

URGENT

Madame Christine MAUGÜE
Présidente de la 6^{ème} Sous Section
Section du Contentieux
Conseil d'Etat
Place du Palais Royal
75100 PARIS CEDEX 01

Paris, le 10 mars 2011

Envoi par télécopie 01.40.20.80.08, confirmé par courrier RAR

AFF. : COMITE TGV REACTION CITOYENNE ET AUTRES C/
DUP DU 10.06.09

N/Réf. : CH/HCA/BN/CN - Dossier n° 09011093

Dossier suivi avec Maître Hervé CASSARA et Maître Audrey
BOURLON

V/Réf. : Dossier n° 334.550 – Audience du 9 mars 2011 à 14 H 00

Objet : note en délibéré

PARIS

40 rue de Monceau
75008 Paris - France
Tél +33 (0)1 56 59 29 59
Fax +33 (0)1 56 59 29 39
paris@huglo-lepage.com
www.huglo-lepage.com

RENNES

19 rue Hoche
35000 Rennes - France
Tél/Fax +33 (0)2 99 38 15 47
rennes@huglo-lepage.com

BRUXELLES

15 rue d'Egmont
1000 Bruxelles - Belgique
Tél +32 2 502 20 60
Fax +32 2 502 04 15
bruxelles@huglo-lepage.com

Madame la Présidente,

Je reviens vers vous dans le cadre du dossier visé en références à la suite de l'audience qui s'est tenue hier dans cette affaire.

Sans vouloir troubler la sérénité du délibéré, les conclusions de Monsieur le Rapporteur public appellent de ma part les brèves observations ci-après.

1. En premier lieu, Monsieur le Rapporteur public a estimé que la sincérité de l'enquête publique et l'impartialité de la commission d'enquête ne sauraient être remises en cause par le fait que le Président de la Commission d'enquête dans le cadre du projet litigieux avait déjà présidé la commission d'enquête sur un autre tronçon du projet global, Angoulême-Bordeaux.

Je ne partage pas cette opinion.

Il me semble en effet évident que cette circonstance est au contraire de nature à jeter un doute certain sur l'impartialité de la commission d'enquête.

Le président ayant en effet émis un avis favorable sur le tronçon Angoulême-Bordeaux, il était tout à fait improbable qu'il délivre un avis défavorable sur le tronçon Tours-Angoulême...

Cela est d'autant plus vrai que, sur le fond, Monsieur le Rapporteur public, a largement tenu compte du fait que le tronçon Angoulême-Bordeaux a été déclaré d'utilité publique antérieurement pour estimer que le projet litigieux est lui-même d'utilité publique.

Ce moyen me semble donc incontestablement de nature à entraîner l'annulation du Décret litigieux.

2. En deuxième lieu, il me semble important de revenir sur la question de la sous-estimation des dépenses, qui constitue tout à la fois un moyen de légalité externe (insuffisance de l'estimation sommaire des dépenses dans le dossier soumis à enquête), qu'une question de légalité interne (coût financier excessif du projet).

Tant sur la forme que sur le fond, Monsieur le Rapporteur public a insisté sur le fait que l'estimation sommaire des dépenses figurant dans le dossier doit présenter le coût pouvant « *raisonnablement* » être estimé lors de l'ouverture de l'enquête publique.

Monsieur le Rapporteur public a même ajouté : « *on ne peut pas être devin au centime près* ».

Sur ce point également, je ne partage nullement l'analyse de Monsieur le Rapporteur public.

Dans nos écritures, nous avons en effet parfaitement démontré, preuves et pièces à l'appui, que RFF avait volontairement sous-estimé le coût financier du projet.

Et si le fait que l'estimation initiale soit par la suite dépassée est effectivement sans influence, en tant que telle, sur la légalité du Décret litigieux, comme l'a rappelé Monsieur le Rapporteur public, il n'en reste pas moins, ainsi qu'il l'a également souligné, que cela ne vaut qu'en l'absence de fraude ou de dissimulation volontaire dans l'estimation qui a été faite dans le dossier soumis à enquête.

Or, précisément, nous nous trouvons en l'espèce dans cette dernière situation.

Ainsi, dans son rapport intitulé « *impact macroéconomique du grenelle de l'environnement cahiers 2010-06* », page 92, la direction du Trésor réévalue à la hausse les estimations des LGV, y compris le projet litigieux, pour des raisons détaillées comme parfaitement mécaniques, objectives, et surtout prévisibles au moment d'estimer les projets, à savoir l'effet volume et l'effet prix.

Ne pas les avoir prises en compte au moment de l'estimation n'est qu'une illustration supplémentaire parmi d'autres déjà évoquées, du fait que la sincérité des estimations est contestable.

Une fois encore, il faut rappeler avec force que nous avons produits tous les éléments nécessaires permettant de démontrer que les coûts du projet ont été manifestement et, semble-t-il, volontairement, sous-estimés.

Il s'ensuit que ce double moyen est également de nature à entraîner l'annulation du Décret litigieux.

