

191. La réduction d'échelle rendait impossible la lecture des numéros de parcelles et il était donc impossible de connaître les conséquences sur les dispositions d'urbanisme auxquelles elles sont soumises.

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

B – En droit

193. S'appliquent le régime du principe de participation, exposé aux points 72 s. et 109 s., les dispositions de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement et les règles garantissant l'égalité de droit des personnes atteintes d'un handicap, rappelées aux points 133 s. les règles garantissant la sincérité de l'information, rappelées aux points 80 s.

C – Discussion

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

195. De même, les conseils municipaux n'ont pu valablement délibérer sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme.

196. Les documents de l'enquête publique étant inexploitables, la consultation obligatoire des particuliers et des conseils municipaux, sera considérée comme n'ayant pas eu lieu. Cette irrégularité est de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

Section 3 – Manquement des commissaires enquêteurs aux principes d'impartialité et d'indépendance

I – En droit

A – Statut des commissaires enquêteurs

1/ Textes

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

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

198. Aux termes de l'article R. 123-4 du Code de l'environnement

« Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur, membre d'une commission d'enquête ou suppléant les personnes intéressées au projet, plan ou programme soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle du projet, plan ou programme soumis à enquête, ou au sein d'associations ou organismes directement concernés par cette opération ».

« Avant sa désignation, chaque commissaire enquêteur, membre d'une commission d'enquête ou suppléant indique au président du tribunal administratif les activités exercées au titre de ses fonctions précédentes ou en cours qui pourraient être jugées incompatibles avec les fonctions de commissaire enquêteur en application de L. 123-5, et signe une déclaration sur l'honneur attestant qu'il n'a pas d'intérêt personnel au projet, plan ou programme ».

199. Aux termes de l'article R. 123-41 du code de l'environnement :

« La commission assure l'instruction des dossiers. Elle vérifie que le postulant remplit les conditions requises et procède à l'audition des candidats à l'inscription ou à la réinscription. La commission arrête la liste des commissaires enquêteurs choisis, en fonction notamment de leur compétence et de leur expérience, parmi les personnes qui manifestent un sens de l'intérêt général, un intérêt pour les préoccupations d'environnement, et témoignent de la capacité d'accomplir leur mission avec objectivité, impartialité et diligence. »

2/ Jurisprudence

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

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

B – La notion de conflit d'intérêt

1/ D'une manière générale

202. Globalement, la question est celle du conflit d'intérêt, dont la définition a été donnée par le rapport de la Commission de réflexion pour la prévention des

conflits d'intérêts dans la vie publique, du 26 janvier 2011 rédigé sous la direction par M. Jean-Marc Sauvé :

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

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

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

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

2/ L'indépendance

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

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

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

3/ L'impartialité

207. Alors que l'indépendance s'exprime en externe, par rapport à d'autres

pouvoirs, l'impartialité est liée au fonctionnement interne des juridictions. L'indépendance est un préalable à l'impartialité.

a/ L'approche européenne

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

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

210. Pour apprécier la condition de l'impartialité au sens de l'article 6 § 1, il faut tenir compte non seulement de la conviction et du comportement personnels du magistrat en telle occasion – ce qui est une démarche subjective –, mais aussi rechercher si ce tribunal offrait objectivement des garanties suffisantes pour exclure à cet égard tout doute légitime (*CEDH, Thomann c. Suisse, 10 juin 1996, § 30, Recueil 1996-III*);

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

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

b/ L'approche du droit interne

213. Le principe d'impartialité, a été dégagé comme principe général du droit à compter de 1949, qui est censé garantir que le processus de décision publique

n'est pas affecté par la partialité réelle ou apparente d'un de ses intervenants, donc par des conflits d'intérêts. La règle de l'impartialité s'impose en vertu du principe applicable à tout organe administratif (*CE, 11 janvier 2008, n° 292493, Publié*).

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

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

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

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

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

219. Le juge se fonde sur deux critères :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

227. Comme l'a relevé le rapport Sauvé :

« Les codes de conduite permettent d'éliminer les « zones grises » d'incertitude en présentant des instructions directement applicables pour résoudre un problème déterminé ou des indications sur les modalités pour se procurer de telles instructions.

« Comme le constatait déjà le rapport de la Commission de prévention de la corruption présidée par le procureur général Bouchery en 1992 et en dépit des préconisations faites en ce sens par ce rapport comme par

la recommandation du Conseil de l'Europe n° R (2000) 10 sur les codes de conduite des agents publics, le nombre de codes et de chartes de déontologie dans l'administration française reste limité.

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

Comportement

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

Indépendance

- 9- Le commissaire-enquêteur se tient hors tout conflit d'intérêts.
- 10- La qualité de commissaire-enquêteur est incompatible avec tout acte ou comportement de nature à porter atteinte à son indépendance qu'il doit sauvegarder en toutes circonstances. A ce titre il s'engage à s'abstenir de tout acte et de tout comportement susceptible d'y porter atteinte.

Le commissaire-enquêteur 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.

En cas de doute sur une incompatibilité possible, le commissaire-enquêteur en avise l'autorité de désignation.

11- Le commissaire-enquêteur ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour une autre personne, de la part de tout organisme ou personne concernée, à quelque titre que ce soit, par le projet soumis à enquête. Il ne doit pas, dans ses actions et décisions, se laisser influencer par toute forme de récompense, avantage ou gain ultérieur.

