

REPUBLIQUE FRANCAISE

Lyon, le 23/12/2014

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LYON**

184, rue Duguesclin
69433 LYON Cedex 03
Téléphone : 04.78.14.10.63
Télécopie : 04.78.14.10.65
Adresse courriel : greffe.ta-lyon@juradm.fr
Greffé ouvert du lundi au vendredi de
9h00 à 12h00 - 13h30 à 16h30

1407347-6

Monsieur IBANEZ Daniel
La Ville
73800 LES MOLLETES

Dossier n° : 1407347-6

(à rappeler dans toutes correspondances)

Monsieur Daniel IBANEZ c/ PREFET DE L'ISERE

Vos réf. : Commissaire enquêteur Refus de radiation de
la liste d'aptitude de M. Fafournoux

COMMUNICATION D'UN MEMOIRE EN DEFENSE

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous communiquer copie d'un mémoire en défense présenté par la partie suivante: Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX, dans l'instance enregistrée sous le numéro mentionné ci-dessus.

L'original de ce document est accompagné de 5 pièce(s) dont vous trouverez, ci-joint, copie(s).

Dans le cas où ce mémoire appellerait des observations de votre part, celles-ci devront être produites en 3 exemplaires (en nombre égal à celui des autres parties en cause, augmenté de deux). La production de copies des observations est dispensée dans le cadre d'un dossier faisant l'objet d'une communication électronique au moyen de Télérecours.

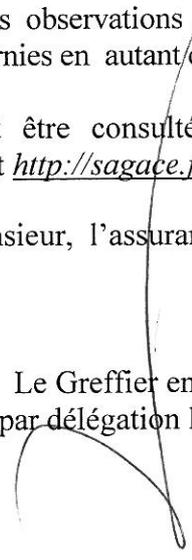
Afin de ne pas retarder la mise en état d'être jugé de votre dossier, vous avez tout intérêt, si vous l'estimez utile, à produire ces observations aussi rapidement que possible.

Le cas échéant, les pièces accompagnant vos observations devront être numérotées, énumérées sur un bordereau d'accompagnement et fournies en autant d'exemplaires.

L'état de l'instruction de ce dossier peut être consulté avec le code d'accès confidentiel T69 - 1407347 - 14153 sur le site internet <http://sagace.juradm.fr>.

Je vous prie de bien vouloir recevoir, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Greffier en Chef,
ou par délégation le Greffier,



TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Tribunal Administratif
de Lyon

20 OCT. 2014

N° 14 07347

DOSSIER N° 1407347-6

MONSIEUR DANIEL IBANEZ C/ PREFET DE L'ISERE

MEMOIRE EN REPONSE

ETABLI A LA DEMANDE DE MONSIEUR LE GREFFIER EN CHEF

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Attestation sur l'honneur

J'atteste sur l'honneur que le présent mémoire a été établi en toute sincérité.



Pierre-Yves FAFOURNOUX
Ingénieur Conseil
5 Rue Claude Brun-Pérod
38500 VOIRON

16 octobre 2014

SOMMAIRE

PREAMBULE	1
1. CONTENU DU MEMOIRE INTRODUCTIF D'INSTANCE DEPOSE PAR MONSIEUR IBANEZ.....	2
2. COMMENTAIRES PERSONNELS SUR LES POINTS DE DISCUSSION	3
POINT 1. SUR LA COMPETENCE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE.....	3
POINT 2. SUR LES QUALITES DU REQUERANT LUI DONNANT INTERET A AGIR.....	3
POINT 3. SUR LE DELAI DE RECOURS.....	3
POINT 4. SUR LA PRESIDENCE ET LA COMPOSITION DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE D'APTITUDE	4
POINT 5. SUR L'ABSENCE DE PROCEDURE CONTRADICTOIRE DEVANT LA COMMISSION DEPARTEMENTALE.....	4
POINT 6. SUR L'INCOMPETENCE DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE D'APTITUDE.....	4
POINT 7. SUR LES REGLES QUI S'APPLIQUENT AUX COMMISSAIRES ENQUETEURS.....	4
POINT 8. UN COMMISSAIRE ENQUETEUR NE PEUT AVOIR D'INTERET DIRECT OU INDIRECT DANS LE DOSSIER SOUMIS A AVIS, ET SON IMPARTIALITE NE PEUT FAIRE L'OBJET D'AUCUN DOUTE	5
POINT 9. JURISPRUDENCES.....	9
POINT 10. MECONNAISSANCE DES REGLES DE DISPONIBILITE PAR MONSIEUR PIERRE-YVES FAFOURNOUX EN MENANT DE FRONT DEUX ENQUETES PUBLIQUES.....	10
POINT 11. SUR LE REJET DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE CHARGEE D'ETABLIR LA LISTE D'APTITUDE AUX FONCTIONS DE COMMISSAIRE ENQUETEUR DE L'ISERE.....	11
POINT 12. SUR LA DEMANDE DE RADIATION DE MONSIEUR PIERRE-YVES FAFOURNOUX DE LA LISTE DES COMMISSAIRES ENQUETEUR DE L'ISERE	12
3. CONCLUSIONS PERSONNELLES.....	12
ANNEXE I :	I
EXERCICE DE MON DROIT DE REPONSE EN OCTOBRE 2012.....	I
ANNEXE II :	II
LETTRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE AU PRESIDENT DU T.A. DE GRENOBLE	II
ANNEXE III :	III
COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 13 MARS 2012 A CHAMBERY.....	III
ANNEXE IV :	IV
CODE D'ETHIQUE DE LA FEDERATION INTERNATIONALE DES INGENIEURS CONSEILS	IV
ANNEXE V :	V
ARTICLE PUBLIE PAR LYON CAPITALE EN DATE DU 14 OCTOBRE 2014.....	V

PREAMBULE

Inscrit depuis 2000 sur la liste des Commissaires enquêteurs de l'Isère, nous avons conduit à la demande du Tribunal Administratif de GRENOBLE et de la Préfecture de l'Isère plus de soixante enquêtes publiques, concernant des projets de toutes dimensions. Aucune de ces enquêtes n'a donné lieu à contentieux.

En novembre 2011, nous avons été désigné pour assurer la présidence de la Commission d'enquête pour la DUP des accès français du projet LYON-TURIN. La Commission d'enquête a remis son rapport en juillet 2012.

Depuis l'automne 2012, un groupe d'opposants au projet regroupés dans la Coordination des Opposants au LYON-TURIN (COLT) animée par Monsieur Daniel IBANEZ a attaqué plusieurs Commissaires enquêteurs, par voie d'insinuations diffusées dans la presse et dans divers médias.

Ces attaques ont été particulièrement violentes à l'égard de Monsieur Guy TRUCHET, membre de la Commission d'enquête. Elles nous ont aussi visé, avec des allégations mensongères. Aussi, nous avons demandé à notre avocat de faire valoir notre droit de réponse auprès de plusieurs journaux et sites Internet.

Nous nous avons prévenu directement le Tribunal Administratif de GRENOBLE, les Préfectures de l'Isère et de la Savoie, ainsi que de maires et relations professionnelles, afin de défendre notre honneur.

Nous avons répondu à des questions de journalistes du Dauphiné Libéré et de France Bleu Isère.

De nouveaux commentaires ont été publiés en juin 2013 par le COLT et repris par plusieurs médias (Rue 89, Le Progrès, LYON MAG, ...).

Un article a été publié en janvier 2014, (www.mediapart.fr), nous mettant à nouveau en cause ainsi que Monsieur Philippe GAMEN, membre de la Commission d'enquête.

Messieurs Daniel IBANEZ, Lionel LARUE, Gérard PROVENT et Patrick BOURDAIS ont déposé en mars 2014 au Tribunal Administratif de GRENOBLE un mémoire contenant « *des éléments de nature à douter de l'impartialité de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX Commissaire enquêteur* ».

La Commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur de l'Isère s'est réunie le 17 juin 2014 et a entendu Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX. La décision de cette Commission a été rendue le juillet 2014.

Le présent Mémoire en Réponse est accompagné de cinq Annexes jointes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments très respectueux.

Pierre-Yves FAFOURNOUX



1. CONTENU DU MEMOIRE INTRODUCTIF D'INSTANCE DEPOSE PAR MONSIEUR IBANEZ

Le Mémoire introductif d'instance déposé par Monsieur Daniel IBANEZ au Tribunal Administratif de LYON comprend 58 pages et 26 pièces annexées.

Le Mémoire présente sous le titre « II. Discussion » treize points :

1. sur la compétence du Tribunal Administratif de GRENOBLE,
2. sur les qualités du requérant lui donnant intérêt à agir,
3. sur le délai de recours,
4. sur la présidence et la composition de la commission,
5. sur l'absence de procédure contradictoire devant la Commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de Commissaire enquêteur de l'Isère,
6. sur l'incompétence de la Commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de Commissaire enquêteur de l'Isère,
7. sur les règles qui s'appliquent aux Commissaires enquêteurs, les motifs de radiation, et la procédure de radiation,
8. un Commissaire enquêteur qui est chargé d'une enquête publique sur un projet (LYON-TURIN) ne peut avoir d'intérêt direct ou indirect dans le dossier soumis à avis, et son impartialité ne peut faire aucun doute,
9. jurisprudences,
10. la méconnaissance des règles de disponibilité par Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX en menant de front deux enquêtes publiques d'importance et l'erreur manifeste d'appréciation du Préfet de l'Isère,
11. sur le rejet de la commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de Commissaire enquêteur de l'Isère,
12. sur la demande de radiation de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX de la liste des Commissaires enquêteurs de l'Isère,
13. sur la demande au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

2. COMMENTAIRES PERSONNELS SUR LES POINTS DE DISCUSSION

Nos commentaires sont exposés à la suite, en suivant la numération utilisée par Monsieur IBANEZ.

Point 1. Sur la compétence du Tribunal Administratif de GRENOBLE

La Pièce 2 reproduit un message électronique adressé par Monsieur DUFOUR, Vice-Président du Tribunal Administratif de GRENOBLE, à Monsieur FAFOURNOUX.

Avis personnel

Monsieur FAFOURNOUX a effectivement transmis en octobre 2012 à Monsieur DUFOUR des éléments d'informations relatant le début d'une campagne de diffamation publiée dans plusieurs journaux et relayée sur Internet notamment par Monsieur Noël COMMUNOD Conseiller Régional et par plusieurs associations opposées au projet.

Ces articles ont publié des allégations mensongères et à caractère diffamatoire évoquant des relations entre Monsieur FAFOURNOUX et la société EGIS.

Aussi, nous avons demandé à mon avocate de faire valoir mon droit de réponse auprès de plusieurs journaux et sites Internet, notamment :

- la Direction de l'hebdomadaire POLITIS,
- le Magazine LYON MAG,
- Monsieur Noël COMMUNOD, Conseiller régional Rhône-Alpes,
- Monsieur Olivier CABANEL, représentant les sites Internet AGORAVOX et CENTPAPIERS,
- l'Association Dauphinoise des Usagers du Train (ADUT), ...

Le Dossier joint en Annexe 1 regroupe quelques-uns de ces courriers.

D'autres pièces pourront être mises à la disposition du Tribunal Administratif de LYON, si nécessaire.

De leur côté, les membres de la Commission d'enquête publique ont écrit à Monsieur DUFOUR dès le 9 octobre 2012 pour dénoncer le caractère mensonger et diffamatoire de ces allégations. Ces courriers sont présentés en Annexe 1 au présent Mémoire en Réponse.

Point 2. Sur les qualités du requérant lui donnant intérêt à agir

Avis personnel

Lors de la réunion publique du 28 février 2012, à CHAPAREILAN, le Président de la Commission d'enquête publique a effectivement donné la parole à Monsieur IBANEZ.

Il en a été de même lors de la réunion publique du 13 mars 2012 à CHAMERY, comme il l'a relaté dans les compte-rendus de ces réunions.

Monsieur IBANEZ est également intervenu par écrit dans l'enquête publique, et ses observations ont été relatées dans le Rapport de la Commission d'enquête.

Point 3. Sur le délai de recours

Avis personnel

Aucun commentaire.

Point 4. Sur la présidence et la composition de la Commission départementale d'aptitude

Avis personnel

Aucun commentaire.

