TURIN. Sans cette imputation, quelque soit le scénario, le VAN serait négatif et le TRI inférieur à 4 %. Il faut aussi noter la forte sensibilité du résultat à l'évolution des coûts du transport routier et du transport ferroviaire, un écart de 1 % (+/- 0,5 % sur l'hypothèse retenue) donnant un écart de 2 points sur le TRI.

Synthèse sur les aspects socio-économiques

Le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord apparaît très dépendant de l'ensemble du projet fret sur le Sud-Est de la France et en particulier de la réalisation de la voie LYON-TURIN.

Il est aussi très sensible aux hypothèses d'évolution du coût de l'énergie.

Enfin, il suppose une politique de transport favorable au rail, avec la mise en place de taxes dissuasives sur le transport par route (écotaxe) et non en autorisant des convois routiers de plus fort tonnage.

En conclusion, comme il est écrit dans le dossier, le calcul du TRI avec les méthodes actuelles n'est pas un élément déterminant pour un projet de contournement à dominante fret.

Il s'agit d'un projet structurant pour le moyen et le long terme, en vue de mettre en œuvre une politique volontariste de transport fret, afin de préserver l'environnement.

304. Mrs Gérard Blondel et Pierre Yves Fafournoux ont, pour la commission d'enquête sur le CFAL Nord, rendu un avis favorable, **motivant leur avis** en soulignant le caractère « très dépendant » du CFAL Nord « en particulier de la réalisation de la voie Lyon-Turin ».

1.1.1 Un projet destiné à développer le fret et à soulager le nœud ferroviaire lyonnais

Ce contournement, destiné prioritairement au trafic de fret Nord-Sud, constituera le maillon-clé de la Magistrale Eco-fret, en renforçant l'efficacité du mode ferroviaire pour lui permettre d'offrir des services compétitifs et proposer ainsi une alternative crédible au mode routier vis-à-vis des chargeurs.

Il contribuera aussi à l'acheminement des trafics de fret de ou vers l'Italie, via la future liaison ferroviaire transalpine LYON - TURIN.

Page 2/12

- l'amélioration de la qualité de service pour le trafic fret France-Italie, et en particulier l'accès aux Alpes et au tunnel de base LYON-TURIN, avec un raccordement prévu dans le secteur de Grenay,

Page 3/12

La partie nord du CFAL qui se développe sur près de 48 km réalisera le maillage du réseau existant et permettra de relier entre elles :

- la voie ferrée LYON - GRENOBLE au sud et la future ligne LYON-TURIN,
- la voie ferrée LYON - AMBERIEU-EN-BUGEY et à terme la branche sud de la LGV Rhin-Rhône,
- la gare de LYON-Saint Exupéry,

Page 3/12

305. Au surplus, l'intervention de l'association « La Transalpine » dont l'objet est la promotion du projet Lyon-Turin, est intervenue dans les deux enquêtes publiques, ses propos étant repris par les deux commissions d'enquête.

306. Dans ces conditions, en siégeant au sein de la commission d'enquête sur les accès français du Lyon Turin, M. Fafournoux, cette fois-ci en qualité de Président, et Monsieur Blondel, ne pouvaient plus se prévaloir de l'impartialité requise.

307. En effet un avis inverse à celui de l'enquête publique du CFAL Nord amenait nécessairement les Commissaires enquêteurs à se déjuger. Dès lors et en application de la nécessaire loyauté envers les personnes consultées au cours des enquêtes publiques, mais aussi et surtout en application des règles d'organisation des enquêtes publiques et d'exécution des missions de Commissaires enquêteurs, les deux commissions d'enquête devaient être parfaitement indépendantes afin que leur analyses, recommandations et réserves ne soient pas entachées d'irrégularité.

308. Des commissaires enquêteurs, qui ont conclu de manière motivée dans l'enquête du CFAL Nord sont dans l'impossibilité de pouvoir se déjuger dans le dossier des accès routiers du Lyon-Turin, compte tenu de l'indissociabilité des deux projets. Une étanchéité parfaite s'imposait au vu des jurisprudences administratives se rapportant à la règle de motivation personnelle de leurs conclusions qui oblige les commissaires enquêteurs à prendre parti.

309. Cette partialité conduit à prononcer la nullité du rapport d'enquête publique, et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué.

B – Partialité de M. Pierre-Yves Fafournoux pour avoir participé à une étude préalable au profit de la SNCF dans le cadre de l'étude du dossier de liaison ferroviaire Lyon Turin

1/ Faits

310. Un **document publié par la SNCF et relatif au Lyon-Turin** fait apparaître que le cabinet CEDRAT a participé à ce travail, en fournissant une « étude particulière réalisée dans le cadre du projet ».

Liaison ferroviaire transalpine

LYON - TURIN



Avant-Projet Sommaire Lyon - Montmélian

DOSSIER TECHNIQUE

HYDROLOGIE - HYDRAULIQUE



Etudes particulières réalisées dans le cadre du projet

Il s'agit en premier lieu d'études de franchissement des principaux cours d'eau :

Cours d'eau	Secteur	Bureau d'études	Type de modèle	Observations
La Bourbre et le Catelan	l'Isle d'Abeau	SOGREAH	Mathématique	Etude commune avec tous les intervenants du secteur
La Bièvre et le ruisseau de la Vie	Aoste	SILENE	Mathématique	
Le Guiers	Romagnieu	SILENE	Mathématique	
L'Albanne	Saint-Baldoph	SOGREAH	Mathématique	
Le Bondeloge	Les Marches	BCEOM	Mathématique	
Le Cernon, le Glandon et le Coisetan	Chapareillan et Laissaud	CEDRAT	Synthèse des études existantes	
L'Isère	Montmélian	SOGREAH	Synthèse des études existantes	

- Les trass l'eau se fonction necessair pas d'ext

Techniques d

- L'ouvrag
- L'ouvrag

Voir http://sdocument.ish-lyon.cnrs.fr/let_transalp/doc/T83/T83_11.PDF

311. M. Pierre-Yves Fafournoux a été directeur du bureau d'études CEDRAT.

312. Cela ressort d'un document « Valorisation et mutualisation d'expériences de préventions et de gestion des inondations » publié par l'association « Rivières Rhône Alpes » suivant :



313. Page 42, on lit:

Personnes rencontrées / en poste depuis : Christiane MOUCHIROUD, vice-présidente du syndicat depuis 1992 et conseillère déléguée, responsable des questions d'environnement à la mairie de Salaise-sur-Sanne. Pierre-Yves FAFOURNOUX, directeur du bureau d'études CEDRAT Développement de 1993 à 1998, puis ingénieur-conseil depuis 1998. Il intervient comme maître d'œuvre du Syndicat de la Sanne depuis septembre 2006.

314. Un autre document, la « base bibliographique agence de l'eau 3 » établit que M. Fafournoux était dans un rapport de subordination avec le cabinet CEDRAT.

Voir :

http://www.riviererhonealpes.org/fichiers/cahiers/cahiers_45_Cahier%2otechnique%20Inondations%20BD.pdf

315. Le fait ressort encore d'une étude portant sur le Cernon et le Glandon.

Voir : <http://www.documentation.eaufrance.fr/entrepotsOAI/AERMC/R4o/44.pdf>

D14915	NOTE TECHNIQUE	PECHE AQUACULTURE		DES ASSOCIATIONS DE PECHE SAVOIE	VOCATION PISCICOLE DE LA SAVOIE
D14921	RAPPORT D'ETUDE	AMENAGEMENT DES EAUX	FAFOURNOUX PY	CEDRAT	SCHEMA D'AMENAGEMENT HYDRAULIQUE DU BASSIN DU CERNON ET DU GLANDON - COMMUNE DE CHAPAREILLAN (38)
D14934	NOTE TECHNIQUE	POLLUTION DE L'EAU		SECRETARIAT GENERAL DU PATRIMOINE NATUREL	LE LAC DU BOURGET - PLUS GRAND LAC NATUREL DE FRANCE
				SIVMAA, SIVOM DU LAC DE SAINT ANDRE	

316. Le fait est encore confirmé par service Internet « EauFrance ».

Voir:

<http://www.documentation.eaufrance.fr/notice/000000001338f0b2558b2cce096d12c>

The screenshot shows the EauFrance website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Espace perso', 'Contact', and 'Glossaire'. The main header features the text 'Les documents techniques sur l'eau' with a background image of water. Below the header, a sidebar on the left contains navigation links: 'Espace perso', 'Me connecter', 'Ma sélection personnelle', 'Mes requêtes mémorisées', 'Notre sélection', 'Le portail', 'Recherche textuelle', and 'Recherche'. The main content area displays the title of the document: 'SCHEMA D'AMENAGEMENT HYDRAULIQUE DU BASSIN DU CERNON ET DU GLANDON - COMMUNE DE CHAPAREILLAN (38)'. Below the title, the following information is provided:

- Auteurs :** FAFOURNOUX PY, CEDRAT
- Diffuseur du document :** Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse (étude), Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse (métadonnées)
- Date :** 1992-01-01
- Mots clés :** AMENAGEMENT HYDRAULIQUE, AMENAGEMENT DE COURS D'EAU, COURS D'EAU, BASSIN VERSANT, TORRENT
- Langue :** FR
- Droits d'utilisation :** Domaine public
- Couverture :** 38, RHONE ALPES, CERNON, GLANDON, RUISSEAU DE LA FORET, RUISSEAU DU LAC DE SAINT ANDRE, TORRENT DES EPARRES, TORRENT DES ROSIERES

317. Il est à noter que le rapport de la commission d'enquête sur les accès français au Lyon-Turin, pages 215 et 216, contient un passage détaillé visant le Cernon et le Glandon.

2/ Discussion

318. Le fait d'avoir personnellement participé, alors qu'il était en lien avec le bureau d'études CEDRAT, à des études dirigées par la SNCF, puis d'avoir masqué ces éléments, établit la partialité, au sens de la loi et de la jurisprudence. Dès lors, la désignation de Monsieur Pierre Yves Fafournoux, par le Tribunal Administratif de Grenoble, doit être annulée.

C – Le rôle de M. Fafournoux dans l'enquête publique pour le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné en 2007 puis à l'enquête publique « Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord » en 2010

1/ Faits

319. M. Pierre-Yves Fafournoux a assumé des responsabilités dans d'autres enquêtes publiques liées au projet Lyon-Turin, et concluant à la nécessité du Lyon-Turin.

DEPARTEMENT DE L'ISERE

SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE

---ooOoo---

ENQUETE PUBLIQUE DU 20 JUIN AU 27 JUILLET 2007

Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)
de la Boucle du Rhône en Dauphiné

PETITIONNAIRE : SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE (SYMBORD)

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE : Décision n° E07000198 / 38 du 20 avril 2007

Arrêté du Président du SYMBORD en date du 25 mai 2007 prescrivant l'enquête publique

---ooOoo---

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

---ooOoo---

Commissaire enquêteur : Pierre-Yves FAFOURNOUX
Commissaire enquêteur suppléante : Agnès GUIGUE

---ooOoo---

320. Dans ce rapport, où Monsieur Fafournoux intervient seul comme commissaire enquêteur, ses commentaires personnels apparaissent à deux reprises (4.2.2 Commentaires et observations du Commissaire enquêteur et 4.2.2.1 Axe 1 : actualiser les études de trafic)

321. D'abord, page 31 :

On peut aussi s'interroger sur l'importance réelle du trafic de fret routier échangé avec l'Italie, alors que l'on observe déjà en Suisse un fort développement des infrastructures de fret ferroviaire (inauguration en juin 2007 du tunnel du Lötschberg, achèvement prévu en 2017 du tunnel du Gothard, permettant de transférer sur les voies ferrées 650 000 camions, soit un camion sur deux traversant les Alpes suisses) et que devraient s'y ajouter la ligne LYON - TURIN en 2023 et le tunnel du Brenner vers 2025.

322. Ensuite, page 32 :

Les échanges nord-sud à destination ou venant de la Côte d'Azur reposent surtout sur un trafic saisonnier et à but touristique. La mise en service de la L.G.V. Rhin - Rhône en 2010, prévue pour un trafic de 10 millions de voyageurs, devrait sensiblement en diminuer l'importance.

La future liaison ferroviaire voyageurs LYON - TURIN devrait aussi être prise en compte.

323. M. Fafournoux a également rédigé pour cette enquête publique les conclusions personnelles et motivées du commissaire enquêteur, et une nouvelle fois, il y confirme qu'il tient pour acquise la réalisation de la ligne Lyon Turin :

Par ailleurs, trois grands programmes nationaux d'infrastructures de transport concernent directement le territoire du SCOT :

- le barreau autoroutier A48 reliant AMBERIEU au Nord à BOURGOIN-JALLIEU au Sud,
- le contournement ferroviaire pour le fret de l'agglomération lyonnaise,
- la ligne à grande vitesse LYON-TURIN.

324. Comme dans le dossier CFAL, Monsieur Fafournoux considère comme acquise la réalisation de la Ligne Lyon-Turin.

325. Monsieur Fafournoux a également participé en qualité de président à l'enquête publique sur la « Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord » (DTA) du 9 avril au 21 mai 2010 en compagnie de Monsieur Philippe Gamen que l'on retrouve également parmi les membres de la commission d'enquête du Lyon-Turin.

PREFECTURE DE REGION RHONE-ALPES

Préfecture de la Haute-Savoie
Préfecture de la Savoie
Préfecture de l'Isère
Préfecture de la Drôme

--- o o O o o ---

Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord

Articles L.111-1-1 et R.111-27 du code de l'urbanisme
Articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-7 à R.123-23 du code de l'environnement

ENQUETE PUBLIQUE DU 9 AVRIL 2010 AU 21 MAI 2010

PETITIONNAIRE : Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes

Tribunal Administratif de Grenoble : Décision n° E09000565/38 du 11 janvier 2010

Arrêté inter préfectoral Rhône-Alpes / Drôme / Isère / Savoie / Haute-Savoie du 18 mars 2010

--- o o O o o ---

RAPPORT FINAL DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

--- o o O o o ---

Membres de la Commission d'enquête publique :

Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président
Claude BRAND, titulaire
Philippe GAMEN, titulaire
Bernard BULINGE, titulaire
Daniel VIENNEY, titulaire
Jacques DUPUY, suppléant

326. On trouve dans ce rapport de commission d'enquête une nouvelle fois l'analyse du projet Lyon Turin aux côtés d'autres projets d'infrastructures notamment à la page 104/111.

De plus, il ne tient pas suffisamment compte de la situation nouvelle créée par la crise écologique et par la crise économique. Ainsi, il apparaît pour une majorité d'acteurs locaux que les tendances constatées avant 2008 ne pourront se poursuivre indéfiniment et doivent être infléchies.

Cette demande porte en particulier sur les grands programmes nationaux d'infrastructures de transport que l'Etat affiche dans la D.T.A. des Alpes du Nord :

- la liaison auto- routière AMBERIEU - BOURGOIN (A 48)
- la liaison routière GRENOBLE - SISTERON (prolongement de l'A 51),
- la ligne ferroviaire LYON-TURIN (L.T.F.).

Ces grandes infrastructures sont évoquées de manière floue dans la D.T.A. des Alpes du Nord, alors qu'elles auront des effets certains importants sur les plans économique et environnemental.

La situation très délicate des finances publiques de l'Etat (comme celles des collectivités locales) devrait conduire à réviser certains projets du programme autoroutier national, dont la réalisation n'apparaît plus compatible avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (« facteur 4 »).

327. Ce texte expose que ces projets d'infrastructures « auront des effets sur les plans économique et environnemental. », toutefois seuls les projets autoroutiers font l'objet d'une proposition de révision voire d'abandon car leur « réalisation n'apparaît plus compatible avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. »

2/ Discussion

328. Ces appréciations antérieures sont l'expression même d'un préjugé et d'un parti pris sur la nécessité de réaliser la ligne ferroviaire Lyon-Turin. A tout le moins, un avis défavorable sur le projet des accès français au Lyon Turin l'aurait inmanquablement amené à se déjuger.

329. Il est d'ailleurs remarquable que le rapport de la commission d'enquête des accès français au Lyon-Turin, sous la direction de M. Pierre-Yves Fafournoux, fait une référence directe à l'enquête publique du SCOT Boucle du Rhône... mais sans préciser que M. Pierre-Yves Fafournoux était le commissaire enquêteur unique (page 207) :

Ces zones humides sont mentionnées dans les SCoT. Le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, approuvé le 13 décembre 2007 et le SCoT du Nord-Isère, arrêté le 18 novembre 2011, en cours d'approbation, ont répertorié la liaison ferroviaire LYON-TURIN parmi les projets majeurs d'infrastructures. Ils ont entériné les orientations générales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse et du Schéma d'Aménagement de la Gestion des Eaux du Bassin de la Bourbre (SAGE arrêté en juillet 2007).

Ces deux SCoT ont retenu pour les zones humides trois objectifs :

D – Conflit d'intérêt de Monsieur Guy Truchet, commissaire enquêteur.

1/ Faits

330. M. Truchet a été désigné commissaire enquêteur pour le dossier d'enquête publique des accès français du Lyon Turin, par décision du tribunal administratif en date du 25 novembre 2011.

331. Au cours de l'enquête publique, une société de Travaux Publics, « Truchet TP », dans le cadre de ses activités normales, a proposé ses services en proposant un terrain permettant de stocker des déblais, possibilité subordonnée à l'obtention d'une autorisation d'extraction d'un volume égal à celui proposé pour le stockage.

332. La commission d'enquête a pris en compte cette offre et a invité RFF à se rapprocher de l'entreprise Truchet TP, comme il ressort du rapport, page 124 :

La Commission invite RFF à étudier le mémoire de l'entreprise TRUCHET TP qui propose de mettre à disposition du projet un terrain de 9 hectares dans la zone artisanale d'ARBIN, pour y stocker de manière définitive 950 000 m³ de déblais, après autorisation d'extraction de matériaux alluvionnaires.

333. Or, Monsieur Guy Truchet, Commissaire Enquêteur, signataire du rapport contenant cette « invitation », est le frère du dirigeant de l'entreprise de travaux publics Truchet TP. Il s'est abstenu d'informer les autres membres de la commission d'enquête de ce lien de parenté.

334. Ce conflit d'intérêt a été rapporté par la presse (Le Canard Enchaîné, 3 octobre 2012).

335. M. Guy Truchet a ainsi signé un rapport, traitant de cet important projet estimé à 7,7 milliards €, invitant à la prise en compte d'intérêts familiaux :

La Commission souhaite que la réalisation de la Phase 1 soit engagée dans les délais prévus et que la mise en service la Phase 2 soit faite en concomitance avec celle du tunnel international.

Enfin la Commission invite les parlementaires à réformer la réglementation acoustique actuelle, afin de mieux prendre en compte la multi-exposition aux sources de bruit des infrastructures de transport, pour garantir aux riverains des conditions de vie satisfaisantes.

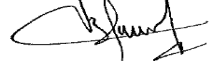
Fait à CHAMBERY, le 2 juillet 2012

les membres titulaires de la Commission d'enquête publique

Pierre-Yves FAFOURNOUX



Pierre BLANCHARD



Claude CHEVRIER



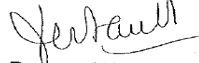
Yves CASSAYRE



Guy GASTALDI



Anne MITAULT,



Raymond ULLMANN



Gérard BLONDEL



Philippe GAMEN



Jean-Paul GOUT



Guy DE VALLEE



Guy TRUCHET



Alain KESTENBAND



2/ Discussion

- 336.** La situation caractérise le conflit d'intérêt et la perte de l'indépendance du commissaire enquêteur par le simple lien de parenté existant entre son frère et lui-même. M. Guy Truchet devait se déporter.
- 337.** La seule présence au sein de la commission d'un commissaire ayant un intérêt direct ou indirect ne peut être sanctionnée que par l'annulation du rapport de la commission d'enquête, et, partant du décret du 23 août 2013 attaqué.

E – Absence d'impartialité et d'indépendance du commissaire enquêteur M. Philippe Gamen

1/ Faits

- 338.** M. Philippe Gamen a été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour le projet objet du recours, le 25 novembre 2011. Il est le maire de la commune de « Le Noyer », en Savoie.
- 339.** M. Philippe Gamen est un parent de Monsieur Guy Gamen, maire de « Les Marches », commune qui se trouve dans le périmètre de l'enquête publique et qui a pris des positions partisans sur le projet en signant une **pétition promue par le MEDEF et la Chambre de Commerce** en faveur du projet



Adressée à : Monsieur le Président de la République française ▾

Les entreprises de Rhône-Alpes disent OUI à la ligne ferroviaire LYON-TURIN

Pétition de
CCIR Rhône-Alpes, MEDEF Rhône-Alpes, CGPME Rhône-Alpes

Signez cette pétition

1 021 personnes ont signé

479 SIGNATURES À RÉUNIR

 Prénom

 Nom

 Email

 France

 Code postal

 Pourquoi signez-vous? (optionnel)

Signer >

Afficher ma signature sur Change.org

Tenez-moi au courant de cette campagne et des autres venant de CCIR Rhône-Alpes, MEDEF Rhône-Alpes, CGPME Rhône-Alpes

En signant, vous acceptez les [Conditions d'utilisation](#) et la politique de [confidentialité](#) de Change.org.

guy Gamen FRANCE

il y a environ un mois · Aimé 0

mettre en place une politique ferroviaire pour la diminution des transports routiers

Signatures récentes

karine rousseau FRANCE 4j

andre Ferigo SCIONZIER, FR 4j

340. Le père de Monsieur Philippe Gamen est un habitant de la commune « CHAPAREILLAN » en Isère. La Commune de CHAPAREILLAN se trouve dans le périmètre de l'enquête publique, elle est limitrophe de « Les Marches ».

341. Monsieur Philippe Gamen est Maire de la Commune « Le Noyer » en Savoie, il est également le Président du « Conservatoire des Espaces Naturels » Savoie, association financée par les collectivités locales et territoriales :



Le Bureau

Président : Philippe GAMEN
 Vice-président délégué : Hubert TOURNIER
 Vice-présidents : Corine CASANOVA, Jean-Marc GUIGUE
 Secrétaire : Yves HUSSON
 Trésorier : Michel DELMAS

Source : <http://www.cen-savoie.org/cen-savoie/le-bureau>

342. Parmi les partenaires de cette association on trouve les sociétés Lyon Turin Ferroviaire
 Page 110 sur 221

(LTF) et Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) :



Nos partenaires

<http://www.cen-savoie.org/print/140> <http://www.cen-savoie.org>

Des partenaires financiers :

[Union européenne](http://europa.eu/index_fr.htm) (http://europa.eu/index_fr.htm)
[Ministère de l'écologie et du développement durable](http://www.developpement-durable.gouv.fr/) (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>)
[Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse](http://www.eaurmo.fr/) (<http://www.eaurmo.fr/>)
[Région Rhône-Alpes](http://www.rhonealpes.fr/) (<http://www.rhonealpes.fr/>)
[Conseil Général de la Savoie](http://www.cg73.fr/) (<http://www.cg73.fr/>)

Au delà des structures membres de son conseil d'administration :

DDT
Conseil Général de la Savoie
Association des maires de Savoie
FRAPNA Savoie
LPO Savoie - Section départemental CORA Faune Sauvage
Chambre d'agriculture
Office National des forêts
Parc National de la Vanoise
Fédération de Savoie pour la pêche et la protection des milieux aquatiques
Fédération départementale des chasseurs de Savoie,
Conservatoire Botanique National Alpin
Conservatoire du littoral et des rivages lacustres
Parc naturel régional du massif des Bauges
Parc naturel régional de Chartreuse

Le Conservatoire a des partenariats formalisés par convention avec :

Des collectivités :

[Comité intersyndical de suivi et d'assainissement du lac du Bourget](http://www.cisalb.com/main.php) (<http://www.cisalb.com/main.php>) , (<http://cisalb.fr>)
[Métropole-Savoie](http://www.metrople-savoie.com/) (<http://www.metrople-savoie.com/>)
[Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard](http://www.avant-pays-savoie.com/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=62&Itemid=66) (http://www.avant-pays-savoie.com/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=62&Itemid=66)
[Assemblée des Pays de Tarentaise Vanoise](http://www.tarentaise-vanoise.fr/fr/fonctionnement.asp) (<http://www.tarentaise-vanoise.fr/fr/fonctionnement.asp>)
[Syndicat du Pays de Maurienne](http://www.maurienne.fr/collectivites-syndicat/PaysdeMaurienne.asp) (<http://www.maurienne.fr/collectivites-syndicat/PaysdeMaurienne.asp>)
Arlèsère,
[Saint-Martin-de-Belleville](http://www.mairie-smb.com/) (<http://www.mairie-smb.com/>)

Des partenaires privés :

[Compagnie nationale du Rhône](http://www.cnr.tm.fr/fr/) (<http://www.cnr.tm.fr/fr/>)
[Société française du tunnel routier du Fréjus](http://www.sftrf.fr/) (<http://www.sftrf.fr/>)
[Lyon-Turin ferroviaire](http://www.tf-sas.com/) (<http://www.tf-sas.com/>)
[Fondation Placoplatre](http://www.placo.fr/Construction-durable/La-Fondation-Placoplatre-R) (<http://www.placo.fr/Construction-durable/La-Fondation-Placoplatre-R>)
[Zoodyssée](http://www.zoodysee.org/) (<http://www.zoodysee.org/>)
[Ferme aux Crocodiles](http://www.lafermeauxcrocodiles.com/) (<http://www.lafermeauxcrocodiles.com/>)

Des partenaires techniques :

[Société d'aménagement foncier et d'établissement rural](http://www.safer.fr/safer-rhone-alpes.asp) (<http://www.safer.fr/safer-rhone-alpes.asp>)

Source : <http://www.cen-savoie.org/cen-savoie/nos-partenaires>

Des partenaires privés :

[Compagnie nationale du Rhône](http://www.cnr.tm.fr/fr/) (<http://www.cnr.tm.fr/fr/>)
[Société française du tunnel routier du Fréjus](http://www.sftrf.fr/) (<http://www.sftrf.fr/>)
[Lyon-Turin ferroviaire](http://www.tf-sas.com/) (<http://www.tf-sas.com/>)
[Fondation Placoplatre](http://www.placo.fr/Construction-durable/La-Fondation-Placoplatre-R) (<http://www.placo.fr/Construction-durable/La-Fondation-Placoplatre-R>)
[Zoodyssée](http://www.zoodysee.org/) (<http://www.zoodysee.org/>)
[Ferme aux Crocodiles](http://www.lafermeauxcrocodiles.com/) (<http://www.lafermeauxcrocodiles.com/>)

343. Les sociétés **Lyon Turin Ferroviaire** et **SFTRF** étaient dirigées au moment de l'enquête publique par Monsieur Patrice Raulin.

DISTINCTION

Patrice Raulin commandeur de la Légion d'honneur

La promotion de Pâques dans l'ordre de la Légion d'honneur comprend, au titre du ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, la nomination au grade de commandeur de Patrice Raulin, « président-directeur général d'une société de tunnel routier ».

En effet **PDG de la SFTRF** depuis janvier 2007 (il y a succédé à Gilbert Santel), Patrice Raulin exerce bien d'autres fonctions. Il est également **PDG de Lyon-Turin ferroviaire** depuis mars 2008, succédant à François Lépine, président du conseil d'administration de l'École nationale des travaux publics de l'État, et vice-président du conseil de surveillance de la Société des aéroports de Lyon.

Toute la carrière de ce polytechnicien, ingénieur général des Ponts et chaussées, s'est déroulée dans le domaine des transports et de l'équipement. Elle a débuté en 1971 comme chef d'arrondissement à la DDE de Loire-Atlantique. En 1985, il est directeur départemental de l'Équipement du Puy-de-Dôme, puis du Nord en 1990. Il est directeur



Patrice Raulin nommé commandeur dans l'ordre de la Légion d'honneur. Archives DL/J.L.

régional de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais en 1992 puis, premier passage dans la région, de Rhône-Alpes en 1995. Il restera six ans à Lyon avant de rejoindre l'administration centrale comme directeur des transports terrestres au ministère. En 2005, il y devient directeur général de la mer et des transports, poste qu'il quittera en 2007 lors de sa nomination à la tête de la SFTRF.

Marié, père de trois enfants, Patrice Raulin est âgé de 64 ans. □

Patrice Raulin est depuis mars 2008 le président de LTF.

Patrice Raulin, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été notamment Directeur régional de l'Équipement en Rhône-Alpes, Directeur des Transports terrestres puis Directeur général de la Mer et des Transports au ministère de l'Équipement. Dans ce contexte il a eu à travailler depuis plusieurs années sur le dossier Lyon-Turin et plus généralement sur les questions liées au transport ferroviaire à un niveau international, national et régional en Rhône-Alpes. Patrice Raulin a piloté au niveau ministériel le dossier de l'autoroute ferroviaire alpine entre la Savoie et le Piémont. Il est d'autre part depuis janvier 2007 Président de la société du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF). Le président de LTF représente la société et assume partiellement les relations avec les 2 gouvernements, la Commission intergouvernementale et l'Union européenne. Il est avec le Directeur Général, l'interlocuteur privilégié des 2 actionnaires de la société, RFF et RFI.



© LTF

344. Réseau Ferré de France est actionnaire de LTF à hauteur de 50%.

345. On trouve comme membre du **Conseil d'administration de SFTRF**, Madame Bernadette Laclais et Monsieur Michel Bouvard, tous deux ardents défenseurs du projet Lyon Turin.

Profil de l'entreprise

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 31 DECEMBRE 2011

Ville de Chambéry représentée par	Mme Bernadette LACLAIS	Administrateur
Département de la Savoie représenté par	M. Michel BOUVARD	Administrateur
Département du Rhône représenté par	M. Albéric de LAVERNÉE	Administrateur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Savoie représentée par	M. Georges LOUIS	Administrateur
Département de l'Isère représenté par	M. Bernard PERAZIO	Administrateur
Ville de Modane représentée par	M. Jean-Claude RAFFIN	Administrateur
Président	M. Patrice RAULIN	Administrateur

Source : Rapport financier annuel 2011 SFTRF

346. Une quinzaine de jour avant sa désignation, M. Philippe Gamen s'est affiché comme politiquement proche de M. Barnier et Michel Dantin, lors d'un voyage à Bruxelles, à l'occasion duquel était présenté le projet Lyon-Turin, présenté comme un équipement public nécessaire. Michel Dantin avait publié un mois avant ce voyage une tribune partisane pour le projet Lyon Turin.

Michel Barnier forme la future élite européenne



Michel Barnier et Michel Dantin avec les délégations de l'Ain, de la Haute-Savoie et de la Savoie. © Photo Daniel Blondeau

Mieux comprendre le rôle et le fonctionnement des institutions européennes, tel est l'objectif de l'Ecole européenne des cadres, séminaire créé par Michel Barnier, qui vient de se tenir à Bruxelles les 7 et 8 novembre.

Parmi les sujets abordés, il y a eu la politique industrielle de l'Europe (avec Françoise Grossetête), l'aménagement du territoire européen avec les transports (la problématique du Lyon-Turin a été largement évoquée, celui-ci étant considéré comme un axe futur important de circulation du sud du territoire européen), la Politique Agricole Commune avec l'intervention du spécialiste en

« Cette formation montre bien que l'Europe est une réponse pertinente à de nombreux problèmes rencontrés actuellement par les pays européens » soulignait Renaud Donzel, maire-adjoint de Nantua tandis que Philippe Gamen, maire du Noyer, se disait très satisfait de cette initiative du commissaire Barnier.

Journal La Tribune Républicaine

La tribune Républicaine du Dossier du 19 novembre 2011

347. Etait également présent M. Michel Dantin, député européen, qui s'est toujours affiché comme très favorable au Lyon-Turin, et sur sa page facebook, M. Gamen se félicite du soutien de M. Dantin :



28/09/2011 - La ligne à grande vitesse Lyon-Turin enfin sur les rails: Michel DANTIN (UMP, PPE, F) se réjouit de la signature de l'accord entre la France et l'Italie

Les autorités françaises et italiennes se sont mises d'accord hier sur un plan de financement du tunnel de base du projet Lyon-Turin, maillon essentiel de l'axe européen Lisbonne - Kiev. Il permettra de rénover le transport des marchandises et des voyageurs dans la traversée des Alpes.

«C'est un événement majeur pour la région alpine car la ligne ferroviaire Lyon-Turin sera un véritable succès économique et écologique» souligne Michel DANTIN, Député européen originaire de Savoie et membre de la Commission Transports et Tourisme du Parlement européen.

Le réseau routier entre la France et l'Italie ne cesse en effet de s'engorger, et les nombreux poids lourds traversant le massif alpin dégradent le territoire montagneux, malgré les efforts des entreprises de transport pour investir dans des camions moins polluants.

«Une ligne ferroviaire traversant les Alpes permettra d'accroître les passages entre la France et le reste de l'Europe, tout en fluidifiant la circulation sur les routes» explique Michel DANTIN.

<http://www.micheldantin.org/index.php/travaux-parlementaires/169-un-accord-signé-entre-la-france-et-litalie-sur-le-lyon-turin>

348. Il est rappelé que Monsieur Philippe Gamen avait participé au côté de Monsieur Fafournoux à l'enquête publique sur la « Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord » (DTA), en considérant que seul le projet d'infrastructure « Lyon Turin » était à retenir.

349. Lors d'une récente enquête publique pour une extension de carrière au bénéfice de la société VICAT, il a été découvert par les requérants que Monsieur Philippe Gamen a conclu dans le cadre de ses fonctions de président du CPNS.

350. Il y a été autorisé par une délibération de son conseil d'administration daté du 18 avril 2012, date à laquelle il exerçait les fonctions de commissaires enquêteurs pour le dossier du Lyon-Turin.

CONVENTION DE GESTION
« SITE NATUREL DE LA BIALLE – BASSIN MOLLARD »
LIEU-DIT « LE DOMAINE »

ENTRE LES SOUSSIGNES :

La Société **GRANULATS VICAT, S.A.S**, au capital de 5 104 704 euros, dont le siège social est situé 4 rue Aristide Bergès – Les trois vallons - B.P.33 – L'ISLE D'ABEAU Cedex (38 081), immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de VIENNE sous le numéro B 768 200 255, Représentée par Alain BOISSELON en sa qualité de Président.
Ci-après désignée « la Société »

D'UNE PART,

ET

L'Association dénommée **CONSERVATOIRE DU PATRIMOINE NATUREL DE LA SAVOIE**, en abrégé « CPNS », dont le siège social est situé au lieudit Le Prieuré, LE BOURGET DU LAC (73 370), identifiée au répertoire SIREN sous le numéro 382 151 215, représentée par son Président Monsieur Philippe GAMEN, agissant tant en vertu des statuts que par décision du Conseil d'Administration du 18 avril 2012.

Ci-après désignée « le Gestionnaire »

D'AUTRE PART,

Dossier enquête publique VICAT. Etude d'impact pré Couardin - page 283 (convention page 1)

351. L'objet de cette convention est la cession par Vicat de parcelles à l'association CPNS, dont plusieurs parcelles au « mas des essarts » sur le territoire de la commune de Laissaud, comme il est décrit à l'article 6 de la dite convention.

Article 6 – Conditions particulières

La Société s'engage à céder les parcelles ci-après référencées telles qu'identifiées sur le plan objet de l'Annexe 2 composées de forêts alluviales à l'effet que le CPNS en assure la conservation conformément à ses statuts.

Pour sa part, le Gestionnaire s'engage à poursuivre la conservation des parcelles citées ci-après, en acquérant directement lesdites parcelles ou via le Fonds de dotation des Conservatoires d'espaces naturels de France, suivant les conditions évoquées au paragraphe suivant.

La cession de ces terrains interviendra dans un délai de 6 ans suivant la réalisation de la condition suspensive visée sous l'article 9, et dans les conditions suivantes laissées au choix des Parties :

- Soit une cession à l'euro symbolique des parcelles au bénéfice du CPNS
- Soit une donation des parcelles au Fonds de dotation des Conservatoires d'espaces naturels de France.

Commune	Section	Numéro	Lieu-dit	Contenance
LAISSAUD	A	47	Mas des essarts	25 a 80 ca
		48		25 a 47 ca
		49		24 a 72 ca
		50		21 a 61 ca
		51		21 a 69 ca
		53		21 a 63 ca
		55		48 a 16 ca
		56		51 a 95 ca
		57		49 a 62 ca
		58		24 a 05 ca
		59		24 a 05 ca
		60		24 a 05 ca
		61		24 a 04 ca
		62		45 a 09 ca
		63		21 a 74 ca
		64		18 a 98 ca
		65		18 a 16 ca
		66		21 a 11 ca
67	26 a 75 ca			
915	27 a 59 ca			
		Total :	5 ha 66 a 26 ca	

*Dossier enquête publique VICAT. Etude d'impact pré Couardin - page 287 (convention page 5)
Pièce 156*

352. A la page 251 du même dossier d'enquête on découvre que la société Vicat a pris en compte le projet Lyon Turin pour le remblai des gravières en fin d'exploitation :

Les grands principes de cette remise en état sont les suivants :

- 1) le démantèlement de la drague flottante ou dragueline et du convoyeur à bande en fin d'exploitation et le nettoyage des terrains et de leurs abords.
- 2) Une partie de la carrière sera remblayée avec des matériaux de remblai inertes d'apports extérieurs ou issus de fines de lavage des matériaux pour un volume total d'environ 150 000 m³ sur 5 ans

Les matériaux inertes auront plusieurs origines :

- + la plate-forme de tri et de recyclage de Brignoud appartenant à GRANULATS VICAT
- + des chantiers de V.R.D. de proximité
- + des chantiers de terrassement de grandes envergures
- + les fines de lavage issues de l'installation de traitement de la Chavanne.

Ce remblai se fera par le coin Nord-est de la carrière et ne dépassera pas le niveau de l'eau afin d'y planter par la suite des boisements de type ripisylve.