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

12- Le commissaire-enquêteur ne peut utiliser à son profit personnel une information privilégiée obtenue en sa qualité de commissaire-enquêteur.

13- Le commissaire-enquêteur traite toute tentative de pression et d'ingérence dans sa mission comme irrecevable et inadmissible.

14- Le commissaire-enquêteur manifeste par son comportement, ses paroles et ses écrits son indépendance vis-à-vis des diverses parties intéressées au projet soumis à l'enquête.

15- Le commissaire-enquêteur qui a cessé d'exercer ses fonctions doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures.

II – Examen des divers griefs

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

1/ Faits

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

- **Imbrication factuelle**

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

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

231. On y lit notamment :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PIECE E : ETUDE D'IMPACT

E3 - Définition du programme et appréciation de ses impacts



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

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

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

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

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

238. Puis immédiatement après :

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

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

239. Ainsi, il résulte de ces éléments que les projets CFAL Nord et Lyon-Turin sont indissociables comme l'affirme d'ailleurs le maître d'ouvrage dans les documents mis à la disposition du public pour ces deux projets.

- **Imbrication économique**

240. D'un point de vue économique, le lien d'imbrication des deux projets est démontré par le rapport des commissaires enquêteurs de l'enquête publique du

CFAL qui écrivent à la page 33/78 :

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

Synthèse sur les aspects socio-économiques

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

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

241. Le CFAL trouvera son financement à hauteur de 46% (100% -54%) dans le projet Lyon-Turin.
242. Toutefois, les commissaires se sont bornés dans leur rapport à estimer la part du financement apportée, sans en énoncer le montant qui constitue un élément essentiel d'appréciation de la dépendance et de l'indissociabilité des deux projets.
243. Cette information se trouve dans le document d'enquête publique sur les accès français au Lyon-Turin. (Pièce C page 19) :

Coûts d'investissement

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

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

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

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

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

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

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

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

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

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

Le directeur régional Rhône-Alpes Auvergne,

et

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

Fait à Lyon, le 3 mars 2008

SIGNE :

Philippe DE MESTER

247. En 2010, on note la nomination de M. Philippe Gamond :

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

Le Président de Réseau ferré de France,

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

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

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

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

Décide :

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

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

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

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.

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

b/ La composition des deux commissions d'enquête

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

251. Pour le CFAL

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

Arrêté interpréfectoral du 28 mars 2011

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

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

Membres de la commission :

Gérard BLONDEL, Président

Bruno STERIN, Titulaire 1

Pierre-Yves FAFOURNOUX, Titulaire 2

Emmanuel ADLER, Titulaire 3

Jacques FURZAC, Titulaire 4

252. Pour l'accès français au Lyon Turin

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

Arrêté interpréfectoral du 30 novembre 2011

Enquête publique du lundi 16 janvier au lundi 19 mars 2012

Date du rapport d'enquête : le 2 juillet 2012

Membres de la commission :

Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président,

Anne MITAULT remplaçant le Président en cas d'empêchement

Pierre BLANCHARD,

Raymond ULLMANN,

Guy DE VALLEE,

Claude CHEVRIER,

Gérard BLONDEL

Guy TRUCHET,

Yves CASSAYRE,

Philippe GAMEN,

Alain KESTENBAND,

Guy GASTALDI,

Jean-Paul GOUT

2/ Discussion

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

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

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

RESEAU FERRE DE FRANCE

-- o o O o o --

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

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

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

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

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

Pétitionnaire : Monsieur le Directeur Régional de RESEAU FERRE DE FRANCE

--- o o O o o ---

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

--- o o O o o ---

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE :

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

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

Commentaires de la Commission d'enquête

Hypothèses de base de trafic fret

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

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

Hypothèses de base de trafic voyageurs

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

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

Méthodologie de calcul du TRI pour le CFAL

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

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

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

Synthèse sur les aspects socio-économiques

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

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

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

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

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

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

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

259. 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.

260. Il est évident qu'ils n'allaient pas se déjuger. Dès lors et en application de la nécessaire loyauté envers les personnes consultées au cours des enquêtes publiques, mais aussi et surtout en application des règles d'organisation des enquêtes publiques et d'exécution des missions de Commissaires enquêteurs, les deux commissions d'enquête devaient être parfaitement indépendantes afin que leur analyses, recommandations et réserves ne soient pas entachées d'irrégularité.

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

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

1/ Faits

262. Un document émis sous la responsabilité de la SNCF et relatif au Lyon-Turin fait apparaître que le cabinet CEDRAT a participé à ce travail, en fournissant une « étude particulière réalisée dans le cadre du projet ».

