

COMITE TGV REACTION CITOYENNE

Centre socio-culturel « la comberie » 86440 migné-auxances
Tél. : 06 81 13 67 91 e-mail : reaction-tgv@wanadoo.fr
<http://comite.lgv.free.fr/>

DOSSIER PRESSE

8 DECEMBRE 2010

RECOURS AUPRES DU CONSEIL D'ETAT CONTRE LE DECRET DU 10 JUIN 2009 DECLARANT D'UTILITE PUBLIQUE LES TRAVAUX DE LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

Le Comité TGV Réaction Citoyenne représenté par le cabinet d'avocats Huglo-Lepage a déposé un recours dès le 2 août 2009 visant à l'annulation du présent décret

Une succession de mémoires en défense de l'Etat et de RFF a conduit le Comité à produire tout au long de ces 15 derniers mois des arguments contre le décret dont le dernier date du 22 novembre 2010.

Il serait fastidieux de vous imposer la lecture de tous ces mémoires qui totalisent près de 300 pages auxquels il faut ajouter plus de 200 annexes.

Cet imposant travail est le fruit des 10 ans de lutte et d'un travail acharné du groupe de travail des bénévoles des associations adhérentes au Comité qui s'est entouré d'experts indépendants et déposé au Conseil d'Etat par nos avocats HUGLO LEPAGE & Associés.

Le présent dossier résume les arguments visant à démontrer au Conseil d'Etat que les informations données au public, appelé à se prononcer lors de l'Enquête Publique, n'ont pas été suffisantes, tronquées et erronées

Il ne faut pas considérer dans le terme « public » que la notion restrictive du riverain mais au contraire au sens large c'est-à-dire les élus, les corps de l'Etat, les Assemblées territoriales et bien entendu tous les français concernés de près ou de loin par le projet de LGV Sud Europe Atlantique.

Le recours contre la DUP a été initié conjointement par le Comité TGV Réaction Citoyenne, les associations adhérentes de la Vienne, Indre et Loire, Charente ainsi que des particuliers et restaurateurs/hôteliers d'Indre et Loire

Contacts : Patrick Lantrès (Président) 06 81 13 67 91
Maurice Moreau (Secrétaire) 06 07 36 67 01

ARGUMENTS

Les arguments développés dans les différentes étapes du recours (recours, mémoire ampliatif, mémoire en réplique, mémoire en duplique) s'appuient sur des preuves incontestables puisque étayées par la production d'études, de rapports et d'avis de personnalités et d'experts reconnus.

Il a été écarté de nos arguments tout ce qui ne pouvait être démontré ou qui faisait appel à un sentiment ou une appréciation de valeur non objective.

Comme tout recours auprès du Conseil d'Etat nos mémoires s'articulent sur l'illégalité externe et sur l'illégalité interne du décret attaqué (*)

1/ Sur l'illégalité externe

Le décret est entaché d'un grand nombre d'irrégularité tenant à l'irrégularité de la procédure de concertation, à l'insuffisance de prise en compte des observations du public et aux insuffisances du dossier soumis à l'enquête publique.

Ainsi nous prouvons que:

- 1.1 dans un grand nombre de cas, les justifications avancées par RFF pour rejeter les variantes de tracé sont insuffisantes voire incohérentes.
- 1.2 un rapport de la commission de suivi n'a été signé que par son Président sans faire état des réserves formulées par un de ses membres
- 1.3 les lacunes de l'appréciation sommaire des dépenses puisque des mesures compensatoires n'ont pas été comptabilisées et que sur certains territoires des dépenses importantes n'ont pas été valorisées (St Avertin, Migné-Auxances, Jaunay-Clan
- 1.4 bien que RFF rejette les conclusions du rapport de la Cour de Comptes et du Conseil Général des Ponts et Chaussées leurs analyses mettent en lumière les méthodes utilisées par RFF pour calculer les taux de rentabilité financière et socio-économique.
- 1.5 RFF n'a pu évaluer les coûts opérationnels réalistes liés la vitesse de 320 km/h puisqu'il n'existe aucun retour d'expérience de 10 à 20 ans qui pourrait donner des indications précises.
- 1.6 contrairement à ce que RFF affirme, le financement par le concessionnaire ne sera que de 29% et non 50%
- 1.7 la remise en état de la ligne (de l'ordre de 20% du coût de construction) devra être effectuée environ 60 ans après la mise en service donc une dizaine d'année après la fin de la concession. Ce coût sera donc à la charge du contribuable. Ce qui n'a pas été écrit dans le dossier

(*) Illégalité externe: vice de forme, vice de procédure ; Illégalité interne: Il s'agit de vices liés au contenu, à la substance de l'acte – erreur de fait, de droit, erreur manifeste d'appréciation

2/ Sur l'illégalité interne

La rentabilité du projet est très largement surestimée, et ce, tant du point de vue des prévisions de trafic, que de la rentabilité socio-économique et financière.

Ainsi nous prouvons que :

2.1 RFF fait des amalgames supplémentaires afin de surestimer ce trafic. Il faut savoir que les études de trafic font appel au principe dit « gravitaire » calculant le flux de transport entre 2 masses de population. Sans entrer dans le détail de notre démonstration, nous prouvons que le trucage consiste à considérer le Sud de Bordeaux comme une masse concentrée, alors qu'il s'agit d'une zone étendue et en aucun cas une population concentrée dans une ville. Ceci induit de facto une surestimation de trafic.

2.2 RFF est tenu d'appliquer l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique. Nous prouvons que l'application de cette méthode aux chiffres présentés par RFF fait apparaître de nombreuses incohérences. Ceci induit entre autres que le gain de temps total et la pollution évitée ne valent pas le montant investi et que le montant des péages exorbitant entraînant une hausse du prix des billets induira non pas une hausse mais une baisse de trafic voyageur.

2.3 les impacts économiques sur les régions traversées sont très limités nous appuyant sur une étude de l'Université de Reims pour la région Champagne-Ardenne

2.4 RFF ne tient pas compte des instructions du Ministre de l'environnement quant à la prise en compte du LAéq temps de passage, se bornant à calculer les protections sur la base du LAéq (**)

Les arguments ci-dessus sont un extrait significatif des motifs adressés au Conseil d'Etat. Ils prouvent que le rapport coûts / avantages est défavorable au projet. Pour ces raisons chaque motif concourt à l'annulation du Décret du 10 juin 2009.

(**) LAéq temps de passage : calcul du niveau sonore durant le passage des rames ;
LAéq : calcul du niveau sonore moyenné entre 6h et 22h