Dossier enquête publique VICAT. Etude d'impact pré Couardin - page 251 Pièce 156

353. Le dossier d'enquête publique du Lyon-Turin précise :

Zone humide	Surface zone humide DREAL sous emprise (en m²)		Habitats humides référencés par Écosphère et non inclus dans les surfaces DREAL (m²)	TOTAL par secteur
Plaine de la Bourbre et du Catelan				
Confluence Bourbre-Catelan	243000	457 500	0	457 500
Marais dit "Catelan Moyen"	214500			
Collines du Bas Dauphiné				
Marais dit de la Tour	8200	8200	18 600	26 800
Avant Pays Savoyard				
Marais et tourbières de la rivière Bièvre	1400	39 400	41 500	80 900
Le Guiers	7300			
Les Baronnes, bords du Guiers	3900			
Marais d'Avressieux	26800			
Cluse de Chambéry				
Zone humide du Fromaget	900	78 500	10 800	89 300
Boisement humide de la Combe	20000			
Zone humide du Prê Lombard	57600			
Montmélian				
Marais au pied de la Savoyarde	10500	10 500	13 600	24 100
Combe de Savoie				
Forêt alluviale de Chapareillan	18000	166 800	84 500	251 300
Saint Martin	1100			
Cours de l'Isère, de la confluence avec l'Arc jusqu'à la limite avec le département de l'Isère	3900			
Marais de Prê de Gex et Prê Billard	75000			
Marais du Mollard	20500			
Les Délaissés de l'Isère	20900			
Les Corniols	1200			
Le Mas des Essarts	26200			
Tunnel de Belledonne		0	1 900	1900
Plaine du Canada		0	14 800	14800
TOTAL	76,09 has		18,6 ha	94,7 ha

Dossier enquête publique Lyon Turin Etude d'impact volume 1 - page 12 Pièce 157

• 9.2.2 > Eaux souterraines

Sur ce secteur, aucun captage AEP public n'est recensé.

> Nappe libre des « alluvions de l'Isère en Combe de Savoie et Grésivaudan »

L'étude de 2003, de Gérard Nicoud (Université de Savoie, Laboratoire EDYTEM) conclut qu'il n'y aura aucun impact sur les eaux souterraines de la nappe de l'Isère, tant au niveau quantitatif qu'au niveau qualitatif. Une couverture limoneuse d'environ 2 m recouvre les alluvions grossières à l'Est de la voie ferrée Montmélian-Grenoble où la nappe se tient à plus de 5 m de profondeur.

A l'Ouest, la traversée des Corniols se fera sur les limons argileux du glissement et du ruisseau du Gandon puis sur l'extrémité du cône du Cernon.

Seule la traversée de la zone à méandres de l'Isère (Délaissés de l'Isère, **le Mas des Essarts**) rencontrera rapidement les graviers de l'Isère. La nappe se tient vers 3 m de profondeur. Elle est réglée par l'Isère. Les impacts seront donc inexistantes sur les eaux souterraines tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation de la ligne. Aucune mesure spécifique n'est donc à prévoir dans ce domaine.

Dossier enquête publique Lyon Turin Etude d'impact volume 2 - page 324 Pièce 158



l'Isère, de la confluence avec l'Arc, jusqu'à la limite avec le département de l'Isère ») (0,4 ha : emprises chantier),

- en remblais dans la zone humide du « mas des essarts » (2,6 ha)

- en remblais à l'Est du Coisetan dans la zone humide du « Marais de Pré de Gex et de Pré Billard » (7,5 ha) : ralentissement du ruissellement, soutien naturel d'étiage, fonctions d'épuration.

Dossier enquête publique Lyon Turin Étude d'impact volume 2 - page 326 Pièce 158

354. Il est donc parfaitement établi qu'il existe un lien entre l'objet de la convention signée avec la société Vicat sur décision prise pendant le cours de l'enquête publique et le dossier d'enquête publique du Lyon Turin.

2/ Discussion

355. M. Gamen, commissaire enquêteur, est en réalité en partisan du Lyon-Turin, comme cela ressort de ses activités politiques. Il n'y a donc aucune impartialité, et encore, M. Gamen n'hésite pas à se livrer à des affichages publics, qui remettent en cause l'image de toute la commission et méconnaissent les règles déontologiques ainsi que le statut de commissaire enquêteur.

356. En effet, les opposants au projet n'ont eu aucune peine à retrouver ce soutien affiché au projet et à ses grands partisans locaux, car il suffit de consulter la page « Facebook » de M. Gamen.

357. C'est dire que la commission s'est totalement désintéressée de la question de l'impartialité, et en réalité la partialité de Monsieur Philippe Gamen, comme celle d'autres commissaires enquêteurs était acquise.

358. D'autant qu'une nouvelle fois, une homonymie parfaite (comme dans le cas du Commissaire Guy Truchet) aurait dû interpeller la conscience des membres de la Commission d'Enquête et amener Monsieur Philippe Gamen à se déporter ou à tout le moins informer le Président de la Commission d'enquête et l'autorité de désignation de ce que :

- ses parents sont résidents dans la Commune de Les Marches ;
- un membre de sa famille exerçait les fonctions de Maire de Les Marches, Commune située dans le périmètre de l'enquête publique ;
- il avait participé à un voyage au siège de la Commission Européenne à Bruxelles au cours duquel les mérites du Lyon Turin ont été largement évoqués, invité par des partisans déclarés du projet pour lequel il est intervenu ensuite comme commissaire enquêteur.

359. Plus grave, Monsieur Philippe Gamen préside une association qui emploie une vingtaine de salariés et qui compte parmi ses « partenaires » la société chargée des travaux de reconnaissance de la section transfrontalière du projet Lyon Turin.

360. Ce conflit d'intérêt devait être révélé non seulement par le commissaire enquêteur lui-

même, mais bien sûr par Réseau Ferré de France qui est actionnaire de Lyon Turin Ferroviaire, et sans doute par les élus administrateurs de SFTRF, qui en cette qualité ne peuvent se prévaloir d'une quelconque ignorance.

- 361.** Pour confirmer, si besoin est, l'absence totale d'impartialité et d'indépendance de Monsieur Philippe Gamen vis-à-vis du projet Lyon Turin, dans un document, publié en 2011 par « Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Savoie » et « Métropole Savoie » intitulé :



- 362.** On y trouve un éditorial de Monsieur Gamen :

Au travers les pages qui suivent, vous retrouverez au delà du rappel de la philosophie des corridors biologiques et des différentes échelles auxquelles on peut leur permettre de s'exprimer, des exemples d'actions que nous menons sur leurs différents volets (études, travaux, sensibilisation, animation foncière). Nous les avons voulues ludiques, mais aussi pédagogiques et incitatives, en souhaitant que de nombreuses collectivités se lancent dans cette aventure de terrain !

Bonne lecture.

Corinne CASANOVA
Membre du Bureau Métropole Savoie
Elue référente pour les contrats de
Corridors biologiques

Philippe GAMEN
Président du Conservatoire
du patrimoine naturel de la Savoie

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Corinne'.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Philippe'.

- 363.** Monsieur Gamen y confirme donc son rôle dans ce qu'il appelle « l'animation foncière ».

- 364.** On trouve à la page 18 une nouvelle confirmation du parti pris de Monsieur Gamen, pour le projet Lyon-Turin soumis à enquête publique et cela dans une publication datée de Septembre 2011.

- **Les enjeux prospectifs**

Il s'agit de répertorier les futurs projets d'aménagement du territoire, connus et spatialisés, susceptibles d'avoir un impact sur la connectivité des espaces : échéance, description du projet et des impacts estimés.

Le projet de ligne fret Lyon-Turin emprunte le corridor Chartreuse-Belledonne ; ne le coupant pas, il peut être compatible s'il est bordé par un corridor boisé avec de larges ouvrages de franchissement ; quant aux zones vouées à l'urbanisation (Alpespace), elles ont été retirées de ces corridors. Ainsi ces derniers ont dans l'ensemble une vocation verte relativement consensuelle et donc durable, que seule l'intensification agricole pourrait, dans le contexte actuel, altérer.

Source : http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/contrats_corridors_savoie_sept2011bd.pdf

- 365.** Dès lors, la participation de M. Gamen et la tolérance de la commission vis-à-vis de ce soutien affiché au projet remettent en cause les travaux de la commission.
- 366.** Le lien de dépendance entre Monsieur Philippe Gamen Président d'une association « partenaire » de Lyon Turin Ferroviaire n'est pas contestable et rend nulles toutes ses interventions au sein de la commission d'enquête.
- 367.** Cette absence d'indépendance de Monsieur Philippe Gamen est renforcée par la présence au conseil d'administration de l'association « Conservatoire d'espaces naturels Savoie » qu'il préside, de représentants des services de l'Etat, ou encore des partenaires financiers que sont le Conseil Régional, le Conseil Général, le Ministère de l'Environnement (sous la tutelle duquel se trouve le Ministère des transports) co-signataire du décret d'utilité publique.
- 368.** Les liens indiscutables entre l'association et les services de l'Etat, tant du point de vue du financement de l'association que de la gestion effective de cette association présidée par Monsieur Philippe Gamen, par leur présence au sein du conseil d'administration, a pour conséquence la nullité de l'arrêté interpréfectoral d'ouverture d'enquête publique signé par des Préfets qui ne pouvaient ignorer le lien de dépendance existant entre le futur commissaire enquêteur et les services de l'Etat ainsi qu'avec la société Lyon Turin Ferroviaire.
- 369.** L'intérêt de l'association présidée par Monsieur Philippe Gamen n'est pas contestable au vue de la convention signée avec la société Vicat pour l'acquisition de terrains à l'euro symbolique, terrains situés sur le tracé de la future ligne à Laissaud.
- 370.** Ces différents éléments constituent, pour chacun d'eux, une cause de nullité, leur accumulation ne pouvant que renforcer la nullité des interventions de ce commissaire enquêteur et du rapport de la commission d'enquête, et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué.

F – Un contexte général de partialité

1/ Faits

a/ Les demandes formées par le public

- 371.** Lors d'une réunion publique organisée le 28 février 2012 dans le cadre de l'enquête publique à Chapareillan (Isère), l'un des participants, partie au présent recours, a posé la question suivante (Compte rendu de la réunion publique du 28 février 2012 à Chapareillan,

13. Intervention de Monsieur D. IBANES, habitant aux MOLLETES

de la garantie d'achèvement au prix annoncé.

Il demande si les auteurs des études faites par des sociétés pour RFF sont indépendants.

372. En réponse, le président de la commission aurait dû loyalement informer le public de ses interventions passées, et cela même si sa propre analyse l'incitait à se considérer indépendant.

373. De même, les membres de RFF auraient dû révéler la participation du président à une enquête liée et dépendante et à des « études particulières réalisées dans le cadre du projet » Lyon Turin au profit de la SNCF.

374. Le président est resté taisant, et la réponse de Philippe Gamon de RFF se résume à :

15. Compléments de réponse apportés par Messieurs GAMOND et CARABOEUF (RFF)

Concernant le non développement du fret au cours des dernières années, c'est aussi parce que l'on n'a pas de facilités pour développer les réseaux. Le fret est souvent bloqué par les trains de voyageurs qui sont prioritaires. Le projet permettra d'augmenter la capacité des réseaux.

RFF n'a pas abordé cette réunion avec arrogance. Et il ajoute que rien ne pourra se faire sans d'autres enquêtes publiques (loi sur l'eau, enquêtes parcellaires, ...).

Enfin, les noms des auteurs des études sont donnés dans l'Etude d'Impact (volume E 10).

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Compte-rendu de la réunion publique du 28 février 2012 à CHAPAREILLAN.

Page 5 / 7

375. Lors de la même réunion, un autre intervenant est revenu sur la question, provoquant cette réponse de M. Fafournoux:

20. Intervention de Monsieur Gérard GUYONNET, habitant à CHAPAREILLAN

Il demande si les membres de la Commission d'enquête sont indépendants.

Monsieur FAFOURNOUX lui répond en expliquant que les Commissaires enquêteurs ont été désignés par le Tribunal administratif de GRENOBLE. Les commissaires sont issus de la société civile et sont indépendants du Maître d'ouvrage. Si cette réponse ne suffisait pas, il appartiendrait à Monsieur IBANES de démontrer l'existence de liens entre les membres de la Commission et RFF.

376. La mise en cause déplacée, de Monsieur Ibanes (en fait Monsieur Daniel Ibanez, partie au présent recours), déplacée, reflète une implication personnelle dans le dossier, qui est inconciliable avec l'impartialité nécessaire.

377. Cette réponse montre que M. Fafournoux avait bien en tête ses interventions antérieures, et qu'en connaissance de cause, il a choisi de les dissimuler, car il savait que cette révélation aurait conduit à l'annulation de sa nomination.

378. Cette volonté de masquer la vérité, partagée par d'autres membres de la commission, qui témoigne d'une déloyauté intéressée, n'est pas acceptable. Cette faute intentionnelle ne fait que renforcer les motifs d'annulation pour défaut d'indépendance et méconnaissance des dispositions légales et réglementaires conduisant à l'annulation de la désignation de la commission d'enquête, et tous les actes subséquents.

b/ Une partialité masquée

- 379.** Élément aggravant, cette partialité a été collectivement masquée, ce qui montre que la volonté de soutenir le projet était acquise d'avance.
- 380.** Cette désignation des commissaires enquêteurs pour les accès au Lyon-Turin est intervenue à peine deux mois après la date de remise de leur rapport sur le projet du CFAL Nord... qu'ils avaient eux-mêmes déclaré indissociable fonctionnellement et financièrement.
- 381.** Le maître d'ouvrage était parfaitement avisé, les pôles CFAL et Lyon-Turin étant regroupés sous la même direction au sein de sa direction régionale Rhône Alpes Auvergne, et alors même qu'un consensus silencieux se dégagait, il devait en saisir officiellement le tribunal administratif de Grenoble et les préfets signataires de l'arrêté interpréfectoral.
- 382.** De même, les préfets du Rhône et de l'Isère avaient connaissance de la présence de ces deux commissaires enquêteurs au sein de la commission d'enquête pour l'enquête publique du CFAL Nord, dont ils avaient reçu le rapport motivé deux mois avant, alors qu'ils s'apprétaient à les désigner pour l'enquête publique sur les accès français au Lyon-Turin.
- 383.** Ainsi, outre la donnée objective de la partialité doublée d'une volonté de tronquer le débat, la désignation des commissaires dont les conclusions étaient assurées, conduira inéluctablement à prononcer l'annulation de l'arrêté interpréfectoral d'enquête publique du 30 novembre 2011, et tous les actes de l'enquête.

Alors que selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, les commissaires enquêteurs ne doivent se placer en situation de créer un doute sur la partialité, le choix a été fait de nommer en situation de responsabilité des personnes ayant déjà pris position, deux mois plus tôt, sur la nécessité du Lyon-Turin. L'enquête publique est donc irrémédiablement viciée.

c/ L'attitude tendancieuse du Conseil régional Rhône-Alpes

- 384.** Le Conseil régional s'est prononcé par une délibération n° 12.06.105 du 9 février 2012, « enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, sans que les élus n'aient été mis en mesure de se prononcer de manière éclairée. Sa délibération n° 12.06.105 du 9 février 2012, « enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin », n'a pas décidé « en toute connaissance de cause ».
- 385.** Il est rappelé que tout membre du conseil régional a le droit, dans le cadre de sa fonction, d'être informé des affaires de la région qui font l'objet d'une délibération (L. 4132-17 CGCT). Les élus tiennent de leur qualité de membres de l'assemblée régionale appelés à délibérer sur les affaires de la région, le droit d'être informés de tout ce qui touche à ces affaires dans des conditions leur permettant de remplir normalement leur mandat (*CE, 29 juin 1990, commune de Guitrancourt, n°68743*), « en temps utile » (*TA Saint-Denis de la Réunion, 17 octobre 1990, Vergès; CE, 8 juin 1994, commune de Ville-en-Vernois, n°136526*).
- 386.** Or, les documents en version papier de l'enquête publique (soit une valise de plus de 20 kg de papier) n'ont pas été fournis en consultation aux élus dans les locaux du conseil régional préalablement au vote, et ceux qui étaient en accès libre sur le site Internet lyon-turin.fr ne comportaient pas la pièce essentielle à toute prise de décision, le cahier G de l'analyse socio-économique. Les élus du conseil régional Rhône-Alpes devaient donc, pour se faire une opinion complète sur ce dossier complexe, aller le consulter en se déplaçant en préfecture à Lyon, Grenoble ou Chambéry ou dans les mairies des communes directement concernées par le projet. Ce qui était à la limite faisable pour les élus régionaux résidants dans les départements de l'Isère, de la Savoie et du Rhône mais beaucoup plus difficile pour les élus des 5 autres départements.

387. Le groupe des élus Europe Ecologie Les Verts a, dans son intervention en séance, dénoncé cette situation. Aucune réponse sur ce point n'a été apportée par la vice-présidente qui présentait cette délibération. Et pour cause, les faits dénoncés étant parfaitement établis. Dès lors, la majorité des élus régionaux n'a pas été mise en situation de délibérer en toute connaissance de cause. Par conséquent la délibération du conseil régional donnant un avis positif sur l'enquête publique est entaché d'irrégularités qui ont vicié la procédure suivie, trompé les personnes consultées, et entaché le décret du 23 août 2013 attaqué.

d/ Les échanges non contradictoires et partiels entre le tribunal administratif et les commissaires enquêteurs

388. La presse, à savoir le journal *Politis* (Edition du 18 octobre 2013, article de M. Thierry Brun, a publié sous le titre « LGV Lyon-Turin : le troublant courrier de soutien d'un magistrat au grand projet inutile » un article reproduisant un courrier électronique adressé par le vice-président du tribunal administratif de Grenoble au le-président de la commission d'enquête publique chargée du dossier, le 10 octobre 2012, à savoir M. Pierre-Yves Fafournoux, désigné par une décision du tribunal administratif de Grenoble, du 25 novembre 2011.

389. Ce courrier électronique a été adressé à partir de l'adresse professionnelle du magistrat et relate des rendez-vous et contacts portant sur les conditions d'exécutions des missions d'enquêteur. Dès lors, il ne pourra être opposé que ces échanges seraient privés.

— Message d'origine —

De : "Pierre Dufour" <pierre.dufour@juradm.fr>

Date mer. 10/10/2012 10:30 (GMT +02:00)

À : "pierre-yves.fafournoux" <pierre-yves.fafournoux@wanadoo.fr>

Objet : RE: Lyon-Turin

Cher Monsieur,

J'ai suivi avec attention les développements de cette affaire, en lisant attentivement les documents que vous m'avez adressés, qui sont parfaitement clairs, en recevant M. Truchet, qui m'a fourni des explications très pertinentes, et en échangeant des informations avec la préfecture de la Savoie.

Ai-je besoin de la dire ? Je suis totalement convaincu de la bonne foi de la commission et de l'intégrité de ses membres.

J'ajouterai - et c'est vraiment l'essentiel - que le travail que vous avez fourni est tout à fait remarquable, par l'ampleur de la tâche, la précision des observations et l'apport extrêmement intéressant de vos conclusions très motivées.

Bien évidemment, les opposants au projet cherchent tous les angles d'attaque possibles, en passant sous silence les nuances et la finesse de votre travail, pour ne retenir qu'une vision manichéenne des choses ; cela est malheureusement classique. Mis en cause personnellement, vous avez choisi de répondre directement à ceux qui vous critiquent de la sorte, et c'est sans doute la meilleure solution à l'heure actuelle.

J'ai rendu compte à M. Desramé de tous ces éléments. Il considère qu'un communiqué de la part du Tribunal serait, dans les circonstances présentes, une réponse inadaptée, risquant d'être interprétée comme un aveu quant à la précarité juridique de l'enquête, et, partant des décisions à venir : ce qui n'est absolument pas notre analyse !

Bien entendu, il est prêt à envisager une autre attitude, en cas d'évolution de la question.

Je vous redis personnellement toute mon appréciation pour ce très important et intéressant travail ; je vous renouvelle mon soutien, à partager avec les membres de la commission, en particulier avec M. Truchet.

avec mes sentiments les meilleurs,

Pierre Dufour

390. Ce courrier électronique qui n'a pu être diffusé que par Monsieur Fafournoux, intervient dans le contexte de recours déposés devant le tribunal administratif de Grenoble, et relatif à la conduite de l'enquête publique. Il est notamment soutenu, comme il sera explicité ci-dessous, que le président de la commission et plusieurs commissaires enquêteurs étaient déjà intervenus « dans plusieurs enquêtes publiques liées entre elles et perdant ainsi leur sens critique et leur impartialité en ne pouvant se déjuger ».

391. Il en ressort que M. Pierre-Yves Fafournoux s'est cru autorisé à transmettre, de manière non-contradictoire, des documents au président du tribunal administratif concernant des opposants au projet

392. Certainement gêné par cette démarche iconoclaste, M. le vice-président du tribunal administratif de Grenoble a apporté un soutien de principe à M. Pierre-Yves Fafournoux, mais a tout de même écrit que les opposants au projet « cherchent tous les angles d'attaque possibles, en passant sous silence les nuances et la finesse de votre travail, pour ne retenir qu'une vision manichéenne des choses ; cela est malheureusement classique ». Le magistrat était au moment des faits, également Président de la Commission chargée de l'inscription et de la radiation des commissaires enquêteurs en Savoie.

393. Le vice-président du tribunal administratif de Grenoble tempère ensuite la demande de soutien public réclamé, au prétexte qu'il doit renoncer à une réaction publique en raison des contrecoups médiatiques possibles.

2/ En droit

394. Il est d'abord fait référence au régime de l'impartialité, exposé aux numéros 245 s.

395. Ensuite, si les observations critiques peuvent ne pas être reprises par le rapport, il incombe que les conclusions de la commission d'enquête montrent que celle-ci a tenu compte des observations critiques formulées lors du débat public, ce comme condition de la régularité de la procédure (*Conseil d'État, 10 novembre 2006, n° 275013, Tables*).

396. L'analyse du commissaire-enquêteur doit porter sur l'intégralité des observations recueillies au cours de l'enquête, que celles-ci aient été directement consignées par les intéressés sur les registres ou adressées par écrit (*CE 14 novembre 1980, Ministre de l'Intérieur c/ Collombon et autres, N° 14.601, Lebon 1980 p. 430*).

397. Même s'il n'est pas tenu de répondre point par point à chacune des observations formulées (*CE 20 février 1991, M. Poirier Coutensais, n°88.308*), s'il peut en faire une analyse synthétique (*TA Montpellier, 11 mai 1992, Comité de sauvegarde du patrimoine du pays de Montpellier c/ Préfet de la région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, n°8618429*), il doit néanmoins faire apparaître que l'enquête a porté sur l'intégralité du projet et que les réactions et observations des intéressés ont été prises en compte (*TA Toulouse 21 décembre 1987, Commune de Portet-sur-Garonne, n° 86.1415*).

398. Il doit s'abstenir de se borner à entériner les préoccupations de l'administration ou les opinions dominantes recueillies (*TA Lyon 14 mai 1990, Mme Durand-Terrasson, Lebon 1990 T. p. 1030 ; Rec. jur. TA et CAA 1990, p. 452 n°337*).

3/ Discussion

399. Dans son référé du 1^{er} août 2012, la Cour de comptes, qui a rappelé que son avis recoupe celui du ministère des Finances, dénonce un « pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité », et relevant le décalage entre les réalités économiques, et « une dynamique propre » du projet, elle souligne que ce dynamisme doit beaucoup à la « grande implication des collectivités territoriales », qui sont « fortement représentées dans les instances décisionnelles de ce projet ».

400. C'est là en réalité toute la question de la partialité. Les requérants ne se situent pas sur le terrain de l'affairisme ou de l'entente illicite, au sens du Code pénal, mais apparaît comme une évidence un contexte local Rhône-Alpin, qui n'est unanimiste qu'en apparence, car il a tout fait pour contrôler les instances de décisions et marginaliser le vrai débat public contradictoire.

401. En effet, dès que le débat public réapparaît dans ses grandes lignes, à savoir l'absence de saturation, la possibilité de répondre aux besoins nouveaux par l'adaptation de l'existant, des prévisions financières irréalistes et l'abandon de la restructuration ferroviaire régionale, les points de vue change sur ce qui est présenté comme un projet évident au motif que les équipements seraient saturés et que ce serait le seul moyen de contenir le trafic poids lourd.

402. Seule la vigilance des citoyens et représentants d'associations a permis d'établir que la communauté de vue existante ne reposaient que sur une présentation tendancieuse et objectivement erronée. Il est à ce titre marquant que le décret déclarant la DUP ne vise pas le référé de la Cour des comptes !

403. Les commissaires enquêteurs, le maître de l'ouvrage mais aussi les autorités administratives et juridictionnelles ont joué le jeu du silence, en sachant que si ces éléments, qui par ailleurs, n'ont rien de déshonorant, étaient connus, c'est tout le processus de l'enquête qui aurait été mis à terre. Il y a donc eu une volonté concertée, y compris des Préfets de l'Isère et du Rhône, de placer le public devant le fait accompli, à savoir un rapport d'enquête favorable. La conduite générale du dossier a donc été partielle.

404. Pendant toute cette phase, les relations entre le président de la commission d'enquête, et plus généralement les commissaires-enquêteurs, le maître d'ouvrage, les services de l'État et des préfectures, sont soutenues, spécialement pour un projet de cette ampleur. Compte tenu de ses prises de position et travaux antérieurs, il est raisonnable de penser que M. Fafournoux, comme Messieurs Blondel, Truchet et Gamen se trouvaient dans l'impossibilité de conclure par un avis défavorable pour absence d'utilité publique.

405. La partialité est établie par tous ces faits et indices s'inscrivent dans un contexte local de décideurs politiques et économiques favorables au projet, et force est de constater que M. Fafournoux n'apporte pas les garanties montrant son détachement vis-à-vis de cet environnement dans lequel il est très inscrit.

406. Ces éléments établissent un doute sérieux sur l'impartialité du président de la commission d'enquête et de plusieurs de ses membres qui est de nature à entacher la légalité du décret du 23 août 2013, consécutivement à la nullité des actes de la commission d'enquête.

Section 4 – Nomination de commissaires enquêteurs non disponibles

A – Présidence par M. Pierre-Yves Fafournoux d'une autre Commission d'Enquête sur la période durant laquelle il présidait la Commission d'Enquête sur les accès français au Lyon-Turin.

1/ Faits

407. M. Pierre-Yves Fafournoux a été désigné président d'une autre Commission d'Enquête sur la période durant laquelle il présidait la commission d'enquête sur les accès français au Lyon-Turin.

408. La présidence d'une commission d'enquête ouverte dans 71 communes sur 3 départements pour un ouvrage de plus de 150 kilomètres de longueur, évalué par le Maître d'ouvrage à 7,7 Milliards est une lourde responsabilité et demande une disponibilité importante.

409. Cela reste vrai quand bien même, Monsieur Pierre-Yves Fafournoux se prévaudrait de bien connaître le dossier en raison de ses interventions antérieures sur des dossiers liés ou pour des études et synthèses et notamment pour les 68 pages du document d'enquête publique CFAL Nord « Volume 5 - Pièce E - Etude d'impact », le document E3 « Définition du programme et appréciation de ses impacts » comportant dès la page 23 une « Définition du programme Lyon-Turin ».



PIECE E : ETUDE D'IMPACT

E3 - Définition du programme et appréciation de ses impacts

VOLUME 5



SOMMAIRE GENERAL

3.1. DEFINITION DU PROGRAMME LYON-TURIN	23
3.2. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME	25
3.2.1 Analyse de l'état initial	25
3.2.2. Analyse des impacts du programme	57

410. Pourtant, M. Pierre-Yves Fafournoux a accepté une désignation en qualité de président de commission d'enquête du tribunal administratif de Grenoble pour une enquête publique se déroulant du 5 janvier au 6 février 2012 dans 9 communes distantes de plus de 50 kilomètres de la commune la plus proche visée par l'enquête publique du Lyon-Turin.

411. Le rapport de cette autre enquête publique a été remis au Préfet de l'Isère le 22 mars 2012, soit trois jours après la clôture de l'enquête publique sur les accès français au Lyon-Turin.

412. On en conclut que durant toute la durée de l'enquête publique du Lyon-Turin le président de la commission d'enquête n'a pu se consacrer pleinement à l'enquête et au public.

413. On trouve en effet à la page 13/37 du rapport d'enquête sur les « Travaux de mise en œuvre de la parade hydraulique à court terme des Ruines de Séchilienne et d'aménagement de la Moyenne et de la Basse Romanche » les différentes interventions des commissaires enquêteurs pendant et après la clôture de l'enquête et notamment :

Pendant la durée de l'enquête et après la clôture de l'enquête, la Commission a procédé à quelques visites sur place. En particulier deux visites ont été effectuées en présence du SYMBHI et du public :

- le 30 janvier 2012, visite du site de l'Entreprise GUIGNIER, à CHAMP-SUR-DRAC,
- le 13 février 2012, visite du site des travaux en rive droite de la Romanche, à PEAGE DE VIZILLE.

414. Et encore :

La Commission d'enquête s'est réunie le mercredi 7 mars 2012, au Conseil Général de l'Isère, et elle a rencontré Monsieur Mathieu GRENIER, représentant le SYMBHI, afin d'obtenir quelques précisions sur le Mémoire en réponse qui lui avait été transmis.

Le Mémoire en Réponse définitif a été adressé à la Commission le 9 mars 2012, sous forme numérique. Quatre exemplaires sous forme papier, avec l'intégralité des plans et pièces annexes, ont été adressés au Président de la Commission, qui les a reçus le 13 mars 2012.

La Commission d'enquête a alors rédigé le présent Rapport Final et ses Conclusions Motivées.

415. Afin d'apprécier cette capacité à l'ubiquité il n'est pas inopportun de rappeler que Monsieur Pierre Yves Fafournoux a participé à l'enquête publique du CFAL Nord du 26 avril au 3 juin 2011 avec une remise du rapport de la commission d'enquête le 19 septembre 2011 :

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux liés au projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) - partie Nord, section SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) à LEYMENT (01),

dans sa traversée des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, sur le territoire des communes d'AMBERIEU-EN-BUGEY, BALAN, BELIGNEUX, BEYNOST, LA BOISSE, BRESSOLLES, CHARNOZ-SUR-AIN, CHAZEY-SUR-AIN, DAGNEUX, LEYMENT, MEXIMIEUX, MONTLUEL, NIEVROZ, PEROUGES, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-MAURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON (01) COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) et GRENAY, JANNEYRIAS, VILLETTE D'ANTHON (38)

ENQUETE PUBLIQUE DU MARDI 26 AVRIL 2011 AU VENDREDI 3 JUIN 2011

Arrêté Inter Préfectoral du 28 mars 2011 :
Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône
Monsieur le Préfet de l'Isère,
Monsieur le Préfet de l'Ain

416. Et sur la même période il menait une nouvelle fois en qualité de Président de commission une **Enquête Publique sur le SCOT des Rives du Rhône** du 16 mai au 24 juin 2011 avec une remise de rapport le 10 octobre 2011. Ce rapport d'enquête publique apporte une nouvelle fois la preuve du parti pris de Monsieur Pierre Yves Fafournoux qui considère comme acquis la création de tunnels pour le Lyon Turin :

Commentaires sur les avis des Chambres d'Agriculture

La Commission **approuve** globalement l'avis des Chambres d'agriculture.

Concernant les carrières, la Commission constate que les ouvertures de carrières ces dernières années ont surtout visé à alimenter l'agglomération lyonnaise en matériaux de construction.

Elle rappelle que des surfaces importantes de carrières sont déjà autorisées dans l'Est lyonnais et dans l'aire du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, et que **les projets du CFAL Nord et Sud et de la ligne LYON-TURIN vont apporter des quantités significatives de matériaux, avec la création des tunnels.**

La Commission **recommande** de mentionner les Schémas d'orientation des carrières et de délimiter sur carte les zones d'extension possibles à l'horizon du SCoT autour des principales carrières existantes.

SYNDICAT MIXTE DES RIVES DU RHONE (SMRR)

---ooOoo---

ENQUETE PUBLIQUE DU 16 MAI 2011 AU 24 JUIN 2011

Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Rives du Rhône

TRIBUNAUX ADMINISTRATIFS DE GRENOBLE ET DE LYON : Décision n° E11000075/38 du 4 mars 2011

Arrêté du Président du SMRR n°A/2011/05 en date du 19 avril 2011
portant sur l'organisation de l'enquête publique

---ooOoo---

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

---ooOoo---



MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE :

Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président
Bernard BRUN, Titulaire 1
Michel VANDENBROUCKE, Titulaire 2
Bernard BOUCHET, Titulaire 3
Jean-Pierre REVOL, Titulaire 4
Jean-Paul GOUT, suppléant

---ooOoo---

Rapport remis le 10 octobre 2011 au Président du Syndicat Mixte des Rives du Rhône

2/ En droit

- 417.** La règle déontologique du code de déontologie de la Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs (CNCE) précise :
- « 5- *Le commissaire enquêteur s'oblige à consacrer à sa mission une disponibilité appropriée à l'opération et aux circonstances de l'enquête.* ».

3/ Discussion

- 418.** Malgré la connaissance préalable du dossier d'enquête Lyon-Turin de Monsieur Pierre-Yves Fafournoux, du fait de ses interventions sur des dossiers liés ou comme fournisseur d'étude, il ne pouvait consacrer la disponibilité appropriée à deux enquêtes publiques sur la même période, ce qui explique sans doute pour partie, les graves erreurs et manquements relevés dans le présent recours.
- 419.** La décision du tribunal administratif de Grenoble portant désignation de Monsieur Pierre-Yves Fafournoux pour la commission d'enquête sur le Lyon-Turin date du 25 novembre 2011 et celle portant sur l'enquête de Séchilienne date du 16 août 2011.
- 420.** Les arrêtés signés par le Préfet de l'Isère pour ces deux enquêtes datent pour le Lyon-Turin du 30 novembre 2011 et pour l'enquête de Séchilienne du 2 décembre 2011, soit à deux jours d'intervalle. Le Préfet de l'Isère a commis une erreur manifeste d'appréciation en ne relevant pas l'impossibilité évidente de mener les deux enquêtes publiques simultanément, qui plus est en assumant la responsabilité de Président dans chacune d'elles.

421. Les dispositions de l'article R. 123-41 du Code de l'Environnement ont été méconnues par l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 qui n'a pas pris en compte l'impossibilité matérielle d'assumer la charge de la Présidence de deux enquêtes publiques distinctes d'importance sur la même période.

B – Tenue de deux enquêtes publiques sur la même période par le commissaire enquêteur Guy Truchet

1/ Faits

422. M. Guy Truchet a participé simultanément à deux enquêtes publiques :

- du 16 janvier 2012 au 19 mars 2012, en qualité de commissaire enquêteur, pour le dossier Lyon-Turin (plus de 2000 pages très techniques, 71 Communes...)
- en qualité de commissaire enquêteur unique du projet de ligne électrique haute tension « Savoie Piémont », du 3 janvier 2012 au 6 février 2012 avec remise du rapport d'enquête le 22 mars 2012.

Pour la partie française (entre le poste électrique de Grande-Ile et la frontière Italienne), le projet suffisamment avancé a été soumis du 03 janvier au 06 février 2012 inclus à enquête publique.

423. Le commissaire enquêteur unique a dû intervenir sur 33 communes pour une installation de 95 kilomètres.

2/ En droit

424. Les règles de droit ont été définies ci-dessus.

3/ Discussion

425. M. Guy Truchet a conduit ces deux travaux pendant la même période, et s'est abstenu d'informer l'autorité de désignation.

426. Il convient également de déterminer si la sous-station électrique objet de l'enquête publique confiée à Monsieur Guy Truchet, est celle qui est prévue pour alimenter la ligne Lyon-Turin, comme indiqué à la page 95 de la « Notice Explicative Pièce C » du dossier d'enquête pour les accès français au Lyon Turin.

427. Une telle situation aurait pour conséquence que le Commissaire Enquêteur se trouverait également avoir préjugé et n'être plus en mesure d'avoir une appréciation critique sans devoir se déjuger.

428. Cette irrégularité est de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

Section 6 – Non-respect du caractère européen du projet

A – Faits

429. Les éléments du dossier montrent que l'enquête a visé de manière quasi-exclusive le territoire français, et que la partie italienne est traitée comme une donnée secondaire.

B – En droit

1/ La directive 85/337/CE

430. La directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 175, p. 40), telle que modifiée par la directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003 (JO L 156, p. 17) a pour objet, conformément à son premier considérant, de prévenir les pollutions et toutes autres atteintes à l'environnement en soumettant certains projets publics et privés à une évaluation préalable de leurs incidences sur l'environnement.

431. La directive a été transposée en droit français par un ensemble de textes.

432. Ainsi qu'il ressort de son cinquième considérant, ladite directive introduit des principes généraux d'évaluation des incidences sur l'environnement en vue de compléter et de coordonner les procédures d'autorisation des projets publics et privés susceptibles d'avoir un impact important sur l'environnement.

433. Aux termes des huitième et onzième considérants de la directive 85/337, les projets appartenant à certaines classes ont des incidences notables sur l'environnement et doivent en principe être soumis à une évaluation systématique pour tenir compte des préoccupations visant à protéger la santé humaine, à contribuer par un meilleur environnement à la qualité de la vie, à veiller au maintien des diversités des espèces et à conserver la capacité de reproduction de l'écosystème en tant que ressource fondamentale de la vie.

434. L'article 1er, paragraphe 1, de la directive 85/337 prévoit : « La présente directive concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ».

435. L'article 2, paragraphe 1, de cette directive est libellé comme suit :

« Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences. Ces projets sont définis à l'article 4 ».

436. L'article 4, paragraphe 1, de ladite directive dispose :

« [...] les projets énumérés à l'annexe I sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10. »

437. L'annexe I au 7^o prévoit : « Construction d'autoroutes, de voies rapides (1), de voies pour le trafic à grande distance des chemins de fer ainsi que d'aéroports (2) dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2 100 mètres ou plus. »

438. L'article 7, paragraphe 1, de la directive 85/337 prévoit :

« Lorsqu'un Etat membre constate qu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat membre ou lorsqu'un Etat membre susceptible d'être affecté notablement le demande, l'Etat membre sur le territoire duquel il est envisagé de réaliser le projet transmet à l'Etat membre affecté, le plus rapidement possible, et au plus tard au moment où il informe son propre public, notamment :

- a) une description du projet, accompagnée de toute information disponible quant à ses incidences transfrontalières éventuelles ;
- b) des informations quant à la nature de la décision susceptible d'être prise, et il donne à l'autre Etat membre un délai raisonnable pour indiquer s'il souhaite participer aux procédures décisionnelles en matière

d'environnement vise à l'article 2, paragraphe 2, et il peut inclure les informations visées au paragraphe 2 du présent article ».

