



CONSEIL D'ETAT
Section du Contentieux
1, place du Palais-Royal
75100 PARIS CEDEX 01

Mémoire introductif d'instance

POUR :

- 1- Daniel Ibanez, La Ville - 73800 LES MOLLETES
- 2- Françoise Verchère, 2 bis chemin du Ruisseau - 44340 BOUGUENAIS
- 3- Raymond Avrillier, 44 b avenue Jeanne d'Arc - 38100 GRENOBLE

CONTRE :

La décision du 9 août 2016 (**Pièce n°1**) par laquelle Monsieur le secrétaire d'État aux transports a refusé l'établissement du bilan économique et social imposé par l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieur (LOTI) codifié aux articles L1511-6 et 51511-8 du Code des Transports, pour l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras" :

Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche,
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75700 Paris

en présence du maître d'ouvrage:

TP Ferro
Siège Social : Base de Mantenimiento
Carretera de Llers a Hostalets GIP-5107, Km 1
17730 Llers (España)
Tel. +34 972 67 88 00
Fax +34 972 51 45 30
info@tpferro.com <<mailto:info@tpferro.com>>



I) Les faits

Par courrier recommandé daté du 3 mars 2016, enregistré le 7 mars 2016 par Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des transports, les requérants ont demandé la publication du bilan des résultats économiques et sociaux prévu par le Code des transports pour la section ferroviaire "Perpignan-Figueras" (**pièce n°2**) :

Le 3 mars 2016

Courrier recommandé par précaution avec AR.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Nous vous prions de bien vouloir nous transmettre les évaluations ex-post des infrastructures de transports dites "Pau-Langon" (Autoroute A65) et de la liaison ferroviaire dite Perpignan Figueras.

En effet, l'article 1511-6 du Code des transports codifiant la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) prévoit : "*Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi **au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.***"

L'article R. 1511-8 indique : "*Le bilan, prévu par l'article L. 1511-6, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage **au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées.** La collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet.*"

La ligne Perpignan-Figueras a été inaugurée le 27 janvier 2011 par Monsieur Mariani en sa qualité de Ministre des Transports, l'ouverture de la section autoroutière Pau-Langon date du 16 décembre 2010, de sorte que les bilans économiques et sociaux de ces deux infrastructures doivent être disponibles pour le public.

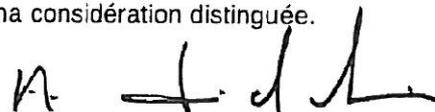
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Autoroute_A65_\(France\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Autoroute_A65_(France))

Pièce n°2 Courrier des requérants en date du 3 mars 2016

Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports a répondu par courrier daté du 9 août 2016 (**pièce n°1**), par lequel il indique en réponse à la demande formulée par les requérants : "*...en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.*"

Concernant la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors, le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Alain VIDALIES

Pièce n°1 réponse du secrétaire d'État en charge des transports du 9 août 2016

L'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras" a été inaugurée le 27 janvier 2011 par Monsieur le secrétaire d'État aux transports, Monsieur Thierry Mariani (***Pièce n°3 - discours d'inauguration du 27/01/2011 à Perpignan***)

Dans son discours, Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports présente parfaitement l'infrastructure inaugurée comme une infrastructure indépendante d'un point de vue fonctionnel et économique.

Cette considération d'indépendance fonctionnelle et économique a conduit à la conclusion d'un contrat de partenariat Public/Privé avec la société TP Ferro (filiale à parts égales des groupes Eiffage et de ACS-Dragados) comme l'a rappelé Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports : *"Autre innovation : la ligne nouvelle Perpignan-Figueras est le premier projet ferroviaire réalisé en France dans le cadre d'un partenariat public-privé."*