Liaison ferroviaire transalpine

LYON - TURIN



Avant-Projet Sommaire Lyon - Montmélian

DOSSIER TECHNIQUE

HYDROLOGIE - HYDRAULIQUE



Mission pour
LYON - MONTMÉLIAN - TURIN
AVRIL 1998

Études particulières réalisées dans le cadre du projet

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

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

- Les basses l'eau se fonctionnent nécessairement pas d'ext

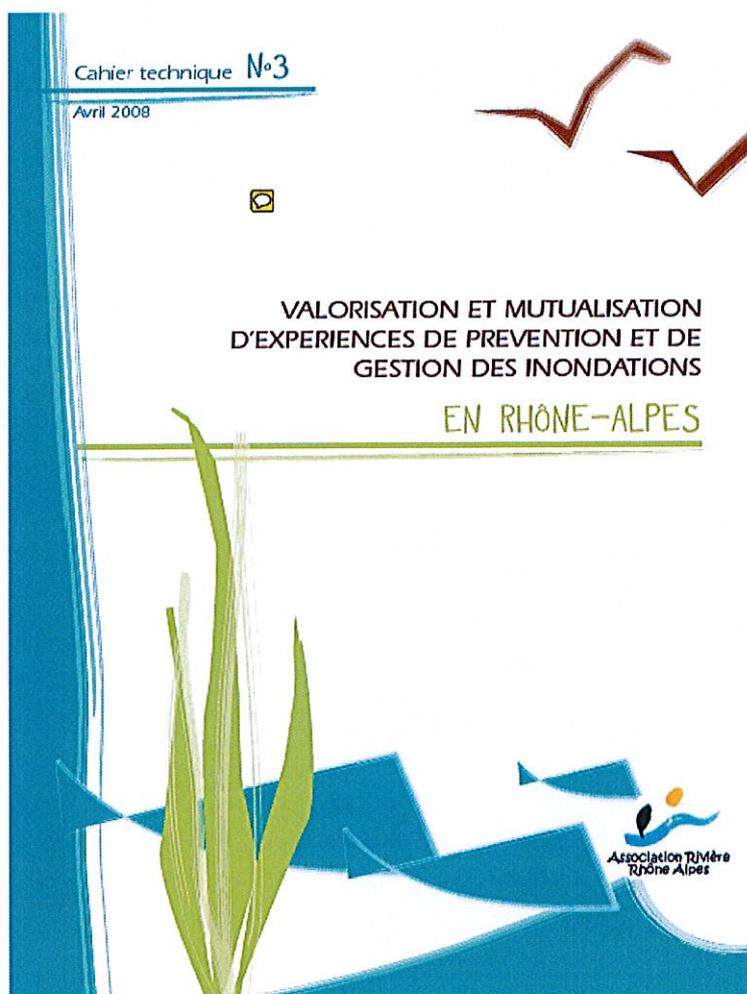
Techniques d

- L'ouvrage
- L'ouvrage

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

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

264. Cela ressort d'un document suivant :



265. Page 42, on lit:

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

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

Voir :

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

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

Voir : <http://www.documentation.eaufrance.fr/entrepotsOAI/AERMC/R40/44.pdf>

	NOTE TECHNIQUE	PECHE AQUACULTURE		DES INTERETES DES ASSOCIATIONS DE PECHE SAVOIE	DE INTERETES DE VOCATION PISCICOLE DE LA SAVOIE
D14915					
D14921	RAPPORT D'ETUDE	AMENAGEMENT DES EAUX	FAFOURNOUX PY	CEDRAT	SCHEMA D'AMENAGEMENT HYDRAULIQUE DU BASSIN DU CERNON ET DU GLANDON - COMMUNE DE CHAPAREILLAN (38)
D14924	NOTE TECHNIQUE	POLLUTION DE L'EAU		SECRETARIAT GENERAL DU PATRIMOINE NATUREL	LE LAC DU BOURGET - PLUS GRAND LAC NATUREL DE FRANCE
				SIMMA, SIMOM DU LAC DE CERNON	

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

Voir:

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

The screenshot shows the EauFrance website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Espace perso', 'Contact', and 'Glossaire'. The main header features the text 'Les documents techniques sur l'eau' with sub-headers 'scientifique', 'environnemental', 'digital', 'études', 'AQUACULTURE', 'rapports', and 'SIGES'. Below the header, a breadcrumb trail reads 'Vous êtes ici : Accueil'. On the left side, there is a vertical menu with options: 'Espace perso' (with sub-items 'Me connecter', 'Ma sélection personnelle', 'Mes requêtes mémorisées'), 'Notre sélection', 'Le portail', 'Recherche textuelle', and 'Recherche'. The main content area displays the title 'SCHEMA D'AMENAGEMENT HYDRAULIQUE DU BASSIN DU CERNON ET DU GLANDON - COMMUNE DE CHAPAREILLAN (38)'. Below the title, the following metadata is provided: 'Auteurs : FAFOURNOUX PY, CEDRAT', 'Diffuseur du document : Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse (étude), Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse (métadonnées)', 'Date : 1992-01-01', 'Mots clés : AMENAGEMENT HYDRAULIQUE, AMENAGEMENT DE COURS D'EAU, COURS D'EAU, BASSIN VERSANT, TORRENT', 'Langue : FR', 'Droits d'utilisation : Domaine public', and 'Couverture : 38, RHONE ALPES, CERNON, GLANDON, RUISSEAU DE LA FORET, RUISSEAU DU LAC DE SAINT ANDRE, TORRENT DES EPARRRES, TORRENT DES ROSIERES'.

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

2/ Discussion

270. Le fait d'avoir participé, alors qu'il était en lien avec le bureau d'études CEDRA et ensuite à titre personnel à des études dirigées par la SNCF, puis d'avoir masqué ces éléments, établit la partialité, au sens de la loi et de la jurisprudence.