3. En troisième lieu, les mêmes constats peuvent être faits quant à l'évaluation et à la rentabilité socio-économique du projet, tant sur la forme que sur le fond.

Monsieur le Rapporteur public est passé très rapidement sur cette question pourtant fondamentale.

Du point de vue de la légalité externe, il a estimé que l'étude socio-économique était suffisante.

Du point de vue de la légalité interne, il n'a nullement tenu compte des arguments, pourtant parfaitement fondés et étayés par de nombreuses pièces, que nous avons avancés.

Il faut ainsi notamment rappeler avec force que la minoration de la vitesse des TGV dans les analyses réalisées, notamment les analyses acoustiques et l'évaluation socio-économique, est une réalité.

Cela conditionne pourtant, à l'évidence, les impacts sonores ainsi que la rentabilité socio-économique, et les gains de temps mis en avant.

Quant à la hausse supposée du trafic et du nombre de voyageurs, nous avons là aussi démontré, preuves à l'appui, que les données de base et calculs réalisés sont tout simplement erronés, et que la surestimation des prévisions de trafic est manifeste.

La surestimation de la rentabilité socio-économique, d'une part, et de la rentabilité financière, d'autre part, est également manifeste, et je me permets sur ce point également, de vous renvoyer à nos écritures, en particulier le mémoire en réplique, extrêmement précises et minutieuses sur ces questions fondamentales.

Enfin, il est clair que la problématique de tenue de la voie à très grande vitesse n'est pas maîtrisée faute de recul, et sur ce point également, nous avons produit tous les éléments nécessaires pour démontrer que le dossier soumis à enquête n'est pas transparent, et que les difficultés sont sous estimées.

N'importe quel voyageur pourra d'ailleurs constater l'instabilité ressentie sur la LGV Est à 320 km/h, - un gobelet plein posé sur une tablette s'y renverse - et comparer avec d'autres LGV à vitesses inférieures.

Chacun pourra constater également que les Allemands et les Chinois ont choisi, pour la ligne à très grande vitesse de 1000 km (presque 3 fois SEA) qui relie depuis le 26 décembre 2009 Wuhan à Guangzhou (Canton), un type de voie sur béton, comparable à celle que nous n'utilisons qu'en tunnel.

Ce choix très onéreux à l'investissement est totalement différent de celui de SEA ou est prévue une simple voie ballastée à traverses bi-blocs comme sur la LGV Est.

Cette dernière ne serait donc pas apte à supporter sur le long terme la très grande vitesse à une stabilité suffisante ni à des coûts d'entretien raisonnables, même en Chine, même aux coûts de main d'œuvre qui y sont réputés très bas

Finalement, sur cette évaluation socio-économique, il est absolument faux, comme le fait le Rapporteur public, de prétendre que « *rien ne permet d'estimer que les calculs sont erronés* », alors que nous avons, bien au contraire, démontré qu'il existe de nombreux indices concordants du contraire à de nombreux niveaux dans des développements extrêmement clairs et détaillés, auxquels il n'a d'ailleurs pas été répondu sur le fond.

En résumé, la DUP minimise les problèmes techniques et le surcoût de la très grande vitesse à long terme, qui sont encore en grande partie inconnus, pour n'en retenir que les avantages en termes de gain de temps, et ce sur tous les plans y compris le bruit, les coûts d'entretien, et même la viabilité économique à long terme.

Une telle analyse - sur les mêmes sujets - a conduit à ce que l'on sait sur l'exploitation du Concorde autrefois.

4. En quatrième et dernier lieu, Monsieur le Rapporteur public vous a invité à élargir votre contrôle de l'utilité publique du projet, en acceptant de comparer, sur le fond, différentes solutions envisageables, et donc à remettre en cause la jurisprudence classique du Conseil d'Etat à cet égard.

Je ne peux que souscrire pleinement à cette suggestion, qui irait dans le sens d'une bonne administration de la justice et d'une meilleure prise en compte de la participation du public aux décisions à caractère environnemental, obligation communautaire et constitutionnelle, au demeurant.

Toutefois, réalisant cette comparaison dans le cas d'espèce, Monsieur le Rapporteur public a estimé que toute autre solution alternative, en particulier l'aménagement de la ligne existante, ne présenterait pas de bilan coûts avantages plus positif que le projet litigieux.

Je ne partage nullement, là aussi, cette analyse.

Il a en effet été clairement démontré dans nos écritures que, bien au contraire, les autres solutions crédibles et techniquement réalisables à moindres frais, à commencer par l'aménagement de l'existant, ou par exemple, l'hypothèse d'une tranchée couverte plutôt qu'ouverte, pour reprendre les termes de Monsieur le Rapporteur public, sur la commune

de Veigné, présenteraient indiscutablement plus d'avantages que d'inconvénients, par rapport au projet litigieux.

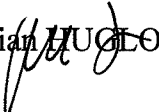
Il est donc à mon sens clairement établi que le bilan coûts-avantages du projet est indiscutablement défavorable en l'espèce, ce qui doit donc vous conduire à annuler le Décret litigieux.