Cette infrastructure a été financée à hauteur de 640 millions d'euros par des subventions provenant de l'Union Européenne et des États français et espagnols, comme l'a rappelé Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports dans son discours inaugural : *"Pour la réalisation de ce projet de plus d'un milliard d'euros, la société TP Ferro a reçu une contribution publique de 640 millions d'euros, partagée entre les deux États et l'Union européenne."*

Le site Internet du Secrétariat d'État en charge des transports confirme l'ensemble de ces éléments (***pièce n°4***) :

- montant de la contribution publique, *"La subvention d'équilibre s'élève à 640 M€, répartis à parts égales entre les deux États et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne."*
- date de mise en service, *"La mise en service commerciale de la ligne Perpignan-Figueras a eu lieu le 19 décembre 2010."*
- contrat de concession.

(Pièce n°4 - extrait du site internet : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-de-la-ligne.html>)

La documentation émanant du Secrétariat d'État en charge des transports démontre que l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras"

- 1/ a été mise en service depuis plus de cinq années,
- 2/ a fait l'objet de financement public provenant de l'État français;
- 3/ que la construction de l'infrastructure s'est réalisée dans le cadre d'un partenariat Public/Privé,
- 4/ que le contrat de concession ne vise que l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras".

II) L'intérêt à agir des requérants.

Les requérants sont des administrés résidant en France, usagers du service public des transports ferroviaires, et contribuables comme en atteste leurs avis d'imposition.

L'accès du public au bilan des résultats économiques et sociaux est prévu à l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieur (LOTI) codifié par le Code des Transports. La Loi dispose :

- à l'article L.1511-6 : *"Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi **au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.**"*

- à l'article R.1511-10 : *"Le dossier du bilan, accompagné de l'avis mentionné à l'article R. 1511-9, **est mis à la disposition du public** dans les conditions de publicité et sous réserve des secrets mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1511-4."*

L'accès du public aux informations relatives à l'environnement est fixé par les dispositions du code de l'environnement (L. 124-1 à L. 124-8 et R. 124-1 à R. 124-5).

Le public dispose donc d'un intérêt à agir dès lors que Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports refuse de faire établir et par voie de conséquence de rendre public le bilan économique et social dans le délai qui lui est imparti par la Loi.

Le délai d'établissement du bilan des résultats économiques et sociaux doit intervenir *"au plus tard 5 ans après [la] mise en service"* de sorte que les requérants sont fondés à agir pour en obtenir communication après le refus de Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports.

La publicité des bilans des résultats économiques et sociaux des infrastructures également appelés "Bilans LOTI" est régulièrement réalisée par le secrétariat d'État en charge des transports sur son site Internet comme le démontre les

publications accessibles sur le lien du ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bilans-LOTI.html>.

L'intérêt à agir des requérants se trouve renforcé par le niveau d'endettement de SNCF Réseau qui a atteint 46 milliards d'Euros au 31 décembre 2015 et par le référé adressé au Premier ministre par le Premier Président de la Cour des Comptes le 10 juin 2016 (**pièce n°5**)

Dès lors tout administré dispose de la qualité à agir pour obtenir la publication, dans les délais légaux, des informations publiques permettant d'évaluer la pertinence de la dépense publique et de l'analyser conformément aux dispositions des articles 14 et 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen.

III) Discussion

1) En droit

Le 2ème alinéa de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 dispose : *"Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service."*

Le Code des transports précise à l'article 1511-6 : *"Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi **au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.**"*

L'article R. 1511-8 du Code des transports indique : *"Le bilan, prévu par l'article L. 1511-6, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage **au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées.** La collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet."*

2) En fait

Sur le fondement des dispositions légales, les requérants ont demandé par courrier recommandé daté du 3 mars 2016, et enregistré le 7 mars 2016 par le secrétariat d'Etat en charge des transports, la publication du bilan des résultats économiques et sociaux de l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras" prévue par la Loi depuis le 30 décembre 1982 et le Code des transports.