C – Le rôle de M. Fafournoux dans l'enquête publique pour le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné

1/ Faits

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

**DEPARTEMENT DE L'ISERE
SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE**

---ooOoo---

ENQUETE PUBLIQUE DU 20 JUIN AU 27 JUILLET 2007

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

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

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

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

---ooOoo---

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

---ooOoo---

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

---ooOoo---

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

273. D'abord, page 31 :

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

274. Ensuite, page 32 :

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

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

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

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

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

2/ Discussion

277. Ces appréciations antérieures sont l'expression même d'un préjugé sur la nécessité de réaliser la ligne ferroviaire Lyon-Turin.

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

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

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

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

1/ Faits

279. M. Truchet a été désigné commissaire enquêteur pour le dossier d'enquête

publique des accès français du Lyon Turin, par décision du tribunal administratif en date du 25 novembre 2011.

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

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

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

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

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

284. M. Guy Truchet a ainsi signé un rapport, traitant de cet important projet estimé à 7,7 milliards €, en préparant l'intéressement d'intérêts familiaux :

Réseau Ferré de France

Liaison ferroviaire GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

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

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

Fait à CHAMBERY, le 2 Juillet 2012

les membres titulaires de la Commission d'enquête publique

Pierre-Yves FAFOURNOUX

Pierre BLANCHARD

Claude CHEVRIER

Yves CASSAYRE

GUY GASTALDI

Anne MITAULT

Raymond ULLMANN

Gérard BLONDEL

Philippe GAMEN

Jean-Paul GOUT

Guy DE VALLEE

GUY TRUCHET

Alain KESTENBAND

2/ Discussion

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

E – Absence d'impartialité du commissaire enquêteur Gamen

1/ Faits

287. M. Philippe Gamen a été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour le projet objet du recours, le 25 novembre 2011. Il est le maire de la commune de « Le Noyer », en Savoie.
288. Une quinzaine de jour avant sa désignation, M. Philippe Gamen s'est affiché comme politiquement proche de M. Barnier, lors d'un voyage à Bruxelles, à l'occasion duquel était présenté le projet Lyon-Turin, présenté comme un équipement public nécessaire.

Michel Barnier forme la future élite européenne



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

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

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

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

Journal La Tribune Républicaine

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



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

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

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

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

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

2/ Discussion

290. M. Gamen, commissaire enquêteur, est en réalité en partisan connu du Lyon-Turin, comme cela ressort de ses activités publiques. Il n'y a donc aucune impartialité, et encore, M. Gamen n'hésite pas à se livrer à des affichages publics, qui remettent en cause l'image de toute la commission.

291. En effet, les opposants au projet n'ont eu aucune peine à retrouver ce soutien affiché au projet et à ses grands partisans locaux, car il suffit de consulter le site de M. Gamen.

292. C'est dire que la commission s'est totalement désintéressée de la question de l'impartialité, et en réalité sa partialité était acquise.

293. Dès lors, la participation de M. Gamen et la tolérance de la commission vis-à-vis de ce soutien affiché au projet remet en cause les travaux de la commission.

294. C'est une nouvelle cause de nullité.

F – Un contexte général de partialité

1/ Faits

a/ Les demandes formées par le public

295. Lors d'une réunion publique organisée le 28 février 2012 dans le cadre de l'enquête publique à Chapareillan (Isère), l'un des participants, partie au présent recours, a posé la question suivante (Compte rendu de la réunion, page 5/7):

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

ue la garantie d'achèvement au prix annoncé.

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

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

297. De même, les membres de RFF auraient dû révéler la participation du président à une enquête liée et dépendante et a des « études particulières réalisées dans le cadre du projet ».

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

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

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

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

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

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

20. Intervention de Monsieur Gérard GUYONNET, habitant à CHAPAREILLAN

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

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

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

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

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

b/ Une partialité masquée

303. Élément aggravant, cette partialité a été collectivement masquée, ce qui montre que la volonté de soutenir le projet était acquise d'avance.

304. S'agissant de la désignation de la commission d'enquête pour les accès français au Lyon Turin, le tribunal administratif de Grenoble a nécessairement fait une vérification sur le grand projet antérieur du CFAL Nord, et il devait s'interdire de procéder à ces nominations, car elles étaient de nature à établir un doute sérieux sur l'impartialité.

305. Le fait est encore plus choquant pour les commissaires enquêteurs concernés, cette nouvelle désignation pour les accès au Lyon-Turin intervenant à peine deux mois après la date de remise de leur rapport sur le projet du CFAL Nord...

306. Le maître d'ouvrage était parfaitement avisé, les pôles CFAL et Lyon-Turin étant regroupés sous la même direction au sein de sa direction régionale Rhône Alpes Auvergne, et alors même qu'un consensus silencieux se dégageait, il devait en saisir officiellement le tribunal administratif de Grenoble et les préfets signataires de l'arrêté interpréfectoral.

307. De même, les préfets du Rhône et de l'Isère ne pouvaient ignorer la présence de ces deux commissaires enquêteurs au sein de la commission d'enquête pour l'enquête publique du CFAL Nord alors qu'ils s'apprêtaient à les désigner pour l'enquête publique sur les accès français au Lyon-Turin.

308. Ainsi, outre la donnée objective de la partialité doublée d'une volonté de

tronquer le débat, la désignation des commissaires dont les conclusions étaient assurées, conduira inéluctablement à prononcer l'annulation de l'arrêté interpréfectoral d'enquête publique du 30 novembre 2011, et tous les actes de l'enquête.