Point 5. Sur l'absence de procédure contradictoire devant la Commission départementale

Monsieur IBANEZ rappelle qu'il a précisé par courrier du 28 mars 2014 « *nous restons à la disposition de votre Commission, si vous considérez que la procédure doit se dérouler contradictoirement.* »

Avis personnel

Ayant fait l'objet d'allégations mensongères et à caractère diffamatoire largement diffusées sur Internet et reprises en plusieurs occasions oralement par Monsieur IBANEZ, nous tenons à préciser que nous n'accepterons aucun débat direct avec Monsieur IBANEZ, avant présentation d'excuses publiques.

Nous estimons que les éléments écrits fournis précédemment au titre de notre droit de réponse, ainsi que ceux présentés à la Commission départementale d'aptitude de l'Isère en juin 2014 et enfin dans le présent Mémoire en Réponse sont suffisamment explicites.

Point 6. Sur l'incompétence de la Commission départementale d'aptitude

Avis personnel

Aucun commentaire.

Point 7. Sur les règles qui s'appliquent aux Commissaires enquêteurs

Avis personnel

Aucun commentaire.

Point 8. Un Commissaire enquêteur ne peut avoir d'intérêt direct ou indirect dans le dossier soumis à avis, et son impartialité ne peut faire l'objet d'aucun doute

Monsieur IBANEZ développe plusieurs points :

- A. **Partialité du fait d'une approche favorable au Lyon-Turin résultant du projet CFAL** (pages 18 à 27 du Mémoire)
- 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** (pages 27 à 32 du Mémoire)
- C. **Le rôle de M. FAFOURNOUX dans l'enquête publique pour le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné en 2007 puis dans l'enquête publique « Directive Territoriale des Alpes du Nord » en 2010** (pages 24 à 27 du Mémoire)
- D. **Faits aggravants**
- E. **Des irrégularités graves au sein de la Commission d'enquête** (pages 35 et 36 du Mémoire).

Nous présentons nos éléments de réponses en suivant le même ordre que dans le Mémoire déposé.

Point A. Partialité du fait d'un avis favorable au projet CFAL

Monsieur IBANEZ développe une série d'arguments visant à démontrer que « *les projets CFAL Nord (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) et LYON-TURIN sont indissociables* ».

Il constate alors page 24 que « *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 ... Ce fait, comme constat objectif, bafoue l'impartialité nécessaire*

Il conclue page 26 :

« *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.*

En effet, un avis inverse à celui de l'enquête publique du CFAL Nord amenait nécessairement les Commissaires enquêteurs à se déjuger

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 du LYON-TURIN, compte-tenu de l'indissociabilité des deux projets ... Cette partialité conduit à prononcer la nullité du rapport d'enquête publique, et, partant, du décret du 23 août 2013 attaqué ».

Avis personnel

Lorsque deux projets sont portés par le même Maître d'Ouvrage, il n'est pas illogique qu'il existe des interactions entre ces projets. De plus, ces deux projets concernent la Région Rhône-Alpes.

L'impartialité d'un Commissaire enquêteur ne pourrait être évoquée s'il était démontré que le Commissaire enquêteur avait un intérêt personnel à l'une des opérations soumises à enquête publique.

Le Mémoire n'apporte aucun élément prouvant que Messieurs BLONDEL ou FAFOURNOUX aient eu un intérêt personnel au projet.

Enfin, il nous paraît utile de porter à la connaissance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de LYON le résultat des débats internes aux deux commissions d'enquête.

La Commission d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique du projet du CFAL Nord comprenait 5 membres. Elle a rendu son rapport en septembre 2011. Elle a émis à l'unanimité de ses membres moins une voix un avis favorable avec cinq réserves.

La Commission d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique de la nouvelle liaison ferroviaire entre GRENAY et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (projet dit « accès français au LYON-TURIN ») comprenait 13 membres. Elle a rendu son rapport en juillet 2012. Elle a émis à l'unanimité de ses membres moins une voix un avis favorable assorti de trois réserves.

Ainsi les deux Commissions d'enquête publique ont exprimé à une très large majorité un avis favorable à ces deux projets de création de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Les avis favorables à ces deux projets ont été exprimés à la très large majorité des Commissaires enquêteurs membres des deux Commissions d'enquête.

Point B. Partialité du fait d'avoir participé à une étude préalable au profit de la SNCF.

Le Mémoire déposé fait état d'une étude hydrologique réalisée par le bureau CEDRAT. Le Mémoire évoque un lien personnel entre Monsieur FAFOURNOUX et le bureau CEDRAT et nous reproche d'avoir masqué ce lien.

Cette étude hydrologique est effectivement citée dans le Dossier Technique d'Avant-Projet Sommaire LYON-MONTMELIAN établi par la SNCF (avril 1998), soit 13 ans avant l'enquête publique.

Avis personnel

La société CEDRAT est une société basée à MEYLAN, dans laquelle, à notre connaissance, ni la SNCF, ni RFF n'ont eu d'actions ou de participations.

L'étude citée a été réalisée en 1996 par CEDRAT Développement, filiale de CEDRAT créée en 1993.

Cette étude est une Synthèse des études hydrologiques sur les ruisseaux du Cernon, du Glandon et du Coisetan, études réalisées par le bureau CEDRAT entre 1991 et 1992 pour le compte des Syndicats Intercommunaux d'Aménagement Hydraulique du secteur.

Cette synthèse donne des indications sur les crues de ces ruisseaux, notamment à partir des observations faites lors de la crue de février 1991 dans la Plaine de MONTMELIAN.

Cette synthèse est une étude préalable aux études du tracé de la ligne LYON-MONTMELIAN.

Il ne s'agit en aucun cas d'une mission de maîtrise d'œuvre.

De plus, cette synthèse n'émet pas d'avis justifiant le projet ferroviaire LYON-TURIN.

Ayant été ingénieur au bureau CEDRAT de 1986 à 1993, puis au bureau CEDRAT Développement de 1993 à avril 1998, j'ai effectivement participé aux études hydrologiques précitées.

Ces faits remontaient au moment de l'enquête publique, à plus de 15 ans.

Lorsque nous avons accepté en 2011 d'être désigné commissaire enquêteur, nous avons estimé en toute conscience ne pas être, comme le stipule le Guide du Commissaire enquêteur, « une personne intéressée à l'opération, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercé 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 ».

Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures en 1970, nous avons exercé toute notre carrière professionnelle dans l'aménagement du territoire, l'urbanisme et le développement durable, et en particulier dans la gestion des eaux et la protection contre les inondations.

Nous avons été salarié dans plusieurs bureaux d'études et depuis 1998 nous travaillons en tant qu'ingénieur conseil avec le statut de profession libérale.

Notre métier nous a amené à intervenir dans plusieurs régions de France, pour des clients privés et publics, principalement pour des collectivités territoriales.

Nous avons aussi effectué une quinzaine de missions d'expert dans des pays en développement (VIETNAM, BURKINA-FASO, BURUNDI, MADAGASCAR), à la demande d'organismes internationaux (Agence Française de Développement, Fonds Européen de Développement, FAO et UNICEF).

Membre de la Chambre des Ingénieurs Conseils de France depuis 1998, nous nous attachons à respecter les obligations morales du Code d'éthique de la Fédération Internationale des Ingénieurs Conseils (F.I.D.I.C.), document qui est présenté en Annexe III.

Les obligations morales n° 6, 7, 8 et 9 sont reproduites ci-dessous :

6. Agir en toutes circonstances dans l'intérêt légitime du client, fournir et accomplir les missions professionnelles avec intégrité et loyauté,
7. Être impartial lors de la délivrance d'un avis professionnel, d'un jugement ou d'une décision,
8. Informer le client de tout conflit d'intérêt qui pourrait survenir dans l'accomplissement de sa tâche,
9. N'accepter aucune rémunération qui pourrait entacher l'indépendance du jugement,

Tout au long de notre vie professionnelle, nous avons été amenés à suivre des projets variés, sans que notre intégrité et notre loyauté aient été mises en cause.

Nous n'acceptons donc pas que notre probité soit contestée sur le motif d'avoir participé, il y a plus de 15 ans, à la rédaction d'une Note de Synthèse à caractère strictement hydraulique pour le compte de la SNCF.

Point C. Partialité du fait d'avis émis dans deux enquêtes publiques

Le Mémoire relève que « *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* ».

C.1 L'enquête publique sur le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Le Mémoire de Monsieur IBANEZ cite quelques phrases du rapport d'enquête publique en les sortant de leur contexte et déclare page 31 que « *M. FAFOURNOUX, une nouvelle fois, confirme qu'il tient pour acquise la réalisation de la ligne LYON-TURIN... Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX organise la faisabilité du projet LYON –TURIN, après en avoir justifié le bien-fondé* ».

Avis personnel

Dans les conclusions de mon rapport d'enquête, on peut effectivement lire le paragraphe suivant :

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.

Ce paragraphe ne fait que citer un programme national connu depuis 20 ans et mentionné dans le SCOT de la Boucle du Rhône. Il n'y a pas là prise de position en faveur du projet LYON-TURIN.

C.2 L'enquête publique sur la DTA des Alpes du Nord

Le Mémoire de Monsieur IBANEZ souligne que la Commission d'enquête pour la DTA des Alpes du Nord a mené « *une analyse du projet LYON-TURIN aux côtés d'autres projets d'infrastructures* ». Monsieur IBANEZ conclue page 32 une nouvelle fois que « *Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX organise la faisabilité du projet LYON –TURIN* ».

Avis personnel

La Commission d'enquête publique sur la DTA des Alpes du Nord a mentionné le projet de ligne ferroviaire LYON-TURIN, car ce projet était évoqué dans le dossier mis à la disposition du public. La Commission d'enquête n'a pas analysé ce projet et s'est contenté de rédiger le texte ci-dessous :

La D.T.A. présente le projet de la Liaison Ferroviaire Transalpine (L.F.T.), projet recensé prioritaire en vue de la réalisation du réseau ferroviaire transeuropéen, dont le but est « *d'assurer le développement du fret ferroviaire entre la France et l'Italie avec un objectif progressif de report modal, et d'autre part, de permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte des grandes villes du Sillon alpin* ».

La (ou les) plate-forme(s) principale(s) de chargement des camions n'est (ne sont) pas localisées, si ce n'est de manière floue, « *à l'ouest du futur tunnel sous le massif de la Chartreuse, à proximité de la croisée des autoroutes et grands axes ferroviaires de l'est lyonnais* ».

La Commission d'enquête en déduit que cette (ces) plate-forme(s) n'est (ne sont) pas localisée(s) dans le périmètre de la D.T.A. des Alpes du Nord.

Le second objectif (la desserte des grandes villes du Sillon Alpin) ne sera pas atteint, puisque les seules villes desservies par la L.F.T. seront CHAMBERY-MONTMELIAN et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE.

Le texte de la D.T.A. mentionne que « *seront privilégiés les projets ferroviaires permettant de réduire les temps d'accès aux pôles majeurs du Sillon alpin depuis les grandes métropoles françaises et européennes, en organisant les portes d'entrée de la grande vitesse dans le territoire* ».

Pour la Commission, cette phrase signifie le renoncement à la desserte des pôles complémentaires par les lignes à grande vitesse, ce qui pénalisera les habitants des pôles secondaires (Voironnais ...).

Point D. Faits aggravants

Le Mémoire de Monsieur IBANEZ indique que « *Monsieur FAFOURNOUX met en cause Monsieur IBANEZ, alors qu'il n'est en rien l'auteur de la question posée* » (intervention n° 20, de M. GUYONNET).

Avis personnel

Après vérification, il apparaît que lors de cette réunion, Monsieur IBANEZ avait posé précédemment une question sur l'indépendance des sociétés intervenant pour RFF (intervention n° 13) et qu'il s'agit donc bien d'une erreur de report dans le compte-rendu rédigé par la Commission d'enquête publique.

Le Président a donné la parole à toutes les personnes l'ayant demandé, en s'attachant à respecter la règle de permettre aux représentants de RFF, Maître d'Ouvrage, d'apporter ses réponses. Le nom des intervenants a été noté séparément par un des membres de la Commission.

La réunion publique du 28 février 2012 n'a pas été enregistrée. Elle s'est déroulée dans une ambiance tendue, avec des demandes de prises de parole simultanées. Le Président a d'ailleurs dû faire un rappel à l'ordre à l'un des opposants qui s'est avancé vers l'estrade avec un drapeau pour prendre la parole.

Si cette erreur de report dans le compte-rendu de cette réunion publique est assez regrettable, pour autant elle ne porte pas de tort direct à Monsieur IBANEZ.