Pour refuser de se soumettre à l'obligation légale définie par le Code des transports en application de l'article 14 de la Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports allègue une *"mise en service partielle en décembre 2010"* de l'infrastructure "Perpignan-Figueras", inaugurée le 27 janvier 2011 et une *"mise en service définitive"* qui ne serait intervenue qu'en janvier 2013.

La *"mise en service définitive"* serait de son point de vue liée à la mise en service d'une section ferroviaire à grande vitesse en territoire espagnol entre Barcelone et Figueras à cette même date, malgré l'existence d'une voie ferrée espagnole déjà reliée à l'infrastructure Perpignan-Figueras.

Il allègue que l'obligation d'établissement du bilan économique et social ne serait effective qu'à compter du mois de janvier 2018.

Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports allègue ainsi que l'obligation d'établissement du bilan économique et social et sa publicité, visant une infrastructure construite en territoire français et financée par des fonds publics versés par l'État français, pourrait être liée à une mise en service d'une infrastructure en territoire espagnol nullement financée par les fonds publics versés par l'État français.

Cette argumentation ne peut raisonnablement être opposée pour exonérer l'État français des dispositions légales d'établissement du bilan économique et social en droit français.

a/ Les dispositions des articles L1511-6 et R1511-8 du code des transports s'appliquent aux opérations financées par l'État français sur le territoire national.

L'argumentation développée par Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports est fondée sur un lien entre l'infrastructure construite en France et financée partiellement par des fonds publics apportés par l'État français et une infrastructure en territoire espagnol dont la décision de réalisation et le financement sont du ressort exclusif de l'État espagnol.

De la sorte, Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports prétend lier l'obligation légale imposée par le Code des transports français à une décision étrangère.

Cette argumentation ne saurait prospérer et entache sa décision de refus.

b/ L'indépendance fonctionnelle et économique de la section Perpignan Figueras résulte du montage juridico-financier de Partenariat Public/Privé.

Seule l'infrastructure ferroviaire Perpignan-Figueras a fait l'objet d'un contrat de partenariat Public/Privé au profit de la société TP Ferro.

L'indépendance économique et fonctionnelle de la section ferroviaire Perpignan-Figueras a donc été considérée comme évidente par le montage juridico-économique et résulte non seulement de son indépendance fonctionnelle puisque la voie ferrée était parfaitement reliée, lors de sa mise en service, aux réseaux ferrés existants français et espagnol, mais également de son indépendance économique qui résulte du montage en partenariat Public/Privé.

La création d'une société *ad-hoc* pour la construction et la gestion de la section Perpignan-Figueras implique de la part des partenaires (États français et espagnol d'une part et TP Ferro d'autre part) la reconnaissance a priori d'une viabilité économique indépendante.

La société TP Ferro n'est pas concessionnaire de la section Barcelone-Figueras en territoire espagnol qui est la propriété de la société ADIF (entreprise publique espagnole gestionnaire des infrastructures ferroviaire) **(Pièce n°6)**
[http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas de alta velocidad/madrid barcelona frontera francesa/tramo barcelona figueres.shtml](http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas%20de%20alta%20velocidad/madrid%20barcelona%20frontera%20francesa/tramo%20barcelona%20figueres.shtml)

Il est donc établi par le montage juridico-financier de la section dite "Perpignan-Figueras" que cette infrastructure ferroviaire doit être considérée comme indépendante tant d'un point de vue économique que fonctionnel.

Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports prétend que le lien fonctionnel avec une infrastructure étrangère justifierait un décalage dans la publication du bilan légal des résultats économiques et sociaux relevant de la compétence du gouvernement français et des textes législatifs et réglementaires français. Cette argumentation crée de fait une responsabilité directe des États dans les difficultés financières de la société TP Ferro, et renforce la nécessité de respecter les dispositions légales pour confirmer ou infirmer, sur la base des résultats économiques et sociaux, la thèse de Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports et en tirer les conséquences pour les choix de dépense publique à venir ou en cours.

c/ Le réseau ferré français relié à l'infrastructure Perpignan-Figueras n'est pas à grande vitesse.