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

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

309. Le Conseil régional s'est prononcé par une délibération n° 12.06.105 du 9 février 2012, « enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, sans que les élus n'aient été mis en mesure de se prononcer de manière éclairée. Sa délibération n° 12.06.105 du 9 février 2012, « enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des itinéraires d'accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin », n'a pas décidé « en toute connaissance de cause ».

310. Il est rappelé que tout membre du conseil régional a le droit, dans le cadre de sa fonction, d'être informé des affaires de la région qui font l'objet d'une délibération (L. 4132-17 CGCT). Les élus tiennent de leur qualité de membres de l'assemblée régionale appelés à délibérer sur les affaires de la région, le droit d'être informés de tout ce qui touche à ces affaires dans des conditions leur permettant de remplir normalement leur mandat (*CE, 29 juin 1990, commune de Guitrancourt, n°68743*), « en temps utile » (*TA Saint-Denis de la Réunion, 17 octobre 1990, Vergès; CE, 8 juin 1994, commune de Ville-en-Vernois, n°136526*).

311. Or, les documents en version papier de l'enquête publique (soit une valise de plus de 20 kg de papier) n'ont pas été fournis en consultation aux élus dans les locaux du conseil régional préalablement au vote, et ceux qui étaient en accès libre sur le site Internet lyon-turin.fr ne comportaient pas la pièce essentielle à toute prise de décision, le cahier G de l'analyse socio-économique. Les élus du conseil régional Rhône-Alpes devaient donc, pour se faire une opinion complète sur ce dossier complexe, aller le consulter en se déplaçant en préfecture à Lyon, Grenoble ou Chambéry ou dans les mairies des communes directement concernées par le projet. Ce qui était à la limite faisable pour les élus régionaux résidants dans les départements de l'Isère, de la Savoie et du Rhône mais beaucoup plus difficile pour les élus des 5 autres départements.

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

trompé les personnes consultées, et entaché le décret du 23 août 2013 attaqué.

d/ Les échanges non contradictoires et partiels entre le tribunal administratif et le commissaire enquêteur

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

314. Cette lettre intervient dans le contexte de recours déposés devant le tribunal administratif de Grenoble, et relatif à la conduite de l'enquête publique. Il est notamment soutenu, comme il sera explicité ci-dessous, que le président de la commission et plusieurs commissaires enquêteurs étaient déjà intervenus « dans plusieurs enquêtes publiques liées entre elles et perdant ainsi leur sens critique et leur impartialité en ne pouvant se déjuger ».

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

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

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

2/ En droit

318. Il est d'abord fait référence au régime de l'impartialité, exposé aux numéros 197 s.

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

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

14.601, *Lebon* 1980 p. 430).

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

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

3/ Discussion

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

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

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

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

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

d'enquête favorable. La conduite générale du dossier a donc été partielle.

328. Pendant toute cette phase, les relations entre le président de la commission d'enquête, et plus généralement les commissaires-enquêteurs, le maître d'ouvrage, les services de l'État et des préfetures, sont soutenues, spécialement pour un projet de cette ampleur. Compte tenu de ses prises de position et travaux antérieurs, il est raisonnable de penser que M. Fafournoux se trouvait dans l'impossibilité de conclure par l'absence d'utilité publique.

329. La partialité est établie par tous ces indices qui montrent un contexte local chez les décideurs politiques et économiques, et force est de constater que M. Fafournoux n'apporte pas les garanties montrant son détachement vis-à-vis de cet environnement dans lequel il est très inscrit.

330. Ces éléments établissent un doute sur la partialité du président de la commission d'enquête et de plusieurs de ses membres qui est de nature à contester la légalité du décret du 23 août 2013, attaqué et de tous les actes subséquents.

Section 4 – Nomination de commissaires enquêteurs non disponibles

A – Présidence par M. Pierre-Yves Fafournoux d'une autre Commission d'Enquête sur la période durant laquelle il présidait la Commission d'Enquête sur les accès français au Lyon-Turin.

1/ Faits

331. M. Pierre-Yves Fafournoux a été désigné président d'une autre Commission d'Enquête sur la période durant laquelle il présidait la commission d'enquête sur les accès français au Lyon-Turin.

332. La présidence d'une commission d'enquête ouverte dans 71 communes sur 3 départements pour un ouvrage de plus de 150 kilomètres de longueur, évalué par le Maître d'ouvrage à 7,7 Milliards est une lourde responsabilité et demande une disponibilité importante.

333. Cela reste vrai quand bien même, Monsieur Pierre-Yves Fafournoux se prévaudrait de bien connaître le dossier en raison de ses interventions antérieures sur des dossiers liés ou pour des études et synthèses et notamment pour les 68 pages du document d'enquête publique CFAL Nord « Volume 5 - Pièce E - Etude d'impact », le document E3 « Définition du programme et appréciation de ses impacts » comportant dès la page 23 une « Définition du programme Lyon-Turin ».

CHAPITRE 3.3 APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME LYON-TURIN

SOMMAIRE GENERAL

3.1. DEFINITION DU PROGRAMME LYON-TURIN	23
3.2. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME.....	25
3.2.1 Analyse de l'état initial	25
3.2.2. Analyse des impacts du programme	57

334. Pourtant, M. Pierre-Yves Fafournoux a accepté une désignation en qualité de président de commission d'enquête du tribunal administratif de Grenoble pour une enquête publique se déroulant du 5 janvier au 6 février 2012 dans 9 communes distantes de plus de 50 kilomètres de la commune la plus proche visée par l'enquête publique du Lyon-Turin.