2/ Interprétation par la CJUE

- 439.** En matière d'obligation d'évaluation des incidences sur l'environnement, la directive 85/337 a un champ d'application étendu et un objectif large (*CJUE, 24 octobre 1996, Kraaijeveld C-72/95, Rec. p. I-5403, points 31 et 39*).
- 440.** De plus, la directive 85/337 s'attache à une appréciation globale des incidences des projets sur l'environnement (*CJUE, 25 juillet 2008, Ecologistas en Accion-CODA, C-142/07, Rec. p. I-6097, point 39 et jurisprudence citée*) indépendamment du fait qu'il s'agisse éventuellement d'un projet transfrontalier.
- 441.** De plus, les Etats membres doivent donner à la directive 85/337 une exécution qui corresponde pleinement aux exigences qu'elle pose compte tenu de son objectif essentiel qui est, ainsi que cela résulte de son article 2, paragraphe 1, que, avant l'octroi d'une autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences (*CJUE, Ecologistas en Accion-CODA, précité, point 33*).
- 442.** L'objectif de la directive 85/337 ne saurait être détourné par le fractionnement d'un projet et que l'absence de prise en considération de l'effet cumulatif de plusieurs projets ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des « incidences notables sur l'environnement » au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337 (*CJUE, Ecologistas en Accion-CODA, précité, point 44*).
- 443.** Il s'ensuit que des projets visés à l'annexe I de la directive 85/337 qui s'étendent sur le territoire de plusieurs Etats membres ne peuvent être soustraits à l'application de cette directive au seul motif que cette dernière ne contient pas de disposition expresse les concernant (*CJUE, 10 décembre 2009, C-205/08, Umweltanwalt von Kärnten, point 54*).
- 444.** L'effet utile de la directive serait en effet gravement compromis si les autorités compétentes d'un Etat membre pouvaient, pour se prononcer sur la question de savoir si un projet est soumis à l'obligation d'évaluation de son incidence sur l'environnement, ignorer la partie du projet à réaliser dans l'autre Etat (*CJUE, 16 septembre 2004, Commission/Espagne, C-227/01, Rec. p. I-8253, point 53*).
- 445.** Cette constatation est renforcée par les termes de l'article 7 de la directive 85/337 qui prévoient la coopération interétatique lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans un autre Etat membre (*CJUE, 10 décembre 2009, C-205/08, Umweltanwalt von Kärnten, point 56*).
- 446.** En droit interne, le principe est l'évaluation globale : L'unicité de l'opération implique qu'il ne soit pas procédé de manière séparée à l'appréciation de l'utilité publique des différents ouvrages qui la composent (*Conseil d'État, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, Publié*).

C – Discussion

- 447.** L'examen du dossier montre que cet aspect a été totalement ignoré, comme si l'utilité publique devait être examinée par chaque Etat séparément. Or, la directive et l'interprétation extensive qu'en a donnée, à de nombreuses reprises, la CJUE montre l'obligation de traiter globalement un tel projet. L'Union européenne est une communauté de droit, et la partie française en peut se prononcer sur l'utilité publique du projet que si le public français est mis en mesure d'apprécier aussi l'impact environnemental sur le

territoire italien. Sur le plan strictement français, le projet a fait l'objet de trois enquêtes publiques distinctes, pour le tunnel international, pour le CFAL Nord et pour les accès français du Lyon Turin. Cette pratique contrevient aux dispositions fixées par l'Union Européenne.

448. La jurisprudence est claire pour contester l'approche fractionnée des projets. Le projet de DUP ne concernait certes que les accès en France, mais il n'en reste pas moins que ces accès n'ont de raison d'être que parce qu'ils permettent la réalisation d'un tunnel international. Aussi, il était indispensable que soit fourni des éléments de synthèse sur l'impact de ce tunnel et de l'ensemble du projet en Italie (conséquences environnementales, économiques, socio-économiques, nuisances sonores consécutives à une augmentation du trafic...).

449. De même, il est impossible de scinder les évaluations pour pouvoir apprécier de façon multicritère le projet (voir page 17 du dossier juillet 2011 du **Centre d'étude des Tunnels CETU** <http://www.cetu.developpement-durable.gouv.fr/>)

450. Il en est ainsi de l'approche sur l'eau qui aurait dû être réalisée lors de l'enquête publique – dossier loi sur l'eau et dossier d'incidence Natura 2000 – alors que toute la documentation est disponible.

451. Cette irrégularité est de nature à entacher d'illégalité l'enquête publique et le décret du 23 août 2013.

Section 7 – Manquements concernant la levée des réserves de la commission d'enquête

A – Faits

452. Comme exposé dans les visas du décret attaqué :

- les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie, ont été arrêtées par décisions du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme des 7 février 1994 et 14 avril 1995 ;
- l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité dudit projet sur notamment la commune de Laissaud (Savoie) a été ordonnée par l'arrêté interpréfectoral (Rhône, Isère et Savoie) du 30 novembre 2011 ;
- **la décision de la Commission Permanente du Conseil Général de la Savoie** désignant les communes, dont Laissaud, dans lesquelles il y a lieu de constituer des commissions communales d'aménagement foncier est intervenue le 17 février 2012 (donc pendant l'enquête publique, laquelle s'est déroulée du 16 janvier au 19 mars 2012 inclus).

453. Il ressort de l'avis de la Commission d'enquête rendu le 02 juillet 2012 que celui-ci est favorable. Cet avis favorable est toutefois assorti de trois réserves (et vingt-deux recommandations), étant précisé que pour les réserves, si celles-ci ne sont pas levées par le Maître d'Ouvrage, l'avis est réputé défavorable.

B – En droit

454. Un acte administratif doit faire la preuve par lui-même de sa régularité.

C – Discussion

455. Le décret attaqué n'a pas levé l'intégralité de ces réserves, dont au moins deux d'entre-elles concernent le territoire rural de Laissaud (réserve₁ : travailler en concertation avec le monde agricole et les acteurs locaux, et réserve 3 : mettre en place des commissions de concertation et de suivi) et sans qu'elles aient été complètement levées.

456. Aussi, le décret est manifestement irrégulier car il se fonde sur un rapport d'enquête qui impose la levée des réserves, alors qu'il décide de l'utilité publique sans lever les réserves, ce qui établit qu'en fait, le critère de l'utilité publique n'est pas atteint. Cette irrégularité est de nature à entacher la légalité du décret du 23 août 2013.

Section 8 – Absence de constitution des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier au plus tard à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

A – Faits

457. Une « **Commission de pilotage interdépartementale relative au foncier** et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la LGV » a été créée le 30 mai 2013, mais le décret litigieux est muet sur le résultat de ses travaux.

458. La raison en est simple, cette commission ne s'est réunie pour la première fois qu'après la publication du décret querellé !



PRÉFET DE LA SAVOIE

Direction Départementale
des Territoires
DIRECTION
Affaire suivie par
Pascal BERNIER
Tél : 0479717375
Courriel :
pascal.bernier@savoie.gouv.fr
Référence :
PB/sg



Chambéry, le 18 SEP. 2013

Le Préfet de la Savoie
à

LISTE DESTINATAIRES IN FINE

Objet : LYON-TURIN - Commission de concertation interdépartementale sur le foncier agricole

P.J. : 2

Les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ont été déclarés d'utilité publique et urgents par décret en date du 23 août 2013.

Une commission de concertation départementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par ce projet a été créée par arrêté du 30 mai 2013, cosigné par les préfets du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.

Je vous invite en tant que membre de cette instance à participer à la réunion d'installation de cette commission qui se tiendra le :

JEUDI 3 OCTOBRE 2013 à 14 heures
Salle du Comte Rouge - Conseil Général de la Savoie
2^e étage - Château des Ducs de Savoie
73000 CHAMBERY

Le Préfet coordonnateur,



E. JALON

459. Une Commission Territoriale de Concertation et de Suivi (avec un garant de la qualité des échanges) devait être mise en place pour la Combe de Savoie, mais n'a toujours pas été réunie.

460. Le décret du 23 août 2013 attaqué est lui aussi muet sur la date de la mise en place de ce Comité, et donc à fortiori sur le résultat de ses travaux.

B – En droit

461. Le I de l'article 2 du décret 96-548 du 18 juin 1996, codifié au 3ème (et dernier) alinéa de l'article R123-30 du code rural (et de la pêche maritime) stipule : « Lorsque la réalisation d'un ouvrage est envisagée, les préfets (jusqu'en 2006) / les conseils généraux (depuis 2006) des départements intéressés désignent, après avis des commissions départementales d'aménagement foncier, les communes dans lesquelles il y a lieu de constituer les commissions communales d'aménagement foncier en vue de l'application des dispositions

des articles L123-24 à 26 et L133-1 à 7 ».

462. L'article 11 du décret 394-2006 du 30 mars 2006, codifié au premier alinéa de l'article R.123-31 du code rural (et de la pêche maritime) stipule : « En application du dernier alinéa de l'article L121-2, 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 L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier prévue aux articles L121-3 à 5 dans chacune des communes désignées en application du R123-30. ».

463. Or, c'est seulement le 17 février 2012 que la décision de constituer une commission communale (ou intercommunale), sur Laissaud par exemple, a été prise par le Conseil Général de la Savoie, pendant l'enquête publique, et donc *a fortiori* après la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

C – Discussion

464. L'absence de cette formalité, en temps et en heure, est substantielle, et entache la procédure suivie.

465. En effet, selon la composition qui sera retenue pour cette commission communale ou intercommunale (commission dont les pouvoirs sont exorbitants du droit commun : cf. loi du 09 mars 1941 modifiée), l'avenir du milieu rural, dont celui de Laissaud et des autres communes du périmètre de l'enquête publique, pourra être plus ou moins profondément bouleversé.

466. Par ailleurs, des questions qui auraient pu obtenir une réponse avant ou pendant l'enquête publique auprès de cette structure officielle ou des structures officieuses citées (Commission de pilotage interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la LGV et Commission Territoriale de Concertation et de Suivi pour la Combe de Savoie) n'ont pu être formulées qu'après l'enquête publique.

467. Elles ont donné lieu, dans le meilleur des cas, soit à des réponses dilatoires, soit, plus généralement, à une absence de réponse.

468. Le **compte rendu de la seule et unique réunion tenue le 3 octobre 2013** est éloquent sur les réponses puisque la vice-Présidente du Conseil Régional, fidèle soutien au projet, est amenée à demander à ce que RFF ne « botte pas en touche » :

Levée des réserves de la commission d'enquête (RFF)

-document annexé au compte-rendu-

Madame Anne LAMBUSSON présente le projet, les conclusions de la commission mobilité 21 concernant le Lyon - Turin, les réserves et les recommandations de la commission d'enquête ainsi que les réponses que RFF entend y apporter.

Elle confirme que RFF est prêt à approfondir le diagnostic agricole, à initier le processus de gestion des matériaux excédentaires et à engager la réflexion sur les mesures de compensation environnementales.

Monsieur PEYRONNARD évoque la situation à VILLARODIN-BOURGET où des déblais provisoires restent stockés en bordure de l'Arc et où un simple chantier de descenderie a provoqué le tarissement d'une source.

Monsieur Damien CARABOEUF précise que RFF n'est pas maître d'ouvrage pour ce chantier et qu'il ne peut répondre pour la société LTF.

Madame Eliane GIRAUD, à partir de cet échange, estime que la méthode de travail devra conduire à des réponses claires aux questions posées, sans botter en touche.

Compte rendu de la réunion du 3 octobre 2013 Commission de concertation interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles

469. Il convient donc de considérer que l'enquête publique a été menée et le décret du 23 août 2013 pris, sans que soient respectées les dispositions sus-rappelées du code rural et de la pêche maritime. Il en résulte que la nécessité, qui est le critère premier d'appréciation de l'utilité publique d'un projet, n'est pas rapportée avec sincérité.

470. Cette irrégularité est de nature à entacher d'illégalité l'enquête publique et le décret du 23 août 2013.

Section 9 – Insuffisance de l'étude d'impact et environnementale mise en exergue par Avis de l'Autorité Environnementale du 7 décembre 2011

A – Faits

471. L'autorité environnementale a rendu un avis extrêmement réservé sur le dossier qui lui a été présenté par RFF :

Ce projet, d'un montant évalué à plus de 7 milliards d'euros a connu de nombreuses évolutions dans sa conception et son tracé depuis 20 ans. Sa forme actuelle n'est arrêtée dans son détail et son phasage que depuis une décision ministérielle du 10 novembre 2011. Cela peut expliquer le caractère parfois inabouti du dossier, et son degré de cohérence interne et de précision souvent inférieur à ce qu'on est en droit d'attendre d'une étude d'impact, surtout pour un projet d'une telle ampleur. L'Ae recommande d'y remédier avant la mise à l'enquête publique du projet, en particulier sur les points cités ci-après. Il lui semble en particulier indispensable de présenter en appui à l'étude d'impact une évaluation socioéconomique stabilisée, justifiée, et cohérente avec l'étude d'impact, quant au calendrier de réalisation du projet, aux prévisions de trafic avant et après les différentes phases du projet et à leurs conséquences.

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 3/28

L'Ae recommande d'améliorer la qualité de l'étude d'impact sur les points suivants :

- mettre en cohérence et justifier les prévisions de trafic et les hypothèses d'échéancier figurant respectivement dans l'étude d'impact et dans l'évaluation socioéconomique du projet ;
- en particulier, au titre de la justification dans l'étude d'impact des choix effectués, préciser les résultats de l'analyse socioéconomique d'une part pour la 1^{ère} étape et d'autre part pour les deux étapes du présent projet, alors qu'ils ne sont présentés actuellement que pour un programme global à échéance plus lointaine. Il y aurait lieu par ailleurs d'indiquer la sensibilité des résultats aux hypothèses de calendrier de réalisation ;
- préciser dans l'étude d'impact le traitement des déblais issus du creusement des tunnels, qui nécessitera la mise en dépôt de près de 10 millions de m³ non réutilisés en remblais ;
- inclure également les impacts des installations nécessaires à la réalisation du chantier (notamment les bases travaux) ;
- évaluer les impacts liés spécifiquement à la phase transitoire séparant les deux étapes du projet ;
- établir un bilan carbone complet du projet, y compris la phase de réalisation du chantier.

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 4/28

L'Ae estime par ailleurs que certains impacts du projet sont insuffisamment traités. Elle recommande :

- de préciser les impacts hydrauliques et les mesures d'évitement, atténuation ou compensation correspondantes, dans toute la partie ouest du tracé (secteurs de la Bourbre et du Catelan), presque intégralement située en zone humide ou inondable ;
- de préciser, à partir d'études et travaux complémentaires, y compris si nécessaire la réalisation de galeries de reconnaissance, les impacts des tunnels sur les nappes d'eau souterraines, en particulier dans les massifs calcaires de Dullin-l'Epine et de Chartreuse, et le traitement pour les eaux collectées en sortie de tunnels ;
- de renforcer son dossier d'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 de la plaine du Canada, sur les points suivants :
 - o justification de l'absence de solution alternative ;
 - o expertise sur les garanties de succès des mesures compensatoires proposées, et sur les impacts du projet sur l'état de conservation d'un habitat prioritaire identifié sur le site ;
 - o le cas échéant, demande d'avis de la Commission européenne ;
- d'améliorer le traitement des impacts en matière de bruit dans les zones agglomérées.

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 4/28

L'étude d'impact et divers autres documents fournis aux rapporteurs à leur demande sur ce sujet font état de chiffres significativement différents entre eux, en matière de prévision de trafic après la mise en service de chaque phase du projet (2020 et 2025, d'après l'étude socioéconomique) et 20 ans après la mise en service du projet (2045), échéance réglementaire pour prendre en compte les trafics conditionnant le besoin de protections phoniques.

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 6/28

En 2009, le trafic transalpin de fret, passant par la France, était évalué à 2 514 000 poids lourds de plus de 3,5 tonnes¹⁵, dont 684 000 passant par le tunnel du Fréjus. Les effets quantitatifs du projet en terme de report modal¹⁶ sont évalués par RFF à des niveaux différents dans une note de bas de page¹⁷ de l'étude d'impact (dont RFF n'a pu fournir la justification aux rapporteurs) et dans l'évaluation socio-économique. Le mode de calcul de cette évaluation n'est pas fourni. *L'Ae recommande de compléter le tableau de prévision de trafic*

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 6/28

« L'Ae note que les finalités et certaines modalités pratiques du projet ont significativement évolué depuis ce débat de 1994/18, après l'entrée en vigueur de la loi de 1995 sur le débat public. »

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 6 et 7/28

Par ailleurs, en 2006, la ligne historique entre le nœud de Laissaud et Saint-Jean-de-Maurienne était mentionnée comme faisant partie du programme, avec des travaux de mise au gabarit d'autoroute ferroviaire. Les explications données en 2011, dans une autre partie du dossier³⁰, sur l'abandon du projet de mise au grand gabarit de la ligne historique sont elliptiques, alors qu'il s'agit d'un élément important dans la justification des options retenues. La situation de la ligne historique de la Maurienne après la mise en service de l'étape 1, puis après la mise en service de l'étape 2 n'est pas clairement précisée en terme de trafic, pas plus que le rôle fonctionnel qu'elle jouera dans la gestion du fret transalpin par la SNCF, y compris à l'achèvement du programme tel que défini dans le présent dossier. *L'Ae recommande de justifier les évolutions entre 2006 et 2011 du programme « Liaison ferroviaire Lyon-Turin » identifié par RFF, et en particulier les raisons d'exclure du projet la mise au grand gabarit de la ligne historique jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne.*

Avis Autorité Environnementale du 7 décembre 2011 page 9/28

472. L'autorité environnementale pointe d'autres faiblesses dans le dossier en visant notamment les faiblesses d'évaluation des conséquences des percements de tunnels et plus généralement des conséquences sur le milieu naturel.

B – En droit

473. Il est constant que l'absence d'étude d'impact, tout comme une insuffisance substantielle de son contenu par rapport à l'importance des travaux et à leur incidence

prévisible sur l'environnement, sont de nature à entacher d'illégalité la déclaration d'utilité publique (parmi d'autres, CAA de NANCY, 9 décembre 1999, n°96-NC-01840). Le juge doit donc s'appuyer en partie sur les conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale pour contrôler la suffisance d'une étude d'impact (voir CAA Nancy, 26 juin 2012, n°11NCO1410). Cet avis doit en effet contenir au sens de la circulaire du 03 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis environnemental, « *une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet du rapport environnemental ou de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, plan ou programme, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts* ». Cette circulaire impose la prise en compte, en raison de son objet, de l'avis pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet. C'est d'ailleurs en ce sens qu'il est imposé que cet avis, soit joint au dossier d'enquête publique au même titre que l'étude elle-même (C. env., art. R. 123-8, 1° et R. 122-9).

C – Discussion

- 474.** Les incohérences du dossier soumis à la procédure d'enquête publique ont été mises en exergue et expressément relevées par l'Autorité Environnementale.
- 475.** L'Autorité Environnementale souligne que le dossier ne présente pas la situation de façon sincère, qu'il occulte les éléments de fait qui tendent à démontrer que la ligne existante est en l'état suffisante pour absorber les trafics, qu'il ne présente pas les lourds travaux effectués sur la ligne existante pour satisfaire aux objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement et par la Communauté Européenne dans son Livre Blanc pour les Transports.
- 476.** Elle pointe également le découpage du projet tant dans ses aspects fonctionnels (tunnel de base, CFAL Nord...) que dans ses conséquences sur le milieu naturel (Loi sur l'eau)
- 477.** Manifestement, l'avis de l'Autorité Environnementale révèle les insuffisances substantielles de l'étude d'impact menée par RFF.
- 478.** Postérieurement à cet avis, aucune mesure utile n'a été apportée par le maître de l'ouvrage pour remédier aux insuffisances substantielles mises en évidence par l'Autorité Environnementale aux termes de son avis. L'étude d'impact est donc demeurée lacunaire.
- 479.** L'absence de réponse aux questions posées par l'Autorité Environnementale démontre l'absence d'information du public et confirme l'absence de démonstration de l'utilité publique du projet par le maître d'ouvrage.
- 480.** L'avis de l'Autorité Environnementale renforce l'argumentation développée par les requérants et en confirme le bien fondé.
- 481.** L'absence de réponse aux questions posées par l'Autorité Environnementale et l'absence de démonstration de l'utilité publique du projet par le maître d'ouvrage sont de nature à entacher d'illégalité l'enquête publique et le décret du 23 août 2013.

Chapitre 4

Sur la légalité interne

Section 1 – En droit, la notion d'utilité publique

A – L'approche du Conseil constitutionnel

- 482.** Comme l'a souligné le Conseil constitutionnel dans plusieurs décisions, notamment celles de 1993 sur les conditions d'aide et d'investissement des établissements d'enseignement privé et de 1996 sur le statut de la Polynésie française, « La Déclaration des droits de l'Homme reconnaît le caractère fondamental du droit de propriété dont la conservation constitue l'un des buts de la cité politique et qui est mis au même rang que la liberté, la sûreté ou la résistance à l'oppression ».
- 483.** Dans le domaine de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le Conseil constitutionnel retient « qu'aux termes de l'article 17 de la Déclaration de 1789 : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité » En l'absence de privation du droit de propriété au sens de cet article, il résulte néanmoins de l'article 2 de la Déclaration de 1789 que les atteintes portées à ce droit doivent être justifiées par un motif d'intérêt général et proportionnées à l'objectif poursuivi (*Décisions n° 2011-208 QPC du 13 janvier 2012, cons. 4 ; n° 2011-209 QPC du 17 janvier 2012, cons. 4 ; n° 2011-212 QPC du 20 janvier 2012, cons. 3*).

B – L'approche de la Cour européenne des droits de l'homme

- 484.** La déclaration d'utilité publique, comme condition de l'expropriation à venir des biens des personnes privées constitue manifestement une privation de propriété, au sens de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1 du Protocole n° 1.
- 485.** La CEDH recherche si cette privation de propriété reposait sur une « cause d'utilité publique » au sens de cette disposition. Elle rappelle à cet égard qu'elle reconnaît aux Etats contractants et aux autorités qui en constituent l'émanation, une marge d'appréciation pour juger si, dans telles ou telles circonstances, une question de cette nature se pose et justifie des privations de propriété (*CEDH, James et autres c. Royaume-Uni, 26 juin 1985, série A n° 98-A, § 46 ; CEDH, Motais de Narbonne c. France, n° 48161/99, du 2 juillet 2002, § 18*). La CEDH respecte la manière dont ils conçoivent les impératifs d'« utilité publique » au sens de l'article 1 du Protocole n° 1 sauf si leur jugement se révèle manifestement dépourvu de base raisonnable (arrêt *James et autres* précité, mêmes références).
- 486.** La CEDH reconnaît aux États une marge d'appréciation dans l'évaluation de l'utilité publique qui fonde l'expropriation, mais les personnes privées ne doivent pas se voir imposer une charge disproportionnée (*CEDH, 12 février 2007, Maupas c. France, requête n° 13844/02*).
- 487.** Pour la Cour européenne l'expropriation, s'attache à vérifier que les mesures contestées n'ont pas rompu le juste équilibre entre la sauvegarde du droit de propriété et les exigences de l'intérêt général (*CEDH, 23 septembre 1982, Sporrang et Lönnroth c. Suède, requêtes n° 7151/75 et n° 7152/75*).
- 488.** Mais toute ingérence dans le droit au respect des biens doit aussi ménager un « juste équilibre » entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les impératifs de la sauvegarde des droits fondamentaux de l'individu.
- 489.** En particulier, il doit exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé par toute mesure privant une personne de sa propriété. L'équilibre à ménager entre les exigences de l'intérêt général et les impératifs des droits fondamentaux est rompu si la personne concernée a eu à subir « une charge disproportionnée » (*CEDH, Saints monastères c. Grèce, 9 décembre 1994, Série A n° 301-A, §§ 70-71 ; CEDH, Motais de Narbonne, précité, § 19*).
- 490.** Par ailleurs, notamment, nonobstant le silence de l'article 1 du Protocole n° 1 en matière d'exigences procédurales, les procédures applicables en matière de déclaration d'utilité publique doivent offrir à la personne concernée une occasion adéquate d'exposer sa cause

aux autorités compétentes afin de contester effectivement les mesures portant atteinte aux droits garantis par cette disposition. Pour s'assurer du respect de cette condition, il y a lieu de considérer les procédures applicables d'un point de vue général (*CEDH, AGOSI c. Royaume-Uni, 24 octobre 1986, série A n° 108, § 55* ; *CEDH, Hentrich c. France, du 22 septembre 1994, série A n° 296-A, § 49* ; *CEDH, Jokela c. Finlande, du 21 mai 2002, n° 28856/95, CEDH 2002-IV, § 45*).

491. En reconnaissant à chacun « le droit au respect de ses biens », l'article 1er du protocole additionnel N° 1 garantit en substance le droit de propriété 10 (*CEDH, 13 juin 1979, Marckx C/ Belgique, Série A N° 31*), sans exclure pour autant la possibilité pour les États de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique ni de réglementer l'usage de ces biens pour des motifs d'intérêt général (*CEDH 23 septembre 1982, Sporrang et Lonroth C/ Suède, Série A N° 88* ; *CEDH 23 avril 1996, Phocas C/ France, Droit et Patrimoine 1996, p. 89* ; pour les références : H.T. Adams, « *Le droit de propriété dans la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales* », *RDP 1953, p. 317* ; S. Braconnier, « *Jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme et droit administratif français* », Ed. Bruylant 1997, p. 251 ; B. Stern, « *Le droit de propriété, l'expropriation et la nationalisation dans la Convention européenne des droits de l'homme* », *D.P.C.I. 1991, p. 394-423* ; F. Sudre, « *La protection du droit de propriété par la Cour européenne des droits de l'homme* », *D. 1988, Chron. p. 71* ; Ph. Rémy « *La propriété privée considérée comme un droit de l'homme* » in « *La protection des droits fondamentaux* », PUF 1993, p. 123 ; Jan de Meyer, « *Le droit de propriété dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme* » in « *Le droit de propriété en Europe occidentale et orientale* » Ed. Bruylant, 1995, p. 55 et ss.)

C – L'approche du Conseil d'Etat

1/ La notion classique

492. L'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 n'est plus seulement destiné à autoriser l'expropriation. Elle a pour fonction primordiale de consacrer en tant que tel l'intérêt général qui s'attache à la réalisation d'un projet.

493. Les décisions d'aménagement font l'objet d'un contrôle maximal : le juge administratif exerce un contrôle de l'utilité publique du projet selon la méthode du bilan (*CE, Ass., 28 mai 1971, Ville nouvelle Est, Rec. p. 409*). L'utilité publique ne s'apprécie donc pas *in abstracto* mais bien au cas par cas, en fonction des circonstances de fait particulières de l'affaire : « Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ». Le juge inclut désormais l'impact sur l'environnement (*CE Ass., 20 octobre 1972, Sté civ. Sainte Marie de l'Assomption*). Il ne s'agit pas seulement de mettre en balance intérêt public et intérêt privé, mais d'arbitrer entre les différents intérêts publics en cause.

494. La jurisprudence a dégagé l'existence d'un principe de proportionnalité, désormais reconnu par l'article R.122-3 du code de l'environnement. Plus le projet est important, et plus il apparaît avoir des incidences réelles sur l'environnement, plus l'étude doit être précise et détaillée, et plus le juge exercera un contrôle approfondi (*CE, 14 novembre 1988, Commune de Saint-Vrain* ; *CE, 11 décembre 1996, Association de défense de l'environnement orangeois* ; *CE, 24 octobre 1984, Comité de défense de Rochefort-en-Terre*).

495. Si le bilan est positif, l'utilité publique de l'opération sera reconnue, et dans le cas contraire, les actes administratifs pris dans le cadre de la procédure d'expropriation seront annulés (*CE, 27 juin 2008, autoroute A 406, n° 311638*).

496. Le bilan coûts-avantages est autant une théorie justifiant l'atteinte portée au droit de

propriété qu'une méthode permettant d'apprécier la régularité de l'action des pouvoirs publics. Les travaux de construction de l'autoroute A 400, qui devait relier, sur une distance de 35 kilomètres, l'autoroute A 40, au sud d'Annemasse, à Thonon-les-Bains, et dont le coût financier, de plus de 2,6 milliards de francs, a été considéré comme excédant l'intérêt de l'opération au regard du trafic attendu, compte tenu de l'abandon du projet de prolongement de la liaison jusqu'à la frontière suisse (*CE. Ass. 28 mars 1997, Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne et autres, p. 120*).

2/ La prise en compte du principe de précaution

497. Aux termes de l'article 1er de la Charte de l'environnement :

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

498. Aux termes de son article 5 :

« Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage ».

499. Aux termes du 1° du II de l'article L.110-1 du code de l'environnement, la protection et la gestion des espaces, ressources et milieux naturels s'inspirent notamment du « principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ».

500. Dans un arrêt de principe du 12 avril 2013 (*Association coordination interrégionale Stop THT et autres, n° 342409, 342569, 342689, 342740, 342748, 342821*), le Conseil d'État a défini les modalités de son contrôle du respect du principe de précaution par les actes déclaratifs d'utilité publique, dans les termes suivants :

« Il résulte des dispositions des articles 1er et 5 de la Charte de l'environnement ainsi que de l'article L. 110-1 du code de l'environnement que le principe de précaution s'applique en cas de risque de dommage grave et irréversible pour l'environnement ou d'atteinte à l'environnement susceptible de nuire de manière grave à la santé. Une opération qui méconnaît les exigences du principe de précaution ne peut légalement être déclarée d'utilité publique.

« Il appartient dès lors à l'autorité compétente de l'Etat, saisie d'une demande tendant à ce qu'un projet soit déclaré d'utilité publique :

« - de rechercher s'il existe des éléments circonstanciés de nature à accréditer l'hypothèse d'un risque de dommage grave et irréversible pour l'environnement ou d'atteinte à l'environnement susceptible de nuire de manière grave à la santé, qui justifierait, en dépit des incertitudes subsistant quant à sa réalité et à sa portée en l'état des connaissances scientifiques, l'application du principe de précaution ;

« - dans l'affirmative, de veiller à ce que des procédures d'évaluation du risque identifié soient mises en œuvre par les autorités publiques ou sous leur contrôle ;

« - de vérifier que, eu égard, d'une part, à la plausibilité et à la gravité du risque, d'autre part, à l'intérêt de l'opération, les mesures de précaution dont l'opération est assortie afin d'éviter la réalisation du dommage ne sont ni insuffisantes, ni excessives.

« Il appartient au juge de vérifier que l'application du principe de précaution est justifiée, puis de s'assurer de la réalité des procédures d'évaluation du risque mises en œuvre et de l'absence d'erreur manifeste d'appréciation dans le choix des mesures de précaution. Ce contrôle est autonome de celui de l'utilité publique de l'opération projetée et doit être effectué préalablement à celui-ci (*Rapprocher s'agissant du contrôle du juge sur l'atteinte portée par une DUP à un espace remarquable : CE, 20 mai 2011, Communauté d'agglomération du lac du Bourget, n° 325552 325553 335931, p. 248*).

- 501.** L'étude imposée par la loi sur l'eau n'a pas été effectuée et la réponse à l'architecte conseil de Villarodin Bourget le 28 février 2012 lors de la réunion publique de Chapareillan ne permet pas d'évaluer les risques, et montre que ce risque n'a pas été évalué, comme la justement relevé l'Autorité Environnementale :

Concernant l'impact du creusement des tunnels, les questions posées concernent l'interception des nappes d'eau par le creusement des tunnels, et l'évacuation des eaux d'exhaure collectées dans les tunnels. Le risque de captage d'aquifères karstiques semble particulièrement marqué pour les deux tunnels sous les massifs calcaires de Dullin-L'Epine et de Chartreuse, mais les études menées jusqu'à présent n'ont pu conclure précisément. Malgré le coût des tunnels et la gravité des problèmes techniques susceptibles d'être rencontrés dans les karsts, l'Ae note que RFF reporte à l'issue de la DUP la nécessité de creuser une galerie de reconnaissance, et ne présente pas non plus une analyse détaillée des expériences de tunnels voisins a priori situés dans des conditions karstiques comparables (tunnel du Chat, tunnel autoroutier de l'Epine). Pour le tunnel de Dullin-L'Epine, l'étude d'impact envisage une solution de substitution pour les usages qui seraient impactés, au cas où le phénomène surviendrait.

L'évacuation des eaux collectées dans les tunnels sous Belledonne et le Glandon, dans des massifs cristallins faillés, peut porter sur des volumes importants. En l'absence d'étude, le dossier ne donne aucune indication sur les débits susceptibles d'être collectés, ni sur les modalités de leur évacuation et de leur rejet dans des cours d'eau existants, ni sur les effets sur les sources, et donc sur les impacts qui en résultent.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'estimation des impacts prévisibles sur les eaux souterraines et sur les sources dans les massifs de Dullin-L'Epine et de Chartreuse, et des débits d'exhaure maximaux prévisibles dans tous les tunnels, et d'en préciser les conditions de rejet dans le système hydrographique local.

Avis Autorité Environnementale page 17/28

- 502.** En outre, dans l'hypothèse où un projet comporterait un risque potentiel justifiant qu'il soit fait application du principe de précaution, l'appréciation par le juge, dans le cadre du contrôle dit du bilan, de l'utilité publique de l'opération projetée est portée en tenant compte, au titre des inconvénients d'ordre social du projet, de ce risque de dommage tel qu'il est prévenu par les mesures de précaution arrêtées et des inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures et, au titre de son coût financier, du coût de ces dernières.

Section 2 – Discussion sur la notion d'utilité publique

I – L'absence de saturation des infrastructures existantes

A – La présentation erronée de promoteurs du projet

503. Dès sa version d'origine en 1993, le programme Lyon-Turin a été justifié par la progression des trafics dans le Nord des Alpes, la thèse avancée étant une saturation des passages nord-alpins en 2010.

Deuxième explication, une quasi saturation des liaisons transalpines. Les études récentes montrent qu'en 2010 les franchissements alpins actuels seront tous saturés.

Le contexte économique pris en compte dans l'étude franco-italienne est celui défini par M. LEGRAND dans son rapport de 1991, qui prévoit plus que le doublement du trafic d'ici 20 ans, et quasiment le triplement du trafic routier entre FRANCE et ITALIE, l'essentiel de la croissance se faisant par ce mode.

Pièce C, p. 225

504. La saturation du réseau étant considérée comme une perspective établie, les solutions étaient soit de doubler l'un des tunnels routiers existant, à savoir le Fréjus ou le Mont-Blanc, soit de créer un équipement entre Lyon et Turin, centré sur le chemin de fer pour un usage mixte : voyageur, fret et, aussi, autoroute ferroviaire :

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice Legrand considérait que la saturation des infrastructures actuelles tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Dans les Alpes du nord, trois possibilités ont été recensées :

- doublement du tunnel routier du mont Blanc
- doublement du tunnel routier du Fréjus
- liaison ferroviaire Lyon-Turin avec franchissement alpin mixte voyageurs, fret et éventuellement autoroute ferroviaire

Si les ministres des transports français et italien réunis le 25 janvier 1993 ont décidé d'étudier, dans les Alpes du sud, la création de deux nouvelles liaisons routières, l'une entre Nice et Coni, l'autre entre le val de Durance et le val de Suse, dans les Alpes du nord, ils ont considéré que la priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer et que l'hypothèse d'un doublement du tunnel du Fréjus ou du mont Blanc devait être abandonnée.

Pièce C, p. 252 et 253

A cette moindre pénalisation de l'environnement, proportionnelle au trafic, s'ajoute une moindre consommation d'espace réservé aux emprises des infrastructures dès lors que le report du trafic routier sur LGV éviterait la saturation du réseau, donc la construction de nouvelles autoroutes et le doublement des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

III - LES CHOIX EFFECTUES A L'EGARD DES SOLUTIONS ET MODES ALTERNATIFS

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND considérait que la saturation des infrastructures actuelles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base des conclusions de ce rapport, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, au cours de leur réunion du 25 janvier 1993 que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

Pièce C, p. 183

505. La certitude de la saturation des voies existantes, tant ferroviaires que routières, a prévalu et a été confirmée lors dans l'accord du 29 janvier 2001 entre la France et l'Italie dès l'article 1 qui en faisait un préalable :

TITRE Ier
DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Article 1er
Objet

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

506. Par **déclaration conjointe en date du 3 décembre 2012** lors du sommet franco-italien de Lyon, les ministres français et italien ont décidé d'ouvrir à la circulation la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus en cours de percement, en contradiction avec les présentations faites depuis l'origine et encore lors de l'enquête publique portant sur le percement :

Par la présente déclaration :

Nous décidons que, à l'issue des travaux pour doter le tunnel du Fréjus d'une galerie de sécurité, ce nouvel ouvrage sera, dans le respect des procédures nationales et communautaires et des délais correspondants, ouvert à la circulation à une seule voie de circulation, dans le sens de l'Italie vers la France, le tunnel actuel étant, simultanément, réduit à une seule voie de circulation, pour le sens de la France vers l'Italie ;

puis

Afin de garantir l'application de cette limitation, nous décidons que la Commission Intergouvernementale du tunnel du Fréjus sera chargée, le moment venu, de vérifier que la circulation des poids-lourds (véhicules de classe 3 et 4) ne dépasse pas 4 200 véhicules/jour et 1 050 000 véhicules/an, et de prendre les mesures éventuelles appropriées à cet effet ;

La Commission Intergouvernementale est également chargée d'examiner et de valider l'équilibre financier de l'ouvrage.

Nous donnons mandat à nos administrations et demandons aux sociétés exploitantes de procéder aux études et aménagements nécessaires à la mise en œuvre de ces décisions.

Fait à Lyon, le 3 décembre 2012.

Le Ministre délégué
chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Frédéric CUVILLIER

Le Vice Ministre
des Infrastructures et
des Transports

Mario CIACCIA

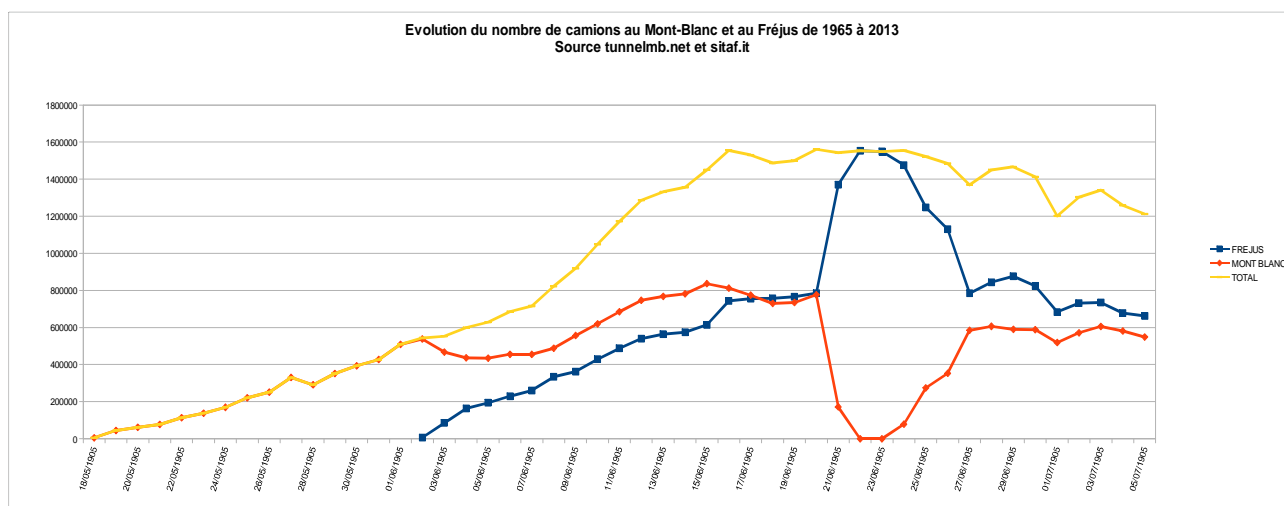
Source : **Ambassade de France à Rome** http://www.ambafrance-it.org/IMG/pdf/modifs_tunnel_frejus_fr.pdf

507. Le nombre de poids lourds circulant par le tunnel routier du **Fréjus en 2013** (source : *sitaf.it*), tous types de poids lourds confondus (norme EURO) était de 1.816 par jour et de 662.995 pour l'année, le maximum ayant été constaté en 2000 (pendant la fermeture du tunnel du Mont-Blanc) avec 1.553.252 poids lourds tous types confondus (norme EURO) correspondant à 4.255 par jour.