L'argumentation de Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports se trouve également contredite par la situation matérielle du réseau ferré français relié à l'infrastructure Perpignan-Figueras.

Les voies ferrées sur le territoire français sont des voies classiques et non pas des voies à grande vitesse (***pièce n°7***). Dans ces conditions, si Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports était convaincu par sa propre argumentation, il devrait subordonner tout bilan des résultats économiques et sociaux de la section ferroviaire "Perpignan-Figueras" à la mise en service d'une voie ferroviaire à grande vitesse en territoire français la desservant de Montpellier à Perpignan comme il revendique pour la section espagnole de Barcelone à Figueras.

La date de réalisation d'une voie à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan n'étant pas, elle non plus, connue à ce jour, Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports s'autoriserait dans ces conditions à ne pas publier d'information au public en méconnaissance des dispositions déjà anciennes de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et du Code des Transports.

Cela démontre que l'argumentation reposant sur la mise en service de la voie à grande vitesse en territoire espagnol, pour repousser la réalisation et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux, ne peut être valablement soutenue par Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports.

Au surplus il est rappelé que l'infrastructure à grande vitesse sur le territoire espagnol a été mise en service le 9 janvier 2013 de sorte que l'État français disposait à l'échéance maximale de cinq ans fixée par le Code des Transports au mois de janvier 2016 date anniversaire de l'inauguration "Perpignan-Figueras), d'une visibilité sur une durée de trois années pleines des apports réels ou supposés de l'infrastructure espagnole au bilan des résultats économiques et sociaux de la section Perpignan-Figueras.

d/ Monsieur le secrétaire d'État engage, par son argumentation, la responsabilité de l'État français dans l'état de cessation des paiements de la société TP Ferro.

En effet, si l'on suit le raisonnement de Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports, la France verrait sa responsabilité engagée dans l'état de cessation des paiements de la société TP Ferro déclaré le 17 juillet 2015 la procédure de redressement judiciaire ayant été ouverte par le Tribunal espagnol de Girona le 1er septembre 2015. (**Pièce n°8** - <http://france3-regions.francetvinfo.fr/languedoc-roussillon/pyrenees-orientales/tgv-barcelone-paris-le-concessionnaire-place-sous-administration-judiciaire-773001.html>)

Subordonner, comme le fait Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports, la réalisation du bilan des résultats économiques et sociaux à ce qu'il qualifie de "*mise en service définitive*", consécutivement à la mise en service de la totalité d'une liaison ferroviaire nouvelle espagnole, conduirait à reconnaître de facto la responsabilité de l'État français dans l'état de cessation des paiements et les difficultés économiques de la société TP Ferro déclaré en juillet 2015. En créant un lien de causalité entre la mise en service de la voie à grande vitesse Barcelone-Figueras et la viabilité économique de la société TP Ferro, il reconnaît la responsabilité des États du fait de l'absence de mise en service de cette voie ferrée espagnole.

e/ Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports méconnaît les effets du contrat de partenariat qui produit ses effets depuis la mise en service de l'infrastructure Perpignan-Figueras.

La construction de l'infrastructure a fait l'objet d'un partenariat Public/Privé comme l'a rappelé Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports dans son discours d'inauguration (**pièce n°3**).

Dès lors, la mise en service de l'infrastructure Perpignan-Figueras en décembre 2010 a une incidence sur les finances publiques de la France à compter de cette date, que la mise en service de voies ferroviaires espagnoles intervienne ou pas.

Au surplus, aucune disposition légale ou réglementaire n'interdit à Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports de faire réaliser un nouveau bilan des résultats économiques et sociaux en 2018, s'il souhaite réévaluer la pertinence de l'investissement public au regard des éléments nouveaux.

f/ Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports méconnaît également la nécessité du bilan économique et social du fait de l'état de cessation des paiements de la société TP Ferro.