Pour le surplus, je m'en rapporte naturellement aux nombreuses écritures que nous avons produites dans ce dossier.

J'adresse naturellement copie de la présente à mon confrère, conseil de RFF, et au Ministre de l'écologie.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente,

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma haute considération.

Christian HUGLO


PJ : extrait du rapport intitulé « *impact macroéconomique du grenelle de l'environnement cahiers 2010-06* », p. 1 et 92



DOCUMENTS DE TRAVAIL DE LA DG TRÉSOR

Numéro 2010/06 – Décembre 2010

Impacts macroéconomiques du Grenelle de l'Environnement

Philippe BRIARD
Pierre FERY
Elodie GALKO
Marie-Laure GUILLERMINET
Caroline KLEIN
Timothée OLLIVIER

Annexe 1 : Hypothèses d'inflation des coûts du BTP

Les volumes d'investissement et les coûts de réalisation des projets peuvent dériver sensiblement de ceux évalués dans les études *ex ante*. L'évolution des prix du secteur du BTP en particulier peut s'éloigner de l'inflation des prix dans l'ensemble de l'économie¹⁰⁸, ceci en raison de deux principaux phénomènes :

- une inflation des prix du secteur du BTP durablement plus élevée que l'IPCH (tendance de long terme observée sur le passé),
- une inflation ponctuelle des prix du BTP engendrée par le surcroît de demande adressé au secteur (choc positif d'investissement du Grenelle de l'environnement).

Sous estimation des coûts des projets : l'enseignement des expériences passées

Les bilans *ex post* imposés par l'article 14 de la LOTI¹⁰⁹ montrent une tendance systématique des études préalables à sous-estimer les coûts de réalisation des infrastructures de transport. Ce phénomène vaut pour les infrastructures tant routières que ferroviaires ou de transport collectif urbain. Les raisons principales sont :

- des modifications des projets, notamment après la déclaration d'utilité publique (DUP);

Ce risque diminue si le délai écoulé entre la DUP et les travaux reste court. Le rythme de réalisation des projets imposé par la loi Grenelle I (démarrage des travaux avant 2020 pour 2000 km de LGV) place le programme d'investissement plutôt dans ce cas de figure.

- une inflation plus forte que prévue des prix du génie civil ;

La faible croissance des prix du génie civil observée dans les années 1990 (2 % environ) ne s'est pas maintenue (voir la courbe des indices TP01 représentée plus bas). Sur certains chantiers concomitants (LGV Nord, LGV Île-de-France et LGV Rhône-Alpes), il a par ailleurs été démontré une entente entre les acteurs du marché conduisant à majorer le prix des projets.

- un durcissement des contraintes environnementales.

Sur la période d'étude des grands projets d'infrastructures (au minimum 10 ans), le renforcement progressif de la législation environnementale a conduit à multiplier les mesures d'atténuation ou de compensation des nuisances (déviations de tracé, écrans anti-bruit, passages à faune, reconstitution de milieux naturels protégés, etc.). Les objectifs environnementaux du Grenelle risquent de renforcer encore ces aspects sur les projets à venir.

La littérature académique confirme, sur la base d'échantillons statistiquement représentatifs, les biais optimistes observés en France. Flyvbjerg *et al.* (2003) estiment ainsi que 80 % à 90 % des projets d'infrastructure de transport coûtent en définitive plus cher que les estimations initiales. Sur le panel étudié (258 projets dans 20 pays différents), les surcoûts moyens sont de +20 % pour les projets routiers, +34 % pour les ouvrages fixes (tunnels et ponts) et +45 % pour les projets ferroviaires. Les bilans LOTI en France conduisent à des chiffres similaires (+5 % à +25 % sur les LGV, -4 % à +82 % sur les autoroutes avec une moyenne à +30 %).

Étant donné les incertitudes pesant à ce stade sur une large part des investissements envisagés, l'hypothèse d'une sous-estimation des coûts apparaît hautement probable. Les retours issus des bilans LOTI fournissent une fourchette des dérives à attendre pour les projets à moyen et long terme. On retiendra ainsi que les estimations initiales de coûts sont entachées d'un biais optimiste, supposé en moyenne égal à 25 % tous projets confondus. Ce biais se décompose en un effet volume (surcroît d'investissement) et un effet prix (surcroît du coût de l'investissement), qu'il convient de distinguer.

L'indice TP01 (indice de travaux publics¹¹⁰) est choisi pour approximer les prix dans le BTP et étudier l'effet prix de la sous estimation *ex ante* du coût des projets.

¹⁰⁸ L'inflation des prix est ici mesurée par l'indice harmonisé des prix à la consommation (IPCH).

¹⁰⁹ Loi d'orientation des transports intérieurs, du 30 décembre 1982.

¹¹⁰ Indice base 100 en 1975, couvrant tous les corps de métier du BTP mais n'intégrant pas les marges des entreprises.