508. Le comptage des poids lourds de l'année 2013 au Fréjus est à rapprocher de celui des années 1993 avec 614.505 camions et 1994 avec 743.131 camions.

509. Le comptage pour le passage du **Mont-Blanc** est lui à rapprocher à celui de l'année 1987 avec un total de 556.447 camions pour 549.715 en 2013.

510. Ainsi, on constate une baisse des trafics poids lourds depuis le milieu des années 90, avec deux explications rationnelles, la baisse de la production industrielle française et italienne comme conséquence des délocalisations, et les effets d'une crise durable compte tenu de la dette publique des deux Etats.



511. Dans le même temps, des prévisions, justifiaient la nécessité de construire une ligne ferroviaire voyageurs à grande vitesse entre Lyon, Montmélian et Turin, en visant une augmentation significative du trafic voyageurs jusqu'à 10,8 millions de passagers :

Annexe 2)

Sur la croissance du trafic d'abord

Actuellement, 2,6 Millions de voyageurs utilisent le fer entre la FRANCE et ITALIE à MODANE. Rappelons qu'il faut 4 heures pour LYON - TURIN.

A l'ouverture de LYON - MONTMELIAN, ils seront environ 6,2 Millions. A cette échéance, LYON - TURIN se fait en 2 h 45.

A l'ouverture du tunnel, ils seront 9,9 Millions ou 10,8 Millions selon que le tunnel seul est réalisé dans une première phase, ou que la section MONTMELIAN - TURIN est réalisée en une seule fois. LYON - TURIN se fait alors en 1 h 20 à 1 h 40.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 230

512. Il n'a jamais été évoqué l'amélioration environnementale consécutive à la mise en service des camions électriques, alors que c'est un élément déterminant.

513. B – Les réalités chiffrées

1/ Le fret ferroviaire

a/ Données générales

514. Loin d'avoir augmenté, le tonnage transporté entre la France et l'Italie par les passages nord-alpins a diminué depuis 1994, comme l'indique l'Office Fédéral de Transports Suisse (OFT).

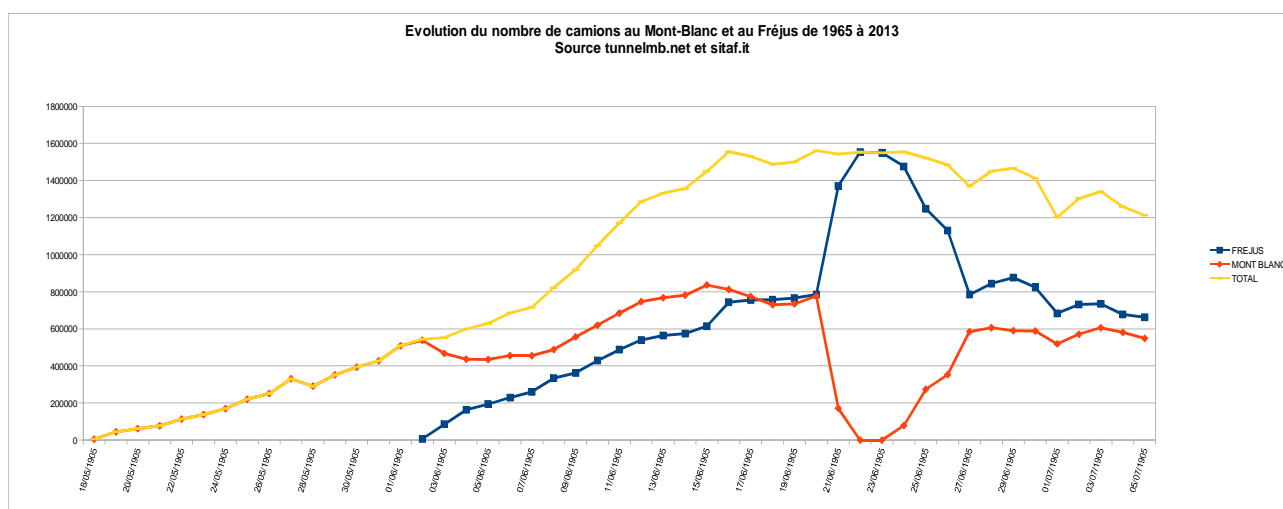
EVOI	1994	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mont-Blanc	11.3	2.0	0	0	1.3	1.5	5.2	8.5	0.1	8.6	8.6	7.8	8.7	0.2	8.8
Tancit	8.6	1.2	0	0	0.5	1.7	1.7	2.8	2.0	2.8	2.8	1.7	1.7	1.8	1.7
Echange	5.7	1.7	0	0	0.8	2.8	3.5	5.7	6.2	5.8	5.8	6.1	7	7.1	7.1
Erâie	12.2	22.8	25.8	25.7	24.1	20.7	16.8	11.6	12.5	13.1	12.2	10.2	11	11	10.2
Tancit	2.7	6.0	8.2	8.2	7.7	6.6	3.5	2.1	2.6	2.7	2.6	1.2	1.1	1.1	1
Echange	0.5	15.0	17.6	17.5	16.1	14.1	13.3	0.2	0.0	10.1	0.6	0	0.0	0.0	0.2
Erâie + Mont	26.5	25.7	25.8	25.7	25.1	25.2	22	20.1	21.6	21.7	20.8	18	10.7	20.2	10
Tancit Erâie +	11.3	8.1	8.2	8.2	8.2	8.3	5.2	5.2	5.5	5.5	5.1	2.0	2.8	2.0	2.7
Echange	15.2	17.6	17.6	17.5	17.2	16.0	16.8	14.0	16.1	16.2	15.1	15.1	16.0	17.3	16.3
Mont-Cenis	7.7	0.2	0.1	8.6	8.6	7.8	6.0	6	6.1	5.7	1.6	2.1	3.0	3.1	3.1
Tancit	2.0	3.2	3.1	2.7	2.7	2.1	1.1	0.5	0.8	0.3	0.1	0	0	0	0
Echange	1.8	6	6.3	5.0	5.0	5.7	5.8	5.5	5.3	5.1	1.5	2.1	3.0	3.1	3.1
Erâ + Mt Rc +	31.2	31.0	35.2	31.3	31	33	28.0	26.1	27.7	27.1	25.1	20.1	23.6	23.6	22.1
Tancit Alpes	11.2	11.3	11.3	10.0	10.0	10.1	6.3	5.7	6.3	5.8	5.5	2.0	2.8	2.0	2.7
Echange	20	23.6	23.0	23.1	23.1	22.6	22.6	20.1	21.1	21.6	10.0	17.5	20.8	20.7	10.7
% des Transits	11.5	32.3	32.1	31.7	32.0	31.5	21.8	21.8	22.7	21.1	21.6	11.2	11.8	12.2	12.0
Vintimille	10.1	13.0	14.1	15	15.5	16.1	18.5	18.0	10.1	20	10.2	17.1	18.1	18.1	17.1
Tancit	5.2	8	8.3	8.6	8.0	0.1	12	12.3	12.6	13	12.1	10.1	10.7	10.7	10.2
Echange	5.2	5.0	6.1	6.1	6.6	6.7	6.5	6.6	6.8	7	6.8	7	7.7	7.1	7.2
% des Transits	50.0	57.5	57.6	57.3	57.1	58.3	61.8	65.0	61.0	65.0	61.5	50.7	58.1	50.1	58.6
France-Italie	11.6	18.8	10.6	10.3	10.5	10.1	17.1	15	17.1	17.1	11.6	37.8	12	11.7	30.8
Tancit	10.1	10.3	10.6	10.5	10.8	10.8	18.3	18	18.0	18.8	17.0	13.3	13.5	13.6	12.0
Echange	25.2	20.5	30	20.8	20.7	20.3	20.1	27	28.2	28.6	26.7	21.5	28.5	28.1	26.0
Capacité ligne	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
% du tonnage	11.8	10.0	10.3	10.5	10.1	10.7	12.1	11.1	12.1	12.1	11.8	52.0	17.6	17.0	50.2
Capacité ligne	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8	17.8
% du tonnage	30.0	36.1	35.8	36.1	35.0	36.2	37.5	30.5	37.7	37.5	30.0	17.0	12.3	12.6	11.7

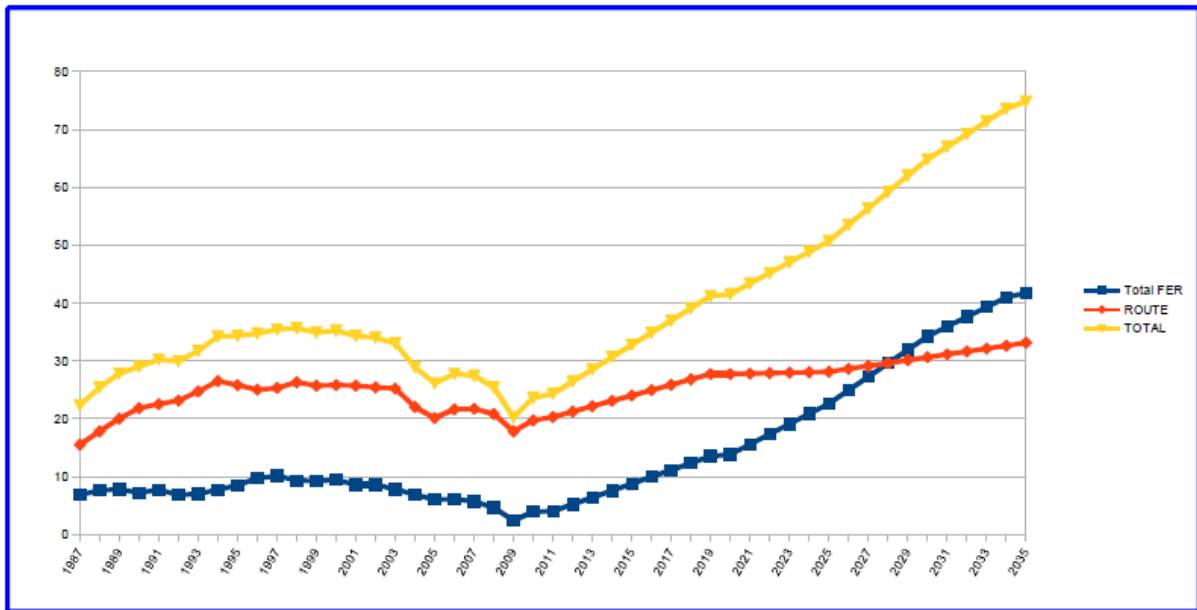
Source : Alpinfo, Office Fédéral de Transports Suisse (OFT)

515. La diminution des tonnages sur cet axe Est/Ouest n'est pas conjoncturelle, comme liée à une crise économique, mais structurelle, et il n'est pas envisageable d'imaginer des tonnages supérieurs à ceux transportés en 1998 qui étaient 1,5 fois supérieurs à ceux constatés en 2012 ou 2011.

516. Les chiffres sont constants :

- le nombre de poids lourds aux deux tunnels transfrontaliers nord-alpins du Fréjus et du Mont-Blanc est en 2013, de 1,212 million de camions, c'est un niveau inférieur à celui de 1990, à savoir 1,287 million ;
- le chiffre le plus élevé a été constaté en 1998 avec 1,561 million de camions ;
- à fin 2013, on constate une diminution de 46.683 camions, par rapport à la même période de l'année 2012 elle-même inférieure de 81.771 camions par rapport à 2011.

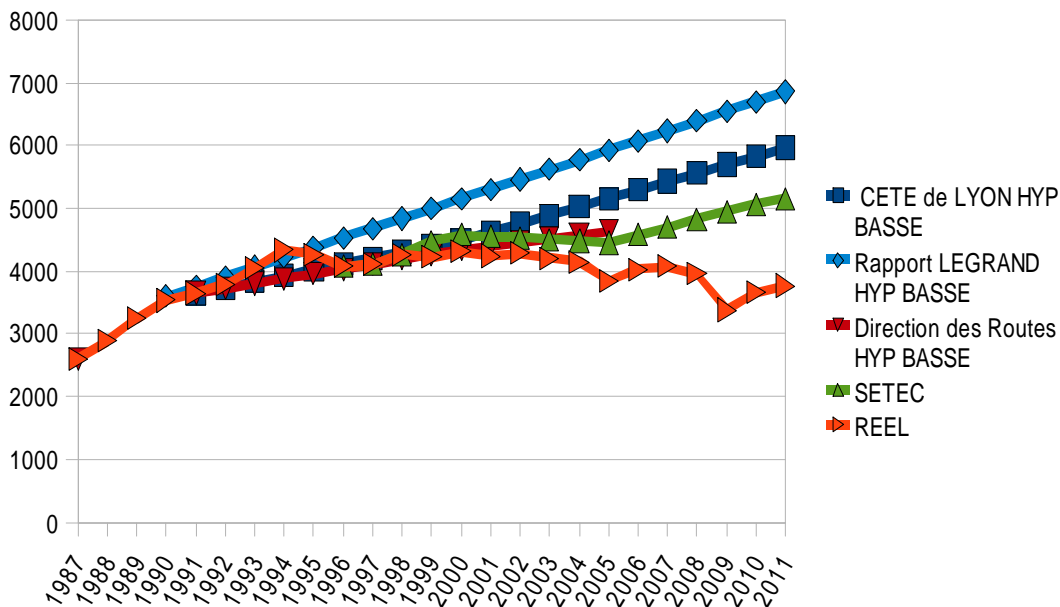




Graphique établi en fonction des prévisions établies par RFF pour l'enquête publique.

518. Dès l'origine du projet, il a été établi des prévisions de trafic aux passages du Mont-Blanc et du Fréjus. Lors de la Convention à Eurexpo le 28 mai 1993 les spécialistes et le Préfet annonçaient la saturation prochaine de tous les passages routiers et ferroviaires.

519. Aucune de ces prévisions présentées par GIP Transalpes ne s'est concrétisée, bien au contraire, les transports dans les Alpes du Nord n'ont cessé de chuter depuis 1994 :



1.3 Projection du partage Mont-Blanc / Fréjus en utilisant le modèle de prévisions de trafics

Sur la base de la prévision de la demande globale prenant en compte l'impact de la croissance économique et des traversées suisses du modèle de partage d'itinéraire dans lequel le service de ferroutage est interdit, il est possible de prévoir le partage Mont Blanc / Fréjus tel qu'il résulte de l'ajustement du modèle.

Nombre de PL annuels aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus
Estimation hors accident au tunnel du Mont-Blanc

	1996	1997	1998	1999 *	2000 *	2005 #	2010 #	2015 #
Fréjus	757 728	766 000	782 000	901 332	922 585	963 969	1 104 100	1 210 374
Mont-Blanc	729 635	734 306	776 604	731 635	748 886	661 794	746 602	787 289
Total	1 487 363	1 500 306	1 558 604	1 632 967	1 671 470	1 625 763	1 850 703	1 997 663
Fréjus (%)	50.9%	51.1%	50.2%	55.2%	55.2%	59.3%	59.7%	60.6%
Mont-Blanc (%)	49.1%	48.9%	49.8%	44.8%	44.8%	40.7%	40.3%	39.4%

PREVISIONS DE TRAFIC D'UN SERVICE DE FERROUTAGE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE
DANS LE CADRE DU PROJET LYON- TURIN - ELEMENTS DE TRAFIC COMPLEMENTAIRES

2

Source SETEC économie « Prévisions de trafic d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie » page 2

2.2 Aiton - Orbassano

Les tableaux ci-dessous présentent les flux par point de passageaux différents horizons d'étude et pour deux hypothèses de péage.

Prix AF: 1200 F

Nombre de PL par point de passage

	2005	2010	2015
Fréjus	741 227	848 130	927 400
Mont-Blanc	531 647	599 173	630 269
AF	352 901	403 414	440 009
Total	1 625 775	1 850 716	1 997 678

	2005	2010	2015
Fréjus	45.6%	45.8%	46.4%
Mont-Blanc	32.7%	32.4%	31.6%
AF	21.7%	21.8%	22.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Prix AF: 1500 F

Nombre de PL par point de passage

	2005	2010	2015
Fréjus	843 473	965 761	1 057 823
Mont-Blanc	588 385	663 499	698 936
AF	193 917	221 456	240 919
Total	1 625 775	1 850 716	1 997 678

	2005	2010	2015
Fréjus	51.9%	52.2%	53.0%
Mont-Blanc	36.2%	35.9%	35.0%
AF	11.9%	12.0%	12.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Source SETEC économie « Prévisions de trafic d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie » page 3

Trafic Journalier Moyen Annuel de Poids Lourds (2 sens)

	FREJUS	MONT-BLANC	TOTAL
TMJA PL EN 1991	1544	2105	3649
TMJA PL EN 2000			
HYPOTHESE HAUTE	2428	3390	5818
HYPOTHESE BASSE	1890	2600	4490
TMJA PL EN 2005			
HYPOTHESE HAUTE	2980	4080	7060
HYPOTHESE BASSE	2230	2930	5160

Source LET (laboratoire d'économie des transports) pour Gip Transalpes page 47

II- LES PREVISIONS DE LA DIRECTION DES ROUTES

1. LES PREVISIONS A L'HORIZON 2005

Les prévisions réalisées par la Direction des Routes ne distinguent pas les évolutions du trafic poids lourds aux deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. L'analyse est menée globalement pour ces deux tunnels. De ce fait, les éventuels reports de trafic entre les deux tunnels ne sont pas considérés.

Projection du TMJA PL aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus en 2005.

	TCMA DU TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS	TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS	TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS
TMJA PL EN 1987		2605	2605
TMJA PL EN 1991		3649	3649
TMJA PL EN 2005			
HYPOTHESE HAUTE	1992-2000 : +6 % 2001-2010 : +5 %	5288	5768
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,44	1,58
HYPOTHESE INTERMEDIAIRE	1992-2000 : +5 % 2001-2010 : +4,5 %	4884	5274
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,33	1,44
HYPOTHESE BASSE	1992-2000 : +4 % 2001-2010 : +3 %	4350	4640
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,19	1,27

Source LET (laboratoire d'économie des transports) pour Gip Transalpes page 48

Prévisions à l'horizon 2010 du TMJA PL aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus

	TUNNEL DU MONT- BLANC	TUNNEL DU FREJUS	TOTAL
TMJA PL EN 1990	2100	1500	5600
TMJA PL EN 2010			
HYP. BASSE			6700
HYP.INTERMEDIAIRE	3500	3700	7200
HYPOTHESE HAUTE			8500

Source LET (laboratoire d'économie des transports) pour Gip Transalpes page 52

520. Alors que les prévisions annonçaient jusqu'à 8.500 camions par jour pour les passages Fréjus et Mont-Blanc en 2010 ou 5.768 par jour en 2005, il y en a eu 3.752 par jour en 2005 et 3.570 en 2010 pour les deux tunnels.

521. Ces chiffres montrent une nouvelle fois, que toutes les études qui ont permis au projet Lyon-Turin d'émerger, se sont révélées erronées. Ce constat est une preuve supplémentaire de l'absence d'utilité publique du projet.

522. Il a été démontré que la liaison ferroviaire existante n'est pas saturée. Or, la soi-disant saturation est présentée comme l'élément imposant de présenter une alternative. Il est attendu, dans le cadre du contradictoire, que l'Etat réponde par des éléments chiffrés et prouvés, et ne se contente pas d'opposer le mépris, comme l'ont fait les enquêteurs, ou comme il l'a fait lui-même après le référé de la Cour de compte

523. En synthèse :

- les transports de marchandises aux passages nord-alpins ont diminué avant la crise mondiale de 2007/2008 ;
- les passages routiers et ferroviaires ne sont pas saturés ;
- dans le même temps, et hors effets liés à la crise, les tonnages et circulations de camions ont augmenté sur des axes Nord Sud, notamment en Suisse et en Autriche en provenance des ports à l'origine des transports Nord/Sud pour les marchandises d'importation.

524. L'utilité publique n'est pas démontrée pour le volet fret, les voies ferroviaires en amont et en aval du projet ayant les mêmes capacités que les voies existantes.

525. Il convient de rappeler que, sans préjudice de l'argumentation sur le découpage du projet, la déclaration d'utilité publique ne porte que sur les section allant de la région lyonnaise à Saint Jean de Maurienne.

526. L'argument présenté comme majeur par le promoteur de la pente importante entre Saint Jean de Maurienne et Modane est donc inopérant.

527. Monsieur Henri Du Mesnil, actuel Président de Lyon Turin Ferroviaire, mais Président en exercice de RFF lors de l'enquête publique vient de déclarer à la presse :

C'est dans ce cadre que la France et l'Italie ont commencé à travailler sur le projet Lyon-Turin. En 2013, ce n'est plus l'explosion du trafic et la congestion rapide dans les vallées qui justifient ce projet. Il s'agit davantage de combiner l'objectif du report modal avec la volonté positive de favoriser les échanges France-Italie, d'intégrer la France dans le circuit des échanges européens, et d'aider au développement de l'Europe du Sud.

Source : Fondation IFRAP le 23 janvier 2014. Pièce 153

528. Le Promoteur reconnaît donc lui-même que la saturation de l'existant n'est pas avérée et ne justifie plus le projet, La voie existante permettant de subvenir au besoin de fret, qui n'est nullement déterminé par la vitesse mais par le service, parfaitement compatible avec l'infrastructure existante.

529. Lors de la réunion publique organisée par la commission d'enquête le 24 février 2012 à la Motte Servolex Monsieur Jérôme Rebourg fait remarquer que le projet est sous-dimensionné (intervention n°13) :

Enfin, il estime que le projet est sous-dimensionné, n'étant pas prévu pour les trains de longueur supérieure à 750 m.

Sur cette dernière question, Monsieur CARABOEUF (RFF) répond que le réseau italien ne prévoit pas de train de longueur supérieure à 750 m.

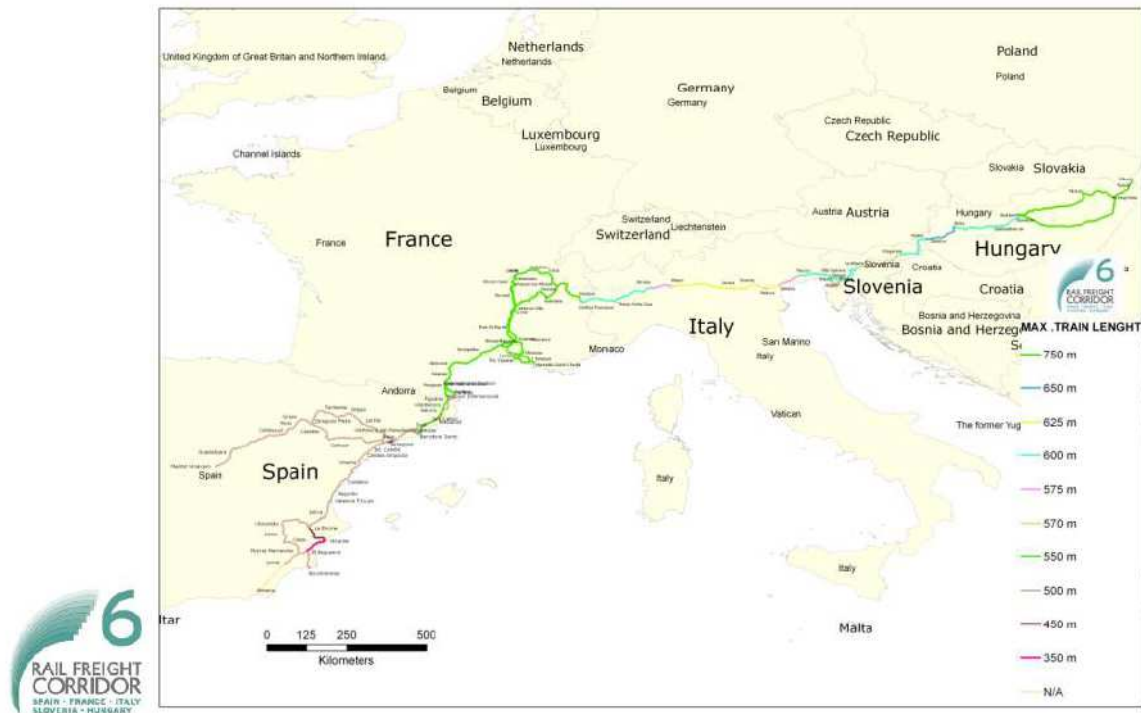
Réunion enquête publique le 24 février à La motte Servolex. Pièce 154

530. La réponse de Monsieur Caraboeuf confirme que les réseaux en amont et en aval resteront dimensionnés au niveau de la capacité de la ligne ferroviaire existante, tant en Italie qu'en France.

531. Les documents publiés par le groupement RFC 6 et Corridor D (dont fait partie RFF) en atteste :

Lines and terminals of RFC 6

Characteristics of lines: maximum train length



2nd meeting of Rail Freight Corridor 6 Advisory Groups

Barcelona April 18, 2013

Corridor D RFC 6 le 28 avril 2013 - Pièce 106, page 32

532. De même, il est rappelé dans ce document approuvé par le maître d'ouvrage RFF que les infrastructures en amont et en aval du projet n'auront pas une capacité supérieure à 22,5 millions de tonnes, égale à la capacité de la ligne ferroviaire existante comme cela est démontré.

Lines and terminals of RFC 6

Characteristics of lines: Axle Load



2nd meeting of Rail Freight Corridor 6 Advisory Groups

Barcelona April 18, 2013

Corridor D RFC 6 le 28 avril 2013 - Pièce 106, page 33

533. Il est également démontré que l'Italie n'est pas en mesure d'apporter les financements nécessaires à l'adaptation de son réseau ferroviaire pour la circulation de trains permettant de charger les camions de 4 mètres de hauteur. A ce titre, la Suisse vient de prendre la décision de financer



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

Accord entre la Suisse et l'Italie sur le financement des aménagements prévus pour le corridor de 4 mètres

Berne, 28.01.2014 - Le Conseil fédéral entend réaliser d'ici 2020 la construction d'un corridor ferroviaire de 4 mètres reliant Bâle au nord de l'Italie via les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri. Afin de garantir les aménagements nécessaires côté italien, la conseillère fédérale Doris Leuthard et le ministre italien des transports Maurizio Lupi ont signé aujourd'hui à Berne un accord. En vertu de cet accord, la Suisse financera à hauteur de 120 millions d'euros les modifications apportées au profil d'espace libre sur la ligne de Luino. L'Italie financera des investissements à hauteur de 40 millions d'euros sur la ligne entre Chiasso et Milan.

Les moyens financiers de la Suisse seront mis à disposition du gestionnaire d'infrastructure italien (Rete Ferroviaria Italiana - RFI). L'Office fédéral des transports (OFT) conclura à ce sujet une convention séparée avec le gestionnaire. La convention aura pour but de définir les travaux, l'échéancier ainsi que les conditions de financement.

L'accord avec l'Italie repose sur la loi fédérale sur le corridor de 4 mètres avec laquelle le Parlement a approuvé des crédits de 280 millions de francs destinés aux investissements en Italie. Pour le moment, rien n'a encore été décidé concernant d'autres aménagements - notamment sur la ligne du Simplon entre Domodossola et Gallarate. Toutes les mesures doivent être ancrées dans un accord.

OFT Accord entre la Suisse et l'Italie. Pièce 155

- 534.** Selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, il ne peut être allégué que le projet revêt un caractère d'utilité publique, alors même que les infrastructures en amont et en aval resteront au niveau de capacité de la ligne existante. Le coût allégué des travaux, sans préjudice des arguments démontrant la sous-évaluation, au regard du maintien en l'état des capacités amont et aval apparaît dès lors disproportionné par rapport à l'intérêt général.

b/ Les autoroutes ferroviaires

- 535.** Le dossier d'enquête publique affirme :

Développer les autoroutes ferroviaires

Outre le fret ferroviaire conventionnel, le projet permettra de répondre aux objectifs de reports modaux par la mise en œuvre d'autoroutes ferroviaires performantes pour traverser les Alpes.

Un tel service est déjà en place entre Aiton, près de Chambéry et Orbassano dans la banlieue de Turin. Bien que limitée dans un premier temps au transport des citernes, compte tenu des contraintes de gabarit, l'Auto-route Ferroviaire Alpine a connu un franc succès, démontrant les attentes autour d'un tel service. Ce service doit se développer d'une part par la mise en œuvre de rotations supplémentaires, d'autre part par son extension depuis un départ en région lyonnaise. Par ailleurs, la mise au GB1 de l'axe va permettre d'offrir ce service à un éventail de poids lourds plus important.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 5

- 536.** Cette présentation, rédigée comme une vérité d'évidence, est en réalité matériellement inexacte, le document d'enquête publique ignore les éléments prouvés. La Cour de Comptes les a révélés dans son rapport du mois de février 2012 sur les autoroutes ferroviaires notamment en ce qui concerne la distance de 300 kilomètres qui ne permet pas d'envisager un équilibre et une fréquentation suffisante.
- 537.** **Les chiffres sont encore confirmés** par le président de la société exploitant l'autoroute ferroviaire Alpine :

27.000 camions transportés

Ces nouveaux clients représentent 12.500 voyages par an. Ils contribuent à limiter les pertes dues au secteur historique qui sont estimées à environ 15 %. L'année 2012, avec près de 27.000 camions transportés, enregistrera de meilleurs résultats que 2011 avec 25.900 camions qui avaient utilisé cette autoroute ferroviaire de 175 km qui relie Aiton, dans la vallée de la Maurienne, à Orbassano, près de Turin.

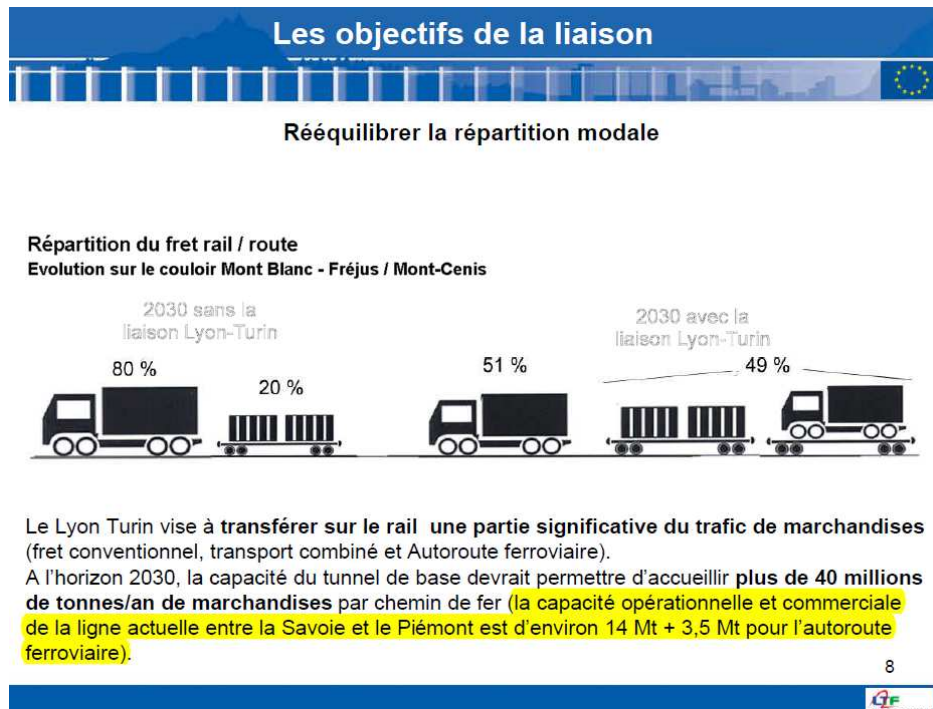
Aux transporteurs habituels comme Goubet, Vos Logistic, Marenzana ou Norbert Dentressangle, s'ajoutent aujourd'hui Dupessey, LKW Walter, un professionnel autrichien, ou Jacquemmoz à Modane, société qui attendait depuis six ans l'ouverture au gabarit GB1 et qui figure d'ores et déjà dans le top 5 des meilleurs clients de l'Afa.

538. Ces chiffres n'établissent pas un « franc succès » mais un échec au regard des objectifs fixés lors du **débat parlementaire du 13 février 2002**, par le Ministre des transports.

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

Assemblée Nationale, compte rendu de la séance du 13 février 2002, p. 1364

539. Les chiffres se situent donc à 50% de l'engagement pris avant travaux et moins de 10% après travaux, ce qui illustre la méthode, si regrettable, qui consiste à présenter comme nécessaire de nouvelles infrastructures malgré les échecs incontestables. Ces **capacités sont confirmées en 2007 par Lyon Turin Ferroviaire** et son responsable des opérations France Monsieur Xavier Darmendrail.



Présentation Ecole Centrale de Lyon le 10 octobre 2007

540. Cet échec est d'autant plus lourd pour les finances publiques que, comme le rappelle la Cour des Comptes, chaque camion transporté est subventionné à hauteur de 192 euros :

A l'instar de tous les services de franchissement alpins, en Suisse et en Autriche, il nécessite des subventions d'équilibre permettant de combler la différence entre recettes commerciales et coûts d'exploitation. Néanmoins celles-ci diminuent constamment, étant passées de 363 € par semi en 2005 à 192 € en 2011. La mise à disposition plus précoce du GB1 aurait permis une diminution plus rapide et plus marquée.

Rapport public annuel de la Cour des Comptes 2012, février 2012, p. 403

- 541.** Les contraintes de la ligne existante, invoquées pour expliquer cet échec ne sont pas recevables. L'expérience de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg au Luxembourg, sans relief particulier, amène aux mêmes conclusions. Seuls 50.000 camions ont été transportés en 2012, ce qui correspond à deux jours de trafic routier en vallée du Rhône :

LesEchos.fr

Entre Bettembourg et Perpignan, le trafic a quadruplé

Par **Pascal Ambrosi** | 18/09 | 06:00

L'autoroute ferroviaire, qui relie le Luxembourg à l'Espagne, enregistre une forte progression de son activité.

4.000 semi-remorques transportées : le record enregistré par la société Lorry Rail en mai dernier souligne l'intérêt que peuvent avoir les transporteurs routiers pour l'utilisation du mode ferroviaire.

Reliant en une quinzaine d'heures Bettembourg (Luxembourg) au Boulou (Pyrénées-Orientales), à la frontière espagnole, l'autoroute ferroviaire de 1.050 kilomètres, mise en service il y a six ans, est la plus longue d'Europe. Après une période d'expérimentation de trois ans, au cours de laquelle elle n'effectuait qu'un aller et retour quotidien, elle a aujourd'hui quadruplé son trafic. 50.000 remorques ont ainsi transité par voie ferrée en 2012.

- 542.** Cette situation démontre l'absence d'intérêt général du projet de nouvelle infrastructure de plaine pour l'autoroute ferroviaire. Le profil de l'infrastructure n'étant manifestement pas la raison des échecs constatés tant en plaine (Perpignan Bettembourg) qu'en montagne (Aiton Orbassano).

c/ Les itinéraires

- 543.** Le dossier d'enquête publique du projet contesté tente de faire croire que le développement des autoroutes ferroviaires se heurte aux limites de capacité des lignes actuelles, spécialement pour l'itinéraire passant par Saint André-Le Gaz, le plus direct, alors que la ligne qui a été adaptée et modernisée pour près d'un milliard est celle d'Ambérieu Culoz. Cette présentation est une nouvelle fois trompeuse.

Néanmoins le développement des autoroutes ferroviaires se heurtera rapidement aux limites de capacité et de performances des lignes actuelles. Par exemple, entre Lyon et Turin via l'itinéraire le plus direct par St André le Gaz, la voie unique actuelle contraint fortement le nombre de passages possibles pour des trains d'auto-route ferroviaire et les croisements nécessaires rallongeraient les temps de parcours.

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 5

- 544.** Réseau Ferré de France, membre du collectif international des gestionnaires de réseaux ferroviaires intitulé « Corridor D – RFC 6 » a, à ce titre, participé à la définition du trajet arrêté pour l'harmonisation ferroviaire européenne du réseau ferré existant. Or, ce trajet ne

pas par Saint André-le-Gaz mais par Ambérieu et Culoz :



Source www.corridord.eu

- 545.** Dans le cadre de ce plan d'harmonisation européenne, les lignes ferroviaires sélectionnées, utilisées pour le transport de marchandises et d'autoroutes ferroviaires, ont fait l'objet de lourds investissements. Il en a été ainsi pour la ligne française sélectionnée, notamment par la réalisation de protections acoustiques installées tout au long du parcours, les renforcements des ouvrages d'art, les augmentations des gabarits des tunnels ...
- 546.** RFF en sa qualité de gestionnaire de cette ligne ferroviaire ne peut se prévaloir d'un oubli. Il s'agit en fait, d'une dissimulation intentionnelle du maître d'ouvrage de nature à vicier l'appréciation du projet présenté à l'enquête publique.
- 547.** Une recherche dans la notice explicative (pièce C) du rapport montre que les termes « Corridor D » et « RFC » ne sont jamais employés.
- 548.** La présentation est de nature à tromper le public en lui faisant croire à l'impossibilité d'utilisation du réseau existant, alors que la ligne passant par Ambérieu et Culoz permet de faire circuler les trains de marchandises dans des conditions d'exploitations déclarées, y compris par RFF, dans les documents du collectif « Corridor D – RFC 6 » comme performantes.
- 549.** L'information est pourtant bien connue des services, même s'ils cherchent à la minimiser.



DIJON-MODANE-ITALIE MODERNISATION D'UN AXE DEDIE AU TRANSPORT FRET

Dans l'attente de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, une série de travaux de grande ampleur est engagée sur la ligne actuelle entre Dijon-Modane et l'Italie. Cette ligne est majoritairement vouée au fret et a été retenue par l'Union Européenne sur proposition de la France pour constituer l'un des grands axes du Réseau Transeuropéen du Fret Ferroviaire (RTEFF).