Le Code du Commerce dispose à l'article L.623-1 qu'en cas de redressement judiciaire, l'administrateur judiciaire est chargé dès l'ouverture de la procédure d'établir le bilan économique et social afin d'identifier les causes et origines des difficultés :

Article L.623-1 du code du commerce :

« L'administrateur, avec le concours du débiteur et l'assistance éventuelle d'un ou plusieurs experts, est chargé de dresser dans un rapport le bilan économique et social de l'entreprise.

Le bilan économique et social précise l'origine, l'importance et la nature des difficultés de l'entreprise. »

S'il est exact que le Code du Commerce ne trouve pas son application dans le cas de l'espèce, compte tenu du fait que la société TP Ferro en redressement judiciaire est une société de droit espagnol, il n'en reste pas moins que l'engagement de l'argent public apporté par l'État français, sous forme de subvention d'équilibre à la société TP Ferro, rend nécessaire d'identifier les causes et origines des difficultés de l'infrastructure subventionnée et évaluer le plus rapidement possible les raisons de l'échec économique de l'opération.

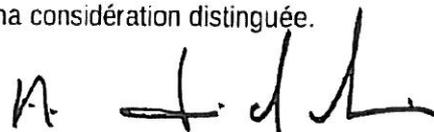
Dans le cas de l'espèce, la nécessité de l'établissement et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux imposé par le Code des Transports se trouvent renforcés par l'état de cessation des paiements et la procédure de redressement judiciaire ouverte au bénéfice de la société TP Ferro, "partenaire privé".

g/ Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports dispose du bilan des résultats économiques et sociaux, ce qui est démontré par la demande des États français et espagnol à la SNCF et à l'ADIF.

Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports, indique dans son courrier de rejet de la demande de publication qu'il lui est nécessaire "*pour conduire un tel exercice*" (l'établissement et la mise à disposition du bilan LOTI ou "bilan des résultats économiques et sociaux" prévu aux articles L1511-6 et R 1511-8 du Code des transports) de "*disposer du recul nécessaire*".

Concernant la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors, le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Alain VIDALIES

Or dans les faits, Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports, détient bien un bilan des résultats économiques et sociaux comme cela est démontré dans le rapport financier semestriel SNCF Réseau au 30 juin 2016 **(pièce n°9)**

[http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Mediatheque/rapports-annuels/Rapport financier au 30 juin 2016.pdf](http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Mediatheque/rapports-annuels/Rapport%20financier%20au%2030%20juin%202016.pdf)

On peut notamment y lire à la page 9/53 point 1.4.4 :

« 1.4.4 *Projet Perpignan Figueras*

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15 % du trafic passagers prévu et 8 % du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

Les États français et espagnol, concédants de la ligne, ont demandé à SNCF Réseau et ADIF (son homologue espagnol) de reprendre l'exploitation de la ligne en régie, d'ici la fin de l'année 2016, via la constitution d'une société filiale ad hoc. Afin de conserver l'agrément de sécurité actuellement en vigueur, la filiale commune devra, dans un premier temps en tous cas, conserver une organisation (ressources humaines, modalités exploitation, etc.) identique à celle de TP Ferro. »

et à la page 35/53 au point 3.4 :

« 3.4 **PROJET PERPIGNAN-FIGUERAS**

*Suites aux difficultés d'exploitation rencontrées depuis 2013 par la société concessionnaire TP Ferro, chargée en 1995 de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferroviaire entre la France et l'Espagne (la section internationale), et à la procédure d'insolvabilité ouverte le 1er septembre 2015 par le tribunal de commerce de Gerone (Espagne), la liquidation judiciaire de la société TP Ferro pourrait être prononcée rapidement, tout en autorisant la poursuite de l'activité de la société concessionnaire jusqu'à la reprise de l'exploitation de la section internationale **dans les conditions déterminées par la République française et le Royaume d'Espagne.***

La République française et le Royaume d'Espagne souhaitant assurer la continuité des circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne, ont demandé à Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) et SNCF Réseau d'entamer un processus à l'issue duquel, l'exploitation et la maintenance de la section internationale seront confiées à titre transitoire

par les États aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires espagnol et français, qui constitueront à cet effet une société commune de droit espagnol. La reprise de l'exploitation et de l'entretien de la ligne devrait être réalisée au plus tard 4 mois après le prononcé de la liquidation, qui pourrait intervenir début octobre 2016.