On ne peut en dire autant des nombreuses allégations mensongères qui ont été déposées sur Internet depuis Octobre 2012, et largement reprises par le COLT (Collectif des Opposants au LYON-TURIN) animé par Monsieur IBANEZ.

Quelques-unes de ces allégations ont été présentées précédemment (Annexe I).

Point E. des irrégularités graves au sein de la Commission d'enquête

Le Mémoire déposé développe l'argument que l'un des commissaires enquêteurs, Philippe GAMEN, « *porte le même nom que le Maire de la commune de Les Marches, Monsieur Guy GAMEN* ».

Avis personnel

Une fois que le Tribunal Administratif a désigné les membres de la Commission d'enquête, le rôle du Président de la Commission d'enquête est défini par l'article L.123-9 du Code de l'environnement. Il ne lui appartient en aucun cas de mener des investigations sur les antécédents et les relations des membres de la Commission d'enquête.

Par ailleurs, nous n'avons pas eu l'occasion de rencontrer le Maire de Les Marches, les permanences tenues dans cette commune ayant été assurées par un autre membre de la Commission d'enquête.

Point 9. Jurisprudences

Le Mémoire déposé conclut que Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX « *a commis une faute grave en ne relevant pas les conflits d'intérêt de deux des Commissaires enquêteurs ayant des liens familiaux avérés avec des personnes directement concernées et/ou intéressées par l'enquête publique* ».

Avis personnel

En soulevant ces arguments sans apporter la preuve que les Commissaires désignés aient eu des intérêts particuliers, Monsieur IBANEZ cherche à semer le doute sur la respectabilité des membres de la Commission d'enquête publique, et de son Président en particulier.

Point 10. Méconnaissance des règles de disponibilité par Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX en menant de front deux enquêtes publiques

Le Mémoire déposé indique page 41 que « *la présidence d'une Commission d'enquête ouverte dans 71 communes sur 3 départements ... demande une disponibilité importante* ».

Le Mémoire indique page 42 que Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX a accepté la Présidence de la Commission d'enquête publique concernant les « *Travaux de mise en œuvre de la parade hydraulique à court terme des Ruines de Séchillienne et l'aménagement de la Basse et Moyenne Romanche* ».

Page 43, le Mémoire propose d'apprécier « *la capacité d'ubiquité* » de M. Pierre-Yves FAFOURNOUX, en signalant qu'en 2011 il avait déjà accepté de participer à deux enquêtes publiques, notamment celle relative au projet CEFAL Nord et celle relative au SCOT des Rives du Rhône.

Avis personnel

Monsieur IBANEZ ne prouve absolument pas que Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX n'ait pas consacré une disponibilité suffisante à l'enquête publique.

Nous lui signalons d'ailleurs que, selon le dictionnaire LAROUSSE, l'ubiquité est « *la faculté d'être présent en plusieurs lieux à la fois* ».

Dans les enquêtes publiques auxquelles nous avons participé, il n'a jamais été question d'être partout en même temps.

Le travail au sein d'une Commission d'enquête permet de couvrir un territoire vaste, mais il repose sur la présence et l'engagement personnel des membres de la Commission d'enquête.

Pour l'enquête publique relative aux accès français au projet LYON-TURIN, la Commission comprenait 13 Commissaires enquêteurs ayant une grande expérience professionnelle et dont le sérieux est avéré.

Le temps disponible, de la fin de l'enquête à la remise du rapport Final, a largement laissé le temps à la Commission au cours des mois d'avril, mai et juin 2012 d'analyser les contributions du public, d'en faire la synthèse et de rédiger collégialement l'ensemble des rapports et documents annexes.

Nous avons personnellement consacré plus de 650 heures à l'enquête publique et l'ensemble des temps consacrés par chaque Commissaire enquêteur a été remis au Tribunal Administratif de GRENOBLE.

Pour l'enquête publique concernant les « *Travaux de mise en œuvre de la parade hydraulique à court terme des Ruines de Séchillienne et l'aménagement de la Basse et Moyenne Romanche* », les membres de la Commission d'enquête étaient également compétents et ont montré une entière disponibilité. Les rapports relatifs à cette enquête ont été remis le 22 mars 2012.

Pour l'enquête publique concernant le « *SCOT des Rives du Rhône* », la Commission d'enquête publique comprenait 5 membres, également compétents et disponibles.

Il n'est donc pas sérieusement démontré que la Commission d'enquête, et son Président en particulier, n'aient pas consacré le temps nécessaire à l'enquête publique.

Point 11. Sur le rejet de la Commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de Commissaire enquêteur de l'Isère

Point 11.A. « Un doute légitime dans l'esprit du public. »

Monsieur IBANEZ écrit, page 52 de son Mémoire que « *Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX en sa qualité de Président n'a pas relevé deux homonymies flagrantes ... Ce manque particulier de vigilance de la part du président de la Commission d'enquête publique crée à lui seul les conditions du doute légitime dans l'esprit du public* ».

A la page 52, Monsieur IBANEZ écrit que « *Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX accompagné de Messieurs BLONDEL et GAMEN ont organisé les conditions de faisabilité du projet LYON-TURIN lors d'enquêtes publiques précédents ...* ».

Avis personnel

Le Rapport de la Commission d'enquête présente l'historique du projet LYON-TURIN. L'idée d'une nouvelle liaison transalpine a émergé à la fin des années 80. Les premières études ont été réalisées par la SNCF en 1989 à la demande du Gouvernement. Un débat d'opportunité sur l'intérêt économique et social du projet s'est déroulé en 1993.

Toute une série de décisions ministérielles ont été prises en 1998, 2001, 2004, 2007 et 2010. Elles ont été rappelées dans le rapport de la Commission d'enquête. La partie internationale du projet LYON-TURIN a été déclarée d'utilité publique en 2007.

Le projet LYON-TURIN a été également évoqué depuis des années dans les débats régionaux.

Monsieur Noël COMMUNOD, Conseiller Régional, a déclaré lui-même au cours de la réunion publique tenue à CHAMBERY le 13 mars 2012 (intervention n° 23 dans le compte-rendu joint en Annexe III).
« Depuis 20 ans, j'ai soutenu ce projet. Le Groupe EELV auquel j'appartiens a évolué et va donner sa position demain, et cette position va vers le refus ... ».

Le rôle de la Commission d'enquête s'est limité à donner son avis sur l'utilité publique de la seule partie des accès français du projet LYON-TURIN.

Il est donc exagéré d'attribuer à trois Commissaires enquêteurs la responsabilité d'avoir facilité l'organisation de la faisabilité du projet LYON-TURIN.

Point 11.B. Intervention de M. FAFOURNOUX dans le cours d'une enquête publique

Monsieur IBANEZ écrit, page 55 de son Mémoire que M. Pierre-Yves FAFOURNOUX « *est intervenu dans le cours de l'enquête publique pour l'élargissement de l'A 43, par un courrier du 12 juin 2012* ».

Avis personnel

L'intervention citée a été faite à titre personnel.

Il s'agit là de l'exercice normal du droit de tout citoyen de s'exprimer dans le cadre d'une enquête publique, quel qu'en soit l'objet.

Point 12. Sur la demande de radiation de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX de la liste des Commissaires enquêteur de l'Isère

Monsieur IBANES, après avoir essayé de démontrer l'absence d'impartialité et d'indépendance de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX, demande à la page 57 de son Mémoire sa radiation de la liste des Commissaires enquêteurs de l'Isère, « *pour avoir gravement manqué aux règles légales et déontologiques imposant que le doute ne puisse exister sur l'impartialité et l'indépendance des personnes nommées dans le cadre des enquêtes publiques et pour avoir méconnu les obligations relatives aux responsabilités dévolues à la présidence d'une Commission d'enquête publique.* ».

Avis personnel

La volonté de Monsieur IBANEZ de créer ce doute s'exprime clairement dès le mois d'octobre 2012. Après avoir effectué des recherches confuses, Messieurs Noël COMMUNOD et Daniel IBANEZ, en tant qu'animateur du COLT (Coordination des Opposants au LYON-TURIN), ont largement diffusé sur différents blogs des allégations mensongères à l'égard de membres de la Commission d'enquête.

En ce qui nous concerne, nous avons d'abord été accusé d'avoir des liens financiers avec la Société EGIS (Annexe I). Ces allégations circulent toujours sur Internet, malgré nos démentis.

En 2013, nous avons pu entendre Monsieur IBANEZ réitérer ses accusations lors d'une émission sur la radio RCF dans le cadre d'un débat avec Monsieur Louis BESSON, ancien ministre. Monsieur Louis BESSON lui a d'ailleurs répondu qu'il ne croyait pas un seul instant à ces allégations !

Par la suite, Monsieur IBANEZ a continué ses déclarations publiques en de nombreuses occasions. Récemment, le journal « *LYON Capitale* » a publié le 14 octobre un article sous le titre : « **Lyon Turin : conflits d'intérêts, mafia et justice pas nette** » (Annexe V). Monsieur IBANEZ relève « *de nombreux conflits d'intérêts et l'opacité dans un certain nombre de décisions* » autour de l'entreprise LYON-TURIN FERROVIAIRE. L'article mentionne également le nom de Monsieur Pierre DUFOUR, vice-président du Tribunal Administratif de GRENOBLE, et notre nom.

3. CONCLUSIONS PERSONNELLES

Le Mémoire déposé le 8 septembre 2014 au Tribunal Administratif de LYON par Monsieur IBANEZ vise à présenter « *des éléments de nature à douter de l'impartialité et de l'indépendance de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX Commissaire enquêteur* ».

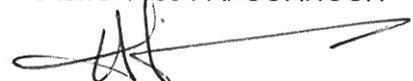
C'est la dernière mise en cause lancée par Monsieur Daniel IBANEZ en tant qu'opposant au projet LYON-TURIN, après avoir relayé depuis deux ans une série d'allégations à but diffamatoire publiées dans certains journaux contre plusieurs membres de la Commission d'enquête.

Nous estimons que les arguments développés n'apportent aucun fait prouvant que des membres de la Commission d'enquête auraient été « *des personnes intéressées à l'opération 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* » (extrait de l'article L.123-6 du Code de l'environnement).

L'objectif visé aujourd'hui est toujours de discréditer la Commission d'enquête afin de faire annuler l'enquête publique, et donc le décret d'utilité publique du 23 août 2013.

Nous comprenons bien que Monsieur IBANEZ puisse être opposé au projet LYON-TURIN, mais cette opposition devrait s'exprimer, en démocratie, en respectant l'honneur des personnes.

Pierre-Yves FAFOURNOUX



ANNEXE I :

EXERCICE DE MON DROIT DE REPONSE EN OCTOBRE 2012

POLITIS
Directeur de la publication
2 Impasse Delaunay
75011 Paris

Voiron, le 5 octobre 2012

Courrier électronique confirmé par lettre recommandée avec accusé de réception

OBJET : Demande d'insertion du droit de réponse

Références de l'article :

Date de publication : 4 octobre 2012

Auteur : Thierry BRUN

Titre : Lyon-Turin : erreur sur toute la ligne

Url : <http://www.politis.fr/Lyon-Turin%E2%80%89-erreur-sur-toute-la,19577.html>

Madame, Monsieur,

J'interviens en urgence auprès de vous dans l'intérêt de mon Client, Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX.

Celui-ci a été fortement choqué par la teneur de l'article que vous avez publié dans la revue POLITIS du 4 octobre 2012.

Je vous indique que vos allégations caractérisent un délit de diffamation par voie de presse dans la mesure où elles réunissent les 5 conditions suivantes :

- 1) Vous présentez un fait douteux, sans prendre personnellement la responsabilité de son exactitude
- 2) Votre article porte sur un fait précis et déterminé
- 3) Vos allégations sont attentatoires à l'honneur et à la considération de Monsieur FAFOURNOUX
- 4) Cet article désigne nominativement mon Client
- 5) Ce reproche est exprimé sciemment dans la mesure où vous avez parfaite conscience de porter atteinte à l'honneur et à la considération de Monsieur FAFOURNOUX.

Conformément à l'article 13 de la loi modifiée du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, je vous demande de publier le droit de réponse demandé par Monsieur FAFOURNOUX.

Dans l'article litigieux, il est écrit :

« La Commission d'enquête est fâchée avec la déontologie. Le cabinet EGIS, filiale de la Caisse des dépôts, a réalisé les études d'impact de la ligne Lyon - Turin tout en étant membre du Comité pour la liaison européenne transalpine, dont l'action est d'accélérer la construction de la ligne. Les études d'EGIS ont largement inspiré le rapport de la commission présidée par Pierre-Yves FAFOURNOUX, qui dirigeait à la même période une autre enquête publique dont l'étude d'impact a été rédigée par l'incontournable groupe EGIS. Le même FAFOURNOUX était également associé à EGIS entre 2004 et 2009, dans une agence nommée Bien aménager son environnement (Base) ».