UNE MODERNISATION EN TROIS ETAPES

En 2001, les voies ferrées entre Culoz et Aix-les-Bains, et en vallée de la Maurienne ont été renouvelées. Il s'agissait d'une reprise complète de l'infrastructure avec un changement du ballast, des traverses et des rails. Les ouvrages d'art situés sur ces lignes ont aussi fait l'objet de travaux de régénération : renforcement des voûtes de tunnel, remplacements de tabliers de ponts....

Dans le cadre du Contrat de Plan État/Région, un programme d'amélioration de la capacité du réseau est mis en œuvre : aménagement de la capacité des gares d'Ambérieu et de Chambéry avec la création de voies supplémentaires par exemple, suivi du trafic automatique des trains en vallée de la Maurienne, remise en activité de la gare de triage de Saint-Avre. Il s'agit d'optimiser l'utilisation de la ligne en gérant au mieux le passage des trains.

Enfin, la mise au gabarit GB1 (B+) de l'ensemble des tunnels de cet axe va permettre la circulation de convois transportant des conteneurs aux dimensions internationales, ainsi que des circulations d'autoroute ferroviaire transportant sur wagons MODALOHR des camions de 4 mètres de hauteur.

Dossier de presse Déplacement de Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en Savoie le mardi 19 mars 2002

d/ Amélioration de la vitesse

550. Les allégations d'améliorations liées à une augmentation des vitesses sont démenties par le document d'enquête publique lui-même. L'amélioration des vitesses n'est pas significative.

• 10.10 > Matériel roulant

En se basant sur le matériel roulant actuel, le matériel qui pourrait être utilisé sur la ligne nouvelle est présenté dans le tableau ci-après :

Type de convoi	Composition moyenne	Longueur moyenne	Vitesse moyenne
Fret classique	1 locomotive BB36300 + 16 wagons	550 m pour les trains empruntant à un moment la ligne classique	100 km/h sur ligne existante 100 km/h sur ligne nouvelle
Autoroute ferroviaire	2 locomotive BB22200 + 42 wagons	750 m pour les trains n'empruntant que la ligne nouvelle (AF).	120 km/h sur ligne nouvelle
Autoroute ferroviaire type Modalhor	2 locomotives BB36300 + 15 wagons	550 m pour les trains empruntant à un moment la ligne classique	100 km/h sur ligne existante 120 km/h sur ligne nouvelle
TGV US (Unité simple: une rame)	TGV Réseau US	200 m	
TGV UM (Unité Multiple: deux rames)	TGV Réseau UM	400 m	
Voyageurs VFE (Voyageurs France Europe)	TGV Réseau US	200 m	
TERGV (Grande Vitesse)	1 rame TERGV équivaut à 1 TGV R (US)	200 m	
TER	Z24500 tricaisses	100 m	

551. Pour les trains de fret classique, la vitesse reste stable, à 100 km/h.

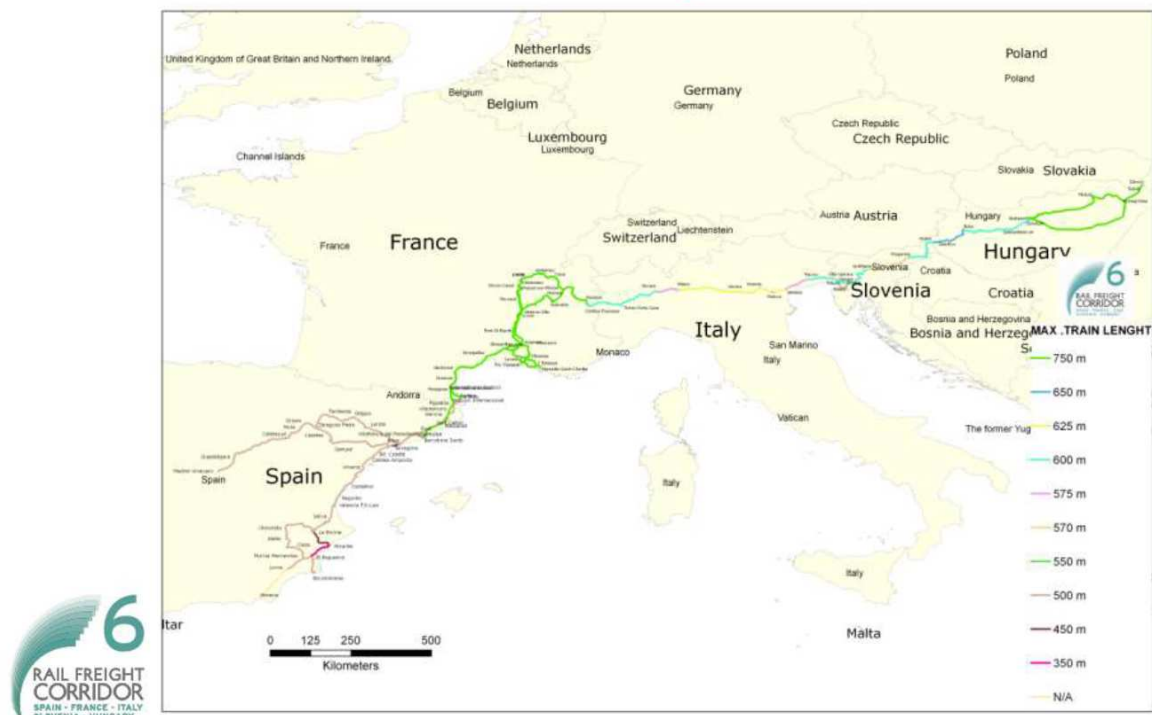
552. Pour l'autoroute ferroviaire, le gain de vitesse est de 20km/h passant de 100 km/h à 120 km/h. Mais ce gain ne répond à aucun besoin réel, compte tenu des contraintes générales du transport routier : pauses obligatoires pour les chauffeurs, arrêts carburant, délais d'attente ..., ce qui conduit à une vitesse moyenne des camions d'environ 60 km/h.

553. Aussi, la légère augmentation de vitesse pour l'autoroute ferroviaire ne peut être considérée comme un élément déterminant pour la compétitivité, et donc de la détermination de son utilité publique.

554. De même la longueur maximale des trains est donnée pour 750 mètres. Cette longueur de 750 mètres est déjà opérationnelle sur la ligne existante comme le démontrent les documents publiés par Corridor D et Rail Freight Corridor 6 sous la responsabilité de Réseau Ferré de France le maître d'ouvrage :

Lines and terminals of RFC 6

Characteristics of lines: maximum train length



2nd meeting of Rail Freight Corridor 6 Advisory Groups

Barcelona April 18, 2013

Site internet corridord.eu

2/ Le volet « voyageurs »

a/ Données générales

555. Les prévisions fantaisistes révisées et les objectifs annoncés ne seront pas atteints. Alors que l'on annonçait en 1993 des fréquentations allant de 9,9 à 10,8 millions de passagers pour justifier le projet, le document d'enquête publique en 2012 n'en prévoit plus que 4 millions.

556. Voici les prévisions lors de la rencontre du 23 mai 1993 organisée par le préfet de région à

Lyon Eurexpo :

Annexe 2) Sur la croissance du trafic d'abord

Actuellement, 2,6 Millions de voyageurs utilisent le fer entre la FRANCE et ITALIE à MODANE. Rappelons qu'il faut 4 heures pour LYON - TURIN.

A l'ouverture de LYON - MONTMELIAN, ils seront environ 6,2 Millions. A cette échéance, LYON - TURIN se fait en 2 h 45.

A l'ouverture du tunnel, ils seront 9,9 Millions ou 10,8 Millions selon que le tunnel seul est réalisé dans une première phase, ou que la section MONTMELIAN - TURIN est réalisée en une seule fois. LYON - TURIN se fait alors en 1 h 20 à 1 h 40.

Notice, Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 230

557. Voici les prévisions de 2012, très inférieures, soit 4 millions comme objectif pour 2035.

En 2035, après achèvement complet du programme, le trafic international de voyageurs, jour et nuit confondus, s'élèverait à 4 millions de voyageurs annuels, soit 1,8 million de voyageurs supplémentaires par rapport à la situation de référence.

En milliers de voyageurs par an	2006	Référence				Projet				Gain de trafic			
		2020	2025	2030	2035	2020	2025	2030	2035	2020	2025	2030	2035
Trafic de jour, dont :	551	1 353	1 414	1 507	1 595	2 179	2 617	3 049	3 539	826	1 203	1 542	1 944
* report aérien						177	344	487	553	177	344	487	553
* report route						181	356	520	592	181	356	520	592
* report trains de nuit						154	173	186	173	154	173	186	173
* induction						315	330	350	626	315	330	350	626
Trafic de nuit	678	608	638	650	643	483	497	499	506	-125	-141	-151	-137
Total	1 229	1 961	2 052	2 157	2 238	2 662	3 114	3 548	4 046	701	1 062	1 391	1 808

*Prévisions de trafic international de voyageurs à Modane
(scénario « décennie perdue »)*

Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C, p. 16

558. En 1993, le nombre de passagers constatés était de 2,6 millions alors qu'en 2006, RFF n'en annonce plus que 1,229 millions.

559. Pour le volet voyageur, la seule différence entre le projet de 1993 et celui de 2012 réside dans la disparition de la gare TGV de Montmélian, au profit du passage par Chambéry. Ainsi, la diminution du nombre de voyageurs prévus d'environ 6 millions à l'année doit s'apprécier comme la conséquence directe du remplacement de la gare « Dauphiné Savoie » initialement prévue à Montmélian par celle de Chambéry.

b/ Les critères d'analyse

560. Le point de bascule pour le choix entre le ferroviaire et l'aérien se situe à 3 heures de trajet strictement entendu :

« Le développement de la grande vitesse a considérablement changé la manière d'appréhender l'espace européen et la façon de s'y mouvoir. Les temps de parcours entre France, Angleterre, Belgique, Hollande et Allemagne ont été considérablement réduits, offrant aux voyageurs une alternative crédible à l'aérien et à la route. Pertinents au départ sur des distances comprises entre 300 et

500 km, les TGV permettent d'entrer en concurrence avec l'avion sur des distances supérieures à 700 kms ou à 3 heures de trajet avec l'évolution du réseau et du matériel roulant

http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/o8_03_grande_vitesse_ferroviaire_aeroports.htm

561. La même réponse a été donnée dans le document du débat public du projet de Notre Dame-des-Landes :

Question 2.1.1

Un des éléments clé influençant l'évolution des transports intérieurs en France est la complémentarité entre le ferroviaire et l'aérien. Le développement du réseau ferré à grande vitesse européen réduira l'attractivité du transport aérien au niveau européen, conduisant à la suppression de liaisons court-courrier et libérant des créneaux pour des distances sur lesquelles le transport aérien restera compétitif. Comment cette tendance lourde est-elle prise en compte dans les réflexions sur le développement aéroportuaire français, dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport et intégrée dans la problématique justifiant le projet de Notre-Dame-des-Landes ?

Réponse :

« 1 - Paramètres de choix modal avion – TGV

« En ce qui concerne les déplacements professionnels, le choix entre l'avion et le TGV s'effectue à partir d'une comparaison des temps de trajet porte-à-porte offerts par les deux modes, ce critère venant avant le prix et la fréquence. Ainsi, le TGV prend une part significative du marché lorsque le temps de trajet total de gare à gare n'excède pas trois heures, ce qui permet l'aller-retour dans la journée.

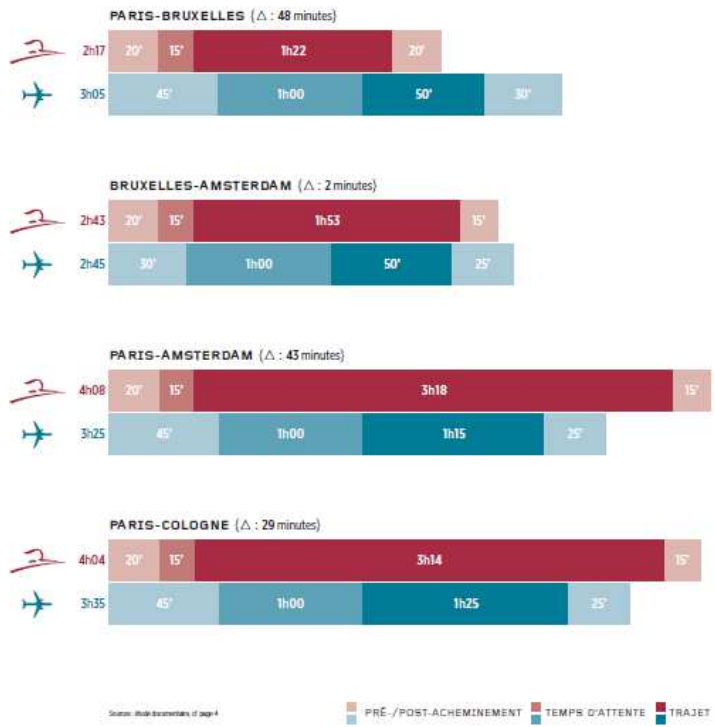
« A titre d'exemple, l'arrivée du TGV à Nantes (temps de trajet environ deux heures) a conduit à la fermeture de la ligne aérienne Nantes-Orly.

Dans le cas contraire, l'avion devient le mode de transport le plus utilisé : le succès de la ligne aérienne Lyon-Nantes en est l'illustration. »

http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-aeroport-ndl/participer/questions/reponses_MO/MO_necessite-aeroport_2-1-1.htm

562. Pour les temps d'acheminement des voyageurs (temps de trajet domicile aéroport ou gare, temps d'attente, temps de trajet principal et temps de trajet destination), la bascule au profit du ferroviaire se situe à moins de 4 heures, comme le montre l'étude Thalys :

RÉSULTAT N°2 : Paris, Amsterdam et Cologne sont désormais à 4 heures environ l'une de l'autre, avec un avantage-vitesse à l'avion nettement minoré depuis l'accélération de Thalys en décembre 2009.



9

https://www.thalys.com/img/pdf/b2b/etude/Etude_Travel_Time_Efficiency_fr.pdf

c/ Examen des trajets concernés

• Trajet Paris/Milan

563. Il est indiqué que le meilleur temps de parcours entre Paris et Milan sera de 4h14, une fois la totalité du projet réalisé (*Notice Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C page 16*).

> Les temps de parcours sur les principales origines – destinations pris en compte sont les suivants :

	Référence 2020	Projet 2020	Projet 2025	Projet 2030	Projet 2035	Gain de temps Référence / Projet 2035
Lyon - Turin	3h22	2h48	2h04	1h48	1h42	1h40
Paris - Turin	4h50	4h29	3h46	3h29	3h23	1h27
Paris - Milan	5h41	5h20	4h37	4h20	4h14	1h27

Temps de parcours voyageurs internationaux

564. Le temps de trajet principal de Paris à Milan en direct invalide toute démonstration qui tendrait à démontrer une compétitivité du temps de trajet ferroviaire avec l'aérien, cela est d'autant plus vrai que le temps s'en trouve allongé par les arrêts intermédiaires, ce qui amène à un temps de trajet principal d'au moins 4h30 en considérant 3 arrêts à Lyon Saint Exupéry, Chambéry et Turin nécessaires au remplissage des trains.

Paris-Milan	Ferroviaire Projet	Aérien
Pré-acheminement	20'	45'
Attente	15'	1 heure
Trajet Paris Turin	4 heures 14'	1 heure 30'
Post-acheminement	15'	25'
Total	5 heures 04'	3 heures 40'
Prix Moyen Aller-Retour	260 €	200 €

opodo		199€
AIRFRANCE	Paris [CDG] le 22/10/2013 13:00 Milan [LIN] le 22/10/2013 14:30 Milan [LIN] le 29/10/2013 09:50 Paris [CDG] le 29/10/2013 11:20	01h30 Direct 01h30 Direct Choisir
Opodo : 199€ BravoFly : 212,12€ Ebookers : 244€ Voir les 3 offres		
opodo		199€
AIRFRANCE Alitalia	Paris [CDG] le 22/10/2013 14:40 Milan [LIN] le 22/10/2013 16:10 Milan [LIN] le 29/10/2013 11:00 Paris [CDG] le 29/10/2013 12:30	01h30 Direct 01h30 Direct Choisir
Opodo : 199€ Ebookers : 244€ Rumbo : 244,11€ Voir les 3 offres		
opodo		199€
Alitalia AIRFRANCE	Paris [CDG] le 22/10/2013 13:00 Milan [LIN] le 22/10/2013 14:30 Milan [LIN] le 29/10/2013 13:00 Paris [CDG] le 29/10/2013 14:30	01h30 Direct 01h30 Direct Choisir
Opodo : 199€ Ebookers : 244€ Rumbo : 244,11€ Voir les 3 offres		
opodo		199€
Alitalia	Paris [CDG] le 22/10/2013 13:00 Milan [LIN] le 22/10/2013 14:30 Milan [LIN] le 29/10/2013 11:00 Paris [CDG] le 29/10/2013 12:30	01h30 Direct 01h30 Direct Choisir
Opodo : 199€ Ebookers : 244€ Rumbo : 244,11€ Voir les 3 offres		
opodo		199€
AIRFRANCE	Paris [CDG] le 22/10/2013 14:40 Milan [LIN] le 22/10/2013 16:10 Milan [LIN] le 29/10/2013 13:00 Paris [CDG] le 29/10/2013 14:30	01h30 Direct 01h30 Direct Choisir
Opodo : 199€ BravoFly : 212,12€ Ebookers : 244€ Voir les 3 offres		

Source : www.jetcost.com

VOTRE VOYAGE

PARIS MILAN [Modifier](#)
 Aller simple
Aller le 15 Octobre 2013 [Modifier](#)
 À partir de 11h
Confort [Modifier](#)
 2e classe
Passager [Modifier](#)
 Passager 1 : 26-59 ans
[Modifier plus de critères](#) ▶
[Nouvelle recherche](#) ▶

modifier votre recherche.
 Sur les trajets comprenant des trains internationaux, le prix affiché est donné à titre indicatif.

SÉLECTIONNEZ VOTRE ALLER

Aller entre le 15/10/2013 à 10h41 et le 16/10/2013 à 07h49 - prix total pour 1 passager
 Nos prix sont affichés frais de dossier inclus, en savoir (+)

	Mar 15 Oct.				Mer 16 Oct.	
Départ	10h41	14h23	14h41	15h11	06h15	07h49
A partir de	130.00 €	223.00 €	130.00 €	175.00 €	151.00 €	130.00 €
Durée	07h10 Direct	07h12 1 corresp.	07h04 Direct	07h24 1 corresp.	08h35 1 corresp.	07h02 Direct
Voyagez avec	TGV	TGV LYRIA TRAIN	TGV	TGV LYRIA TRAIN	TGV LYRIA TRAIN	TGV

Source : <http://www.voyages-sncf.com/>

• Trajet Paris-Turin

565. Pour le trajet Paris-Turin, le temps direct annoncé, sans aucun arrêt intermédiaire, est de 3h23 à la mise en service de la totalité du projet en 2035.

> Les temps de parcours sur les principales origines – destinations pris en compte sont les suivants :

	Référence 2020	Projet 2020	Projet 2025	Projet 2030	Projet 2035	Gain de temps Référence / Projet 2035
Lyon - Turin	3h22	2h48	2h04	1h48	1h42	1h40
Paris - Turin	4h50	4h29	3h46	3h29	3h23	1h27
Paris - Milan	5h41	5h20	4h37	4h20	4h14	1h27

Temps de parcours voyageurs internationaux

Notice Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C page 16

566. En reprenant les bases de l'étude Thalys, à savoir un pré-acheminement de 20 minutes, un temps d'attente de 15 minutes et un temps de post-acheminement de 15 minutes, le temps de parcours porte à porte pour un trajet Paris Turin est de 4h13.

567. Le même parcours en aérien serait de 3h40 comprenant un trajet principal de 1h30, 2h10 de pré et post-acheminement et un temps d'attente d'une heure.

Paris-Turin	Ferroviaire Projet	Aérien
Pré-acheminement	20'	45'
Attente	15'	1 heure
Trajet Paris Turin	3 heures 23'	1 heure 30'
Post-acheminement	15'	25'
Total	4 heures 13'	3 heures 40'
Prix moyen Aller-Retour	260 €	185 €

		opodo		165€	
AIRFRANCE	Paris [CDG]	le 22/10/2013 15:35	01h35	Direct	Choisir
REGIONAL	Turin [TRN]	le 22/10/2013 17:10			
REGIONAL	Turin [TRN]	le 29/10/2013 10:20			
REGIONAL	Paris [CDG]	le 29/10/2013 11:50	01h30	Direct	
Opodo : 165€ Rumbo : 176,68€ Vol24 : 188,68€ Voir les 6 offres					
		BravoFly		179.68€	
REGIONAL	Paris [CDG]	le 22/10/2013 13:15	01h25	Direct	Choisir
REGIONAL	Turin [TRN]	le 22/10/2013 14:40			
REGIONAL	Turin [TRN]	le 29/10/2013 10:20			
REGIONAL	Paris [CDG]	le 29/10/2013 11:50	01h30	Direct	
BravoFly : 179.68€ Opodo : 190€ Ebookers : 213€ Voir les 7 offres					
		opodo		180€	
AIRFRANCE	Paris [CDG]	le 22/10/2013 15:35	01h35	Direct	Choisir
REGIONAL	Turin [TRN]	le 22/10/2013 17:10			
CITYJET	Turin [TRN]	le 29/10/2013 07:25			
CITYJET	Paris [CDG]	le 29/10/2013 09:00	01h35	Direct	
Opodo : 180€ Vol24 : 203,68€ Rumbo : 203,68€ Voir les 6 offres					
		opodo		180€	
AIRFRANCE	Paris [CDG]	le 22/10/2013 15:35	01h35	Direct	Choisir
REGIONAL	Turin [TRN]	le 22/10/2013 17:10			
CITYJET	Turin [TRN]	le 29/10/2013 18:00			
CITYJET	Paris [CDG]	le 29/10/2013 19:35	01h35	Direct	
Opodo : 180€ Vol24 : 203,68€ Rumbo : 203,68€ Voir les 6 offres					
		BravoFly		194.68€	
AIRFRANCE	Paris [CDG]	le 22/10/2013 13:15	01h25	Direct	Choisir
REGIONAL	Turin [TRN]	le 22/10/2013 14:40			
REGIONAL	Turin [TRN]	le 29/10/2013 07:25			
REGIONAL	Paris [CDG]	le 29/10/2013 09:00	01h35	Direct	
BravoFly : 194.68€ Opodo : 205€ Ebookers : 228€ Voir les 6 offres					
		BravoFly		194.68€	
AIRFRANCE	Paris [CDG]	le 22/10/2013 13:15	01h25	Direct	Choisir
REGIONAL	Turin [TRN]	le 22/10/2013 14:40			
REGIONAL	Turin [TRN]	le 29/10/2013 18:00			
REGIONAL	Paris [CDG]	le 29/10/2013 19:35	01h35	Direct	
BravoFly : 194.68€ Opodo : 205€ Ebookers : 228€ Voir les 6 offres					

Source : www.jetcost.com

VOTRE VOYAGE

PARIS TURIN	Modifier
Aller simple	
Aller le 15 Octobre 2013	Modifier
À partir de 11h	
Confort	Modifier
2e classe	
Passager	Modifier
Passager 1 : 26-59 ans	
Modifier plus de critères ►	
Nouvelle recherche ►	

La disponibilité de certains trains n'est confirmée qu'au moment de la mise en panier. Vous devrez peut-être modifier votre recherche.
 Sur les trajets comprenant des trains internationaux, le prix affiché est donné à titre indicatif.
 Dans les trains "sans réservation", le placement ne pourra être garanti.

SÉLECTIONNEZ VOTRE ALLER

Aller entre le 15/10/2013 à 10h41 et le 16/10/2013 à 14h41 - prix total pour 1 passager
 Nos prix sont affichés frais de dossier inclus, en savoir (+)

	Mar 15 Oct.			Mer 16 Oct.		
Départ	10h41	14h41	15h11	07h49	10h41	14h41
A partir de	130.00 €	130.00 €	186.60 €	130.00 €	130.00 €	130.00 €
Durée	05h39 Direct	05h38 Direct	09h49 2 corresp.	05h36 Direct	05h39 Direct	05h38 Direct
Voyagez avec	TGV	TGV	TGV TYRIA TRAIN	TGV	TGV	TGV

Source : <http://www.voyages-sncf.com/>

568. Là aussi, ce temps invalide la théorie d'une concurrence accrue avec l'aérien. Les meilleurs temps de parcours entre Paris et Turin, ou Paris et Milan resteront supérieurs aux trois heures annoncées dans l'étude de l'INSEE, critère du choix entre aérien et ferroviaire, d'autant que pour espérer atteindre un taux de remplissage compatible avec une exploitation il faut ajouter deux arrêts à Lyon Saint Exupéry et Chambéry.

569. Le basculement au profit du ferroviaire au détriment de l'aérien ne pourra donc pas être massif comme le prétend le maître d'ouvrage. Il faut ajouter que les TGV de la SNCF ont actuellement un temps de parcours entre Turin et Milan de 1 heure 24, alors que pour les trains italiens, le parcours est de 44 à 49 minutes.

Recherche Sélection Billet & options Paiement Vérifier & acheter Confirmation

Vos données de voyage

Aller de à

Me, 16.10.13 15:33

1 voyageur (Age: - ans), 2e classe

Modifier la recherche Nouvelle recherche

ques
Que
Pour
inter
trou
bah
Où ;
City-
mob

Sélectionnez une correspondance

Choix aller - Classé(e)s par

Gare/arrêt	Date	Heure	Durée	Chang.	Produits	Prix pour tous les voyageurs*
Plus tôt						
Torino Porta Susa	Me, 16.10.13	dép. 15:53	0:47	0	ES	Le tarif à l'étranger est applicable
Milano Centrale	Me, 16.10.13	arr. 16:40				
Torino Porta Susa	Me, 16.10.13	dép. 16:32	0:44	0	ES	Le tarif à l'étranger est applicable
Milano Porta Garibaldi	Me, 16.10.13	arr. 17:16				
Torino Porta Susa	Me, 16.10.13	dép. 17:53	0:49	0	ES	Le tarif à l'étranger est applicable
Milano Centrale	Me, 16.10.13	arr. 18:42				

570. La raison en est que le TGV français circule en Italie sur les voies existantes et non pas sur la ligne à grande vitesse. Il existe donc un gain de temps de trajet possible et immédiat de 40 minutes, par un accord entre les deux sociétés d'exploitation. Ainsi les déclarations faites par voie de presse qui allèguent une amélioration du temps de parcours entre Paris et Milan le portant à 4 heures contre 7 aujourd'hui sont fausses et de nature à tromper le public.

• Trajet Paris Chambéry

571. Le nombre de voyageurs français ne peut pas non plus évoluer significativement puisque le temps de parcours entre Paris et Chambéry est déjà de 2h50 et qu'il n'existe aucune offre aérienne. Ce temps de parcours peut être amélioré significativement par le doublement de la voie unique de 43 kilomètres entre Saint André le Gaz et Chambéry, construite sur une emprise foncière permettant l'installation de deux voies ferrées. Le budget estimé pour cette amélioration majeure de l'existant serait de 500 millions d'euros (plus de 10 millions d'euros/kilomètre).

572. On peut conclure en conséquence que rien ne permet d'affirmer que le projet soumis à enquête publique est en mesure de permettre une augmentation d'un million huit cent mille passagers à l'année. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer l'annulation du décret du 23 août 2013.

II – Capacités offertes par l'utilisation et l'amélioration de la ligne existante

A – Problématique générale

1 – Les critères d'analyse

573. Il est indiqué à la page 10 du « Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié par la Communauté Européenne (pièce 110) :

Optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie

(3) En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.

574. Il s'agit là de l'objectif que doivent respecter la France et l'Italie qui peut être réalisé dès aujourd'hui au moyen de la ligne existante que ce soit pour l'objectif 2030 ou même celui de 2050.

2 – Les tonnages de marchandises transportées par les différents itinéraires alpins franco-italien

575. Pour le transport de marchandises à travers le massif nord-alpin, les trois itinéraires alpins sont :

- le tunnel Routier du Fréjus, en fond de vallée de la Maurienne ;
- le tunnel routier du Mont-Blanc, après Chamonix ;
- le tunnel ferroviaire du MontCenis.

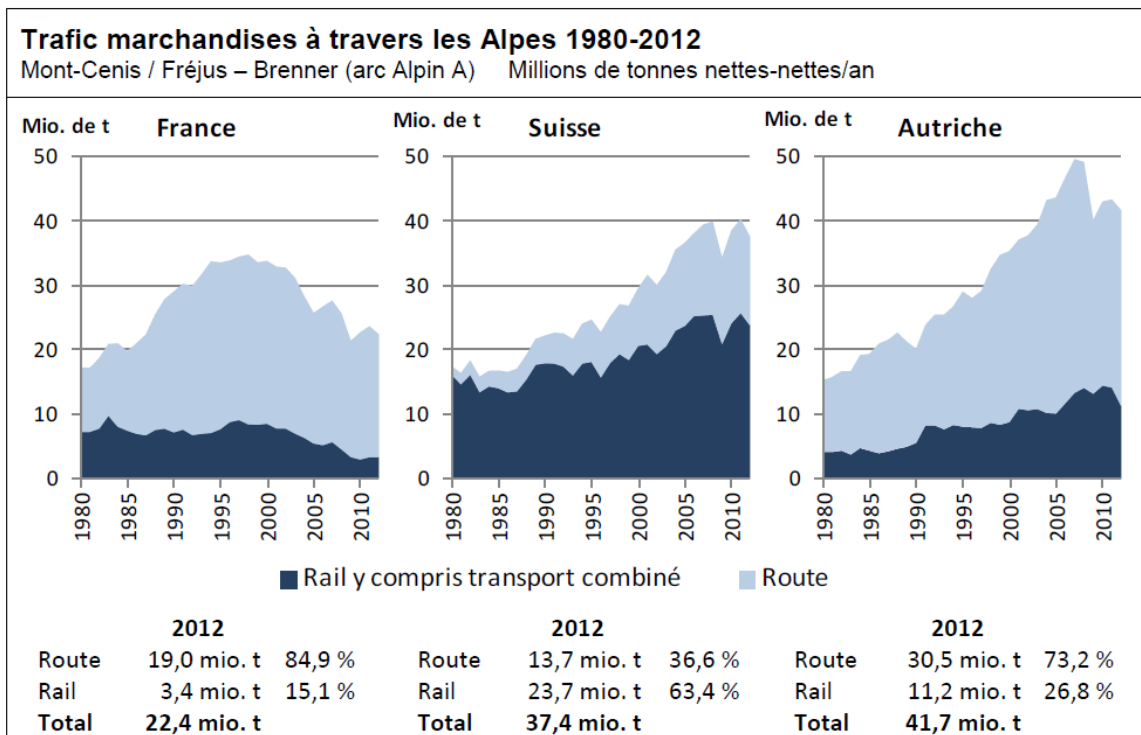
576. Le tonnage transporté entre la France et l'Italie par les trois passages nord-alpins est connu par la publication de Office Fédéral des Transports Suisse qui publie des statistiques annuelles pour les transports dans les Alpes, de l'Autriche à la France, référence reconnue comme fiable par Réseau Ferré de France qui l'utilise dans le document d'enquête publique.

577. Pour l'année 2006 (avant la crise) les chiffres sont les suivants :



Alpinfo 2012

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail



581. La part du ferroviaire a donc baissé entre 2006 et 2012, pour atteindre 15,1%, et le tonnage transporté par la route a également diminué pendant la même période, passant de 21,6 à 19,0 millions de tonnes.

582. Cette baisse de tonnage sur le réseau ferroviaire s'explique sans doute par les travaux d'augmentation de gabarit du tunnel ferroviaire du MontCenis, travaux qui ont pris fin en 2011. Pendant ces travaux, la circulation des trains se faisait en alternance. Toutefois et malgré les travaux d'agrandissement de la ligne ferroviaire on constate que le mode routier a également connu une baisse parallèle de ses tonnages.

DES TRAVAUX CONSÉQUENTS

- Agrandissement du tunnel ferroviaire par abaissement de la voie.
 - Régénération de l'ouvrage consistant dans le rejointoiement des maçonneries et dans le confortement de certaines zones de piédroits.
 - Travaux de génie civil avec la reconstruction du drain central, la réalisation de plus de 85 niches de sécurisation, la pose de 14 km de caniveaux, d'un réservoir incendie et de ses locaux techniques, devant faciliter l'intervention des équipes de secours dans le cas d'éventuels incidents.
 - Travaux d'équipement avec la pose de plus de 100 km de câbles de puissance et de communication dans les caniveaux et en piédroits, de l'éclairage du tunnel, de l'équipement des niches, d'une conduite incendie de 7 km raccordée au réservoir.
- Montant des travaux côté France : 107,8 millions d'euros.



2- Entrée du tunnel début du XX^e siècle.
3- Entrée du tunnel aujourd'hui.

2- Tunnel entrance at the beginning of the 20th century.
3- Tunnel entrance today.

recupérés. Cette première méthode va s'avérer peu compatible avec des changements de traverses au cas par cas (traverses non récupérables). Si la seconde méthode est moins rapide en cadence de pose de traverse, elle s'avère bien plus souple pour gérer les aléas d'un chantier comme celui du Fréjus (remplacement d'environ 10 % des traverses usagées réparties aléatoirement sur la longueur de l'ouvrage).

LES TRAVAUX D'ÉQUIPEMENT

Les nouveaux équipements installés dans le tunnel consistent essentiellement dans des aménagements devant permettre une plus grande sécurisation des transports. Il s'agit d'installer un éclairage sur le linéaire du tunnel, des points de lumière tous les dix mètres, une sonorisation permettant de diffuser des messages par haut-parleur dans le tunnel, une nouvelle installation de téléphonie ferroviaire et d'alerte, une nouvelle installation de signalisation, ainsi que la pose d'un système de lutte incendie sur l'ensemble du linéaire, le tout raccordé à une réserve d'eau incendie de 240 m³ installée dans la galerie de visée.

Cette galerie est une partie abandonnée du tunnel qui a servi lors du creusement, pour caler l'alignement du tunnel pendant les travaux de creusement. L'ensemble de ces nouvelles installations est piloté par une GTC (Gestion technique centralisée) qui contrôle en permanence le bon fonctionnement du système de sécurisation. Ces travaux sont réalisés par un groupement d'entreprises Etde, Spie et Imet.

CONCLUSION

Les travaux de sécurisation et de modernisation du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis - Fréjus concentrent une variété de travaux de rénovation dans un espace linéaire clos de 7 km de long, maintenu en service d'exploitation. Si chacune des tâches présentées dans cet article sont ordinairement réalisées seules sur des ouvrages en ligne sous circulation ou hors circulation, leur concentration dans l'espace et le temps, la singularité transfrontalière de cet ouvrage très long vieux de 150 ans ainsi que les nombreuses techniques innovantes déployées font de ce chantier un chantier exceptionnel. □

23- Soudure électrique des rails.

21 et 22- Excavation of recesses by explosive.
23- Electric welding of rails.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

LONGUEUR DU TUNNEL : 14 000 ml
LONGUEUR DU CHANTIER CÔTÉ FRANCE : 6 900 ml
NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES SUR LE CHANTIER : 150 personnes
DÉBLAIS - BALLAST : 20 000 m³
DÉBLAIS - ROCHEUX EN RADIER : 20 000 m³
REJOINTOIEMENT : 16 000 m²
NICHES DE SÉCURISATION ET DE SIGNALISATION : 88 unités soit environ 2 000 m³
RENOUVELLEMENT VOIE BALLAST : 17 700 ml

PRINCIPAUX MATÉRIELS

ROBOT D'HYDRO-DÉMOLITION : 1
DMX : 2
MACHINE À ATTAQUE PONCTUELLE 300 KW : 1
LOCOMOTRICES : 6 Colas Rail et 2 VFLI
PELLES BRH : 12
BROC 330 : 3
FOREUSE : 3
BI-GRUE : 1
BOURREUSE 109 : 1
WAGONS R9 : 40

Source : « Bouygues TP Travaux souterrains »

583. La capacité de la ligne ferroviaire existante rénovée a été évaluée par les promoteurs du projet Lyon-Turin eux-mêmes (RFF LTF).

584. Parmi les travaux d'ampleurs réalisés pour augmenter la capacité de la ligne ferroviaire existante, on peut notamment évoquer le remplacement de deux ponts rail par RFF et la SNCF, le premier sur le Rhône à Culoz en 5 jours en 2007, celui de Chindrieux – Chatillon en 3 jours en 2013.

<http://fr.scribd.com/doc/17780284/Reconstruction-du-pont-rail-sur-le-Rhone-a-Culoz>

<http://www.ledauphine.com/savoie/2013/08/13/un-pont-rail-datant-de-1901-va-etre-replace-cette-semaine>

585. Cette capacité de la ligne existante ressort des déclarations du Ministre des transports et de la Rapporteuse du projet de loi pour la ratification d'un accord franco-italien, devant l'Assemblée Nationale, le 13 février 2002.

586. Déclarations du Ministre :

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

Compte rendu de séance du 13 février 2002, p. 1364

587. Déclaration de la Rapporteuse :

La ligne actuelle Lyon–Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon–Turin, qui offrira une capacité de 60 millions de tonnes de fret par an, constitue donc une réponse satisfaisante et crédible à la saturation récurrente de cet itinéraire. En effet, le trafic

Compte rendu de séance du 13 février 2002, p. 1366

588. On peut encore citer M. François Lépine, ancien Préfet et ancien président de la SAS Lyon-Turin Ferroviaire, qui a fait publier un [droit de réponse dans Le Monde Diplomatique, juin 2007](#) :

Liaison Lyon-Turin

A la suite de l'article « Un TGV transalpin très contesté »
(« Supplément Piémont », *Le Monde diplomatique*, mai 2007),
M. François Lépine, président de Lyon-Turin ferroviaire, précise :

juin 2007

APERÇU

Sur un dossier aussi important, il aurait été souhaitable que *Le Monde diplomatique* sollicite aussi le point de vue des maîtres d'ouvrage du Lyon-Turin, des collectivités territoriales du Piémont (région, province et ville de Turin) et des acteurs du monde économique. L'article reflète une situation d'antagonisme local qui a effectivement prévalu dans le passé mais qui s'est aujourd'hui atténuée. Les discussions avec les représentants des opposants de la vallée de Suse (dont Angelo Tartaglia), dans le cadre de l'observatoire technique mis en place par le gouvernement italien, ont en effet permis de rapprocher significativement les points de vue.