335. Le rapport de cette autre enquête publique a été remis au Préfet de l'Isère le 22 mars 2012, soit trois jours après la clôture de l'enquête publique sur les accès français au Lyon-Turin.

336. On en conclut que durant toute la durée de l'enquête publique du Lyon-Turin le président de la commission d'enquête n'a pu se consacrer pleinement à l'enquête.

337. On trouve en effet à la page 13/37 du rapport d'enquête sur les « Travaux de mise en œuvre de la parade hydraulique à court terme des Ruines de Séchilienne et d'aménagement de la Moyenne et de la Basse Romanche » les différentes interventions des commissaires enquêteurs pendant et après la clôture de l'enquête et notamment :

Pendant la durée de l'enquête et après la clôture de l'enquête, la Commission a procédé à quelques visites sur place. En particulier deux visites ont été effectuées en présence du SYMBHI et du public :

- le 30 janvier 2012, visite du site de l'Entreprise GUIGNIER, à CHAMP-SUR-DRAC,
- le 13 février 2012, visite du site des travaux en rive droite de la Romanche, à PEAGE DE VIZILLE.

338. Et encore :

La Commission d'enquête s'est réunie le mercredi 7 mars 2012, au Conseil Général de l'Isère, et elle a rencontré Monsieur Mathieu GRENIER, représentant le SYMBHI, afin d'obtenir quelques précisions sur le Mémoire en réponse qui lui avait été transmis.

Le Mémoire en Réponse définitif a été adressé à la Commission le 9 mars 2012, sous forme numérique. Quatre exemplaires sous forme papier, avec l'intégralité des plans et pièces annexes, ont été adressés au Président de la Commission, qui les a reçus le 13 mars 2012.

La Commission d'enquête a alors rédigé le présent Rapport Final et ses Conclusions Motivées.

339. Afin d'apprécier cette capacité à l'ubiquité il n'est pas inopportun de rappeler que Monsieur Pierre Yves Fafournoux a participé à l'enquête publique du CFAL Nord du 26 avril au 3 juin 2011 avec une remise du rapport de la commission d'enquête le 19 septembre 2011 :

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

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

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

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

340. Et sur la même période il menait une nouvelle fois en qualité de Président de commission une Enquête Publique sur le SCOT des Rives du Rhône du 16 mai au 24 juin 2011 avec une remise de rapport le 10 octobre 2011 :



2/ En droit

341. La règle déontologique du code de déontologie de la Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs (CNCE) précise :
- « 5- Le commissaire enquêteur s'oblige à consacrer à sa mission une disponibilité appropriée à l'opération et aux circonstances de l'enquête. ».*

3/ Discussion

342. Malgré la connaissance préalable du dossier d'enquête Lyon-Turin de Monsieur Pierre-Yves Fafournoux, du fait de ses interventions sur des dossiers liés ou comme fournisseur d'étude, il ne pouvait consacrer la disponibilité appropriée à deux enquêtes publiques sur la même période, ce qui explique sans doute pour partie, les graves erreurs et manquements relevés dans le présent recours.
343. La décision du tribunal administratif de Grenoble portant désignation de Monsieur Pierre-Yves Fafournoux pour la commission d'enquête sur le Lyon-Turin date du 25 novembre 2011 et celle portant sur l'enquête de Séchilienne date du 16 août 2011.

344. Les arrêtés signés par le Préfet de l'Isère pour ces deux enquêtes datent pour le Lyon-Turin du 30 novembre 2011 et pour l'enquête de Séchilienne du 2 décembre 2011, soit à deux jours d'intervalle. Le Préfet de l'Isère a commis une erreur manifeste d'appréciation en ne relevant pas l'impossibilité évidente de mener les deux enquêtes publiques simultanément, qui plus est en assumant la responsabilité de Président dans chacune d'elles.

345. Les dispositions de l'article R. 123-41 du Code de l'Environnement ont été méconnues par l'arrêté interpréfectoral méconnaissant l'impossibilité matérielle d'assumer la charge de la Présidence de deux enquêtes publiques distinctes d'importance sur la même période.

B – Tenue de deux enquêtes publiques sur la même période par le commissaire enquêteur Guy Truchet

1/ Faits

346. M. Guy Truchet a participé simultanément à deux enquêtes publiques :

- du 16 janvier 2012 au 19 mars 2012, en qualité de commissaire enquêteur, pour le dossier Lyon-Turin (plus de 2000 pages très techniques, 71 Communes...)
- en qualité de commissaire enquêteur unique, du 3 janvier 2012 au 6 février 2012 avec remise du rapport d'enquête le 22 mars 2012.

Pour la partie française (entre le poste électrique de Grande-Ile et la frontière Italienne), le projet suffisamment avancé a été soumis du 03 janvier au 06 février 2012 inclus à enquête publique.

347. Le commissaire enquêteur unique a dû intervenir sur 33 communes pour une installation de 95 kilomètres.

2/ En droit

348. Les règles de droit ont été définies ci-dessus.

3/ Discussion

349. M. Guy Truchet a conduit ces deux travaux pendant la même période, et s'est abstenu d'informer l'autorité de désignation.

350. Il convient également de déterminer si la sous-station électrique objet de l'enquête publique confiée à Monsieur Guy Truchet, est celle qui est prévue pour alimenter la ligne Lyon-Turin, comme indiqué à la page 95 de la « Notice Explicative » du dossier d'enquête pour les accès français au Lyon Turin.