Cette présentation est tout à fait inexacte et constitue une infraction de diffamation publique par voie de presse, portant atteinte à la réputation professionnelle et à l'honneur de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX.

Texte du droit de réponse à publier :

Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX exerce une activité d'Ingénieur Conseil sous statut de profession libérale depuis 1998 et n'a jamais été associé au cabinet EGIS dans une agence nommée Base.

BASE est une agence d'architectes paysagistes établie à Paris, Lyon et Bordeaux. Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX a effectivement accompli une mission en 2003 pour le compte de Base, pour l'aménagement hydraulique des jardins du Familistère à Guise (Aisne), pour le compte du Syndicat Mixte du Familistère. Cette mission n'a jamais impliqué la Direction de l'agence BASE et l'objet de cette mission n'a rien à voir avec l'enquête publique du projet Lyon-Turin.

L'enquête publique sur la parade hydraulique des Ruines de SECHILIENNE et l'aménagement de la Romanche a été réalisée en janvier-février 2012. Le fait que l'étude d'impact ait été rédigée par EGIS n'implique aucun lien avec les membres de la Commission d'enquête de ce projet.

Je vous demande de publier ce droit de réponse dans un délai de trois jours sur l'ensemble de vos supports de communication concernés par cette publication et cette diffusion diffamatoire.

Je vous demande également de supprimer tous les échanges apparaissant sur le forum généré par cet article.

Veillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Nathalie Mauro

Avocate

Association Dauphinoise des
Usagers du Train
Directeur de la publication
4 Impasse des Jonquilles
38300 RUY - MONTCEAU

Voiron, le 5 octobre 2012

Courrier électronique confirmé par lettre recommandée avec accusé de réception

OBJET : Demande d'insertion du droit de réponse

Références de l'article :

Date de publication : 4 octobre 2012 - 10:50

Auteur : ADUT

Titre : LGV Lyon-Turin : grosse friture sur la ligne

Url : <http://adut.20minutes-blogs.fr/>

Madame, Monsieur,

J'interviens en urgence auprès de vous dans l'intérêt de mon Client, Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX.

Celui-ci a été fortement choqué par la teneur de l'article que vous avez diffusé sur votre Site internet en date du 4 octobre 2012.

Je vous indique que vos allégations caractérisent un délit de diffamation par voie de presse dans la mesure où elles réunissent les 5 conditions suivantes :

- 1) Vous présentez un fait douteux, sans prendre personnellement la responsabilité de son exactitude
- 2) Votre article porte sur un fait précis et déterminé
- 3) Vos allégations sont attentatoires à l'honneur et à la considération de Monsieur FAFOURNOUX
- 4) Cet article désigne nominativement mon Client
- 5) Ce reproche est exprimé sciemment dans la mesure où vous avez parfaite conscience de porter atteinte à l'honneur et à la considération de Monsieur FAFOURNOUX.

Conformément à l'article 13 de la loi modifiée du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, je vous demande de publier le droit de réponse demandé par Monsieur FAFOURNOUX.

Dans l'article litigieux, il est écrit :

« C'est l'hebdomadaire Politis qui, ce jeudi, renforce encore la thèse du conflit d'intérêt. Le magazine affirme que le président de la commission d'enquête (un certain Pierre-Yves Fafournoux) a été l'associé entre 2004 et 2009 du cabinet Egis (filiale de la Caisse des dépôts), cabinet conseil qui a réalisé les études d'impact de la ligne Lyon - Turin. De quoi donner du grain à moudre aux opposants du projet qui se sont plaints à plusieurs reprises de n'avoir pas voix au chapitre des réunions d'informations organisées par la commission ».

Cette présentation est tout à fait inexacte et constitue une infraction de diffamation publique par voie de presse, portant atteinte à la réputation professionnelle et à l'honneur de Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX.

Texte du droit de réponse à publier :

Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX exerce une activité d'Ingénieur Conseil sous statut de profession libérale depuis 1998 et n'a jamais été associé au cabinet EGIS dans une agence nommée Base.

Quatre réunions d'information publique ont été tenues pendant la durée de l'enquête publique. Les quatre comptes rendus ont été présentés en Annexe II du Rapport de la Commission d'enquête publique, dans un document de 30 pages, faisant état de toutes les interventions des intervenants.

Je vous demande de publier ce droit de réponse dans un délai de trois jours sur l'ensemble de vos supports de communication concernés par cette publication et cette diffusion diffamatoire.

Je vous demande également de supprimer tous les échanges apparaissant sur le forum généré par cet article.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes sincères salutations.

Nathalie Mauro

Avocate

 Clément Willemin Paysagiste dplg BASE 259, rue Saint-Martin 75003 PARIS Tél. : 00 33 1 42 77 81 81 Fax : 00 33 1 80 91 50 81 E-mail : paris@baseland.fr www.baseland.fr	Paris, le 05/10/2012 <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: right;">objet :</td> <td>Revue Politis</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">à l'attention de :</td> <td>.</td> </tr> </table>	objet :	Revue Politis	à l'attention de :	.
objet :	Revue Politis				
à l'attention de :	.				

Monsieur,

Je réagis ici à l'article publié dans la revue Politis du 4 octobre 2012 concernant le projet Lyon-Turin.

Il est écrit que BASE est lié à la société EGIS et que Pierre-Yves Fournoux était associé à notre agence de 2004 à 2009.

Ces informations sont erronées.

Pierre-Yves Fournoux a effectivement collaboré avec BASE sur un projet de jardin en Picardie mais en tant que consultant ponctuel. Nous collaborons également ponctuellement avec la société EGIS en tant que cotraitant, mais les 2 entités sont totalement distinctes.

Cordialement,

Projet BASE SARL
259, rue Saint-Martin 75003 PARIS
Tél. : 00 33 1 42 77 81 81 (fax : 98)
E-mail : france@baseland.fr

Noël COMMUNOD

Conseiller régional Rhône-Alpes

COMMUNIQUE DE PRESSE

PROJET LIGNE TGV LYON-TURIN :

Petits arrangements ou gros scandale ?

En qualité d'élu des Pays de Savoie à la région Rhône-Alpes, j'avais eu à me prononcer, en décembre 2011, sur le bienfondé de l'enquête d'utilité publique de la partie française du Lyon-Turin (Saint-Exupéry à Saint Jean de Maurienne). Je m'étais abstenu, avec le groupe politique auquel je suis rattaché, essentiellement parce que je m'interrogeais sur quelques comportements politiques que je ne comprenais pas.

Souhaitant étudier plus à fond ce dossier complexe, j'ai écouté les arguments des opposants français et italiens. Alors est apparu un dossier truffé de contradictions, de fausses données et de déclarations mensongères, tant de la part des promoteurs que des hommes politiques.

Or, je découvre ce matin dans la presse, (dans le Canard enchaîné et dans Politis) que des membres de la Commission d'Enquête ayant émis un avis favorable sur le projet Lyon - Turin se trouveraient en situation de conflit d'intérêt

Ainsi le président de la Commission d'Enquête se trouve avoir été le fournisseur du groupe EGIS qui est lui-même le bureau d'étude qui a participé à la préparation du dossier d'enquête publique sur le projet Lyon Turin.

Ce même groupe est également adhérent de l'association de lobbying « le Comité pour la Transalpine », sponsor de l'AFTES qui regroupe les grands groupes du BTP, administrateur de cette association en compagnie de Lyon Turin Ferroviaire son client.

Il est ainsi établi que cette société EGIS ne peut prétendre agir sans intérêt puisqu'elle travaille sur les travaux de reconnaissances géologiques en Maurienne.

Que cette société fasse partie de l'association dans laquelle on retrouve des élus est choquant, que le Président de la Commission d'enquête, questionné lors de réunions publiques, n'ait pas déclaré ses conflits d'intérêt l'est tout autant.

Bien plus, alors qu'il dirigeait l'enquête publique sur le dossier Lyon Turin, il dirigeait pendant la même période une autre enquête publique en Isère impliquant également la société EGIS dont il a été le prestataire.

Cette situation est grave pour notre démocratie et je la dénonce fermement **en demandant dès**

aujourd'hui à Monsieur le Préfet d'annuler cette enquête publique sur le Lyon Turin du fait de ces irrégularités majeures.

Par ailleurs, un autre commissaire enquêteur se trouve également, selon la presse, en conflit d'intérêt en raison de ses liens familiaux, avec une entreprise pour laquelle la commission indique dans son rapport :

« La Commission invite RFF à étudier le mémoire de l'entreprise ... 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. »

Compte tenu des sommes en jeu, plusieurs millions d'euros, une nouvelle fois le Commissaire Enquêteur aurait dû se démettre conformément à la charte déontologique qui précise :

« Le commissaire-enquêteur sollicité 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.

Il est vrai que le Président, lui-même, ne s'est pas démis.

En tout état de cause, je relève que la société Réseau Ferré de France, qui a statut d'Etablissement Public a choisi comme prestataire pour établir le dossier présenté à l'Enquête Publique une entreprise déjà impliquée dans les marchés du Lyon Turin, y ayant un intérêt évident et faisant partie du lobby pro Lyon Turin.

Je ne peux accepter, en tant qu'élu, que le statut d'Entreprise Publique soit dévoyé de la sorte au profit d'intérêts privés et que la procédure d'enquête publique portant sur un projet de plus de 30 Milliards d'€, soit entachée de telles irrégularités.

J'ai pu sentir la défiance des populations au vu du dossier qui a été mis à l'Enquête Publique pour

lequel l'Autorité environnementale a relevé : « ...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. »

Nous savons aujourd'hui que cette défiance de la population et de l'Autorité Environnementale était justifiée.

Nous comprenons mieux pourquoi le président de la commission d'enquête

- a minimisé au maximum l'étude d'impact (obligatoire),
- a refusé de porter le moindre avis sur les coûts annoncés (on comprend mieux pourquoi),
- a refusé de prendre en compte les dossiers des opposants parfaitement argumentés
- mais a pris « pour argent comptant » la totalité des propositions de RFF, en réalité d'EGIS, structure angulaire du dispositif pour laquelle il travaille.

Comme l'a demandé la Cour des Comptes le 2 juillet encore, l'ensemble de ce projet doit faire l'objet d'une étude indépendante des lobbies et du Maître d'ouvrage. On sait aujourd'hui que la Commission d'enquête est éclaboussée par le comportement de certains de ses membres.

On comprend aujourd'hui l'empressement des acteurs du Lobby à faire entériner au plus vite par le Président de la République leurs « petits » arrangements inavouables alors que tous les éléments montrent que ce projet

- n'est pas soutenable financièrement,
- a été préparé par des personnes physiques ou morales directement intéressées à sa réalisation,
- a été engagé sur la base de prévisions qui se sont toutes révélées fausses depuis vingt ans,
- devra être subventionné et créera des déficits publics colossaux.

Au surplus l'accord du 29 janvier 2001 s'appuie sur une saturation des lignes existantes alors que celles-ci sont utilisées à 25 % de leur capacité et qu'elles supportent dès aujourd'hui un report du trafic routier pour les marchandises transportées par au moins 700.000 camions.

Les mensonges et la triche doivent cesser dans la situation de crise actuelle et au moment le gouvernement vient de demander d'importants efforts notamment en matière fiscale.

Je rappelle simplement que l'effort demandé à la totalité des Français sera de 20 milliards € et que le coût du Lyon-Turin sera, au bas mot, de 30 Milliards € pour un projet parfaitement inutile.

Inutile

- parce qu'une ligne existe déjà,
- que les flux est-ouest (essentiellement Lyon-Piémont) ne justifient pas et ne justifieront pas plus demain une ligne supplémentaire,
- que les flux nord-sud (Le Havre – Marseille) ne passeront jamais par le Lyon-Turin
- et que le flux Nord-sud (Gènes-Allemagne) a maintenant une offre de tunnels par la Suisse ou l'Autriche largement suffisante.

Alors même que la pression est mise sur les maires des 71 communes concernées afin qu'ils fassent adopter par leur conseil municipal un arrêté donnant un blanc-seing à RFF pour déroger à toutes les règles d'urbanisme sur leur territoire, j'ai estimé qu'il était de mon devoir d'élue d'alerter la population et les décideurs de ce qui ressemble à un nouveau « scandale du tunnel ».