L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Suse de « vingt à trente millions de tonnes par an » : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)

589. Le rapport Ecorys COWI conclut, en avril 2006 (*pièce 116*):

e) Transport

1. Nous sommes dès lors d'avis que la capacité maximale de la ligne historique se situe entre 17,00 MT et 18,59 MT. Les différences dans les estimations sont acceptables, voire normales compte tenu de la complexité de l'estimation de la capacité d'une ligne ferroviaire. Il est donc réaliste de prévoir la mise en service d'une nouvelle infrastructure d'ici 2020 (ce qui implique le lancement de l'opération, au moins dix ans plus tôt), date à laquelle la ligne historique sera proche de la saturation. Il faut souligner que si des mesures de restriction du trafic – pour des raisons de sécurité – étaient appliquées au tunnel historique, le seuil de saturation serait atteint beaucoup plus rapidement.

Source : *Rapport Ecorys COWI*, p. 12

Conclusion concernant la capacité de la ligne historique

Le tableau ci-dessous donne le résumé des différents calculs de la capacité de la ligne historique.

Tableau 5.1 Résumé des calculs de capacité de la ligne historique.- Millions de tonnes

Etude			Capacité totale
LTF – Document B 26.1	Longueur max. des trains : 750 m	Situation de référence 1	18,19 MT
		Situation de référence 2	19,16 MT
	Longueur max. des trains : 650 m	Situation de référence 1	17,41 MT
		Situation de référence 2	18,26 MT
Note RFF – LTF du 20/01/03	Longueur max. des trains : 650 m		17,00 MT
Etude PWC de juin 2004	Longueur max. des trains : 650 m		18,59 MT

Source : Rapport Ecorys COWI, p. 109

590. L'observatoire italien pour la liaison Lyon-Turin (*pièce 117*) a publié un rapport, « Quaderni 01 Osservatorio Collegamento ferroviario Torino-Lione » au printemps 2007 qui a été l'occasion d'auditionner la société Lyon Turin Ferroviaria. Sur la question des capacités de la ligne existante, il conclut :

Section Modane - Bussoleno ^{14/15}			
N° trains de marchandises/jour	Tonnes/jour	Tonnes/an sur 260 jours de pointe équivalent/an	Tonnes/an sur 350 jours de pointe/ an
150	76.500	19.890.000	26.775.000
180	91.800	23.868.000	32.130.000

Source : Quaderni Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione, page 49

Considérations des représentants techniciens de LTF et RFI

Dans le développement de l'analyse, LTF et RFI proposent un calcul qui, partant de la donnée de la capacité pratique de 226 sillons, considère que la limitation de la potentialité pratique est liée aux activités de maintenance qui, pour l'optimisation de la maintenance même et les particularités orographiques de la ligne, comportent l'adjonction d'1 heure aux 2 prévues dans le modèle CAPRES pour la maintenance ordinaire outre une autre quote-part horaire pour tenir compte de la maintenance extraordinaire. Ces nécessités déterminent la potentialité pratique résiduelle de 208 trains par jour auxquels il faut soustraire 46 trains de voyageurs prévus dans le modèle d'exploitation pour arriver à un total de 162 trains de marchandises par jour.

Cette donnée doit être réduite pour tenir compte de l'incidence du retour sur le tronçon Italie-France de locomotrices isolées⁹ en raison de la nécessité de renforcement de la poussée compte tenu de la pente de la ligne et de la différence de tonnage dans les trafics sur les deux tronçons. La valeur que l'on obtient s'élève à 150 trains de marchandises/jour.

Vu que le cours de la demande de transport ferroviaire est historiquement distribué de façon non homogène sur les différents jours de la semaine, avec davantage de requêtes de sillons par les opérateurs pour les jours centraux (mercredi et jeudi), LTF et RFI estiment qu'une valeur des jours de pointe équivalente¹⁰ réaliste serait de 260 jours/an; cette valeur représente déjà, à leur avis, un progrès considérable par rapport à la situation actuelle qui est basée sur 200-220 jours/an.

Source : *Quaderni Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione, p. 50*

591. Enfin la capacité de la ligne existante est définie en 2013 par les documents émanant du « Corridor D » « Rail Freight Corridor 6 » (*pièce 118*) qui la fixe à 22,5 millions de tonnes. La Cour des Comptes dans son référé du 1^{er} août 2012 (page 5/8) indique que le niveau de saturation prétendu par Lyon Turin Ferroviaire serait de 15 millions de tonnes :

Or les études de trafic de la société Lyon-Turin ferroviaire ne prévoient une saturation de la ligne historique qu'à l'horizon 2035 sur la base d'une capacité maximale de 15 millions de tonnes.

3 – Analyse raisonnée de l'exploitation à partir de l'existant

592. Les objectifs fixés par le « Grenelle de l'Environnement » en matière de transport de marchandises, de porter la part modale du rail à 25% pour 2022 et de faire progresser cette part de 25% de 2006 à 2012 n'ont pas réalisés en 2013.

593. Toutefois, les capacités à minima de la ligne existante exprimées par la Cour des Comptes sur indication de Lyon Turin Ferroviaire, soit 15 millions de tonnes permettent de réaliser le report modal selon une proportion qui peut être définie comme suit :

Capacité = 15 millions de tonnes (référé Cour des Comptes 1/8/12)	1998 (Maximum)	2007 (Avant la crise)	2011 (Actuel)
Tonnage Total Rail + Route	34,7 M Tonnes	27,6 M Tonnes	23,6 M Tonnes
Pourcentage de part ferroviaire possible	43,23%	54,35%	63,56%
Pourcentage de part ferroviaire observé	24,49%	20,65%	14,40%

594. Il apparaît donc que la ligne existante est en mesure de dépasser largement les objectifs

fixés par le « Grenelle de l'Environnement », sur la base du tonnage le plus faible de sa capacité annoncée par LTF SAS tant pour les tonnages relevés en 2007 avant la crise que pour les tonnages actuels.

Capacité = 17 millions de tonnes (constaté au Saint Gothard en Suisse en 2000)	1998 (Maximum)	2007 (Avant la crise)	2011 (Actuel)
Tonnage Total Rail + Route	34,7 M Tonnes	27,6 M Tonnes	23,6 M Tonnes
Pourcentage de part ferroviaire possible	48,99%	61,59%	72,03%
Pourcentage de part ferroviaire observé	24,49%	20,65%	14,40%

En considérant les chiffres fournis par Corridor D, à savoir 22,5 millions de tonnes de capacité, les pourcentages possibles sont les suivants :

Capacité = 22,5 millions de tonnes (Corridor D – RFC 6)	1998 (Maximum)	2007 (Avant la crise)	2011 (Actuel)
Tonnage Total Rail + Route	34,7 M Tonnes	27,6 M Tonnes	23,6 M Tonnes
Pourcentage de part ferroviaire possible	64,84%	81,52%	95,34%
Pourcentage de part ferroviaire observé	24,49%	20,65%	14,40%

595. Il résulte de ces éléments que :

- la ligne ferroviaire existante, dans les conditions d'exploitation actuelle, est en mesure de répondre largement aux objectifs fixés par la loi du 3 août 2009 dite « Grenelle », que ce soit dans la situation actuelle ou en considérant le plus fort tonnage constaté sur ces itinéraires ;
- l'objectif fixé par le « Livre Blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié à Bruxelles par la Commission Européenne, le 28 mars 2011 est également largement atteint.

596. Les promoteurs ont cru pouvoir prétendre que les tonnages prévisionnels pris en compte pour le projet de nouvelle ligne entre Lyon et Turin sont ceux du Léman à la Méditerranée (du passage routier du Mont-Blanc au Nord, à celui de Vintimille au Sud).

597. Cette déclaration est en complète contradiction avec les déclarations du dossier de l'enquête publique du tunnel transfrontalier de Saint Jean de Maurienne (2006) dans lequel on pouvait lire à la **page 58 de la pièce 8 « Evaluation socio-économique »** :

rence. Le tonnage transporté par autoroute ferroviaire est donc multiplié par 4,5, passant de 2,5 millions à 11,15 millions de tonnes. A plus long terme, le service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit pourrait être développé jusqu'à environ 1 million de poids-lourds grâce à la mise en service de trains d'autoroute ferroviaires plus longs (1125 m voire 1500 m). Enfin l'autoroute ferroviaire non accompagnée entre l'Espagne et l'Italie pourrait permettre de transporter 2 Mt complémentaire.

598. Toutes les études réalisées au soutien du projet de nouvelle ligne Lyon-Turin depuis l'origine du projet, apportent un éclairage sur les évolutions récentes de RFF sur le report du trafic passant à Vintimille. Le dossier d'étude GIP Transalpes de 2000 les rassemble. Elles concluaient unanimement à l'absence de report de l'itinéraire Vitimille vers le projet Lyon-Turin :

p. 36

Les simulations à l'horizon 2015 du fret aux franchissements franco-italiens

- Dans le rapport Legrand, il est clairement indiqué que les trafics de marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes au nord et au sud sont relativement indépendants.

« Pour ce qui est des poids lourds, ceux qui passent au tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus viennent à 99% de la région Rhône-Alpes et du nord de la France et de l'Europe ; à l'inverse à Menton 90% des poids lourds sont issus des régions riveraines de la Méditerranée, du sud-ouest de la France et de la péninsule ibérique. Les possibilités de reports entre les itinéraires des Alpes du Nord et du Sud sont donc très limitées. »⁵

INTERFACE TRANSPORT pour le compte du G.I.P. TRANSALPES

p.37

L'hypothèse d'indépendance des passages Nord et Sud des Alpes franco-italiennes est considérée vraisemblable par les services de la SNCF. Toutefois, les analyses réalisées

- Selon l'enquête aux frontières réalisée par le GEIE Alpetunnel présente les origines-destinations des poids lourds et des convois ferroviaires franchissant différents points frontières italiens.

« Par rapport à la liaison Lyon-Turin, les enjeux en matière d'itinéraires poids lourds se situent presque exclusivement sur les passages des Alpes du Nord. Les flux de Vintimilles par voie ferrée ou route sont, compte tenu de leur origine/destination, quasi-captifs de ce passage »⁶

⁵ LEGRAND, Rapport du groupe de travail sur les percées alpines, juillet 1991, citation in page 2.

⁶ GEIE ALPETUNNEL, Analyse des flux de marchandises transalpines, Rapport de synthèse, citation in page 80.

599. L'OITC (Officie Interconsulaire des Transports et Communications) concluait de la même manière :

Une logique différente pour le passage par Vintimille

Ce passage, soumis à la croissance de tous les trafics terrestres, aussi bien de voyageurs que de marchandises, a connu une augmentation notable du nombre de poids lourds ; la raison principale étant l'ouverture de la péninsule ibérique au marché européen. Ainsi le trafic de poids lourds à Vintimille est-il surtout dû aux échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Italie, qui représente 44,4% du total des flux de poids lourds. Ces échanges induisent des flux très largement captifs. A noter que la part des poids lourds dans le trafic total (Véhicules légers + Poids lourds) est passée de 13,6% en 1985 à 20,5% en 2000. Enfin, il est à souligner que ce passage atteint ses limites de capacité.

600. Cette déclaration est également en complète contradiction avec l'annexe 3 du l'accord franco-italien du 30 janvier 2012, que la commission d'enquête ne pouvait ignorer, qui précise à l'article A.5 le rôle des autoroutes de la mer pour diminuer le trafic routier au passage franco italien de Vintimille :

A.5. Autoroutes de la mer

Pour accroître les possibilités d'une baisse du trafic des poids lourds au passage de Vintimille, largement induit par les échanges économiques concernant la péninsule ibérique, les Parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions d'un développement de liaisons maritimes de contournement des Alpes, pouvant être développées d'ici 2015 pour offrir des alternatives crédibles au passage des poids lourds par Vintimille.

601. Le dossier d'enquête publique comme le rapport de la commission d'enquête restent muets sur la solution de report modal maritime. Dans le rapport de la Commission d'enquête, le mot « maritime » n'apparaît que 2 fois pour constater la faiblesse des liaisons entre les ports et le ferroviaire (pages 149 et 151).

602. Pourtant RFF connaît bien le système et depuis longtemps pour l'avoir étudié et promu lors du débat public en région PACA dès 2005.



Le transit de marchandises à travers la région PACA :

Quels enjeux pour le transport ferroviaire ?

Philippe AYOUN
Jeudi 14 avril 2005



Comment éviter la croissance des poids lourds?

- Les modes maritimes et ferroviaires devront transporter un supplément supérieur à 2 000 PL/Jour.
- Sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle:
- 2/3 du trafic à détourner = 6 à 7 navettes quotidiennes à créer entre Espagne + France et Italie.

7



Un exemple théorique de services « Ro-Ro » en 2020

- 2 à 3 rotations/jour entre l'Espagne du Sud (Valence) et l'Italie du Nord (Gênes, Livourne)
- 2 rotations par semaines entre l'Espagne du Sud et l'Italie du Sud (Civitavecchia, Naples)
- 5 à 6 rotations quotidiennes entre l'Espagne du Nord (Barcelone) et l'Italie du Nord
- 4 rotations par semaines entre l'Espagne du Nord et l'Italie du Sud
- 2 rotations par semaines entre le Sud de la France (jusqu'à Marseille) et l'Italie du Sud
- 1 rotation par semaine entre l'Est de PACA (Toulon) et l'Italie du Sud

16



- La moitié du trafic de transit
- Compétitif sur les longues distances
- Aujourd'hui, 18 AR par semaine : une capacité annuelle de l'ordre de 400 000 camions
- De réelles perspectives de développement (aides nationales et européennes...)



603. L'engagement gouvernemental comme le projet prioritaire européen N°21 (*pièce 121*) pour le développement des autoroutes de la mer, déjà largement utilisées pour le franchissement de la Manche entre l'Europe continentale et l'Angleterre, démontre que la prise en compte de la totalité du tonnage passant par la côte méditerranéenne n'a d'autre but que de justifier une infrastructure nouvelle, sans fondement.



Priority Project 21 ▶ Motorways of the Sea

Trans-European transport network. Achievement of the Priority projects



604. Toutefois, et même en considérant les marchandises circulant sur la côte

méditerranéenne, en omettant les possibilités de transports par la voie maritime reconnues par RFF et les Etats (*accord du 30 janvier 2012 – Annexe 3*), on constate que sur la période 94 à 2012 la ligne existante, sur la base des 22,5 millions de tonnes annoncées par Réseau Ferré de France au sein de RFC6, répond aux objectifs de part modale les plus ambitieux dès maintenant :

Millions de tonnes (22,5 M Tonnes Corridor D RFC6)	1994	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France Italie	44,6	48,8	49,6	49,3	49,5	49,1	47,4	45	47,1	47,4	44,6	37,8	42	41,7	39,5
Tansit	19,4	19,3	19,6	19,5	19,8	19,8	18,3	18	18,9	18,8	17,9	13,3	13,5	13,6	13,5
Echange	25,2	29,5	30	29,8	29,7	29,3	29,1	27	28,2	28,6	26,7	24,5	28,5	28,1	26,0
Capacité ligne existante	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5
% du tonnage Ligne existante / total France Italie	50,45	46,11	45,36	45,64	45,45	45,82	47,47	50,00	47,77	47,47	50,4	59,52	53,57	53,96	56,35
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

Source : Alpinfo (pièces 83 à 96) et corridord.eu

605. La commission d'enquête a pris le parti d'intégrer la totalité des prévisions de tonnages circulant sur la côte méditerranéenne (Vintimille) comme captive du projet Lyon-Turin.

606. Elle a établi ses prévisions sur la base d'un pourcentage du trafic estimé sur la totalité de l'arc alpin, de l'Autriche à la Méditerranée (page 145 du rapport de la commission d'enquête), dans une approche méthodologique erronée car les trafics de marchandises sur l'axe Est Ouest Alpes du Nord ont un fonctionnement différent de l'axe Nord Sud essentiellement sensible aux importations d'Asie.

607. Malgré les évidences des constats Alpinfo depuis 30 ans, démontrant le plafonnement puis la diminution des tonnages transportés aux passages nord-alpins, la commission d'enquête considère une augmentation de plus de 30 millions de tonnes alors que les tonnages actuels sont de 20 millions de tonnes (page 148).

608. La commission d'enquête a cru pouvoir une nouvelle fois justifier le projet en rejetant la demande d'analyse économique de Monsieur Ibanez en ignorant une nouvelle fois les dispositions de l'article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997, elle indique après de nombreuses erreurs d'appréciation :

Enfin, la phrase « *Il n'est pas envisageable que RFF ne fournisse pas les projections économiques de son projet.* » n'est pas fondée, car le bilan socio-économique est présenté dans la Pièce G.

Rapport commission d'enquête page 153 (pièce 26)

609. L'ensemble des commentaires de la commission d'enquête sur les prévisions d'exploitation, de tonnage, d'hypothèse de croissance et de bilan économiques sont superficielles, erronées, elles caricaturent les objections formulées notamment par Monsieur Ibanez dans son courrier remis lors de l'enquête publique.

610. Dans les conditions d'exploitation actuelle, l'infrastructure existante n'est pas saturée, et il y a lieu d'inclure dans le raisonnement les marges de manœuvre liées aux améliorations techniques ou technologiques, et à l'évolution du parc de poids lourds électriques (*pièces 80,81,82*) (*pièce 142 Vidéo*).

Scania s'associe à Siemens pour fabriquer des poids lourds électriques

Par AFP | WK-transport-logistique | 13/03/2013|

Le constructeur suédois Scania a annoncé qu'il s'associait à l'industriel allemand Siemens pour développer des poids lourds alimentés en électricité à la façon des tramways. Les routes devront être équipées de câbles aériens.



Maquette de camion Scania équipé d'un pantographe destiné à être relié à un câble d'alimentation électrique aérien. © Scania

L'accord rendu public le 11 mars 2013 entre les deux groupes a pour but d'électrifier, avec une technologie développée par Siemens, des véhicules Scania qui seraient équipés d'un pantographe selon un principe identique aux tramways sur pneus. Les routes devront être équipées de câbles aériens pour l'alimentation électrique.

"La Suède pourrait devenir le premier pays du monde avec des camions électriques et des routes électrifiées pour un usage commercial", a parié Scania.

Vers des tronçons routiers électrifiés

Le groupe a publié une photo d'un camion simulant le concept sur une route classique.

Il assure que des expérimentations du procédé "à grande échelle" sur des tronçons routiers électrifiés devraient devenir une réalité grâce au partenariat avec Siemens.

Un transport routier sans combustible fossile

"Les économies de carburant rendues possibles par l'électrification sont énormes, a estimé le vice-président de Scania, Henrik Henriksson. Ce projet pose une première pierre pour un transport routier sans combustible fossile", s'est-il félicité.

La Suède s'est fixé en 2009 l'objectif d'un parc automobile roulant sans énergie fossile en 2030. Scania, contrôlé par Volkswagen, a l'ambition de profiter du "potentiel économique énorme qu'il y a à jouer un rôle moteur dans le développement de véhicules pour le transport durable".

27 juillet 2013

E-FORCE : PREMIERS CAMIONS ÉLECTRIQUES DE 18 TONNES FABRIQUÉS EN SUISSE

Classé dans : [- Voitures électriques](#) — greendrive @ 20 h 32 min

Développé en partenariat avec l'équipementier Brusa qui a assuré l'électrification du véhicule, en Suisse la société E-Force One AG Dirigé par Tobias Wülser, pionnier de la mobilité électrique, vient de mettre en service les premiers exemplaires de son camion électrique de 18 tonnes.

Le premier camion électrique de 18 tonnes. **Avec une autonomie d'environ 300 kilomètres pour une structure de chargement et une charge utile de 10 tonnes**, ces géants écologiques consomment en moyenne 100 kWh sur autoroute et 80 kWh en parcours urbain/interurbain pour 100 km. Leurs batteries se rechargent en 6 heures, et le courant nécessaire à ces deux véhicules est à 100% d'origine hydraulique.

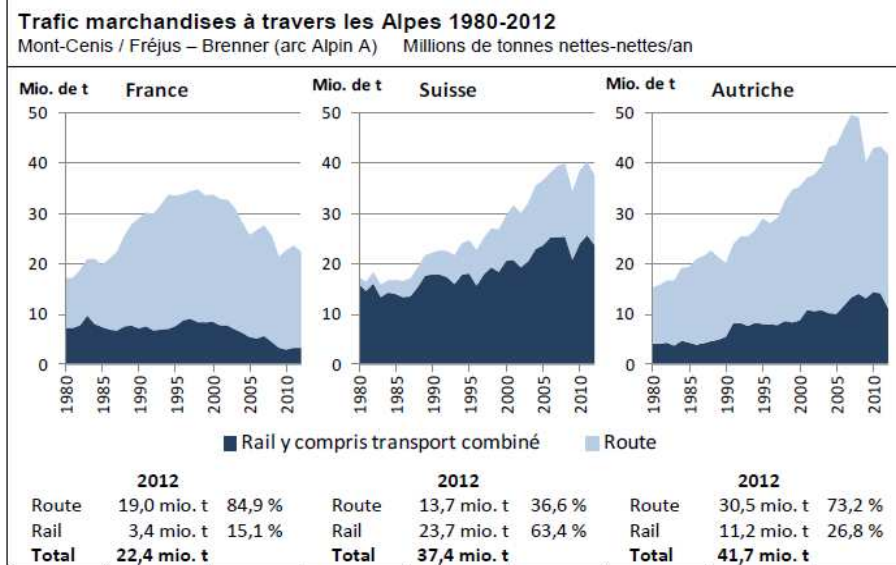
Principalement destiné à des activités de livraison, ce camion électrique est actuellement testé sur les routes suisses par les sociétés Coop et Feldschlösschen qui progressivement à remplacer leurs camions diesel.



- 611.** Les expériences de feroutages ou autoroutes ferroviaires menées entre Perpignan et le Luxembourg, sur une ligne sans contrainte de relief, confirment que l'exploitation du fret ferroviaire, y compris lorsqu'il n'y a pas de contrainte, peine à prendre des parts de marché sur la route.
- 612.** Ainsi, loin de rendre performant le fret ferroviaire, le projet contesté interdira la mobilisation de financement pour la réorganisation et le développement d'un matériel ferroviaire roulant adapté, pour le développement des autoroutes maritimes et des adaptations infrastructurelles ou encore de la technologie électrique pour les camions.
- 613.** Le projet présenté à l'enquête d'utilité publique ne répond pas aux besoins identifiés pour remplir les objectifs qu'il déclare. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer l'annulation du décret du 23 août 2013.
- 614.** L'ensemble de ces points se trouve confirmé par le rapport Alpinfo établi par l'Office Fédéral des transports (OFT) en Suisse pour 2012 (pièce 96) qui fait apparaître une nouvelle baisse d'un million six cent mille tonnes des marchandises transportées en 2012 entre la France et l'Italie pour les deux passages routiers Fréjus et Mont-Blanc et le passage ferroviaire du Montcenis. Cette diminution étant imputable en totalité au mode routier :

Alpinfo 2012

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail



615. Au regard des capacités de la ligne existante, reconnues par le maître d'ouvrage lui-même, le projet présenté à l'enquête publique du 16 janvier au 19 mars 2012, ne correspond à aucun critère de nécessité.

III – Un coût manifestement sous-évalué

A – Les documents de l'enquête publique

616. Le document Pièce C page 19 (pièce 18) de l'enquête publique présente le tableau suivant en valeur 2009 :

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.

Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins) ²	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Epine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

²Le CFAL appartient à deux programmes : un programme nord-sud et un programme Lyon-Turin. Dans le cadre de l'évaluation du programme Lyon-Turin, seuls les trafics et les montants d'investissements associés à la fonctionnalité de / vers l'Italie du CFAL sont pris en compte.

617. L'actualisation financière, au taux de l'inflation constaté, permet d'apprécier plus justement l'engagement financier présenté pour l'ensemble du projet :

Somme à actualiser	Année correspondante	de début du mois de
<input type="text" value="24078"/>	<input type="text" value="2009"/>	<input type="text" value="Janvier"/>
Conversion Devise si nécessaire	Année d'actualisation	à fin du mois de
<input type="text" value="Euros vers Euros"/>	<input type="text" value="2013"/>	<input type="text" value="Septembre"/>
Somme actualisée	Inflation cumulée	
<input type="text" value="25793"/>	<input type="text" value="7.1%"/>	<input type="button" value="Calculer"/> <input type="button" value="Effacer"/>

618. Le coût actualisé du projet serait de 25,793 Milliards € qui sont à rapprocher des montants annoncés par la Cour des Comptes dans son référé au Premier Ministre du 1^{er} août 2012. La Cour des Comptes reprenait l'évaluation de la Direction du Trésor, laquelle évaluait le projet à 26,1 Milliards €.

619. La section internationale coûterait 10,480 Mds € pour un tunnel de 57 km bitube ou 114

km équivalent un seul tube selon le dossier d'enquête publique.

620. La description des tunnels soumis à l'enquête publique est consultable dans le même document (Pièce C, page 91) comme suit :

- le tunnel Bourgoin / Ruy, tunnel bitube de 7 km, soit 14 km d'équivalent monotube ;
- le tunnel de Sainte-Blandine tunnel monotube de 1,850 km ;
- le tunnel de la Batie-Montgascon, tunnel bitube de 7,426 km, soit 14,8 km d'équivalent monotube ;
- le tunnel de Dullin l'Epine bitube de 15,089 km, soit 30 km d'équivalent un monotube ;
- le tunnel de Chartreuse, monotube de 24,5 km ;
- le tunnel de Belledonne, monotube de 19,7 km ;
- le tunnel de Glandon, monotube de 9,5 km.

- le tunnel de Bourgoin-Ruy un bitube à voie unique, d'une longueur de environ 7 km, prolongé à ses têtes par des tranchées couvertes d'une quarantaine de mètres chacune ;

- le tunnel de Sainte-Blandine, monotube à double voie d'une longueur de 1 850 m, prolongé par des tranchées couvertes, de 350 m en tête Ouest et de 20 m en tête Est ;

- le tunnel de La-Bâtie-Montgascon, bitube à voie unique d'une longueur de 7 426 m, prolongé en tête par une tranchée couverte (tranchée couverte de Saint-Didier-de-la-Tour) de 920 m ;

- le tunnel de Dullin-L'Epine, bitube à voie unique d'une longueur de 15 089 m prolongé par des tranchées couvertes de 90 m à l'Ouest et 75 m à l'Est ;

- le tunnel de Chartreuse, monotube à voie unique (bitube à terme), d'une longueur de 24 505 m prolongé par une tranchée couverte de 125 m à l'Est ;

- le tunnel de Belledonne, monotube à voie unique (bitube à terme), d'une longueur de 19 720 m, prolongé par une tranchée couverte de 200 m en tête Ouest ;

- le tunnel des Cartières, monotube à double voie d'une longueur de 200 m prolongé par des tranchées couvertes de 25 m côté Nord et 95 m côté Sud ;

- le tunnel du Glandon, monotube à voie unique (bitube à terme), d'une longueur de 9 505 m, prolongé par une tranchée couverte de 235 m en tête Sud.

621. Le total du linéaire de tunnels à creuser est donc de 114 km d'équivalent monotube.

622. Le coût du chantier annoncé par RFF, a été présenté sous la forme de diaporama au cours des réunions publiques organisées par la Commission d'enquête :

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

Le projet concerne 3 départements (Rhône, Isère et Savoie) et traverse 71 communes

	1 ^{ère} phase	2 ^{ème} phase	Total
Linéaire	78 km	62 km	140 km
dont enterré	32 km (41%)	54 km (87%)	86 km (61%)
Nombre tunnels	4	4	8
Coût (CE 2011)	4,5 Mds €	3,2 Mds €	7,7 Mds €

■ Principales caractéristiques

- Vitesses : 220 km/h pour les voyageurs – 100 à 120 km/h pour le fret
- Rampe maximale : 1,25 ‰

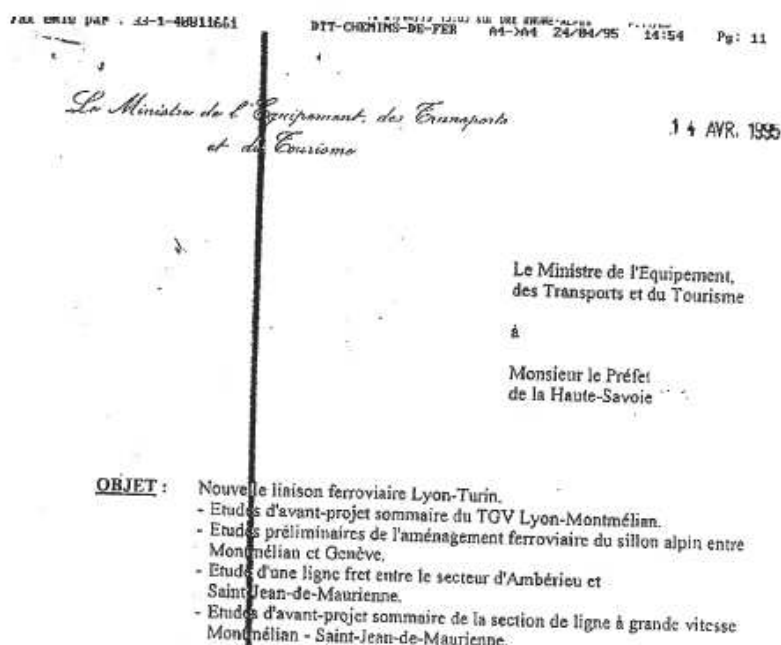
www.tvnetcitoyenne.com

- 623.** Sur cette présentation, le coût total du projet ressort à 7,7 Milliards €.
- 624.** On ne comprend pas que pour un linéaire identique de tunnels de 114 km, le coût soit inférieur de 2,8 Milliards d'€uros à celui annoncé pour le tunnel transfrontalier, outre le fait que ne sont pas pris en compte les ouvrages d'art et voies non enterrées. On comprend d'autant moins cette évaluation « minimaliste » que le tableau de la page 19 de la Pièce C du dossier d'enquête publique fait plutôt apparaître un coût supérieur.
- 625.** Cette évaluation financière a été présentée par RFF lors des réunions publiques, comme étant le coût du projet pourtant elle ne comprend pas le coût du CFAL Nord fixés à 997 millions € alors qu'il était présenté dans l'enquête publique du CFAL Nord comme financé par le Lyon-Turin. Le président de la commission d'enquête est resté silencieux.
- 626.** Les autres sections du projet des accès français au Lyon-Turin, qui correspondent à la description de la page 19 de la pièce C du dossier d'enquête publique, se décomposent comme suit :
- Grenay Chambéry par Dullin l'Epine : 4,145 Mds € ;
 - premier tube Chartreuse et Belledonne : 2,952 Mds d'€ ;
 - travaux LGV entre Grenay et Avressieux : 1,155 Mds d'€.
- Soit un total de 8,252 milliards d'euros
- 627.** Le total du coût du projet de 8,252 Mds €, hors CFAL Nord, présente une différence de 500 millions d'€ par rapport aux présentations publiques faites lors des réunions organisées par la commission d'enquête. Toutefois le maître d'ouvrage prétend que le coût de l'ensemble des infrastructures, dont le linéaire total et les ouvrages sont supérieurs en nombres et en implantations, serait inférieur aux coûts annoncés d'un seul ouvrage bitube de 57 km.
- 628.** L'évaluation financière est dès lors sous-évaluée, et non sincère. La déclaration d'utilité publique est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer l'annulation du décret du 23 août 2013.

IV – L’insuffisante évaluation multicritère

A – Méconnaissance des besoins de transports régionaux

- 629.** Si le projet affirme que la dimension régionale a été prise en compte, il n’en reste pas moins que la ligne desservant Chambéry depuis Saint-André-le-Gaz, à voie unique, ne fait l’objet d’aucun aménagement dans le projet soumis à enquête publique.
- 630.** La desserte à voie unique, d’Aix-les-Bains à Annecy, n’est pas non plus modifiée.
- 631.** Le projet initial faisant l’objet du cahier des charges du 7 février 1994 intégrait indiscutablement la création d’une infrastructure nouvelle pour la desserte de la ville d’Annecy à partir de Montmélian.
- 632.** L’intégration de cette desserte en Haute-Savoie, dans le projet initial est attestée par le document d’enquête publique qui reprend la décision ministérielle du 14 avril 1995 adressée au Préfet de Haute-Savoie :



Dossier d'enquête publique de 2012, pièce C page 195 (pièce 18)

- 633.** La conséquence directe de l'absence de desserte ferroviaire décente pour les deux agglomérations de Savoie et Haute-Savoie, conduit à une situation déplorable en matière environnementale.
- 634.** En Savoie, les comptages routiers effectués par le Conseil Général montrent une augmentation permanente du nombre de voitures consécutive à la diffusion de l'habitat en zone périurbaine ainsi qu'à la déficience du réseau ferré mise en évidence dans tous les rapports notamment à la suite de l'accident survenu à Brétigny sur orge en 2013.

	Voitures									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Chambéry Nord	89 668	91 412	86 564	88 487	92 332	91 704	93 444	95 004	94 945	94 708

Tunnel des Monts	75 854	77 779	72 246	73 083	77 082	77 958	80 299	82 110	84 133	84 135
Barr Chignin	30 554	31 517	33 273	33 803	34 466	36 063	37 750	39 461	40 719	40 996
Challes les Eaux	12 309	11 926	11 953	11 843	11 784	11 428	11 440	11 191	11 102	10 869
Chignin Challes	42 863	43 443	45 226	45 646	46 250	47 491	49 190	50 652	51 821	51 865
Part du trafic	85,91%	86,26%	90,12%	90,03%	89,88%	90,70%	91,43%	91,36%	91,38%	91,70%

Source Bilan Annuel des trafics routiers, Conseil Général de Savoie (pièces 122 à 129)

635. On constate une augmentation de près de 9.000 voitures par jour de plus aux sorties Est de Chambéry en 2012 que 10 ans auparavant. Les émissions dégagées par l'ensemble de 94.708 voitures correspondent à la pollution d'environ 20.000 camions. Cette situation environnementale catastrophique est, pour partie consécutive à l'absence de desserte ferroviaire d'un niveau suffisant pour les zones périurbaines, soit un rayon de 30 km autour de Chambéry.

636. L'augmentation du nombre de voitures constitue un problème de santé publique dans les agglomérations et zones périurbaines comme l'ont indiqué l'Organisation Mondiale de la Santé et le Centre de Recherche International sur le Cancer (CIRC) le 12 juin 2012. Ils ont en effet établi un lien direct entre l'exposition aux émissions des moteurs diesel et l'apparition de cancers du poumon.

637. Il a été constaté que le nouveau projet présenté a abandonné les projets d'infrastructures régionales vers Annecy et le doublement des voies pour desservir cette agglomération.

638. Le document d'enquête publique indique par ailleurs (Pièce C page 36) (pièce 18) :

> **Bretelle « Chambéry-Nord »**

Apparue en cours de phase d'Avant-projet Sommaire, cette variante est située en majeure partie hors du fuseau d'étude et concerne territorialement le département de la Savoie.

Elle émane d'une réflexion portant sur une nouvelle articulation entre l'axe ouest-est et le Sillon Alpin et a été examinée sous son aspect fonctionnel uniquement.

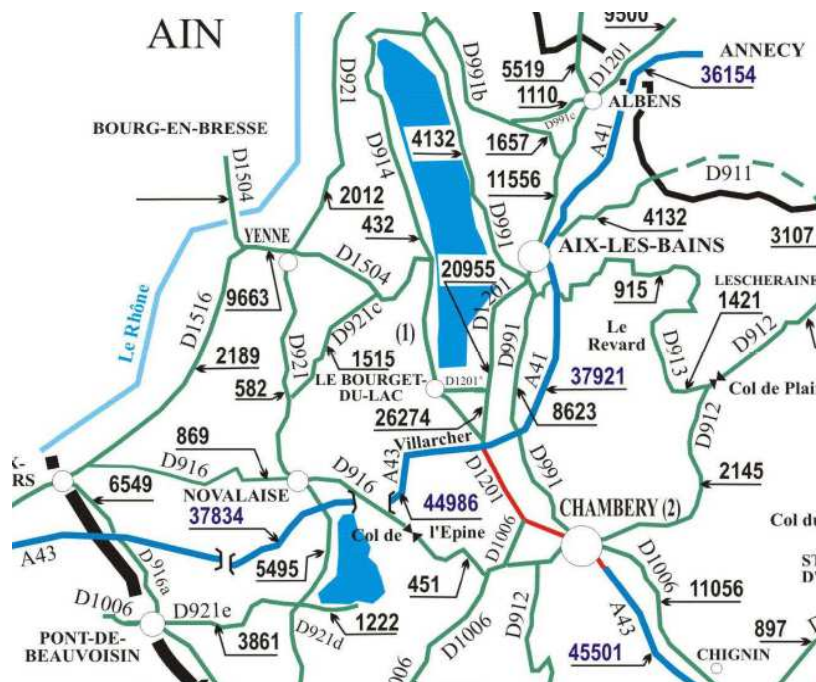
Elle se caractérise par une dissociation des dessertes de Chambéry, Aix-les-Bains et Annecy par rapport aux hypothèses de tracés sortant en Combe de Savoie.

Elle permet par un raccordement aux lignes existantes, envisageable au nord de Chambéry, d'améliorer notablement les temps de parcours vers le Sillon Alpin nord.

Elle a en revanche l'inconvénient de majorer les temps à destination de l'Italie et pénalise également fortement la desserte de Grenoble.

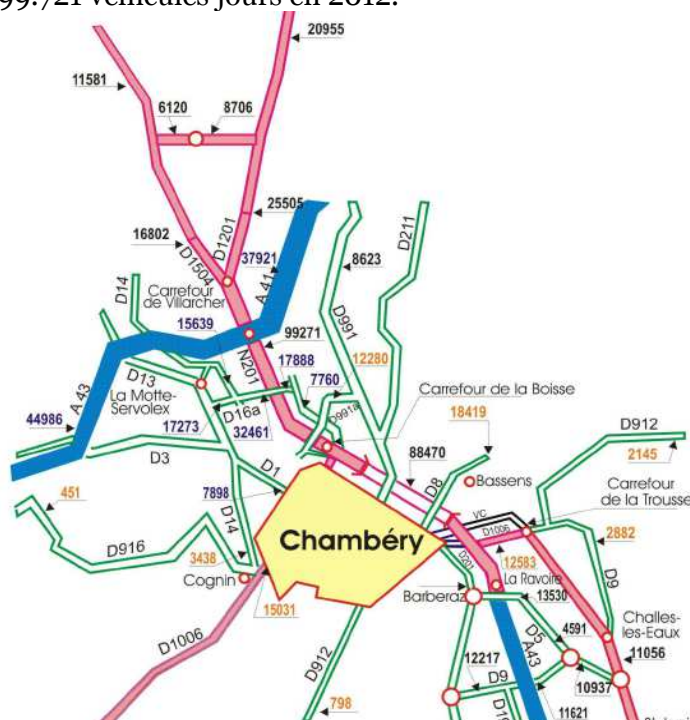
Dans cette configuration, les correspondances entre les missions nationales ou régionales et les missions internationales peuvent se réaliser par l'aménagement d'une des gares existantes, soit celle de Chambéry, soit celle de Montmélian centre.