351. Une telle situation aurait pour conséquence que le Commissaire Enquêteur se trouverait également avoir préjugé et n'être plus en mesure d'avoir une appréciation critique sans devoir se déjuger.

352. Cette irrégularité est de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

Section 5 – Non-respect du caractère européen du projet

A – Faits

353. Les éléments du dossier montrent que l'enquête a visé de manière quasi-exclusive le territoire français, et que la partie italienne est traitée comme une donnée secondaire.

B – En droit

1/ La directive 85/337/CE

354. La directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 175, p. 40), telle que modifiée par la directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003 (JO L 156, p. 17) a pour objet, conformément à son premier considérant, de prévenir les pollutions et toutes autres atteintes à l'environnement en soumettant certains projets publics et privés à une évaluation préalable de leurs incidences sur l'environnement.

355. La directive a été transposée en droit français par un ensemble de textes.

356. Ainsi qu'il ressort de son cinquième considérant, ladite directive introduit des principes généraux d'évaluation des incidences sur l'environnement en vue de compléter et de coordonner les procédures d'autorisation des projets publics et privés susceptibles d'avoir un impact important sur l'environnement.

357. Aux termes des huitième et onzième considérants de la directive 85/337, les projets appartenant à certaines classes ont des incidences notables sur l'environnement et doivent en principe être soumis à une évaluation systématique pour tenir compte des préoccupations visant à protéger la santé humaine, à contribuer par un meilleur environnement à la qualité de la vie, à veiller au maintien des diversités des espèces et à conserver la capacité de reproduction de l'écosystème en tant que ressource fondamentale de la vie.

358. L'article 1er, paragraphe 1, de la directive 85/337 prévoit: « La présente directive concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ».

359. L'article 2, paragraphe 1, de cette directive est libelle comme suit:

« Les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation en ce qui

concerne leurs incidences. Ces projets sont définis à l'article 4 ».

360. L'article 4, paragraphe 1, de ladite directive dispose:

« [...] les projets énumérés à l'annexe I sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10. »

361. L'annexe I au 7^o prévoit : « Construction d'autoroutes, de voies rapides (1), de voies pour le trafic à grande distance des chemins de fer ainsi que d'aéroports (2) dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2 100 mètres ou plus. »

362. L'article 7, paragraphe 1, de la directive 85/337 prévoit:

« Lorsqu'un Etat membre constate qu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat membre ou lorsqu'un Etat membre susceptible d'être affecté notablement le demande, l'Etat membre sur le territoire duquel il est envisagé de réaliser le projet transmet à l'Etat membre affecté, le plus rapidement possible, et au plus tard au moment où il informe son propre public, notamment:

- a) une description du projet, accompagnée de toute information disponible quant à ses incidences transfrontalières éventuelles;
- b) des informations quant à la nature de la décision susceptible d'être prise, et il donne à l'autre Etat membre un délai raisonnable pour indiquer s'il souhaite participer aux procédures décisionnelles en matière d'environnement visée à l'article 2, paragraphe 2, et il peut inclure les informations visées au paragraphe 2 du présent article ».

2/ Interprétation par la CJUE

363. En matière d'obligation d'évaluation des incidences sur l'environnement, la directive 85/337 a un champ d'application étendu et un objectif large (CJUE, 24 octobre 1996, *Kraaijeveld e.a.*, C-72/95, Rec. p. I-5403, points 31 et 39).

364. De plus, la directive 85/337 s'attache à une appréciation globale des incidences des projets sur l'environnement (CJUE, 25 juillet 2008, *Ecologistas en Accion-CODA*, C-142/07, Rec. p. I-6097, point 39 et jurisprudence citée) indépendamment du fait qu'il s'agisse éventuellement d'un projet transfrontalier.

365. De plus, les Etats membres doivent donner à la directive 85/337 une exécution qui corresponde pleinement aux exigences qu'elle pose compte tenu de son objectif essentiel qui est, ainsi que cela résulte de son article 2, paragraphe 1, que, avant l'octroi d'une autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences (CJUE, *Ecologistas en Accion-CODA*, précité, point 33).

366. L'objectif de la directive 85/337 ne saurait être détourné par le fractionnement d'un projet et que l'absence de prise en considération de l'effet cumulatif de plusieurs projets ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des « incidences notables sur l'environnement » au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337 (CJUE, *Ecologistas en Accion-CODA*, précité, point 44).

367. Il s'ensuit que des projets visés à l'annexe I de la directive 85/337 qui s'étendent sur le territoire de plusieurs Etats membres ne peuvent être soustraits à l'application de cette directive au seul motif que cette dernière ne contient pas de disposition expresse les concernant (CJUE, 10 décembre 2009, C-205/08, *Umweltanwalt von Kärnten*, point 54)

368. L'effet utile de la directive serait en effet gravement compromis si les autorités compétentes d'un Etat membre pouvaient, pour se prononcer sur la question de savoir si un projet est soumis à l'obligation d'évaluation de son incidence sur l'environnement, ignorer la partie du projet à réaliser dans l'autre Etat (CJUE, 16 septembre 2004, *Commission/Espagne*, C-227/01, Rec. p. I-8253, point 53).