Une différence essentielle, cependant, avec le tunnel sous la manche :

- **LE TUNNEL SOUS LA MANCHE AVAIT UNE REELLE UTILITE PUBLIQUE** et ce sont les petits actionnaires qui ont payé les impérities des promoteurs
- **LE LYON TURIN N'A PAS D'UTILITE PUBLIQUE** mais ce seront les contribuables qui paieront, et pour longtemps ces « arrangements »



Noël Communod, Conseiller régional, le 05 Octobre 2012

06 89 09 69 92 ncommunod@gmail.com

Lyon Turin, une affaire de gros dessous

La LGV Lyon Turin, ce serpent de mer qui louvoie depuis plus de 20 ans vient de mettre à jour un scandale qui fleure bon le conflit d'intérêt.



Au départ, un ancien ministre des transports, **Louis Besson**, pour ne pas le nommer, voulant faire de sa chère « *capitale de la Savoie* », le centre touristique du ski européen, envisage d'y créer une gare TGV, afin de rapprocher Lyon et surtout Paris de Chambéry, et il lance le Lyon Turin, afin de profiter de la manne européenne.

Alors aujourd'hui, comprenant que son projet a du plomb dans l'aile, il est prêt à accepter que le projet s'arrête à **Chambéry**, pronostiquant qu'il ira un jour jusqu'en **Italie**.

Les promoteurs du projet affirment que l'**Europe** « est d'accord », mais on ne peut que constater que les accords passés doivent encore être validés par de nouveaux accords, et qu'en fait il n'y a pas d'accord définitif. [lien](#)

Du coup, des élus, et pas des moindres, tel **Dominique Dord**, le député savoyard qui était favorable jusqu'à présent au projet, se sont mis en quasi sécession, **Luc Berthoud**, le maire de la **Motte Servolex** ayant basculé définitivement dans l'opposition au projet. [lien](#)

Dominique Dord, voyant le projet changer éventuellement de destination a en effet déclaré « *si le fret doit continuer durablement à passer par Aix et Chambéry, je préfère qu'on abandonne le Lyon Turin et qu'on couvre la ligne historique* ». [lien](#)

C'est en gros ce que réclament les opposants au projet qui assurent qu'une modernisation de l'existant sur les lignes historiques, autant pour celle qui relie **Lyon à Chambéry**, puis à **l'Italie**, que celle qui relie **Ambérieu à Chambéry**, puis à la **Maurienne**, peut faire transiter autant de voyageurs, et de marchandises que nécessaire.

Ils s'appuient pour cela sur la technologie autrichienne, reprise par un ingénieur savoyard, **Michel Martin**, permettant en transformant l'existant de supprimer toutes les nuisances de la ligne actuelle, et faisant passer autant de fret qu'il en passe depuis plus de **30 ans**. [lien](#)

En **Italie**, ils sont parfois près de **100 000** à descendre dans la rue pour dire non à ce projet. [lien](#)

En **France** la résistance s'organise plus doucement, mais les derniers bastions résistent.

Devant les doutes naissants, des rencontres s'organisent, et des associations nationales défendant l'environnement, (**CIPRA**, **FRAPNA**...) après avoir cru que le projet allait dans le bon sens, demandent de nouvelles études, ou s'opposent. [lien](#)

Les partisans du projet, pour le faire accepter, affirment que le projet capterait le trafic routier qui passe à **Vintimille**, ce qui paraît peu crédible. [lien](#)

Pour justifier une éventuelle rentabilité, ils minorent le coût du projet, le mettant à **10 milliards d'euros**, ([lien](#)) alors qu'il en coûtera au moins **25**. [lien](#)

Ils assuraient il y a peu que les voyageurs du « **bassin genevois** » (de **Genève** à **Aix les Bains**) iraient jusqu'à **Chambéry** pour rejoindre **Lyon**, puis **Paris**.

Mal leur en a pris, puisqu'il y a plusieurs mois, les **Helvètes** ont financé en grande partie la modernisation de la **ligne des Carpates**, et les TGV relient directement **Genève** à **Macon**, puis à **Paris**. [lien](#)

Pour emporter le morceau, **Louis Besson** est allé jusqu'à affirmer que la réalisation du projet permettrait la création de **30 000 emplois** équivalent temps plein, alors que le chiffre serait plutôt de **3000**. [lien](#)

Or, ces **3000**, si on compare ce chantier à d'autres, ne seront que **1000** recrutés localement, le temps du chantier, les **2000** autres venant de pays à bas salaires, comme la **Bulgarie**, la **Roumanie**... pays dans lesquels les salaires moyens avoisinent plutôt les **100 euros** que les **1500**. [lien](#)

Au conseil régional **Rhône Alpes**, le lobbying a été d'abord mené par **Charles Millon**, qui voulait sans doute faire oublier sa gare TGV à **Satolas-St Exupéry**, laquelle a coûté une [petite fortune](#), et qui ne voit passer, aujourd'hui encore, que seulement quelques **200 voyageurs** par jour. [lien](#)

Aujourd'hui, c'est **Jean-Jack Queyranne** qui reprend le flambeau, avec l'appui d'un écologiste mal inspiré, **Gérard Leras**.

Convaincus que le projet pourrait reporter une partie du trafic poids lourds sur cette ligne, ils ferment les yeux sur les énormes dommages environnementaux que subiraient trois départements, au moment où la cour des comptes constate l'échec du concept de fret ferroviaire **Modhalor** à **Ayton**, lequel aurait même contribué à « *améliorer la compétitivité du fret routier* ». [lien](#)

Pourtant la ligne actuelle transformée pourrait répondre aux objectifs du projet, d'autant que le tunnel ferroviaire de **Fréjus** a été modernisé, agrandi, et que le fret dans ce secteur stagne depuis plus de **30 ans**.

Sentant que le projet pourrait être abandonné ou renvoyé aux calendes grecques, **Queyranne** commence à brandir un « argument de poids » : près de **800 millions d'euros** ont déjà été dépensés dans le cadre des études (descenderies en Maurienne, et expertises), et il faut continuer, sous entendu, même si c'est une erreur majeure. [lien](#)

En effet, **Jérôme Cahuzac**, ministre du Budget, confirmé par le premier ministre, a fait savoir que, par ces temps de crise, les grands projets d'infrastructure dont le bien fondé ne serait pas prouvé, seraient abandonnés, mettant le **Lyon Turin** dans la liste menacée. [lien](#)

Dans ce paysage tourmenté, un nouveau scandale vient d'éclater. [lien](#)

Il y avait dans les rangs des commissaires enquêteurs, un certain **Guy Truchet**, ingénieur en travaux publics. [lien](#)

Or ce même **Truchet** a un frère, **Roger Truchet**, patron d'une entreprise de travaux public à **St Jean de Maurienne** ([lien](#)) lequel a acquis comme par hasard dans le secteur concerné un terrain pour une bouchée de pain (**3,81 € le mètre carré**), soit pour environ **350 000 euros**. [lien](#)

Manifestement doué dans les affaires, **Roger Truchet** est aussi à la tête d'une **Sarl immobilière**, et il aura ainsi des matériaux pas trop chers pour construire dans sa région. [lien](#)

Guy Truchet, le commissaire enquêteur, a proposé à ses confrères de la commission d'enquête, de choisir le terrain de son frère, afin d'accueillir le quasi **million de mètre cubes de déblais**, ainsi qu'on peut le découvrir dans le rapport d'enquête à la **page 124** : « *la commission invite RFF (...) d'étudier le mémoire de l'entreprise Truchet TP, qui propose de mettre à la disposition du projet un terrain de 9 hectares (...) pour y stocker de manière définitive 950 000 m3 de déblais...* ».

Comme l'écrit le « **Canard Enchaîné** » dans son numéro du **3 octobre 2012** « *une affaire : le million de mètre cubes de sable et de gravier (...) peut générer aujourd'hui un chiffre d'affaire de 20 à 50 millions d'euros (...) de quoi recouvrir le conflit d'intérêt* ». [lien](#)

Une affaire juteuse donc, puisqu'après avoir acheté un terrain pour **350 000 euros**, il rapporterait, si le projet se réalisait jusqu'à **50 millions d'euros**.

Les opposants au projet qui dénonçaient le manque d'esprit critique de cette commission, laquelle a repris sans état d'âme les conclusions de **RFF**, s'interrogent de plus en plus sur l'impartialité de cette commission, laquelle a validé le projet les yeux quasi fermés, et le conseiller régional **Noël Communod** demande maintenant l'annulation de l'enquête d'utilité publique.

Il faut rappeler que, à la question posée sur rentabilité du projet, les commissaires enquêteurs ont seulement fait savoir que ce serait à l'utilisateur de la ligne d'en assurer la responsabilité.

Sur la question du bruit, alors que des mesures prises sur une ligne **TGV** du coté d'**Angers** affichaient près de **130 dB**, ([lien](#)) les commissaires enquêteurs, tout en doutant de cette réalité, s'appuyant sur les dires de **RFF**, s'en sont remis à « l'obligation de résultats », promis par **RFF**, qui affirme que les trains ne dépasseront pas les **65 dB** prévus par la loi, sauf que s'il y a dépassement une fois le projet réalisé, on se doute bien qu'il ne sera plus question de démonter les voies.

Il faut rappeler qu'à **110 dB**, on atteint le seuil du risque de surdité, et que les « murs antibruit », outre le fait qu'ils privent l'habitant du paysage habituel, ne peuvent rien faire lorsque la ligne **LGV** se trouve en fond de vallée, les habitations étant fatalement au dessus. [lien](#)

A la question posée par les opposants sur la dévalorisation du patrimoine estimée à **30%** par des experts de l'immobilier, même pour les habitations relativement éloignées de la ligne, rien n'est prévu pour réparer le dommage subi.

La **COLT** (coordination opposée au Lyon Turin), entend bien faire entendre sa voix lors du sommet franco italien, prévu début **décembre 2012**, à **Lyon**. [lien](#)

Ce sommet bilatéral mettra à l'ordre du jour la question de la ligne **LGV Lyon Turin**, lors de la rencontre entre **François Hollande** et le président du conseil italien, **Mario Monti**. [lien](#)

On comprend que les opposants au projet, tant du coté français qu'italien, viennent s'inviter à la fête, pour leur parler entre autres de cette vilaine affaire de dessous de table.

Comme dit souvent mon vieil ami africain : *« l'esprit, c'est comme un parachute, il ne sert que lorsqu'il est ouvert »*.

NOEL COMMUNOD
CONSEILLER REGIONAL
Région Rhône-Alpes
Esplanade François Mitterrand
CS 20033
69269 Lyon cedex 02

Voiron, le 9 octobre 2012

Courrier électronique confirmé par Lettre recommandée avec accusé de réception

OBJET : Demande d'insertion du droit de réponse

Références de l'article :

Communiqué de presse

Date de publication : 5 octobre 2012

Auteur : Noël COMMUNOD

Titre : Projet Ligne TGV Lyon – Turin : petits arrangements ou gros scandale

Url : <http://notav-savoie.over-blog.com/>

Monsieur le Conseiller régional,

J'interviens auprès de vous en ma qualité d'avocate agissant dans les intérêts du Président de la commission d'enquête publique concernant le projet de ligne TGV Lyon/Turin.

Celui-ci a été fortement choqué par la teneur du communiqué de presse diffusé sur le réseau Internet en date du 5 octobre 2012.

Je vous indique que vos allégations caractérisent un délit de diffamation publique dans la mesure où elles réunissent les 5 conditions suivantes :

- 1) Vous présentez un fait douteux, sans prendre personnellement la responsabilité de son exactitude
- 2) Votre communiqué porte sur un fait précis et déterminé
- 3) Vos allégations sont attentatoires à l'honneur et à la considération du Président de la commission d'enquête

4) Ce communiqué désigne le Président de la Commission d'enquête

5) Ce reproche est exprimé sciemment dans la mesure où vous avez parfaite conscience de porter atteinte à l'honneur et à la considération du Président de la commission d'enquête.

Conformément à l'article 13 de la loi modifiée du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, je vous demande de publier le droit de réponse demandé par le Président de la commission d'enquête dûment désigné.