639. La Ligne Aix les Bains – Annecy reste dans le nouveau projet à voie unique comme la voie en provenance de Lyon à partir de Saint André le Gaz. Ces deux liaisons ferroviaires insuffisantes sont à l'origine d'un fort trafic de voitures que l'on retrouve dans la ville de Chambéry ensuite (Conseil Général de Savoie – Comptage Routier 2012) (pièce 129).



640. Ce sont plus de 65.000 véhicules par jour qui circulent sur l'axe Chambéry – Aix les Bains sur les A41 (37.921 véhicules), D991 (8.623), D1201 (20.955). A l'Ouest ce sont près de 45.000 véhicules par jour qui sont dénombrés sur l'A43. Sur ces 110.000 véhicules par jour, on en décompte 99.271 à l'entrée Nord de Chambéry, ce qui démontre qu'il s'agit essentiellement de transports domicile/travail en provenance ou à destination des zones périurbaines ou interurbaines proches de Chambéry.

641. La carte détaillée de la zone urbaine de Chambéry montre que dès la sortie des autoroutes A41 et A43, à la jonction des routes départementales et autoroutes au niveau de la Nationale N201, on dénombre 99.721 véhicules jours en 2012.



642. Le nouveau projet qui a été soumis à enquête publique, par le fait qu'il a abandonné la problématique des dessertes périurbaines au profit de liaisons directes avec Lyon ou Paris, ne permet pas d'apporter des solutions au problème environnemental et de santé public

consécutif au maintien en voies uniques des liaisons ferroviaires pour la desserte des deux agglomérations de Chambéry et d'Annecy.

643. La même situation est observée dans les bilans du trafic routier publiés chaque année par le Conseil Général de Haute-Savoie (*pièces 130 à 136*). On y constate sur une période de 5 années (2006 à 2011), une augmentation de 10.452 voitures par jour dans l'agglomération d'Annecy soit, 3,815 millions de voiture de plus en 2011 qu'en 2006.

644. C'est ainsi que pour les deux agglomérations d'Annecy et de Chambéry, la pollution émise par les voitures représente environ 80% de la pollution émises par les transports routiers. Le projet Lyon-Turin n'apportant aucune solution à ce problème de transport de proximité ne peut être, dès lors, considéré d'utilité publique.

645. Dans ces conditions, l'intérêt général des populations de Savoie, Haute Savoie et Isère n'est aucunement pris en compte. A l'inverse, l'utilisation massive de financements publics ou d'endettement public, interdit tout investissement suffisant pour répondre à un besoin de santé publique, par une amélioration des lignes existantes et notamment le doublement de la ligne Saint André le Gaz / Chambéry qui conduira à une diminution du nombre de véhicules.

B – Atteintes aux ressources hydrologiques

646. L'autorité environnementale a formulé de sérieuses réserves sur les risques avérés consécutifs aux percements de tunnels. RFF n'y a pas répondu en méconnaissance de l'évaluation multicritère préalable et de son obligation d'appréciation du besoin de financement.

Concernant l'impact du creusement des tunnels, les questions posées concernent l'interception des nappes d'eau par le creusement des tunnels, et l'évacuation des eaux d'exhaure collectées dans les tunnels. Le risque de captage d'aquifères karstiques semble particulièrement marqué pour les deux tunnels sous les massifs calcaires de Dullin-L'Epine et de Chartreuse, mais les études menées jusqu'à présent n'ont pu conclure précisément. Malgré le coût des tunnels et la gravité des problèmes techniques susceptibles d'être rencontrés dans les karsts, l'Ae note que RFF reporte à l'issue de la DUP la nécessité de creuser une galerie de reconnaissance, et ne présente pas non plus une analyse détaillée des expériences de tunnels voisins a priori situés dans des conditions karstiques comparables (tunnel du Chat, tunnel autoroutier de l'Epine). Pour le tunnel de Dullin-L'Epine, l'étude d'impact envisage une solution de substitution pour les usages qui seraient impactés, au cas où le phénomène surviendrait.

L'évacuation des eaux collectées dans les tunnels sous Belledonne et le Glandon, dans des massifs cristallins faillés, peut porter sur des volumes importants. En l'absence d'étude, le dossier ne donne aucune indication sur les débits susceptibles d'être collectés, ni sur les modalités de leur évacuation et de leur rejet dans des cours d'eau existants, ni sur les effets sur les sources, et donc sur les impacts qui en résultent.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'estimation des impacts prévisibles sur les eaux souterraines et sur les sources dans les massifs de Dullin-L'Epine et de Chartreuse, et des débits d'exhaure maximaux prévisibles dans tous les tunnels, et d'en préciser les conditions de rejet dans le système hydrographique local.

Avis Autorité Environnementale page 17/28

647. Le nouveau projet a introduit une « bretelle » en direction de Chambéry par le percement d'un tunnel bitube de 15 km soit environ 30 km de galeries sous les massifs de Dullin et l'Epine.

648. Le rapport Ecorys Cowi (page 47) commandé par l'Union Européenne indique sur ce sujet que le percement du tunnel de base transfrontalier de 53 km sera à l'origine de drainages importants des eaux souterraines rencontrées lors du percement :

4.4.1 Bilan hydrologique / Le cycle hydrologique

Orientation générale

La circulation de l'eau par le biais des processus d'évaporation, de précipitation, d'écoulement des eaux souterraines, de ruissellement, etc... caractérise généralement le cycle hydrologique. Un projet de l'ampleur de la liaison ferroviaire prévue peut affecter de manière significative différents éléments du cycle hydrologique dans les zones qu'elle traverse. Au cours de l'évaluation des impacts environnementaux causés par le tunnel, le cycle hydrologique est une base importante qui permet de vérifier la cohérence des estimations concernant les eaux souterraines et les eaux de surface.

LTF a estimé¹⁸ que les deux tunnels principaux (le tunnel de base et le tunnel de Bussoleno), les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines compris entre 1951 et 3973 L/s dans le cas stabilisé. Ceci équivaut à un débit compris entre 60 et 125 Million m³/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 Million d'habitants. Le drainage des eaux souterraines n'est pas négligeable comparativement à la recharge totale en eaux souterraines dans les zones situées le long du tunnel.

Les valeurs ci-dessus sont déterminées dans le but de planifier les travaux de drainage et de creusement du tunnel et il est possible que celles-ci soient surestimées.

Cependant, même si le débit est en réalité plus faible qu'estimé, la quantité en eaux souterraines à être drainée par le tunnel reste considérable.

649. Un rapport du Cabinet Merlin (*pièce 137*) daté du 21 septembre 2005 sur l'alimentation en eau potable de la commune de Saint-Thibaud-de-Couze, où il est prévu de creuser une descenderie indique à la page 18/26 : « Ce déficit est également creusé par la perspective de réalisation du projet de Réseau Ferré de France (RFF) « Lyon Turin Ferroviaire », avec une probable descenderie sur la Commune de St Thibaud à proximité du site de carrière, et la forte probabilité de perte quasi-totale de la ressource de la Gorgeat ». La source de la Gorgeat est la principale source de la commune.

650. La galerie de reconnaissance creusée sous la commune de Villarodin-Bourget en Maurienne a eu pour effet le tarissement des sources de la commune comme l'a déclaré le Maire sur le site internet de la commune (*pièce 138*) :



[Accueil](#) [La Mairie](#) [L'eau](#) [L'électricité](#) [Vie locale](#) [Tourisme](#) [A propos de](#) [Contact](#)

5. Une faille dans la procédure d'enquête publique et un nouvel espoir

En parallèle aux études de reconnaissance, il fallait pour LTF préparer les étapes suivantes :

- l'occupation de la commune pour la période de chantier avec la construction du grand tunnel de base
- l'intégration des installations définitives pour la phase d'exploitation

La commune reste support d'ouvrage pour la phase chantier et accueillera des installations définitives comme la sous station électrique, la base de secours ou encore l'usine de ventilation du tunnel.

Une nouvelle enquête publique est lancée en 2006 sur la commune de Villarodin-Bourget, comme pour toutes les communes situées sur le tracé de la ligne ferroviaire.

Le 18 décembre 2007, le Gouvernement déclare par décret l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire LTF sur toute la vallée sauf sur la Commune de Villarodin-Bourget ! En effet, l'enquête publique de 2006 a porté sur le document d'urbanisme en vigueur à l'époque (le POS) alors que le décret se serait appliqué au PLU mis en place fin 2006 par la commune. Il y a donc eu incompatibilité des documents d'urbanisme et impossibilité de mettre en conformité ces mêmes documents aux besoins du chantier. Ce contretemps met la commune de Villarodin-Bourget sur le devant de la scène car à présent, le dialogue s'instaure, par la force des choses, entre elle et LTF.

La DUP n'ayant pas pu s'appliquer sur la commune, une nouvelle carte est à jouer. Prenant le problème au sérieux (sans DUP, pas de projet !), le Préfet, le Sous-préfet et LTF rencontrent la commune dont la position est sans appel :

les élus dénoncent à maintes reprises les nuisances vécues par les habitants lors des travaux de la descenderie, les préjudices subis avec notamment

le tarissement des sources du Bourget, l'éboulement de Chatalamia, l'affaissement du village. Comment prouver des relations de cause à effet entre le chantier et ces catastrophes ? Le doute profite toujours à LTF.

Alors qu'une volonté est affichée par les trois parties de travailler en concertation et en bonne intelligence, les rencontres s'écartent et les résultats

651. Le creusement de galeries et de tunnels est à l'origine de perte de ressources hydrologiques souterraines et de surface, comme l'indiquent ces rapports.

652. Or, le dossier d'enquête publique n'évalue pas les volumes qui seront drainés et aux questions posées publiquement, aucune réponse n'est apportée :

21. Intervention de Monsieur Philippe CAIRE, habitant à CHAPAREILLAN

En tant qu'architecte conseil, il est intervenu sur les descenderies du tunnel international.

Sur VILLARODIN-BOURGET, il y a eu des tarissements de sources.

Monsieur CARABOEUF répond que RFF a engagé des études de suivi hydrologique.

Il est essentiel de faire des traçages.

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Compte-rendu de la réunion publique du 28 février 2012 à CHAPAREILLAN.

Page 6 / 7

653. La référence à l'hydrologie de la notice explicative (Pièce C page 54) (*pièce 18*) se limite à l'exposé suivant et à des informations contradictoires à celles données pour des mêmes localisations lors de l'enquête publique du tunnel de base en 2006 :

> Géologie - hydrogéologie

L'itinéraire Bauges :

Cet itinéraire est exposé à des risques de glissement dans la Cluse des Hôpitaux. De même, quelques risques d'éboulement sont à signaler dans les secteurs de tête de tunnel. Il traverse, par ailleurs, plusieurs zones moyennement à fortement compressibles : surtout en Chautagne, Albanais et vallée de l'Isère.

D'un point de vue hydrogéologique, il recoupe de nombreux périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable (éloigné et/ou rapproché), d'où des contraintes fortes.

L'itinéraire Ouest-Bugey :

Les risques d'éboulement ou de chute de blocs sont limités aux secteurs de tête de tunnel.

Cet itinéraire traverse également des zones moyennement à fortement compressibles : des Avenières à Aoste, et en Combe de Savoie.

De même, les contraintes hydrogéologiques sont fortes, du fait de la présence de nombreux captages A.E.P. (périmètre de protection éloigné et/ou rapprochés).

Bilan :

Les études concluent que les deux itinéraires présentent les mêmes types de contraintes.

Ils sont sensiblement équivalents.

654. Le rapport de la Commission d'enquête indique :

Le maintien en service des sources, captages, puits

Dans l'Etude d'impact, RFF écrit (Pièce E6, volume 1, page 6) « en cas d'impact sur la ressource en eau, pour les captages d'alimentation en eau potable (AEP) publics, le maître d'ouvrage déploiera des mesures curatives pour garantir la pérennité de l'alimentation en eau :

- réalisation de nouveaux puits,
- augmentation de la capacité de pompage des puits existants,
- raccordement des habitations impactées sur un autre réseau.

Pour les captages privés, il conviendra en cas d'impact, de rechercher des solutions de substitution comme le raccordement au réseau public ou la restitution de la ressource par un puits de substitution. A défaut, une indemnisation sera mise en place... un état initial hydrogéologique complet sera fait avant travaux pour déterminer les conditions hydrogéologiques et hydrauliques normales ».

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

Page 88

655. Il met ensuite à la charge des communes et des habitants le recensement des ressources (page 89) :

La commune et les habitants concernés sont invités à signaler à RFF, avant ou pendant les enquêtes parcellaires, la présence de sources et captages privés. Ce signalement devra être précis (localisation, photos, jaugeages des débits des sources, relevé des cotes de l'eau dans les puits ...).

656. La commission d'enquête s'est contentée du commentaire suivant (page 203) :

Commentaires de la Commission d'enquête

Les connaissances actuellement disponibles ne sont pas suffisantes pour garantir que le percement des tunnels ne conduira pas à des captages de circulations souterraines, avec impact sur les sources actuellement utilisées. Mais la connaissance des zones de risques sera affinée par la réalisation des galeries de reconnaissance.

Les méthodes de creusement par tunneliers sont largement utilisées dans des conditions hydrauliques complexes (tunnels sous-fluviaux, roches gorgées d'eau, utilisation de tunneliers à pression de boues, congélation des sols ...).

L'emploi de tunneliers réduit les risques, car l'ébranlement des massifs rocheux est plus faible qu'avec des méthodes traditionnelles, avec emploi de l'explosif.

L'imperméabilisation à l'avancement des tunnels, dans les zones le nécessitant, limite l'effet de drain.

La Commission recommande à RFF de dresser l'inventaire des points de captage, puits et sources, le plus exhaustif possible, en partenariat avec les communes traversées et voisines, ainsi qu'avec les gestionnaires de réseaux pouvant être impactés (EDF, Syndicat des Eaux du Thiers, ...).

657. Aucune mention d'une évaluation globale du cubage prévisionnel drainé, fut-elle empirique, n'a été fournie, ne permettant pas au public d'apprécier les risques dans leur ensemble.

658. Par un rapport entre les prévisions de tarissement effectuées par le rapport Ecorys Cowi pour un tunnel bitube de 53 kilomètres sous le massif d'Ambin évaluant les drainages entre 60 et 125 millions de m³ par an, il est possible d'approcher de façon empirique le risque consécutif au creusement de tunnels non prévus initialement et ajoutés dans le nouveau projet (voir pièce C page 91) :

Tunnel de base (2 X 53 km)	60 millions de m ³	125 millions de m ³
Tunnel Batie Montgascon (2 X 7,4 km)	8,37 millions de m ³	17,45 millions de m ³
Tunnel Dullin l'Epine (2 X 15 km)	16,98 millions de m ³	35,37 millions de m ³
Tunnel sous Chartreuse (2 X 24 km)	27,17 millions de m ³	56,60 millions de m ³
Tunnel sous Belledonne (2 X 19,7 km)	22,30 millions de m ³	46,46 millions de m ³
Tunnel sous Glandon (2 X 9,5 km)	10,75 millions de m ³	22,40 millions de m ³
Total	145,57 millions de m ³	303,28 millions de m ³

659. Il convient de considérer que la nature géologique calcaire de la Chartreuse, notamment, diffère de celle du massif d'Ambin (tunnel de base) et présentera des volumes plus importants d'eaux drainées du fait de la perméabilité accrues des roches traversées. Ce risque irréversible n'a fait l'objet d'aucune étude et la réponse à la question précise de l'architecte conseil de la commune de Villarodin-Bourget, posée à la Commission d'enquête et au Maître d'Ouvrage lors de la réunion publique du 28 février 2012, ne permet pas de connaître le risque.

660. Au vu de l'ampleur du risque environnemental majeur pour les ressources en eau, et de son caractère d'irréversibilité, compte tenu de l'augmentation de ce risque par le creusement

de nouveaux tunnels dans le nouveau projet (Dullin l'Epine, doublement de Chartreuse, Belledonne Glandon) par le drainage supplémentaire de 85 millions à 175 millions de m³ d'eau par an, le projet ne peut être déclaré d'utilité publique au regard des atteintes à l'environnement et de l'augmentation de ses impacts environnementaux sans débat public du nouveau projet.

661. A titre d'exemple, les requérants ont établi un exemple significatif des différences inexplicables des conséquences sur les ressources en eau entre les enquêtes publiques de 2006 et de 2012 pour les mêmes secteurs :

Nom du lieu ou source	Enquête tunnel de base 2006	Enquête accès français 2012	rapports
Gorgeat	Page D82 Document 7 – Etude d'impact : « Les captages des Gros Louis, de Martin voire des Fontaines et de Cote Barrier à Saint-Jean-de-Couz et Saint-Thibaud sont concernés. Les sources captées de la Gorgeat , les sources de l'aquifère calcaire berriasien (Verdun, voire Ecoles et Droguet aux marches) et celles de l'aquifère tithonique (Saint-Martin) <u>vont être durablement et directement affectées.</u> »	Page 314 Pièce E document E6 volume 2 : « > Passage du tunnel sous les ruisseaux de Montencôt, de l'Hyères à Vimines/Saint-Thibaud-de-Couz et du Merderel à Saint-Cassin Le tunnel passe 200 m sous le ruisseau de Montencôt, 80 m sous le ruisseau de l'Hyères et 400 m sous le ruisseau du Merderel et sous le ru du Nant de la Gorgeat. Etant donné la nature des strates géologiques (marnes) séparant le tunnel du ruisseau de l'Hyères, le risque de perte du ruisseau est très faible. »	Cabinet Merlin 2005 page 7/26 : « La source de la Gorgeat est la ressource principale de part son débit. Elle alimente les hameaux desservis par les réservoirs des Patron , de Mentecôt et des Bruyères. » Cabinet Merlin 2005 page 18/26 : « Ce déficit est également creusé par la perspective de réalisation du projet de Réseau Ferré de France (RFF) « Lyon Turin Ferroviaire », avec une probable descenderie sur la Commune de St Thibaud à proximité du site de carrière, et la forte probabilité de perte quasi-totale de la ressource de la Gorgeat »
Gros Louis	Page D82 Document 7 – Etude d'impact : « Les captages des Gros Louis , de Martin voire des Fontaines et de Cote Barrier à Saint-Jean-de-Couz et Saint-Thibaud sont concernés.	Pièce E document E6 volume 2 : Recherche « Gros Louis » : Néant Recherche « groslois » : Néant Pièce E document E6 volume 1 : Recherche « Gros Louis » : Néant Recherche « groslois » : Néant	Cabinet Merlin 2005 page 7/26 : « Le captage des Gros Louis constitue la deuxième ressource en eau potable, il alimente les hameaux Les Patron et Les Gros Louis »
Martin	Page D82 Document 7 – Etude d'impact : « Les captages des Gros Louis, de Martin voire des Fontaines et	Pièce E document E6 volume 2 : Recherche « Martin » : Néant Pièce E document E6 volume	Cabinet Merlin 2005 page 7/26 : « La source des Martin alimente le quartier des Martin. »

	de Cote Barrier à Saint-Jean-de-Couz et Saint-Thibaud sont concernés	1 : Recherche « Martin » : Néant	
Verdun	Page D82 Document 7 – Etude d’impact : Les sources captées de la Gorgeat, les sources de l’aquifère calcaire berriasien (Verdun , voire Ecoles et Droguet aux marches) et celles de l’aquifère tithonique (Saint-Martin) <u>vont être durablement et directement affectées.</u> »	Page 314 Pièce E document E6 volume 2 : « > Captages AEP de Droguet, de Verdun et des Ecoles à Chapareillan (aquifère du massif de Chartreuse) Le tracé passe à proximité (180 à 280 m) des captages AEP de Droguet, des Ecoles et de Verdun. Cependant le tunnel est situé à plus de 100 m de profondeur à leur niveau. Le risque d’impacts sur la ressource alimentant ces captages peut être significatif. »	
		Page 310 Pièce E document E6 volume 2 : d’incidence. Malgré ces dispositions, en cas à la ressource des captages AEP et sources, rentes mesures spécifiques envisageables : alimentation complémentaire depuis la nappe Vif (nécessitant la création d’un réseau d’addu une alimentation par relèvement depuis le f Chambéry-Métropole gestionnaire des eaux d (les réseaux étant déjà maillés).	Cabinet Merlin 2005 page 18/26 : « La réponse de Chambéry Métropole est la suivante : « la capacité du puits des îles permettrait sans doute de fournir ce volume, mais par contre la structure des réseaux et ouvrages sur la Commune de Vimines ne le permet sans doute pas et même à long terme. » Cette piste d’aménagement semble difficilement réalisable à court terme. »

662. Subsidairement, les conséquences des tarissements des réseaux hydrologiques de surface, doivent également s’apprécier en prenant en compte les conséquences en matière agricole.

663. Les documents du dossier de l’enquête publique s’est limitée à présenter les incidences des tarissements et drainage des eaux souterraines sur les alimentations en eau potable, les sources, les risques en cours de percement, mais en s’abstenant de présenter les conséquences sur la biodiversité animale et végétale par les assèchements des terres de surface consécutifs à des drainages souterrains.

664. L’ensemble de ces griefs constitue un moyen de fond de nature à prononcer l’annulation du décret du 23 août 2013.

C – Les possibilités techniques alternatives

665. Si la construction d’une ligne ferroviaire « gommant » les reliefs permettait d’atteindre les objectifs de transport des marchandises par le rail, la grande majorité du territoire français, équipé de lignes ferroviaires performantes et sans relief, devrait permettre de le constater.

666. La Suisse avec des reliefs alpins, des lignes datant de la même époque que celle du Montcenis et une seule infrastructure tunnelière, identique, y compris en matière d’enneigement, au Gothard affiche une part modale ferroviaire de 63,9% avec les mêmes

enseignements et enjeux pour l'avenir », la Cour des Comptes a parfaitement analysé la problématique du transport ferroviaire et des projets d'autoroutes ferroviaires. Elle indique :

« La Cour dresse ici un premier bilan de deux autoroutes ferroviaires en France qui ont fait appel à des techniques différentes de celles employées ailleurs en Europe.

« Il en ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier.

« Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente. »

« Aucun des objectifs affichés au moment du lancement de l'expérimentation n'a été atteint, ni même approché, durant la phase 2003-2006 et sa prorogation, qu'il s'agisse du nombre de circulations par jour, du volume de fret transporté ou des performances commerciales. »

Rapport Cour des Comptes P. 366 (pièce 102)

671. Ce rapport de la Cour des Comptes peut être illustré par la réponse de la société d'exploitation de l'Autoroute Ferroviaire alpine (AFA) qui, dans une réponse adressée à la Cour des Comptes (page 402), indiquait :

« L'AFA, autoroute ferroviaire de franchissement (lequel emporte un ratio défavorable entre la puissance de traction nécessaire et la longueur des trains) offre un service court, ne permettant pas de couvrir les coûts des ruptures de charge. »

« A l'instar de tous les services de franchissement alpins, en Suisse et en Autriche, il nécessite des subventions d'équilibre permettant de combler la différence entre recettes commerciales et coûts d'exploitation. Néanmoins celles-ci diminuent constamment, étant passées de 363 € par semi en 2005 à 192 € en 2011. La mise à disposition plus précoce du GB1 aurait permis une diminution plus rapide et plus marquée. »

672. Selon les prévisions du Maître d'ouvrage, un million de camions transportés par l'autoroute ferroviaire et en réduisant la subvention à 100 € par véhicule transporté, il faudrait ajouter au déficit d'exploitation de l'infrastructure, impossible à amortir même sur une durée de cent ans, une subvention annuelle pour l'exploitant de 100 millions € par an.

673. Ce qu'indique la Cour des Comptes est, comme l'a relevé le Sénat dans le rapport N° 55 du 20 octobre 2010 que le fret ferroviaire en France doit avant tout être organisé pour répondre avec une certaine souplesse à la demande :

« En outre, la proportion de conducteurs de locomotives par rapport à l'effectif total est beaucoup plus faible à la SNCF que chez ses concurrents, comme l'a souligné M. Alain Thauvette, directeur général d'Euro Cargo Rail devant votre groupe de travail. Il a indiqué que son entreprise comptait 500 conducteurs de locomotives sur un total de 730 salariés. De même, chez Europorte, on compte 125 conducteurs pour 190 salariés, soit une proportion de 65 %. La direction de la SNCF a confirmé l'information selon laquelle les conducteurs ne représentent qu'un tiers des effectifs de la branche fret. »

674. Le matériel roulant doit être modernisé comme le rappelaient Monsieur Philippe Essig, ancien Président de la SNCF et du Tunnel sous la Manche et Monsieur Jean Pierre Dupont ancien Président de RFF dans une tribune commune publiée par « Les Echos » le 2 avril 2013 (pièce 141) :

« Des investissements nécessaires au fret ont été différés, générant des retards techniques : à l'ère des technologies de l'information, le gestionnaire du réseau ne connaît ni la position exacte, ni la vitesse des trains, ce qui limite ses possibilités de fluidifier les circulations et de gagner en fiabilité et en capacité ; le freinage des trains de

fret est archaïque, vingt secondes s'écoulent entre la commande de freinage et son activation effective, ce qui « consomme » plusieurs centaines de mètres d'infrastructure ; les sillons fret se réservent un an et demi à l'avance, délai dissuasif, générateur d'abandon de ces sillons réservés ; les chargeurs se plaignent de l'absence de traçabilité des envois ; l'absence d'attelage automatique limite la charge des trains, donc leur productivité et perpétue des métiers dangereux... On estime ainsi à 75% la réserve de capacité du réseau permettant la croissance conjointe du fret et des voyageurs, qui serait mobilisable sans construire d'infrastructures nouvelles. »

D – Absence de prise en compte des avancées technologiques et de l'adaptabilité.

675. Comme l'infrastructure ne peut être, seule, une réponse pertinente au problème du fret ferroviaire, le matériel roulant et l'organisation générale de l'exploitation doivent être analysés pour répondre à une évaluation socio-économique multicritère.

676. Or, alors que les avancées technologiques ont été considérables depuis la naissance du projet Lyon Turin à la fin des années 80, et que la mise en service du projet est à une échéance de vingt ans, cette nouvelle donne matérielle, née des technologies disponibles et confirmées n'a pas été prise en compte. Seule une approche infrastructurelle a été réalisée, sans prendre en compte ces technologies permettant de combler les retards du matériel roulant ou de communication, qui permettent de s'affranchir des contraintes des lignes existantes en augmentant considérablement leurs capacités.

677. L'une des évolutions majeures est l'arrivée des camions électriques ou hybrides permettant une réduction significative de la pollution et facilitant l'utilisation des lignes existantes dans le temps.

<http://www.pvi.fr/offre-complementaire,013.html>

<http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Actualite/Actualites/Transports/Des-camions-electriques-pour-livrer-la-Presqu-ile>

<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/dossier/0201783020746/0201780544467-des-camions-electriques-dans-les-villes-260205.php>

678. Il en est de même des wagons autos moteurs dont fait état le Centre d'analyses stratégiques des services du Premier Ministre.



PREMIER MINISTRE



**Pour une complémentarité du rail,
de la route et du fleuve au service
du transport de marchandises**

Puis, suite à l'appel à propositions, deux projets ont été retenus en 2010 :

- ▶ Véhicules Automatiques Marchandises (VAM), porté par Egis. Ce système ambitionne d'organiser la circulation de wagons automoteurs, entièrement indépendants les uns des autres, de façon à s'affranchir de la contrainte de massification du transport ferroviaire, en supprimant la traction motorisée, en recourant aux technologies les plus avancées en matière d'automatismes et de technologies de l'information. Ce projet est encore en cours de discussion entre un industriel et un port maritime français. À l'horizon 2040, l'objectif est de faire circuler ces wagons sur l'ensemble du réseau ferré ;
- ▶ Marchandises sur route électrique (MAREL), porté par le Commissariat à l'énergie atomique. Ce système utilise l'infrastructure routière en permettant un captage électrique par les poids lourds, afin de permettre l'utilisation d'une autre source d'énergie sur une infrastructure routière existante. Ce projet n'a pas encore eu de suite opérationnelle concrète. En revanche, dans son projet ENUBA, Siemens a développé une solution similaire et a récemment réalisé son propre démonstrateur en Allemagne (cf. les expérimentations décrites ci-après).

Le projet ENUBA en Allemagne, des routes électriques pour poids lourds

Le système ENUBA⁽³¹⁾ consiste à électrifier tout ou partie des axes routiers, les véhicules captant l'énergie électrique par voie aérienne grâce à un pantographe double-contact. Ce dernier a fait l'objet d'un dépôt de brevet par Siemens.

Les camions (moteurs thermique et électrique) équipés et connectés par un pantographe passent en propulsion électrique ou hybride, ou bien restent en propulsion thermique. La caténaire est installée au-dessus de la voie droite de la route ; l'ensemble des voies, y compris celle sous caténaire, reste accessible aux autres véhicules.

Ce système permet ainsi la propulsion électrique des véhicules par un moteur d'une puissance comparable aux moteurs thermiques actuellement sur le marché.

Aucun changement n'intervient pour le conducteur entre les deux modes de motorisation.

Deux objectifs majeurs sont poursuivis par le groupe Siemens :

- ▶ installer et tester "l'e-mobility" pour les poids lourds en mesurant les impacts techniques, économiques et écologiques ;
- ▶ développer des scénarios techniques et économiques pour déployer le système. Selon Siemens, si la solution ENUBA était mise en place, elle devrait, pour être efficace, s'accompagner d'une tarification écologique de l'ensemble des infrastructures routières.

Pages 6 et 9 (pièce 143)

679. Ce constat a été rappelé par M. Philippe Duron, président de la commission « Mobilité 21 », président de l'établissement public administratif national Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et co-président de l'association parapublique Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE), le 2 juillet 2013, devant la Commission du développement durable de l'Assemblée Nationale :

<http://lyonturin.eu/documents/index.php?PHPSESSID=202nb70pgkrodov302i8hakjd4>

(Fichier : « DURON Philippe sous-titré italien ») (pièce 144 Vidéo)

680. M. Philippe Duron rappelle notamment que le système de communication automatisé de respect de signalisation ferroviaire dit ERTMS permet de gagner dix ans sur les infrastructures.

681. L'arrivée des poids lourds électriques ou hybrides modifie totalement l'approche fret ferroviaire. http://www.dailymotion.com/video/xqzmck_ehighway-camion-electrique-siemens_auto

682. Or, les projets de fret ferroviaire sont, pour l'essentiel, présentés comme une alternative aux conséquences environnementales et de santé publique consécutives au trafic des poids lourds. A titre d'exemple, si la ligne existante était utilisée pour 50% du trafic poids lourds circulant au Fréjus et au Mont-Blanc, il resterait environ 600.000 camions par an sur ces deux passages, ce qui représente un parc d'environ 2.800 camions en considérant un aller-retour possible par camion par jour sur 45 semaines de 5 jours. Il est ainsi possible de réduire de 10% la pollution de la part routière par le remplacement de 280 camions seulement. Cela montre que l'appréciation du problème environnemental ne peut se limiter à l'infrastructure et doit prendre en compte l'ensemble des possibilités et technologies disponibles.

E – La santé publique

683. Le problème de santé publique a été largement développé dans une plainte adressée au Procureur de la République de Chambéry.

- 684.** La plainte a été déposée pour mise en danger de la vie d'autrui par abstention de l'utilisation de l'infrastructure existante (ligne ferroviaire de Dijon à Modane et au Tunnel du Montcenis) qui a fait l'objet de gros travaux d'harmonisation européenne pour le transport de marchandises (environ un Milliards €) et consécutivement à cette sous-utilisation, surexposition des populations riveraine aux émissions des moteurs diesel.
- 685.** Les poids lourds électriques permettent de réduire les conséquences en matière de santé publique et d'utiliser les lignes ferroviaires existantes pendant de nombreuses années.
- 686.** L'évaluation multicritère effectuée en 1993, ne pouvait évidemment pas prendre en compte ces évolutions technologiques.
- 687.** En 2012, l'appréciation de l'intérêt général et de l'utilité publique ne peut s'exonérer de la prise en compte des alternatives non polluantes et des améliorations des capacités de la ligne existante par une exploitation rationnelle et l'installation des équipements ERTMS, comme de la nécessaire modernisation du matériel roulant.
- 688.** L'exploitation de la ligne existante Suisse du Gothard démontre qu'une ligne datant de 1874, répond aux besoins qui sont exprimés dans les Alpes pour le transport de marchandises.

F – L'emploi

- 689.** Le projet a été également justifié par des créations d'emplois notamment pour la construction des ouvrages.
- 690.** S'il est indéniable que la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire est créatrice d'emplois pour la durée du chantier, une évaluation multicritère doit s'apprécier en fonction de la globalité des aspects socio-économiques et des incidences sur l'emploi, après la mise en service, en fonction des prévisions présentées.
- 691.** Le projet Lyon-Turin propose en matière de fret ferroviaire et d'autoroute ferroviaire de transporter un million de poids lourds.
- 692.** En ce qui concerne la construction en elle-même, RFF ne communique pas de chiffres, cependant des estimations ont circulé faisant état de 1.800 emplois pour la création du tunnel Suisse du Saint Gothard qui sera mis en service en 2017.
- 693.** Les effets induits sur l'emploi s'avèrent négatifs dans le secteur du transport et par-delà d'un point de vue général.
- 694.** En effet, le CNR (Comité National Routier) indique que la distance quotidienne moyenne parcourue par un camion est de 490 km. (Source : <http://www.cnr.fr/fr/Indices-Statistiques/Longue-distance-40T/Referentiel-prix-de-revient>) (pièce 146)
- 695.** Par ailleurs une grande partie des camions sont exploités par des artisans. Ce type d'entreprise ne pourra pas adapter ses moyens à la gestion centralisée qu'impliquent les autoroutes ferroviaires, notamment par la gestion internationale de deux terminaux (l'un à Lyon et l'autre à Turin).
- 696.** De ce fait ce sont les groupes et les grandes entreprises de transport qui pourront adapter leur offre à ce type d'organisation grâce notamment à leurs connexions internationales. Il y a donc un risque avéré de voir ces entreprises artisanales connaître des difficultés financières et devoir faire l'objet de procédures collectives. En tout état de cause, le statut de ces entreprises n'en sera que plus précaire.

697. Enfin la prise en charge de 308 km par le ferroutage viendra mécaniquement diminuer les distances parcourues par les camions, ce seront donc autant d'emplois en moins dans le secteur du transport routier.

698. On peut estimer les pertes d'emplois liées au transport ferroviaire de 680.000 camions (Pièce E11 page 32), comme le prétend RFF dans sa réponse à l'autorité environnementale, et les 308 km de trajet qui séparent Lyon de Turin soit 209.440.000 km (680.000 camions x 308 kilomètres).

Les hypothèses d'offre de services d'autoroute ferroviaire à grand gabarit au départ de cette plate-forme envisagées aux différents horizons, ainsi que les projections du nombre de poids lourds transportés sont présentées dans le tableau ci-dessous :

prétraitement...) seront mis en œuvre ;

- consommation de terres agricoles : la DTA prévoit de limiter les aménagements (en dehors de celui-ci) afin de limiter la diminution des surfaces ;
- milieu naturel et espèces protégées : toutes les mesures d'évitement et de réduction d'impacts seront prises.

Offre et fréquentation	2025	2030	2035
Fréquence horaire : nombre d'aller et retour par heure	1	2	3
Nombre de trains par jour (JOB - 2 sens confondus)	48	80	108
Nombre de trains annuel (JOB - 2 sens confondus)	15 600	24 000	32 400
Nombre de poids lourds transportés par an (2 sens confondus)	328 000	504 000	680 000

699. Selon le CNR, un camion parcourt 103.000 kms par an (moyenne entre régional et longue distance CNR), ce sont donc 2.033 emplois dans le transport routier qui disparaîtraient (209.440.000 kilomètres / 103.000 kilomètres annuel) à moins que les artisans endettés pour le paiement de leurs camions ne cherchent d'autres solutions pour survivre. A ce chiffre brut, il convient de prendre en compte les incidences des congés payés qui majore ce nombre de 10 %.

700. Ce sont donc dans le secteur du transport routier un minimum de 2.200 (2033 + 10%) emplois qui seraient détruits dans la catégorie des chauffeurs. Il convient d'y ajouter les emplois indirects qui seront touchés.

701. Dans le secteur agricole, des emplois disparaîtront « mécaniquement » du fait de la diminution des surfaces cultivées suite aux expropriations projetées.

702. On peut donc raisonnablement évaluer le nombre d'emplois détruits par ce projet et fixer la perte d'emploi à un minimum de 2.500.

703. Une nouvelle fois, le coût social de ces destructions d'emplois sera supporté par la collectivité, venant dégrader un peu plus le déficit public de la France. Le bilan social en termes d'emplois pérennes n'a pas été établi et méconnaît les règles d'évaluation de l'intérêt général et de définition de l'utilité publique. La collectivité devant supporter le coût du chômage et de l'inactivité, consécutive à la perte d'emploi dans le secteur routier, le bilan présenté par le Maître d'ouvrage apparaît une nouvelle fois comme erroné par l'absence de prise en compte du coût social induit.

704. Par ailleurs, on peut douter d'une forte incidence du projet en matière de création d'emplois locaux ou même nationaux.

705. L'Accord franco-italien daté du 30 janvier 2012 est en effet parfaitement clair sur l'emploi détaché. Il précise à l'article 10.2 que la Directive 96/71-CE sera applicable :

10.2 Compte tenu des caractéristiques précitées de la section transfrontalière, sans préjudice des dispositions de la directive 96/71/CE, il est fait application des règles suivantes en matière de conditions de travail et d'emploi :

706. Par ailleurs le rapport N°527 enregistré au Sénat le 18 avril 2013 (*pièce 147*) sur le travail détaché (Pages 20 et 22) notamment dans les entreprises de bâtiment et travaux publics montre que le niveau de création d'emploi lié aux travaux restera faible compte tenu de l'utilisation accru de main d'œuvre détachée :

De façon générale, il existe une véritable « prime à l'obstacle » en faveur des entreprises étrangères : plus la situation du travailleur détaché et de l'entreprise à laquelle il est rattaché est complexe, moins son coût est élevé et plus la possibilité de faire respecter le droit social du pays d'accueil est délicate à mettre en œuvre. Le cas de la société *Atlenco*, sélectionnée par le groupe *Bouygues* pour mener à bien une partie du chantier du réacteur nucléaire de l'EPR à Flamanville est particulièrement éloquent. Cette société de travail intérimaire irlandaise, basée à Chypre, recrutait ainsi des travailleurs polonais rémunérés aux conditions de leur pays, leurs heures étant par ailleurs insuffisamment comptabilisées¹. 38 accidents du travail n'avaient, par ailleurs, pas été déclarés.