369. Cette constatation est renforcée par les termes de l'article 7 de la directive 85/337 qui prévoient la coopération interétatique lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans un autre Etat membre (CJUE, 10 décembre 2009, C-205/08, *Umweltanwalt von Kärnten*, point 56).

370. En droit interne, le principe est l'évaluation globale : L'unicité de l'opération implique qu'il ne soit pas procédé de manière séparée à l'appréciation de l'utilité publique des différents ouvrages qui la composent (*Conseil d'État*, Ass. 12 avril 2013, n° 342409, *Publié*).

C – Discussion

371. L'examen du dossier montre que cet aspect a été totalement ignoré, comme si l'utilité publique devait être examinée par chaque Etat séparément. Or, la directive et l'interprétation extensive qu'en a donnée, à de nombreuses reprises, la CJUE montre l'obligation de traiter globalement un tel projet. L'Union européenne est une communauté de droit, et la partie française en peut se prononcer sur l'utilité publique du projet que si le public français est mis en mesure d'apprécier aussi l'impact environnemental sur le territoire italien.

372. La jurisprudence est claire pour contester l'approche fractionnée des projets. Le projet de DUP ne concernait certes que les accès en France, mais il n'en reste pas moins que ces accès n'ont de raison d'être que parce qu'ils permettent la réalisation d'un tunnel international. Aussi, il était indispensable que soit fourni des éléments de synthèse sur l'impact de ce tunnel en Italie.

373. Cette irrégularité est de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

Section 6 – Manquements concernant la levée des réserves de la commission d'enquête

A – Faits

374. Comme exposé dans les visas du décret attaqué :

- les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie, ont été arrêtées par décisions du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme des 7 février 1994 et 14 avril 1995 ;
- l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité dudit projet sur notamment la commune de Laissaud (Savoie) a été ordonnée par l'arrêté interpréfectoral (Rhône, Isère et Savoie) du 30 novembre 2011 ;
- la décision de la Commission Permanente du Conseil Général de la Savoie désignant les communes, dont Laissaud, dans lesquelles il y a lieu de constituer des commissions communales d'aménagement foncier est intervenue le 17 février 2012 (donc pendant l'enquête publique, laquelle s'est déroulée du 16 janvier au 19 mars 2012 inclus).

375. Il ressort de l'avis de la Commission d'enquête rendu le 02 juillet 2012 que celui-ci est favorable. Cet avis favorable est toutefois assorti de trois réserves (et vingt-deux recommandations), étant précisé que pour les réserves, si celles-ci ne sont pas levées par le Maître d'Ouvrage, l'avis est réputé défavorable.

B – En droit

376. Un acte administratif doit faire la preuve par lui-même de sa régularité.

C – Discussion

377. Le décret attaqué n'a pas levé l'intégralité de ces réserves, dont au moins deux d'entre-elles concernent le territoire rural de Laissaud (réserve 1 : travailler en concertation avec le monde agricole et les acteurs locaux, et réserve 3 : mettre en place des commissions de concertation et de suivi) et sans qu'elles aient été complètement levées.

378. Aussi, le décret est manifestement irrégulier car il se fonde sur un rapport d'enquête qui impose la levée des réserves, alors qu'il décide de l'utilité publique sans lever les réserves, ce qui établit qu'en fait, le critère de l'utilité publique n'est pas atteint. Cette irrégularité est de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

Section 7 – Absence de constitution des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier au plus tard à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique

prévue à l'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

A – Faits

379. Une « Commission de pilotage interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la LGV » a été mise en place en juin 2012, mais le décret litigieux est muet sur le résultat de ses travaux.

380. Une Commission Territoriale de Concertation et de Suivi (avec un garant de la qualité des échanges) devait être mise en place pour la Combe de Savoie.

381. Le décret est lui aussi muet sur la date de la mise en place de ce Comité, et donc *a fortiori* sur le résultat de ses travaux.

B – En droit

382. Le I de l'article 2 du décret 96-548 du 18 juin 1996, codifié au 3ème (et dernier) alinéa de l'article R123-30 du code rural (et de la pêche maritime) stipule : « Lorsque la réalisation d'un ouvrage est envisagée, les préfets (jusqu'en 2006) / les conseils généraux (depuis 2006) des départements intéressés désignent, après avis des commissions départementales d'aménagement foncier, les communes dans lesquelles il y a lieu de constituer les commissions communales d'aménagement foncier en vue de l'application des dispositions des articles L123-24 à 26 et L133-1 à 7 ».

383. Pour la commune de Laissaud par exemple, cette désignation, qui aurait pu être faite dès 1996 (le projet était officiellement envisagé depuis 1994/1995 : décisions du ministre des transports susvisées) est intervenue le 17 février 2012.

384. L'article 11 du décret 394-2006 du 30 mars 2006, codifié au premier alinéa de l'article R.123-31 du code rural (et de la pêche maritime) stipule : « En application du dernier alinéa de l'article L121-2, le conseil général constitue, au plus tard à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier prévue aux articles L121-3 à 5 dans chacune des communes désignées en application du R123-30. ».

385. Or, c'est seulement le 17 février 2012 que la décision de constituer une commission communale (ou intercommunale), sur Laissaud par exemple, a été prise par le Conseil Général de la Savoie, pendant l'enquête publique, et donc *a fortiori* après la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

C – Discussion

386. L'absence de cette formalité, en temps et en heure, est substantielle, et entache la procédure suivie.