Dans votre communiqué de presse, vous écrivez :

« le Président de la Commission d'enquête se trouve avoir été le fournisseur du Groupe EGIS qui est lui-même le bureau d'études qui a participé à la préparation du dossier d'enquête publique (...) que le Président de la Commission d'enquête, questionné lors de réunions publiques, n'aie pas déclaré ses conflits d'intérêt est choquant (...) Bien plus, alors qu'il dirigeait l'enquête publique sur le Lyon Turin, il dirigeait pendant la même période une autre enquête publique en Isère impliquant également la société EGIS dont il a été le prestataire (...).

Nous comprenons mieux pourquoi le président de la commission d'enquête

- . a minimisé au maximum l'étude d'impact,*
- . a refusé de porter le moindre avis sur les coûts annoncés (on comprend mieux pourquoi),*
- . a refusé de prendre en compte les dossiers des opposants parfaitement argumentés,*
- . mais a pris pour argent comptant la totalité des propositions de RFF, en réalité d'EGIS, structure angulaire du dispositif pour lequel il travaille ... »*

DROIT DE REPONSE A DIFFUSER :

1. Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX estime que les allégations de Monsieur COMMUNOD ne sont étayées par aucune preuve et ne visent qu'à créer le doute et la suspicion sur le travail de la commission d'enquête.

2. Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX exerce une activité d'Ingénieur Conseil sous statut de profession libérale depuis 1998 et n'a jamais été fournisseur du Groupe EGIS.

3. L'autre enquête publique en Isère évoquée dans le communiqué de presse a concerné la Parade hydraulique des Ruines de Séchilienne et l'aménagement de la Romanche. Cette enquête a été réalisée en janvier février 2012. Le fait que l'étude d'impact ait été rédigée par EGIS n'implique aucun lien avec les membres de la Commission d'enquête de ce projet.

En conséquence, je vous demande de publier ce droit de réponse dans un **délai légal de trois jours** sur l'ensemble des supports de communication diffamatoires concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller Régional, mes sincères salutations.

Nathalie Mauro

Avocate

ANNEXE II :

LETTRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE AU PRESIDENT DU T.A. DE GRENOBLE

Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble,

La lecture de la presse et de divers sites Internet fait apparaître depuis quelques jours une campagne de dénigrement concernant la qualité du travail et la probité intellectuelle, morale et déontologique des membres de la Commission d'enquête chargée du dossier d'enquête publique du Lyon Turin.

Nous tenons à vous faire savoir de la manière la plus ferme que la Commission n'a jamais été sollicitée par un ou plusieurs de ses membres pour favoriser quelque solution que ce soit et que les allégations publiées dans les médias faisant état d'une connivence quelconque à l'intérieur de la Commission sont tout à fait mensongères et diffamatoires.

La Commission a travaillé en toute indépendance et a fait preuve d'une grande rigueur dans l'analyse du dossier très lourd dont elle avait la charge.

Nous vous demandons de bien vouloir croire, Monsieur le Président, en notre parfaite implication dans les valeurs que représente pour nous l'acceptation de notre statut de commissaire enquêteur.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

A Grenoble le 9 octobre 2012

Anne MITAULT, Vice présidente de la commission d'enquête.

Pierre BLANCHARD, membre de la Commission d'enquête.

Gérard BLONDEL, membre de la Commission d'enquête.

Raymond ULLMANN, membre de la Commission d'enquête.

Guy GASTALDI, membre de la Commission d'enquête.

Yves CASSEYRE, membre de la Commission d'enquête.

Philippe GAMEN, membre de la Commission d'enquête.

Jean Paul GOUT, membre de la Commission d'enquête.

Alain KESTENBAND, membre de la Commission d'enquête.

Claude CHEVRIER, membre de la Commission d'enquête.

Guy de VALLEE, membre de la Commission d'enquête.

ANNEXE III :

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 13 MARS 2012 A CHAMBERY

**LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN
ITINERAIRES D'ACCES AU TUNNEL FRANCO-ITALIEN**

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

DEMANDE DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU 10 FEVRIER 2012

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 13 MARS 2012

A CHAMBERY



DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

Cette réunion publique d'information, demandée par le Président de la Commission d'enquête publique, après avis favorable du Préfet de la Savoie, a pu se dérouler grâce à l'appui de la Ville de CHAMBERY.

Ainsi la commission d'enquête a souhaité informer largement le public sur le projet soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et recueillir des avis.

La réunion s'est tenue à CHAMBERY, dans la Salle « *Le Manège* », de 20 h 30 à 23 h 30.

La réunion a été ouverte à tous, mais l'exposé a été consacré essentiellement aux communes de la Cluse de CHAMBERY et de la Combe de Savoie. Environ 350 personnes ont assisté à cette réunion.

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.

1. Présentation de du déroulement de la réunion publique d'information

Madame MITAULT, Vice-présidente de la Commission d'enquête, rappelle la place de cette réunion dans le cadre de l'enquête publique. Elle précise qu'elle donnera, dans un premier temps, la parole à RFF pour exposer le projet dans son ensemble puis ses aspects locaux. Elle donnera ensuite la parole aux personnes habitant dans l'agglomération, puis aux associations et enfin aux élus locaux.

Elle invite les participants à la courtoisie, afin d'assurer la libre expression des avis, de permettre à RFF de répondre et à la Commission d'enquête de prendre en compte les questions posées.

2. Présentation par RFF du projet Lyon – Turin et focalisation sur les aspects locaux du projet

Monsieur GAMOND présente Réseau Ferré de France (RFF) qui est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) créé en 1997. RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires et en assure la gestion, l'entretien et le développement.

Monsieur CARABOEUF (RFF) présente le projet décrit dans le dossier d'enquête publique.

Celui-ci s'intègre dans le programme LYON-TURIN ferroviaire, maillon du « *corridor méditerranéen* ».

Le LYON-TURIN est inscrit dans l'Avant-Projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) actuellement en discussion.

Après avoir présenté le contexte ferroviaire régional et mentionné les points de saturation sur la ligne de GRENAY à SAINT-ANDRE-LE-GAZ, sur la ligne AMBERIEU - CULOZ (dite « *ligne historique* ») et sur la ligne de la Maurienne, Monsieur CARABOEUF liste les grands objectifs du projet :

- développer la Grande Vitesse à l'échelle européenne,
- améliorer l'accessibilité des différentes villes de la Région Rhône-Alpes,
- rendre le fret ferroviaire plus performant,
- mettre en œuvre un outil de report modal de la route vers le fer.

Monsieur CARABOEUF rappelle ensuite les étapes du processus d'étude qui a démarré en 1990, et les principales décisions ministérielles qui ont conduit au projet actuel. Puis il passe un film d'une durée de quelques minutes montrant le tracé des lignes. L'opération comprend deux phases :

- la phase 1 : sa réalisation est prévue pour 2020, elle comprend la ligne nouvelle mixte de GRENAY à AVRESSIEUX, et prolongée vers CHAMBERY par le tunnel bi-tube de DULLIN-L'EPINE : son coût est évalué à 4,5 milliards d'euros ; les trafics seront de 54 trains voyageurs et 24 trains de fret par jour (deux sens confondus) ;

- la phase 2 : sa mise en service est envisagée pour 2025 (au plus tard pour la mise en service du tunnel international), elle reliera AVRESSIEUX à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et comprend les tunnels mono-tube sous la Chartreuse, sous Belledonne et sous le Glandon : son coût est évalué à 3,2 milliards d'euros. En 2025, le report modal escompté est de 340 000 poids lourds par an ; les trafics moyens prévus seront de 70 trains de fret par jour (deux sens confondus).

Madame LAGARDE présente en détail la traversée de la Cluse de CHAMBERY.

Le tracé débute à l'Ouest à la sortie du tunnel de Dullin-L'Épine, dans le Pré Lombard, puis il traverse la Leysse, la Voie Rapide Urbaine et la zone des Landiers. Cette ligne sera mixte (voyageurs et fret).

Une première branche se dirige vers la gare de CHAMBERY et une seconde vers AIX-LES-BAINS.

Le tracé principal rejoint la ligne existante et l'emprunte jusqu'à MONTMELIAN.

En Phase 1, la ligne de la Maurienne est ensuite utilisée.

En Phase 2, le tunnel sous Chartreuse débouche à CHAPAREILLAN, la ligne fret traverse ensuite l'Isère, croise la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN à LAISSAUD, puis entre dans le tunnel sous Belledonne.

La ligne voyageurs venant de Chambéry rejoint le tunnel sous Belledonne à LAISSAUD.

Entre CHAMBERY et MONTMELIAN, il n'est pas prévu de travaux (pas de troisième voie).

L'emprise sur les terres agricoles sera de 6,5 ha sur LA MOTTE-SERVOLEX et 1,5 ha sur CHAMBERY.

Sept bâtiments devront être acquis sur la zone des Landiers et un rue Roberly.

Une solution de relocalisation des entreprises sera recherchée.

Les rétablissements des voiries seront étudiés avec les gestionnaires de ces voiries.

La piste cyclable le long de la VRU sera rétablie.

Les mesures de prévention du bruit sont décrites.

Les mesures de protection des milieux naturels sont présentées :

- dispositifs de suivi hydrogéologique des eaux souterraines et des zones karstiques ;
- bassins de récupération des eaux des tunnels et traitement avant rejet dans le milieu naturel ;
- troisième rail anti-déraillement sur les ouvrages de traversée des cours d'eau ;
- transparence hydraulique (ouvrages dimensionnés pour les crues et le passage de la faune) ;
- les zones humides traversées seront compensées.

3. Intervention de Monsieur Roger VILLIBORD, habitant à CHAMBERY

Dans la traversée de Chambéry, les niveaux de bruit vont augmenter en Phase 1.

Monsieur Gamond répond que le trafic des TER va augmenter. Des travaux de protection et de résorption des Points Noirs de Bruit (PNB) seront engagés indépendamment du projet.

4. Intervention de Monsieur Jean-Loup PATRIARCHE, habitant à LA MOTTE-SERVOLEX

Le TGV est une invention remarquable, mais la Phase 1 du projet n'améliorera pas le cadre de vie.

Il sera dangereux de ramener le fret dans CHAMBERY. Il faut faire les deux tubes sous Chartreuse.

5. Intervention de Madame Renée LAURENT, habitant à COGNIN

Dans quel cadre le projet va-t-il se faire : public ou privé ? Comment sera-t-il financé ?

6. Intervention de Monsieur Michel GIRARD, habitant à SAINT-REMY-DE-MAURIENNE

M. GIRARD s'exprime au nom des habitants du hameau de Saint-Sulpice, à SAINT-REMY-DE-MAURIENNE.

Le projet apportera des nuisances sur l'ensemble du canton.

La future ligne de fret aura deux voies d'évitement avant l'entrée du tunnel de Belledonne, coté Est.

Les habitants sont inquiets pour les sources, les vibrations, le bruit, le rétablissement des accès.

Les travaux vont se réaliser 24 heures sur 24. Les quantités de matériaux à déplacer sont importantes.

Les habitants ont toujours souhaité le « tout tunnel », sans sortie à l'air libre à SAINT-REMY.

7. Intervention de Madame Andrée CHEVRON, association « Non Merci », à CHIMILIN

Les riverains vont supporter tous les préjudices (perte de valeur immobilière, nuisances du chantier et de l'exploitation) pour un projet qui ne répond qu'aux ambitions des élus.

La commune de CHIMILIN a fait une contre-proposition et elle demande qu'elle soit examinée.

8. Eléments 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 ;
- sur l'intervention de Monsieur GIRARD, RFF a bien conscience du travail à faire, en concertation ;
- sur l'intervention de Monsieur CHAUDRON, RFF est conscient des contraintes apportées par le projet et est prêt à étudier une contre-proposition sur CHIMILIN.

9. Intervention de Madame Marylène TARDY , présidente du MODEF Savoie

Confédération Syndicale Agricole des Exploitants Familiaux

Madame TARDY rappelle qu'elle a déclaré lors de la réunion publique à BELMONT-TRAMONET que ce projet était une véritable catastrophe économique pour les agriculteurs de l'Avant-Pays Savoyard.

Plusieurs communes seront touchées par les dépôts permanents de matériaux.

Sur VEREL-DE-MONTBEL, ce sont 32 ha qui sont prévus. *« Les paysans n'en veulent pas. Ils veulent vivre de leur travail et conserver leurs terres ... Aucune exploitation agricole ne doit disparaître... Proposition : au lieu de creuser des deux cotés à la fois avec le tunnelier, ne creuser que d'un seul côté et emmener les déblais dans la carrière de LA MOTTE-SERVOLEX, qui a une grande capacité d'accueil des déblais ...*

Nous vous demandons aussi le déplacement du puits de Lourgian ... il est trop près des trois maisons d'habitation .. ce puits risquerait de remettre en cause nos sources. Toute cette colline est classée zone à risques et Natura 2000. D'ailleurs un compte-rendu du BRGM a été fait, il peut vous être fourni ... ; Ce site est proche de la ZNIEFF « Etang de la Vavre, cours du Tier et du Buisson rond » ... Pour toutes ces raisons, nous ne voulons pas de puits au Lourgian ... ».

10. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

Les enjeux agricoles sont importants, le Préfet prend des initiatives. Pour les déblais des tunnels, RFF recherchera des sites de carrières à remblayer. Pour le puits de Lourgian, Monsieur GAMOND déclare ne pas savoir, à ce stade des études, s'il pourra être déplacé.

11. Intervention de Monsieur Régis MOULARD au nom du Collectif NO TAV 73

Le transfert des marchandises sur la route est une nécessité.

Le projet ne répond pas aux questions écologiques. Il y a un déficit d'informations.

Nous pensons qu'il faut abandonner ce projet, qui répond à des objectifs d'économie libérale.

Est-il utile d'augmenter les quantités à transporter ? Il faut donc changer de projet.

« Je ne comprends pas que les organisations syndicales prônent ce type d'organisation productiviste.

Des mesures doivent être prises pour faire du report modal, et il faut utiliser les lignes existantes....

Pourquoi la section SAINT-ANDRE-LE-GAZ – CHAMBERY n'est elle pas améliorée ?... ».

Monsieur R. MOULARD conclut son exposé en appelant à une manifestation demain devant la SNCF.

12. Intervention de Monsieur Daniel IBANEZ, habitant à LES MOLLETES

M. IBANEZ conteste la rentabilité économique du projet LYON-TURIN et son utilité publique, en s'appuyant sur le rapport de la Cour des Comptes sur les Autoroutes Ferroviaires.

Les points essentiels de son argumentation sont :

- *« aucun bilan socio-environnemental n'existe,*
- *les autoroutes ferroviaires ne couvrent pas leurs charges d'exploitation,*
- *elles sont largement subventionnées,...*
- *la réduction de gaz à effet de serre est faible et chère, de l'ordre de 400 € la tonne, ...*
- *il vaut mieux privilégier les voies sur de longues distances et en plaine,*
- *mieux vaut privilégier des infrastructures moins coûteuses et rentabilisables ».*

Il présente ensuite une « projection » sur 100 ans du déficit de la ligne LYON-TURIN.

Il calcule les pertes d'exploitation annuelle par poids lourd utilisant l'Autoroute Ferroviaire.

Il en déduit que le déficit total sur 100 ans sera de 13 milliards d'euros hors taxes et conclut ainsi :
« Les craintes exprimées par la Cour des Comptes, partagées par l'Autorité environnementale et les différents ministres, sont largement fondées. Il n'est pas envisageable que RFF ne fournisse pas les projections économiques de son projet. La réalisation de ce projet aurait pour conséquence d'alourdir le déficit public et de le transmettre aux générations futures ».
Enfin, les 3000 emplois créés sont illusoires, car 2000 emplois seront détruits dans le transport routier.

13. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

En réponse au Collectif NO TAV 73, Monsieur GAMOND rappelle que l'amélioration de la section SAINT-ANDRE-LE-GAZ -CHAMBERY a déjà été étudiée, mais n'a pas été retenue par l'Etat.
En réponse à Monsieur IBANEZ, Monsieur GAMOND précise que l'Etat veut relancer le fret ferroviaire.
On imagine que la situation économique européenne puisse s'améliorer.
Le projet permettra d'organiser un processus optimisé de navettes ferroviaires régulières.
Mais il faudra également des incitations réglementaires.

14. Intervention de Monsieur Emmanuel Coux (NO TAV 73 et EELV)

Il n'y a plus d'augmentation de trafic sur la ligne de la Maurienne. On peut faire du report modal sur cette ligne. Comment ces travaux vont-ils se faire, alors qu'ils n'ont pas commencé en Italie ?

15. Intervention de Monsieur Antoine FATIGA (CGT)

A la CGT, nous sommes pour le projet, qui a un intérêt social et économique.
Le projet ne détruira pas des emplois chez les routiers : il y a de la place pour créer des emplois dans le transport routier. Le véritable intérêt environnemental, c'est de mettre les camions sur les trains.
La décision récente du gouvernement d'autoriser les 44 tonnes ne va pas dans ce sens.
Aujourd'hui, ce que nous proposons, c'est de faire les deux phases 1 et 2 en concomitance.

16. Intervention de Monsieur Michel MARTIN, Ingénieur Conseil

Le projet soumis à l'enquête publique est surdimensionné, il manque de cohérence à deux niveaux :
a) Manque de cohérence externe : car le projet ne tient pas compte de la ligne historique. Il suffirait de faire, comme les Suisses, une transformation environnementale de la ligne historique.
b) Manque de cohérence interne : vu de Bruxelles, les deux tunnels « feront désordre ».
On sait très bien que le tunnel sous Chartreuse sera renvoyé aux calendes grecques.
Le tunnel de Dullin-L'Epine est excellent pour désenclaver les Pays de Savoie.
Le tunnel sous la Chartreuse se justifie pour éviter le passage du fret dans CHAMBERY.
Mais peut-on obtenir le même résultat autrement ?
La réponse est dans le « Plan B », en captant le fret de la ligne historique et en plaçant sous les Bauges, du côté de SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE, le tube prévu sous la Chartreuse.
Concernant les nuisances dans la Maurienne, les autrichiens ont montré l'exemple avec la nouvelle ligne à l'est de INNSBRUCK, sur une longueur de 40 km.

17. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

Monsieur FATIGA a souligné les enjeux et l'objectif est bien d'avoir des phases concomitantes.
En réponse à Monsieur MARTIN, le tracé résulte de décisions ministérielles.
Mais si la Commission d'enquête nous le demande, RFF examinera le « Plan B ».

18. Intervention de Monsieur Olivier CABANEL, au nom de la Coordination Ain Dauphiné Savoie

Une expertise indépendante a été faite à la demande de la Région Rhône-Alpes, en 1997.
Elle proposait de faire en phase 1 le tunnel de base et en Phase 2 le tunnel sous Dullin L'Epine.
Il y a effectivement eu une DUP pour le tunnel de base, mais en Italie, le projet se heurte à l'opposition.
L'utilité publique n'est pas démontrée. Le Grenelle de l'Environnement demande un projet alternatif.
Enfin, on a mesuré 130 dBA à 55 m au passage d'un TGV. Si les seuils sont dépassés, que fera-t'on ?

19. Intervention de Monsieur Alain TAMBURINI, au nom de « Défendre et Servir LA MOTTE »

« Nous sommes pour la modernisation des lignes existantes ».
On annonce 20 millions de tonnes de fret, soit 1 350 000 PL au tunnel du Fréjus, soit 5 100 PL/jour.
On est actuellement à 2 100 PL/jour. Il manque 3 000 PL.
Que va faire l'Etat actionnaire du tunnel du Fréjus, si le trafic PL est retiré ?

20. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

En réponse à Monsieur CABANEL, il faut que la Phase 2 soit concomitante avec le tunnel de base..

Pour le bruit, le niveau de 130 dBA paraît élevé. RFF est prêt à faire des mesures contradictoires en présence du public. Si le bruit dépasse le niveau prévu, RFF a une obligation de résultat.

En réponse à Monsieur TAMBURINI, le transport ferroviaire est un outil qui demande à être massifié.

Le projet offrira cet outil ferroviaire, et il le fera d'autant mieux qu'il y aura des incitations.

21. Intervention de Madame Monique CHABERT, adjointe au Maire à CHIMILIN

On a des incertitudes sur le développement du fret

Mais pour les habitants, la réalité c'est que le projet va détruire l'Avant-Pays Savoyard.

C'est une zone agricole. Elle va devenir une zone de nuisances.

La Commune de CHIMILIN a pris position contre le projet.

22. Intervention de Monsieur Michel JARGOT , Avant-Pays Savoyard

« J'exprime mon ressenti. Je pensais que ce projet était nécessaire. Mais on a des incertitudes sur le développement du fret. On demande d'énormes sacrifices pour l'Avant-Pays Savoyard. 60 ha de terres agricoles vont disparaître. Il faut un débat social, avec nos élus. »

23. Intervention de Monsieur Noël COMMUNOD , élu régional (EELV)

« Depuis 20 ans, j'ai soutenu ce projet. Le Groupe EELV auquel j'appartiens a évolué et va donner sa position demain et cette position va vers le refus. L'enquête publique a réveillé les choses. Maintenant le débat est vraiment ouvert, grâce à la Commission d'enquête.... Notre groupe affirme clairement que cette commission n'a pas lieu d'être, puisqu'il n'y a pas d'utilité publique...

Le dossier a des faiblesses incroyables. Le bilan socio-environnemental n'a pas été fourni...

Il n'y a pas d'étude alternative. ... Notre espoir, c'est de diminuer les tonnes de CO² !

Mais on a choisi la voie la plus difficile pour éviter le CO².

D'où nos questions : pourquoi investir dans ce qu'il y a de plus couteux ? Que peut-on faire avec 20 milliards d'euros ? L'impact cumulé des atteintes à l'environnement, on en voudrait le chiffrage ?...

Nous nous chargerons auprès du Conseil d'Etat de revisiter la question de l'utilité publique !... ».

24. Intervention de Monsieur Henri DUPASSIEUX , adjoint au Maire de CHAMBERY (EELV)

Les élus d'EELV à la Région ont voté l'abstention. Pour sa part, il est plutôt favorable.

Nous sommes dans une société en transition, il y a eu beaucoup de dégâts, qu'il faut réparer.

Le transport ferroviaire, voyageurs et fret, nous garantira quelque chose de vivable.

Rappelons-nous l'accident du Mont-Blanc. 1 600 000 PL sur la VRU : c'était insupportable !

Que se passera-t'il si les hauts savoyards ne veulent plus du trafic au tunnel du Mont-Blanc ?

Quand la Cour des Comptes écrit que faire circuler les camions sur les trains, ce sera pas rentable, la Cour évalue t'elle le coût environnemental du trafic de Poids Lourds ?

La crise, c'est une crise de répartition de la richesse.

On va mettre en place une taxe sur les poids lourds, comme en Suisse.

En conclusion, le Lyon-Turin sans une politique d'incitation au report modal, ça ne marchera pas.

Quant à la mixité du tunnel de Dullin L'Epine, la ligne actuelle est mixte. La ligne nouvelle sera mixte et ça fera 24 trains de fret par jour. Sur la ligne existante LYON-CHAMBERY, les retards sont fréquents.

Le taux de respect des horaires est de 70 %, alors qu'il est de 90 % au niveau régional.

Ne pas faire le projet, c'est aussi courir à terme le risque du contournement autoroutier de CHAMBERY.

25. Intervention de Monsieur Michel DANTIN , député européen

La baisse du trafic de fret ferroviaire est une réalité, comme celle du fret poids lourds.

La coordination entre les opérateurs ferroviaires européens est à améliorer. La première décision a été de standardiser les procédures. La taxe sur les poids lourds entrera en application en 2013.

L'Italie achète pour 57 milliards d'euros en France, qui elle achète 52 milliards à l'Italie.

« Je suis bien conscient des impacts que ce projet va générer. J'ai voté la délibération de CHAMBERY Métropole. Pour la Commission d'enquête, il est impératif d'avoir des engagements fermes sur la réalisation des deux phases ... ».

26. Intervention de Madame SCHNEIDER, Maire de SAINTE-HELENE-DU-LAC

Le nœud de Laissaud va impacter près de 80 ha de terres agricoles. Il faudrait réduire l'emprise du nœud et travailler par étapes. Des maisons sont exposées au bruit, le camping a été oublié.

27. Intervention de Monsieur Jean-Claude NICOLE , Maire de LES MOLLETES

Il n'y a pas eu de réunion publique dans la Combe de Savoie. Le dossier d'enquête est imprécis. Rien n'est indiqué pour les zones de dépôts des déblais. Où iront-ils ? Il est hors de question que les camions traversent la commune. Nous demandons que la tranchée couverte soit prolongée sur 500 m. Enfin, qui financera les équipements publics, pour l'accueil des personnels des chantiers ?