Cette banalisation de la fraude observable sur les grands chantiers n'est pas sans incidence pour les petites entreprises, enclines elles aussi à faire baisser leurs coûts de la sorte face à une impunité quasiment garantie par les failles du dispositif communautaire. Nombre de petites entreprises reçoivent régulièrement des offres venues des « nouveaux États membres » ou de la péninsule ibérique proposant une main d'œuvre moins chère pour mener à bien les chantiers. Cette pratique n'est, par ailleurs, pas limitée au seul secteur de la construction, l'agriculture, en particulier maraîchère, confrontée à une pénurie de main d'œuvre, étant également la cible de ces sociétés. Il convient de rappeler que le donneur d'ordre achète avant tout une prestation de service, il ne recrute pas directement les employés, son choix se fera donc principalement en fonction d'un coût global.

La sous-traitance n'est, en principe, possible que lorsque l'entreprise attributaire d'un marché pour une prestation est confrontée à une surcharge de travail ou si elle n'est pas en mesure de remplir techniquement une partie de sa mission. Elle tend pourtant à se généraliser dans l'ensemble des secteurs et notamment celui de la construction. Plus la chaîne de sous-traitance est longue, plus elle présente l'avantage de rendre délicats les contrôles tout en déresponsabilisant le donneur d'ordre initial. La construction du carré de Jaudé à Clermont-Ferrand par le groupe *Eiffage* illustre assez bien cet exemple. Le groupe a acheté les services d'une entreprise portugaise, *ASTP*, qui a elle-même recouru à une agence de travail temporaire lusitanienne. Au final, certains ouvriers du chantier se sont retrouvés à être rémunérés 2,86 € de l'heure. La chaîne de sous-traitance n'est dans le cas présent pas très développée, elle peut atteindre 8 à 9 échelons sur d'autres chantiers. Le cas d'EDF en Angleterre a également été retenu par la Commission européenne dans son évaluation de la directive 96/71 : la construction d'une centrale énergétique à Cottam en 2003 avait donné lieu à la mise en place d'une chaîne complexe passant par l'Allemagne (la société RWE) et le Portugal. Au final, il est apparu que les ouvriers portugais présents sur le chantier n'étaient pas rémunérés aux conditions de la convention collective britannique. Un cas semblable a été mis à jour trois ans plus tard avec le non-respect de la même convention par une société autrichienne recrutée par *Alstom* et qui employait des travailleurs hongrois.

G – Aspects économiques

707. Dans leurs conclusions motivées (*pièce 148*), les commissaires enquêteurs ont cru possible d'exprimer une opinion quant à l'approche économique du dossier soumis à enquête publique (pages 9 et 10/17 « Conclusions motivées ») :

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.

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.

708. Les commissaires enquêteurs ont affirmé que le coût financier n'entrerait pas dans l'appréciation de l'utilité publique, ce qui traduit une méconnaissance grave du droit de la théorie du bilan Coûts-Avantages, et de la notion même de charges publiques. Le fait que l'exploitation ne soit pas du ressort du maître d'ouvrage ne modifie en rien l'appréciation de l'équilibre économique d'un projet. L'utilisation des deniers publics et plus exactement leur bonne utilisation, dans le cadre d'une bonne gestion ne peut s'exonérer d'une analyse de l'équilibre économique investissement/exploitation d'un projet, fut-il négatif.

709. C'est faire fi des dispositions de l'article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997 et des dispositions du traité de Lisbonne dit « pacte de stabilité européenne » qui prône la discipline budgétaire. La commission d'enquête s'est fourvoyée dans son commentaire et son approche générale de l'utilité publique.

710. Le rappel de M. Philippe Duron, député et président de l'Association Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF) devant la Commission du développement durable lors de son audition le 2 juillet 2013 à 10h30 (*compte rendu n°76 page 5*) (*pièce 149*), est à cet égard, extrêmement clair : « *On pourrait rechercher dans ce cadre des moyens d'assouplir les modes de financement des transports, sans perdre de vue que tout système de transport n'aura jamais que deux financeurs : l'usager et le contribuable.* »

711. Dans la situation de contrainte budgétaire avérée, en négligeant l'obligation d'évaluation de la rentabilité économique du projet, en application des dispositions du décret 97-444 du 5 mai 1997, parmi d'autres critères d'appréciation, et en se limitant à la fonctionnalité apparente du projet soumis à l'enquête publique, la Commission d'enquête publique a méconnu la jurisprudence du Conseil d'Etat visant à protéger les deniers publics en évaluant le coût financier au regard des avantages obtenus.

712. Cette affirmation de la Commission d'enquête publique méconnaît également les dispositions de tous les textes visant l'évaluation multicritère des projets depuis la circulaire Bianco du 15 décembre 1992 jusqu'à ce jour. Cette méconnaissance d'un élément essentiel de l'appréciation du projet invalide à elle seule l'avis de la Commission d'enquête publique et tend à l'annulation de son rapport, et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué.

V – La constitution de fait de réserves foncières

A – Faits

713. Le Gouvernement a constitué une commission chargée d'évaluer les projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT), dénommée la « Commission Mobilité 21 ».

714. Le rapport de cette commission (*pièce 14*) dite « Mobilité 21 », rendu public le 27 juin 2012, indique page 13 :

Elle observe qu'un certain nombre des projets du SNIT s'inscrivent aujourd'hui dans le réseau européen de transport (RTE-T) et plus généralement dans la politique d'infrastructures qu'élabore la Commission Européenne. En effet, ces projets visent soit à relier des grandes métropoles entre elles (Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice par exemple), soit à permettre une meilleure intégration du réseau structurant français dans le réseau structurant européen. Il en va ainsi du projet ferroviaire Lyon-Turin ou de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye pour mieux relier l'Italie et l'Espagne au reste de l'Europe, de la LGV Rhin-Rhône qui vise à renforcer les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, ou encore du canal Seine Nord Europe qui vise à intégrer le grand bassin parisien au réseau fluvial à grand gabarit et aux ports de la Rangée¹.

Pour autant, la commission considère que la dimension européenne et singulièrement l'inscription au RTE-T, malgré toute son importance, ne peut être le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités. D'autres aspects sont à prendre en compte tels que la lutte contre la fracture territoriale, l'amélioration du transport du quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique ou encore les performances économiques et sociétales.

Page 40 :

Dans ce contexte, la commission dresse le constat qu'avant 2018, sans évolution des ressources de l'AFITF, compte-tenu des engagements déjà pris pour les quatre lignes LGV en cours de construction, les appels à projets pour la mobilité urbaine ou encore le renouvellement des matériels thermiques des trains d'équilibre du territoire, le budget de l'AFITF n'offre aucune marge de manœuvre pour financer de nouvelles dépenses.

Consciente de cet état de fait, la commission a fait le choix de disjoindre de ses simulations financières l'impact d'une

Page 40

poursuite du projet de liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin : aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030, sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés. La même situation prévaudrait avec le canal Seine Nord Europe.

Page 41 :

Sur ces fondements, la commission a considéré deux scénarios :

- le premier retient un montant d'engagement de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€. Un tel montant apparaît compatible avec les marges de manœuvre du budget de l'AFITF, en supposant que ses ressources soient maintenues jusqu'en 2030, en euros constants, au niveau attendu en 2017 de 2,26 Md€/an ;
- le second propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et aussi d'une mobilisation de nouvelles sources de financement telles que celles évoquées dans les recommandations au § 5.4.1. Il correspond à une augmentation moyenne des ressources de l'AFITF de l'ordre de 400 M€ par an, soit l'équivalent du maintien jusqu'en 2030 de la moitié de la subvention d'équilibre que l'État devait verser à l'AFITF en 2013. A titre de comparaison, ce scénario retient des montants du même ordre de grandeur que ceux prévus pour les projets du Nouveau Grand Paris sur la période.

715. Dans les deux scénarios, la Commission « Mobilité 21 » a placé les accès français au Lyon-Turin en seconde priorité, c'est-à-dire pour une réalisation selon la saturation après 2030.

Commission Mobilité - « Pour un schéma national de mobilité durable » - 27 Juin 2013

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
Secondes priorités			
	Accès français Lyon-Turin	7990	7990
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	3500	3500
	Interconnexion Sud Île-de-France	1600	3800

716. Le Premier Ministre a déclaré (*pièce 150*) le 9 juillet 2013 qu'il suivrait les recommandations de la Commission « Mobilité 21 », selon son scénario n °2.

Une nouvelle approche des grands projets :
lever les points de blocage qui ne permettent pas
une utilisation optimale du réseau ferroviaire
et poursuivre le maillage national

Promouvoir l'investissement efficace au bénéfice d'une meilleure mobilité dans les territoires

Le Gouvernement **propose de l'ordre de 30 Md€ d'investissements**, tous financeurs confondus, dans les grands projets prioritaires : (scénario n°2 de la commission Mobilité 21)

Déclaration du Premier Ministre le 9 juillet 2013

B. Scénario n°2 (28-30 Md€)

Rappel important : A l'intérieur de chaque temporalité, les projets ne sont pas classés. L'ordre d'énumération n'a donc aucune signification.

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
Premières priorités			
Amélioration des liaisons entre les ports de niveau européen et leur hinterland	Electrification et aménagement de Gisors – Serqueux	240	240
	A56 Fos-Salon y/c contournement de Fos	240	330
Traitement des points noirs du réseau ferroviaire	Traitement du nœud ferroviaire de Paris-Gare de Lyon	800	900
	Traitement premières priorités du nœud lyonnais (y compris premiers travaux réaménagement)	1000	1150
	LN MCA : Traitement du nœud de Marseille	2500	2500
	LN MCA : Traitement du nœud de Nice	4200	4200
	LN Paris - Normandie : Traitement du nœud Paris-Saint Lazare -Mantes	3000	3500
	LN Paris - Normandie : Traitement de la gare de Rouen	1200	1200
	Provisions pour intervention sur secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	1000	1000
Réponse aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre des territoires	Provision pour premiers travaux LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, interconnexion Sud Ile-de-France, GPSO -Bordeaux-Hendaye, LN Perpignan-Montpellier et CFAL	2000	2000
	Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	320	320
	GPSO - Bordeaux-Toulouse	7100	7100
	Mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray et Nogent	230	230
	Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire	640	1000
	Liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen	880	880
	RN 154 - Aménagement tronç commun RN154/ RN12 Dreux Nonancourt	150	150
	A54 Contournement d'Arles	510	510
	A31 bis Toul - Frontière Luxembourgeoise	1 100	1 260
	A45 Lyon Saint Etienne	1360	1360
	Aménagement RN 126 Toulouse Castres	340	340
Total	28810	30170	

717. Ce scénario n'intègre pas les accès français au Lyon Turin dans le budget retenu par le Premier Ministre.

B – En droit

718. Dans un arrêt rendu le 2 juillet 2002 (*CEDH, 2 juillet 2002, Motais de Narbonne c. France, n° 48161/99*), la CEDH a conclu à la violation du droit au respect de ses biens garanti par l'article 1er du premier protocole additionnel, dans une hypothèse où l'expropriant avait procédé à la constitution d'une réserve foncière par voie d'expropriation afin de réaliser un habitat social dès lors que cet objectif n'avait toujours pas été réalisé plus de quinze ans après l'ordonnance d'expropriation. Elle a ainsi jugé que, si « le maintien en réserve d'un bien exproprié, même durant une longue période, ne constitue pas nécessairement un manquement à l'article 1 du Protocole n° 1 » (§ 21), il en va différemment lorsque, au cas d'espèce, « le maintien du bien en réserve durant une longue période ne repose pas lui-même sur des raisons tenant de l'utilité publique » de sorte que « les requérants sont fondés à soutenir qu'ils ont été indûment privés d'une plus-value engendrée par le bien exproprié et ont, en conséquence, subi une charge excessive du fait de l'expropriation litigieuse »

C – Discussion

719. L'article 2 du décret du 23 août 2013 attaqué, énonce :

Art. 2. - Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

720. La publication étant intervenue le 25 août 2013, les expropriations éventuelles devraient intervenir avant le 24 août 2028. Or, cette date est antérieure à la date fixée par la Commission « Mobilité 21 »... alors que le Premier Ministre s'est engagé publiquement à respecter, c'est-à-dire dans le meilleur des cas pour une réalisation après 2030.

721. Cet engagement ministériel crée une contrainte excessive sur les droits patrimoniaux des habitants des communes et territoires susceptibles d'être impactés par le projet. En effet, il devient, pour les propriétaires du secteur, impossible de gérer normalement leur patrimoine immobilier quand celui-ci est sous le coup probable de mesures d'expropriation projetées en pratique à plus de 15 ans, et dont l'assiette est largement indéterminée. Ce sont des domaines patrimoniaux entiers qui sont concernés.

722. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer l'annulation du décret du 23 août 2013.

Frais irrépétibles

723. Dans ces conditions, il serait manifestement inéquitable de laisser à la charge des requérants les frais qu'ils ont du exposer pour faire valoir leurs droits en justice. Ils s'estiment donc bienfondés à demander, en application de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative le versement d'une somme de 15 000,00 euros.

CONCLUSIONS

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

A TITRE PRINCIPAL

A la déclaration de la recevabilité et du bienfondé du présent recours en annulation ;

A l'annulation de 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, Fitillieu, 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, Fitialieu, 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

A la condamnation du Premier Ministre à leur verser la somme de 15 000,00 euros au titre des frais irrépétibles.

A Lyon, le 20 février 2014
Maître Caroline PARIS

PIECES PRODUITES A L'APPUI DU PRESENT RECOURS :

- Pièce 1 Référé Cour des Comptes 1er Août 2012 8 pages
- Pièce 2 Décret Utilité Publique du 23 août 2013 4 pages
- Pièce 3 Taxe habitation Monsieur Ibanez 2 pages
- Pièce 4 délibération n° 12.06.105 du 9 février 2012 14 pages
- Pièce 5 Pièce E1 Enquête Publique 2012 76 pages
- Pièce 6 Lettre Commission Nationale du Débat Public du 23/2/1999 2 pages
- Pièce 7 Loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF 4 pages
- Pièce 8 Décret 97-444 portant création de RFF du 5 mai 1997 11 pages
- Pièce 9 Rapport financier RFF 2012 255 pages
- Pièce 10 Pièce G Enquête Publique 2012 78 pages
- Pièce 11 Infrastructures et Mobilité janvier 2013 déclaration de M. Besson 4 pages
- Pièce 12 Réunion Publique commission enquête 28/2/2012 à Chapareillan 7 pages
- Pièce 13 Réunion Publique commission enquête 13/3/2012 à Chambéry 7 pages
- Pièce 14 Rapport Commission mobilité 21 91 pages
- Pièce 15 Compte rendu commissions dév Durable et Finance N°82 17 pages
- Pièce 16 Traité fonctionnement union européenne art 104C devenu 126 412 pages
- Pièce 17 Cour des Comptes Analyses perspectives 2 juillet 2012 4 pages
- Pièce 18 Notice pièce C Enquête Publique 2012 270 pages
- Pièce 19 Circulaire Bianco 15/12/1992 2 pages
- Pièce 20 CFAL Nord « Volume 5 - Pièce E - Etude d'impact » document E3 90 pages

Pièce 21 Le rapport des Commissaires enquêteurs CFAL NORD 19/09/2011 14 pages

Pièce 22 directive 85-337 CEE sur le débat public 18 pages

Pièce 23 directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 24 pages

Pièce 24 Avis autorité environnementale et réponse RFF 164 pages

Pièce 25 Arrêté interpréfectoral du 30/11/2011 8 pages

Pièce 26 Rapport de la Commission d'Enquête 2 juillet 2012 248 pages

Pièce 27 Directive 2000/78 CE sur le handicap 7 pages

Pièce 28 Accessibilité réduite de l'enquête site lyon-turin.info 2 pages

Pièce 29 Publications RFF E accessible 3 pages

Pièce 30 Document E5 enquête publique 2012 ETAT

Pièce 31 Document Détrier Novembre 2011 1 page

Pièce 32 Dossier d'enquête publique 2012 pièce B 48 pages

Pièce 33 Pièce enquête publique mise en conformité des documents d'urbanisme ETAT

Pièce 34 Lettre Monsieur Ibanez à la commission d'enquête 19 mars 2012 29 pages

Pièce 35 Délibération mise en conformité des documents d'urbanisme 1 page

Pièce 36 Prévention des conflits d'intérêts Rapport 26 janvier 2011 121 pages

Pièce 37 Recommandation n° R(2000)10 10 pages

Pièce 38 Le code d'éthique et de déontologie de la compagnie nationale des commissaires enquêteurs 3 pages

Pièce 39 Pièce E10 Enquête Publique 2012 1 page

Pièce 40 Document 2 E02 enquête publique 4 pages

Pièce 41 Document 3 E02 enquête publique 40 pages

Pièce 42 rapport commission d'enquête CFAL Nord 81 pages

Pièce 43 Délégation Pôle grands projets RFF Rhône alpes auvergne 2008 2 pages

Pièce 44 nomination de M. Philippe Gamon 1 page

Pièce 45 Arrêté interpréfectoral CFAL Nord 28 mars 2011 2 pages

Pièce 46 Conclusions motivée CFAL Nord 14 pages

Pièce 47 Document SNCF Liaison Lyon Turin Avril 1998 9 pages

Pièce 48 Cahier technique M Fafournoux directeur CEDRAT 80 pages

Pièce 49 Eau France Lien CEDRAT FAFOURNOUX 140 pages

Pièce 50 Eau de France Lien Cedrat Fafournoux Cernon Glandon Chapareillan 1 page

Pièce 51 Enquête SCOT Boucle du Rhône M Fafournoux 60 pages

Pièce 52 Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord 114 pages

Pièce 53 Pétition MEDEF CCI entête 1 page

Pièce 54 Pétition MEDEF CCI signature Guy Gamen Maire des Marches 1 page

Pièce 55 Monsieur Gamen père habite Chapareillan 2 pages

Pièce 56 Monsieur Philippe Gamen Maire de LE NOYER 2 pages

Pièce 57 M. Gamen Président Conservatoire Espaces Naturels Savoie 1 page

Pièce 58 M. Gamen partenaires conservatoire espaces naturels Savoie 1 page

Pièce 59 Monsieur Patrice Raulin Président de Lyon Turin Ferroviaire 6 pages

Pièce 60 Conseil administration SFTRF 40 pages

Pièce 61 M Gamen voyage Bruxelles Lyon Turin 3 pages

Pièce 62 M. Gamen Profil Face Boock 1 page

Pièce 63 Monsieur Michel Dantin partisan du Lyon Turin 28/09/2011 3 pages

Pièce 64 Corridors écologiques Chartreuse Belledonne conservatoire du patrimoine Monsieur Gamen 76 pages

Pièce 65 Courrier électronique TA Grenoble Dufour – Fafournoux 1 page

Pièce 66 Travaux de mise en œuvre de la parade hydraulique à court terme des Ruines de Séchilienne et d'aménagement de la Moyenne et de la Basse Romanche 52 pages

Pièce 67 Enquête Publique sur le SCOT des Rives du Rhône 118 pages

Pièce 68 Liaison électrique souterraine Savoie-Piémont 13 pages

Pièce 69 La directive 85/337/CEE 9 pages

Pièce 70 la directive 2003/35/CE 8 pages

Pièce 71 Centre d'étude des Tunnels CETU 120 pages

Pièce 72 la décision de la Commission Permanente du Conseil Général de la Savoie 4 pages

Pièce 73 Commission de pilotage interdépartementale relative au foncier 3 pages

Pièce 74 compte rendu de la seule et unique réunion tenue le 3 octobre 2013 8 pages

Pièce 75 Accord franco-italien du 29 janvier 2001 5 pages

Pièce 76 déclaration conjointe en date du 3 décembre 2012 2 pages

Pièce 77 Fréjus en 2013 2 pages

Pièce 78 nombre de camions et 1994 Fréjus 3 pages

Pièce 79 Comptage Mont-Blanc 1 page

Pièce 80 Camions Electrique E force 4 pages

Pièce 81 Camions électriques SCANIA Siemens 1 page

Pièce 82 Camions électriques SCANIA Siemens 1 page

Pièce 83 Rapport Alpinfo 94 à 2003 39 pages

Pièce 84 Rapport annuel Alpinfo 2000 2 pages

Pièce 85 Rapport annuel Alpinfo 2001 3 pages

Pièce 86 Rapport annuel Alpinfo 2002 3 pages

Pièce 87 Rapport annuel Alpinfo 2003 3 pages

Pièce 88 Rapport annuel Alpinfo 2004 3 pages

Pièce 89 Rapport annuel Alpinfo 2005 3 pages

Pièce 90 Rapport annuel Alpinfo 2006 3 pages

Pièce 91 Rapport annuel Alpinfo 2007 consultable sur document Alpinfo 2008

Pièce 92 Rapport annuel Alpinfo 2008 3 pages

Pièce 93 Rapport annuel Alpinfo 2009 3 pages

Pièce 94 Rapport annuel Alpinfo 2010 3 pages

Pièce 95 Rapport annuel Alpinfo 2011 3 pages

Pièce 96 Rapport annuel Alpinfo 2012 3 pages

Pièce 97 GIP Transalpes SETEC Economie 7 pages

Pièce 98 GIP Transalpes Laboratoire Economie des Transports (LET) 8 pages

Pièce 99 Autoroute ferroviaire alpine 3 pages

Pièce 100 Débat parlementaire du 13 février 2002 12 pages

Pièce 101 Évaluation tonnage ligne existante LTF et capacité autoroute ferroviaire 54 pages

Pièce 102 Cour des Comptes Analyses autoroutes ferroviaires Février 2012 46 pages

Pièce 103 Exploitation Autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg lesechos.fr 2 pages

Pièce 104 Corridor D RFC 6 le transport de marchandises sur la ligne existante 10 pages

Pièce 105 Capacité autoroute ferroviaire RFF J.C. Gayssot Dossier Presse 30 pages

Pièce 106 Corridor D longueur des trains sur la ligne existante 104 pages

Pièce 107 iINSSE temps de trajet inférieur à 3 heures aérien/ferroviaire 2 pages

Pièce 108 Débat aéroport notre dame des landes Temps de trajet inférieur à 3 heures 3 pages

Pièce 109 Etude THALYS temps de bascule ferroviaire aérien 12 pages

Pièce 110 Livre blanc des transports de la communauté européenne 35 pages

Pièce 111 Agrandissement tunnel ferroviaire Montcenis Fréjus Bouygues TP 7 pages

Pièce 112 Remplacement pont rail sur le Rhône à Culoz et Chindrieux (vidéo) pages

Pièce 113 Remplacement pont rail à Chindrieux 8 pages

Pièce 114 Remplacement pont rail à Culoz 7 pages

Pièce 115 Droit de réponse M Lépine capacité de la ligne existante 1 page

Pièce 116 Rapport ECORYS COWI pour l'Europe 2006 159 pages

Pièce 117 Observatoire italien de la liaison Lyon Turin 164 pages

Pièce 118 « Corridor D » « Rail Freight Corridor 6 » 245 pages

Pièce 119 Report Vintimille enquête publique tunnel de base 2006 6 pages

Pièce 120 Présentation RFF voie maritime débat public région PACA 16 pages

Pièce 121 Projet prioritaire 21 Europe Autoroute de la mer 24 pages

Pièce 122 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2004 12 pages

Pièce 123 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2005 12 pages

Pièce 124 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2006 25 pages

Pièce 125 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2007 25 pages

Pièce 126 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2008 25 pages

Pièce 127 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2010 26 pages

Pièce 128 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2011 26 pages

Pièce 129 Bilan trafic routier Conseil Général de Savoie 2012 16 pages

Pièce 130 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2006 2 pages

Pièce 131 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2007 2 pages

Pièce 132 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2008 2 pages

Pièce 133 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2009 2 pages

Pièce 134 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2010 2 pages

Pièce 135 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2011 2 pages

Pièce 136 Bilan trafic routier Conseil Général de Haute-Savoie 2012 2 pages

Pièce 137 Rapport du Cabinet Merlin Eau Saint Thibault de Couz 2005 26 pages

Pièce 138 site internet de la commune Villarodin Bourget 1 page

Pièce 139 Conséquence hydrologiques enquête publique tunnel de base 2006 41 pages

Pièce 140 Circulation des marchandises au Gothard en Suisse (vidéo) Vidéo

Pièce 141 Les Echos » le 2 avril 2013 Mrs ESSIG et DUPORT 1 page

Pièce 142 camions électriques ou hybrides (vidéo) Vidéo

Pièce 143 Centre d'analyses stratégiques des services du Premier Ministre 12 pages

Pièce 144 intervention Philippe Duron devant la Commission Développement durable Vidéo

Pièce 145 La plainte pour mise en danger de la vie d'autrui par abstention d'utilisation de la voie existante 5 pages

Pièce 146 Analyse Comité National Routier (CNR) Coût d'un camion 3 pages

Pièce 147 Rapport travail détaché Sénat N°527 45 pages

Pièce 148 Conclusions motivées commission d'enquête Lyon Turin 19 pages

Pièce 149 compte rendu commission développement durable N° 76 21 pages

Pièce 150 Déclaration premier Ministre du 9 juillet 2013 25 pages

Pièce 151 Synthèse A3 2 pages

Pièce 152 Rapport CDC à Comm des Finances AN 2004 Article 4 RFF 48 pages

Pièce 153 Interview Monsieur Hubert Du Mesnil / IFRAP 5 pages

Pièce 154 Réunion Publique commission enquête 24/2/2012 à La Motte Servolex 7 pages
Pièce 155 Suisse Financement du réseau italien 2 pages
Pièce 156 enquête publique VICAT. Etude d'impact pré Couardin 395 pages
Pièce 157 Etude d'Impact volume 1 « mas des essarts Laissaud » 84 pages
Pièce 158 Etude d'Impact volume 2 « mas des essarts Laissaud » 314 pages
Pièce 159 Valorisation tunnel Saint Gothard 28 pages
Pièce 160 Délibération Conseil Général Isère CDAF 2 pages
Pièce 161 Accord Franco Italien du 30 janvier 2012 30 pages
Pièce 162 Recours gracieux au Premier ministre 1 demandeurs 29 pages
Pièce 163 Recours gracieux au Premier ministre 2 44 pages
Pièce 164 Recours gracieux au Premier ministre 3 40 pages
Pièce 165 Recours gracieux au Premier ministre 4 49 pages
Pièce 166 Preuve de dépôt recours gracieux premier ministre 7 pages

Nombre de pages total des pièces jointes **5.605**

JORF n°0197 du 25 août 2013 page 14455

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, Fitialieu, 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

NOR: TRAT1312016D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 123-1 à L. 123-16, L. 414-4, L. 571-9, L. 571-10, R. 122-1 à R. 122-16, R. 123-1 à R. 123-33, R. 414-19 à R. 414-25 et R. 571-44 à R. 571-52-1 dans leur rédaction applicable au présent décret ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 11-1 à L. 11-5 dans leur rédaction applicable au présent décret ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article R. 1211-3 ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L. 112-3, L. 121-2 à L. 121-12, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1511-1 à L. 1511-7, L. 2111-1 à L. 2111-3 et L. 2111-9 à L. 2111-25 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 123-16, L. 311-7 et R.* 123-23 à R.* 123-25 dans leur rédaction applicable au présent décret ;

Vu la [loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010](#) portant engagement national pour l'environnement, notamment ses articles 19, 231 et 245 ;

Vu le [décret n° 84-617 du 17 juillet 1984](#) modifié relatif à l'application de l'[article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982](#) relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs ;

Vu le [décret n° 97-444 du 5 mai 1997](#) modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu le [décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002](#) relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment son article 17 ;

Vu les décisions des 7 février 1994 et 14 avril 1995 par lesquelles le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme a arrêté les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du

Rhône ;

Vu les plans d'occupation des sols des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Fitialieu, Grenay, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Ruy-Montceau, Saint-Jean-de-Soudain, Satolas-et-Bonce, Sérézin-de-la-Tour et les plans locaux d'urbanisme des communes de Chapareillan, Frontonas, La Tour-du-Pin, Romagnieu, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Victor-de-Cessieu, Vaulx-Milieu, Villefontaine dans le département de l'Isère ;

Vu les plans d'occupation des sols des communes de Belmont-Tramonet, Laissaud, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz et les plans locaux d'urbanisme des communes d'Avressieux, Chambéry, Détrier, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Verel-de-Montbel et Voglans dans le département de la Savoie ;

Vu les plans d'aménagement de zone des zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département de l'Isère ;

Vu les avis des services de France Domaine émis entre le 22 novembre 2010 et le 12 janvier 2011 ;

Vu la décision du 25 novembre 2011 du président du tribunal administratif de Grenoble portant désignation des membres de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011 des préfets du Rhône, de l'Isère et de la Savoie portant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, dans sa traversée des départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, sur le territoire des communes :

- de Colombier-Saugnieu et Saint-Laurent-de-Mure dans le département du Rhône ;
 - d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Chimilin, Fitialieu, Frontonas, Grenay, La Bâtie-Montgascon, La Chapelle-du-Bard, La Tour-du-Pin, La Verpillière, Le Moutaret, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Saint-André-le-Gaz, Sainte-Blandine, Saint-Clair-de-la-Tour, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Maximin, Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Savin, Saint-Victor-de-Cessieu, Satolas-et-Bonce, Sérézin-de-la-Tour, Vaulx-Milieu, Villefontaine dans le département de l'Isère ;
 - d'Aiguebelette-le-Lac, Apremont, Arvillard, Attignat-Oncin, Avressieux, Ayn, Belmont-Tramonet, Chambéry, Chignin, Détrier, Dullin, Francin, Jarrier, La Bridoire, Laissaud, La Chambre, La Chapelle-Blanche, La Motte-Servolex, Lépin-le-Lac, Les Marches, Les Mollettes, Montagnole, Montmélian, Nances, Novalaise, Pontamafrey-Montpascal, Saint-Alban-de-Montbel, Saint-Cassin, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Sainte-Marie-de-Cuines, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz, Verel-de-Montbel, Vimines et Voglans dans le département de la Savoie,
- ainsi qu'à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :
- des communes de Colombier-Saugnieu et Saint-Laurent-de-Mure dans le département du Rhône ;
 - des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Chimilin, Fitialieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Sainte-Blandine, 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 dans le département de l'Isère ;
 - des communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Francin, Laissaud, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Montmélian, 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 ;
 - des zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et Chesnes Ouest dans le département de l'Isère ;

Vu la décision du président de la commission d'enquête en date du 10 février 2012 prorogeant

la durée de l'enquête publique ;

Vu, pour le département du Rhône, les avis du centre régional de la propriété forestière de Rhône-Alpes du 18 novembre 2011 et de la chambre d'agriculture du département du Rhône du 14 novembre 2011 ;

Vu, pour le département de la Savoie, les avis du centre régional de la propriété forestière de Rhône-Alpes du 6 décembre 2011, de l'Institut national de l'origine et de la qualité en date du 19 janvier 2012 et du 15 février 2012 et de la chambre d'agriculture du département de la Savoie du 6 décembre 2011 ;

Vu, pour le département de l'Isère, la lettre du 16 mai 2013 du président de la chambre d'agriculture de l'Isère transmettant l'avis de cette chambre en date du 9 mars 2012 et les avis de l'Institut national de l'origine et de la qualité en date du 31 mai 2013 et du centre régional de la propriété forestière en date du 11 juin 2013 ;

Vu les lettres en date du 22 novembre 2011 adressées par le préfet du Rhône aux maires des communes de Colombier-Saugnieu et Saint-Laurent-de-Mure, au président du syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, au président de la communauté de communes de l'Est lyonnais, au président du conseil régional Rhône-Alpes, au président du conseil général du Rhône, au président de la chambre d'agriculture du Rhône, au président de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon, au président de la chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, au directeur départemental des territoires et les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme ;

Vu les lettres en date du 14 novembre 2011 adressées par le sous-préfet de La Tour-du-Pin aux maires des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Chimilin, Fitialieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Satolas-et-Bonce, Sainte-Blandine, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Victor-de-Cessieu, Sérézin-de-la-Tour, Vaulx-Milieu, Villefontaine, à l'établissement public d'aménagement Nord-Isère, au président du syndicat mixte du SCOT Nord-Isère, au président du syndicat mixte du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, au président du conseil régional Rhône-Alpes, au président du conseil général de l'Isère, au président de la chambre de commerce et d'industrie, au président de la chambre d'agriculture, au président de la chambre des métiers, au président du Centre national de la propriété forestière, au parc régional de Chartreuse, à l'Institut national de l'origine et de la qualité, au directeur de l'agence régionale de la santé, au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, à la préfecture de l'Isère, à la sous-préfecture de Vienne, à la sous-préfecture de La Tour-du-Pin, à la direction départementale des territoires et les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme ;

Vu les lettres en date du 14 novembre 2011 adressées par le préfet de la Savoie aux maires d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Francin, La Motte-Servolex, Les Marches, Laissaud, Les Molettes, Montmélian, Saint-Etienne-de-Cuines, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz, Verel-de-Montbel, Voglans, au président de la communauté de communes Cœur de Maurienne, au président de Métropole Savoie, au président de Chambéry Métropole, au président de la communauté d'agglomération de Lac du Bourget, au président de la communauté de communes La Rochette-Val Gelon, au président du conseil régional Rhône-Alpes, au président du conseil général de la Savoie, au président de la chambre des métiers et de l'artisanat, au président de la chambre d'agriculture, au président de la chambre de commerce et d'industrie, au président du parc naturel régional de Chartreuse, au président du parc naturel régional des Bauges, au directeur départemental des territoires, au président du syndicat mixte de l'avant-pays savoyard, au président du Centre national de la propriété forestière, au délégué territorial de l'unité territoriale du Centre-Est de l'Institut national de l'origine et de la qualité et les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme ;

Vu les procès-verbaux des réunions d'examen conjoint tenues le 15 décembre 2011 pour les communes du département du Rhône, les 8 et 15 décembre 2011 pour les communes du

département de l'Isère et les 7, 9, 12 et 15 décembre 2011 pour les communes du département de la Savoie, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanismes ;

Vu l'avis en date du 7 décembre 2011 de l'autorité environnementale (conseil général de l'environnement et du développement durable), joint au dossier d'enquête publique, sur l'étude d'impact relative à l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon–Turin ;

Vu le dossier d'enquête publique ouvert sur le projet, le rapport, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête en date du 2 juillet 2012 ;

Vu les lettres du préfet de la Savoie en date du 19 août 2012 invitant les communes de Colombier-Saugnieu et Saint-Laurent-de-Mure dans le département du Rhône, les communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Chimilin, Fitolieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Sainte-Blandine, 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 la communauté d'agglomération des portes de l'Isère dans le département de l'Isère, les communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Francin, Laissaud, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Montmélian, 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 à délibérer sur la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme ;

Vu les décisions du président du conseil général de l'Isère en date du 5 janvier 2012 et de la commission permanente du conseil général de la Savoie en date du 17 février 2012 désignant les communes dans lesquelles il y a lieu de constituer des commissions communales d'aménagement foncier ;

Vu la délibération du conseil municipal de Colombier-Saugnieu en date du 3 octobre 2012 dans le département du Rhône ;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Cessieu en date du 17 octobre 2012, Chamagnieu en date du 23 octobre 2012, Chapareillan en date du 9 octobre 2012 et du 15 novembre 2012, Chimilin en date du 11 octobre 2012, Fitolieu en date du 3 octobre 2012, Frontonas en date du 1er octobre 2012, Grenay en date du 28 septembre 2012, La Verpillière en date du 15 octobre 2012, L'Isle-d'Abeau en date du 5 novembre 2012, Romagnieu en date du 11 octobre 2012, Ruy-Montceau en date du 18 octobre 2012, Sainte-Blandine en date du 20 septembre 2012, Saint-Didier-de-la-Tour en date du 8 octobre 2012, Saint-Marcel-Bel-Accueil en date du 28 septembre 2012, Saint-Victor-de-Cessieu en date du 12 septembre 2012, Villefontaine en date du 8 octobre 2012 et de la communauté d'agglomération des portes de l'Isère en date du 6 novembre 2012, dans le département de l'Isère ;

Vu les délibérations des conseils municipaux d'Avressieux en date du 18 octobre 2012, Belmont-Tramonet en date du 4 octobre 2012, Chambéry en date du 8 octobre 2012, Détrier en date du 21 septembre 2012, Francin en date du 9 octobre 2012, Laissaud en date du 18 octobre 2012, La Motte-Servolex en date du 27 septembre 2012, Les Marches en date du 16 octobre 2012, Les Mollettes en date du 16 octobre 2012, Sainte-Hélène-du-Lac en date du 28 septembre 2012, Saint-Etienne-de-Cuines en date du 16 octobre 2012, Saint-Jean-de-Maurienne en date du 27 septembre 2012, Verel-de-Montbel en date du 4 octobre 2012 et Voglans en date du 15 octobre 2012, dans le département de la Savoie ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

Sont déclarés 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, conformément aux plans annexés au présent décret (1).

Article 2

Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

Article 3

Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 du code rural et de la pêche maritime.

Article 4

Le présent décret emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux plans et documents annexés au présent décret (2) :

- de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du Rhône ;
- des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Fitolieu, 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 zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département de l'Isère ;
- 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.

Les maires de ces communes procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l'article R. 123-25 du code de l'urbanisme.

Article 5

Le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le 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, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 23 août 2013.

Jean-Marc Ayrault

Par le Premier ministre :

Le 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,
Frédéric Cuvillier

Le ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,
Philippe Martin

- (1) Il peut être pris connaissance de ces plans ainsi que du document prévu à l'article L. 11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (direction des infrastructures de transport, sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, Arche de la Défense, 92055 Paris-La Défense Cedex 04), ainsi qu'auprès des préfetures de l'Isère (12, place de Verdun, 38021 Grenoble Cedex 01), du Rhône (106, rue Pierre-Corneille, 69419 Lyon Cedex 03) et de la Savoie (château des ducs de Savoie, 73018 Chambéry Cedex).
- (2) Il peut être pris connaissance de ces plans auprès des préfetures de l'Isère (12, place de Verdun, 38021 Grenoble Cedex 01), du Rhône (106, rue Pierre-Corneille, 69419 Lyon Cedex 03) et de la Savoie (château des ducs de Savoie, 73018 Chambéry Cedex).