Les statuts et pacte d'actionnaires sont en cours de rédaction, et le marché de service, qui liera les États concédants avec la future filiale commune, est en cours de négociation. »

Pour présenter une telle demande, l'État français à l'obligation de connaître les engagements financiers qu'il demande à son établissement public de prendre en charge. Cette demande ne peut être formulée sans disposer des résultats économiques et sociaux de la société objet de la reprise.

Prétendre, comme le fait Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports, qu'il aurait besoin du "*recul nécessaire*" pour établir et publier l'obligatoire bilan des résultats économiques et sociaux, constitue dans les faits une manoeuvre pour ne pas satisfaire à l'obligation d'information du public lui permettant "*de constater, par [lui]-même ou par [ses] représentants, la nécessité de la contribution publique, ..., d'en suivre l'emploi*", et constituerait une irrégularité par la prise d'engagement de l'Etat en méconnaissance de cause.

Il apparaît que Monsieur le secrétaire d'État en charge des transports, en refusant la publication du bilan des résultats économiques et sociaux demandé par les requérants, méconnaît les dispositions du Code des transports et soustrait au public, des informations dont il ne peut pas ne pas disposer.

IV) Sur l'injonction

Dans les circonstances de l'espèce, il convient, en application des articles L.911-1 et suivants du code de justice administrative, d'enjoindre au Secrétaire d'Etat en charge des transports de faire réaliser et de publier ce bilan dans un délai de deux mois, sous astreinte de 100 euros par jour de retard.

Par ces motifs

et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office,

Plaise au Conseil d'Etat :

- Annuler la décision écrite de rejet par laquelle Monsieur le Secrétaire d'Etat en charge des transports du 9 août 2016, a refusé l'établissement et la publication du bilan des résultats économiques et sociaux de l'infrastructure ferroviaire dite "Perpignan-Figueras" ;

- Enjoindre au Secrétaire d'Etat en charge des transports de faire réaliser et de publier ce bilan dans un délai de deux mois, sous astreinte de 100 euros par jour de retard.

Fait, le 12 septembre 2016, en 4 exemplaires originaux

Daniel Ibanez,

Françoise Verchère,

Raymond Avrillier,



LISTE DES PIÈCES JOINTES AU MÉMOIRE

pièce n°1 Décision du 9 août 2016 par laquelle Monsieur le secrétaire d'État aux transports a refusé l'établissement du bilan économique et social

pièce n°2 Courrier recommandé daté du 3 mars 2016, enregistré le 7 mars 2016 par Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des transports

pièce n°3 Discours d'inauguration le 27 janvier 2011 par Monsieur le secrétaire d'État aux transports, Monsieur Thierry Mariani.

pièce n°4 Copie de la page Internet du site du ministère de l'écologie détaillant les financements de l'infrastructure Perpignan-Figueras.

pièce n°5 Référé adressé au Premier ministre par le Premier Président de la Cour des Comptes le 10 juin 2016.

pièce n°6 Extrait site Internet ADIF Ligne ferroviaire Barcelona-Figueras

pièce n°7 Carte du réseau ferroviaire national français lignes ferroviaires classiques et lignes ferroviaires à grande vitesse.

pièce n°8 Procédure de Redressement judiciaire au bénéfice de la société TP Ferro extrait site Internet France 3

pièce n°9 Rapport financier semestriel SNCF Réseau au 30 juin 2016