28. Intervention de Monsieur Xavier DULLIN , Conseiller Régional

« Le projet LYON-TURIN va irriguer une zone de 17 millions d'habitants, avec 1,5 million d'entreprises. Qui se plaindra que l'on soit au cœur de cette région, c'est ce défi que nous avons à relever. Sur la mixité, j'avoue que, quand je regarde les décisions ministérielles, il est très clair qu'il y a un itinéraire fret sous Chartreuse et un itinéraire voyageurs sous Dullin-L'Epine. Mais l'argument du calendrier ne tient pas. Le calendrier de RFF, c'est 2019 pour le CFAL Nord, 2020 pour le CFAL Sud. Pour la Phase 1 de la ligne, on peut penser que ce sera 2022... Pour un projet d'une telle ampleur, on ne s'explique pas que l'on fasse la phase 1 avant la phase 2. Si les financements ne sont pas mobilisés sur une concomitance des deux phases, avec la phase 1 sans le fret, nous risquons de ne jamais voir le LYON-TURIN ... ».

29. Intervention de Madame Bernadette LACLAIS, Maire de CHAMBERY

Madame LACLAIS explique pourquoi le Conseil Municipal de CHAMBERY a approuvé le projet. Ce que nous avons retenu, c'est un projet global et cohérent. Le projet assure le report du fret routier sur le rail ; il a une dimension « voyageurs ». Actuellement, la ligne LYON-CHAMBERY, c'est 43 km de voie unique. C'est 30% de trains en retard, sans compter ceux qui ne partent pas. Le LYON-TURIN c'est la perspective d'avoir une vraie liaison vers Lyon et Paris. C'est la possibilité de développer les TER sur la ligne historique. Il ne faut pas opposer les circuits courts et les grands projets. Il ne faut pas rejeter la Phase 1. Elle permet déjà de développer le report modal et d'apporter de la sécurité routière. Il faut se battre pour les deux phases.

30. Intervention de Monsieur Michel BERTHOUD, Maire de LA MOTTE-SERVOLEX

Monsieur BERTHOUD explique pourquoi il dit NON au projet. L'Autorité Environnementale a montré les lacunes du projet, sur le plan environnemental et paysager, avec les deux viaducs sur la VRU. Seule CHAMBERY. Métropole s'est prononcée pour le projet, et de façon mitigée. Un courrier a été adressé aux communes, en les incitant à délibérer pour le projet. C'est scandaleux !

31. Intervention de Monsieur Louis BESSON, Conseiller municipal à CHAMBERY

Monsieur BESSON exprime son accord avec ce que les élus ont dit, sauf pour Messieurs COMMUNOD et BERTHOUD. Il souhaite donner un certain nombre d'éléments. Traditionnellement, les élus sont à l'écoute des populations, mais c'est l'intérêt général qui tranche. Devant quel défi sommes-nous placés ? Il n'y a pas de tunnel de plaine, comme en Suisse et en Autriche. Il faut que l'on ait une infrastructure du même niveau que les pays voisins. Ce n'est pas le LYON-TURIN, c'est à minima BARCELONE-BUDAPEST. La France et l'Italie ont conclu un accord. L'Annexe n°3 propose une régulation forte. L'Europe va contribuer à 40 % du projet. Pour un euro mis par la France, quatre euros seront apportés par l'Europe et l'Italie. De plus, la France récupérera 78 % des retombées du chantier. En réponse à l'exposé de Monsieur IBANEZ, l'AFA est une « expérimentation technique ». Enfin, pour les voyageurs, il faut éviter les solutions qui ne sont pas pertinentes. En France, on a abandonné depuis 15 ans l'idée des gares de voyageurs hors des villes, au milieu des terres agricoles et mal desservies par les transports en commun. Ces gares coûtent très cher en exploitation. Pour le LYON-TURIN, c'est la seule gare possible, c'est CHAMBERY.

32. Clôture de la réunion par Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président de la Commission d'enquête

Constatant qu'il est bientôt minuit, Monsieur FAFOURNOUX propose de clore la réunion. Il ajoute que la Commission d'enquête a entendu les questions posées, qu'elle en tiendra compte dans son rapport et il remercie le public pour son écoute et sa participation à cette réunion.

Fait le 30 mars 2012
Pierre-Yves FAFOURNOUX
Président de la Commission d'enquête



ANNEXE IV :

CODE D'ETHIQUE DE LA FEDERATION INTERNATIONALE DES INGENIEURS CONSEILS



Les membres de la Chambre des Ingénieurs Conseils de France s'engagent à respecter dans l'exercice de leur profession les obligations morales du code d'éthique de la Fédération Internationale des Ingénieurs Conseils (F.I.D.I.C.) :

Pour être pleinement efficace, l'Ingénieur Conseil doit recevoir une juste rémunération et :

1. Accepter la responsabilité de la profession vis à vis de la Société,
2. Rechercher des solutions qui sont en accord avec les principes d'un développement durable,
3. Toujours préserver la dignité, l'honorabilité et la réputation de la profession,
4. Maintenir sa connaissance et sa compétence à un niveau en rapport avec le développement de la technologie, de la législation et de la conduite des affaires, et appliquer compétence, attention et diligence requises dans les services rendus au client,
5. S'abstenir de fournir des services pour lesquels il n'aurait pas les compétences requises,
6. Agir en toutes circonstances dans l'intérêt légitime du client, fournir et accomplir les missions professionnelles avec intégrité et loyauté,
7. Être impartial lors de la délivrance d'un avis professionnel, d'un jugement ou d'une décision,
8. Informer le client de tout conflit d'intérêt qui pourrait survenir dans l'accomplissement de sa tâche,
9. N'accepter aucune rémunération qui pourrait entacher l'indépendance du jugement,
10. Promouvoir le concept de la sélection par la compétence,
11. Ni par négligence, ni intentionnellement, ne jamais porter atteinte à la réputation ou au travail d'autrui,
12. Ne faire concurrence à ses confrères que de manière loyale,
13. Ne reprendre le travail d'un autre ingénieur conseil que si cela est expressément demandé par le client,
14. Face à la demande de réviser le travail d'un autre, se comporter dans le respect d'une conduite professionnelle digne des règles de bienséance,

Le comité des sages de la C.I.C.F. s'assure du respect du code d'éthique.

ANNEXE V :

ARTICLE PUBLIE PAR LYON CAPITALE EN DATE DU 14 OCTOBRE 2014

Lyon Turin : conflits d'intérêts, mafia et justice pas nette

Par Guillaume Lamy



Publié le 09/10/2014 à 08:00

[Réagissez](#)

Plusieurs ONG ont nominé la société binationale Lyon-Turin Ferroviaire (en charge du tunnel Lyon-Turin) pour le prix Pinocchio, dans la catégorie "Mains sales, poches pleines". Les prix Pinocchio ont pour but d'illustrer et de dénoncer les impacts négatifs de certaines entreprises multinationales, en totale contradiction avec le concept de développement durable qu'elles utilisent abondamment.



C'est un prix dont elle se passerait volontiers. La société Lyon-Turin Ferroviaire, chargée des études, de la réalisation et de l'exploitation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, est fortement pressentie pour se voir décerner le prix Pinocchio dans la catégorie "Mains sales, poches pleines".

Délivré par trois ONG françaises attachées à la défense de l'environnement et des droits sociaux (Les Amis de la Terre, Peuples Solidaires et le Centre de recherche et d'informations pour le développement – Crid), les prix Pinocchio mettent en avant des cas concrets de violation des droits sociaux et environnementaux par des multinationales.

Dans le cas de Lyon-Turin Ferroviaire, catégorie "Mains sales et poches pleines", le prix est décerné à l'entreprise *"ayant mené la politique la plus opaque au niveau financier (corruption, évasion fiscale, etc.), en termes de lobbying, ou dans sa chaîne d'approvisionnement"*. Lyon-Turin Ferroviaire est nominée aux côtés de Perenco, le pétrolier opaque en République démocratique du Congo, et de Samsung pour l'exploitation d'enfants en Chine.

Conflits d'intérêts, magistrat juge et partie

"Si nous avons nommé l'entreprise Lyon-Turin Ferroviaire, c'est en raison de nombreux conflits d'intérêts et de l'opacité dans un certain nombre de décisions, explique Daniel Ibanez, l'un des animateurs de la coordination contre le Lyon-Turin ferroviaire. Il y a aussi la présence de sociétés sous-traitantes liées à la 'Ndrangheta, la mafia calabraise. Ça fait un joli cocktail, non ?"

1/ En 2011, le directeur général de Lyon-Turin Ferroviaire, Paolo Comastri, et son directeur des travaux, William Benedetto, ont tous les deux été condamnés par le tribunal ordinaire de Turin, en première instance, à des peines de prison pour **trucage d'appel d'offres** (respectivement 8 mois et 1 an). *"Le plus dingue, c'est que LTF ne s'est même pas portée partie civile. On est en droit de se poser des questions..."*

2/ En août 2012, la Cour des comptes adressait un référé à Jean-Marc Ayrault, alors Premier ministre, pointant du doigt **"un pilotage insuffisant"**, précisant que *"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"*.

Les opposants au Lyon-Turin ont de leur côté repéré de nombreux conflits d'intérêts. En 2012, *Le Canard enchaîné* révélait d'ailleurs que la commission d'enquête publique avait poussé Réseau Ferré de France (dont la société Lyon-Turin Ferroviaire est une filiale) à passer un marché avec Truchet BTP, une entreprise de travaux publics dont le président, Roger Truchet, n'était autre que le frère de Guy Truchet... membre de la commission d'enquête publique. Selon l'hebdomadaire satirique, un tel marché pouvait rapporter entre 20 et 50 millions d'euros...



Les opposants au Lyon-Turin avaient alors déposé une requête en annulation : *"Compte tenu des enjeux financiers, pour le bénéficiaire de cette recommandation, et du lien parental direct, le commissaire-enquêteur aurait dû, à notre sens, renoncer à sa fonction conformément à la règle déontologique."*

C'est à la suite de ce rejet que les opposants ont entamé une nouvelle procédure qui, cette fois-ci, visait les décisions du tribunal administratif de Grenoble.

Les opposants se basent sur un mail de Pierre Dufour, vice-président du tribunal administratif de Grenoble : *"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."*

Le magistrat grenoblois s'adresse à **Pierre-Yves Fafournoux**, qui a présidé la commission d'enquête publique concernant le projet de création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Grenay (Isère) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), dans le cadre du projet Lyon-Turin.

Il réagit à deux demandes d'annulation d'enquêtes publiques adressées aux préfets de l'Isère, du Rhône et de Savoie par des opposants au projet.

"Un tribunal juge et partie...", s'interrogent alors légitimement les opposants. Cela même alors que le tribunal n'avait pas encore rendu sa décision.

L'ombre de la mafia calabraise



3/ C'était sans compter que parmi les nombreuses sociétés sous-traitantes de Lyon-Turin Ferroviare, deux d'entre elles, Italcoge SpA et Martina Service SRL, ont été en contact direct avec la mafia calabraise **'Ndrangheta**.

C'est un rapport des Carabinieri italiens qui établit ces liens, un document de 604 pages (avec échange de conversations à l'appui), daté du 19 décembre 2011. Selon le quotidien en ligne *Nuovasocieta.it*, les associés de Martina Service SRL auraient été condamnés à trois ans de prison pour "banqueroute frauduleuse".

4/ Pour finir, le 23 juillet dernier - *"quand tout le monde est en vacances"*, sourit Daniel Ibanez -, Lyon-Turin Ferroviare a fait paraître l'**appel d'offres pour la certification des coûts**, comme l'exige la loi.

Objectif : expertiser les évaluations de coûts issues des études de la section transfrontalière, produites par différentes ingénieries sous la maîtrise d'ouvrage de LTF.

Or, dans son référé de juillet 2012 (cf. supra), la Cour des comptes écrivait au Premier ministre : *"Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier et n'ayant pas de conflit d'intérêts au regard des suites du projet."*

Qu'en est-il dans l'appel d'offres de certification ? LTF ne fait aucune mention de conflit d'intérêts. En outre, elle indique que *"le candidat ne doit pas avoir effectué d'études utiles pour définir les coûts du projet (...) directement ou dans le cadre d'une sous-traitance au cours des cinq dernières années"*.

Ce qui a le don d'exaspérer **Daniel Ibanez** : *"Il ne s'est quasiment rien passé sur les cinq dernières années !"*

Quant aux prix Pinocchio, qui seront remis le 18 novembre prochain, après six années d'existence, les ONG veulent croire qu'ils *"contribuent à modifier les pratiques des entreprises"*.