

Loi relative au Grand Paris

Plainte auprès de la Commission des communautés européennes pour non-respect du Droit communautaire

(par Alter Ekolo Île-de-France le 6 mars 2011)

Table des matières

1 Nom et prénom du plaignant.....	1
2 Éventuellement, représenté par.....	2
3 Nationalité.....	2
4 Adresse ou siège social.....	2
5 Téléphone / télécopieur / e-mail :.....	2
6 Domaine et lieu(x) d'activité.....	2
7 État membre ou organisme public n'ayant pas, de l'avis du plaignant, respecté le droit communautaire.....	2
8 Exposé le plus précis possible des faits reprochés.....	2
8.1 Faits reprochés.....	2
8.2 Autres anomalies.....	3
8.3 Détails sur les défauts du processus suivi.....	4
8.4 Les défauts du projet, qui auraient pu être détectés au plus tôt si la procédure avait été suivie.....	4
8.5 Conclusion.....	7
9 Dans la mesure du possible, citer la ou les dispositions du droit communautaire (traités, règlements, directives, décisions, etc.) que le plaignant considère comme enfreintes par l'État membre concerné.....	7
10 Le cas échéant, mentionner l'existence d'un financement communautaire (en indiquant, si possible, les références) dont bénéficie ou pourrait bénéficier l'État membre concerné, en rapport avec les faits reprochés.....	8
11 Démarches éventuelles déjà entreprises auprès des services de la Commission.....	8
12 Démarches éventuelles déjà entreprises auprès d'autres institutions ou instances communautaires.....	8
13 Démarches déjà entreprises auprès des autorités nationales - centrales, régionales ou locales.....	8
13.1 Démarches administratives.....	8
13.2 Recours devant les tribunaux nationaux ou autres procédures utilisées.....	8
14 Éventuellement, mentionner ici, et joindre en annexe, les pièces justificatives et les éléments de preuve pouvant être apportés à l'appui de la plainte, y compris les dispositions nationales concernées.....	9
15 Confidentialité.....	18
16 Lieu, date et signature du plaignant/de son représentant.....	18

1 Nom et prénom du plaignant

Alter Ekolo Île-de-France

2 Éventuellement, représenté par

Francine BAVAY et Jérôme DESQUILBET

3 Nationalité

française

4 Adresse ou siège social

Alter Ekolo

chez Jérôme DESQUILBET

11 rue de Chartres

92320 CHATILLON

France

5 Téléphone / télécopieur / e-mail :

Jérôme DESQUILBET

Francine BAVAY

6 Domaine et lieu(x) d'activité

Association politique francilienne.

7 État membre ou organisme public n'ayant pas, de l'avis du plaignant, respecté le droit communautaire

France

8 Exposé le plus précis possible des faits reprochés

8.1 Faits reprochés

La **loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris**¹ ne respecte pas la directive 2001/42/CEE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programme sur l'environnement.

La loi a été adoptée en infraction avec la directive 2001/42/CEE. Le public n'a en effet jamais été consulté sur ce texte avant son adoption et aucune évaluation environnementale n'a jamais été produite. Or il s'agit de la création d'un établissement public « Société du Grand Paris », dont la vocation est affirmée de construire un métro automatique de grande capacité dont plusieurs schémas de principe ont été communiqués à la presse. Cette loi prévoit également :

- la connexion par un train à Grande vitesse de la basse et haute Normandie,
- la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade

1 La loi : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000022309318&dateTexte=20110303> et <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl09-123.html> (avec les documents préparatoires)

maritime du Grand Paris, et le port de Paris,

- le développement d'un réseau de communication électronique à très haut débit,
- la construction de 70 000 logements par an.

Le processus préconisé par la directive a été pris à l'envers et donc n'a pas été respecté pour ce plan d'aménagement majeur de Paris et de la région Île-de-France :

- la loi a été adoptée et publiée au journal officiel le 5 juin 2010
- le débat public s'est tenu du 30 septembre au 31 janvier 2011.

La directive 2001/42/CEE précise pourtant en son article 3 que les plans et programmes qui sont élaborés pour les secteurs des transports, des télécommunications, de l'aménagement du territoire urbain et rural ou de l'affectation des sols et qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 85/337/CEE pourra être autorisée à l'avenir, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. L'article 4 de la directive 2001/42/CEE précise que l'évaluation environnementale visée à l'article 3 est effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative.

Or, comme nous l'avons vu, ce plan général d'aménagement du Grand Paris a été acté par le processus législatif sans évaluation environnementale. L'article 5 n'a pas non plus été respecté puisqu'aucun rapport sur les incidences environnementales n'a été produit et aucune autorité environnementale comme demandée par l'article 6 n'a émis d'avis. Le public n'a pas été consulté comme prévu à l'article 6 et il n'a donc pas été possible au public ni à l'autorité environnementale d'émettre un avis à un stade précoce, dans des délais suffisants, avant que ce plan ne soit adopté ou soumis à la procédure législative. Alors que l'article 5 le demande, aucune solution de substitution n'a été identifiée, produite et évaluée.

8.2 Autres anomalies

S'agissant d'un plan d'aménagement où Paris est considérée comme « ville monde » et compte tenu de son coût de 35 milliards d'euro, il paraîtrait logique qu'une consultation transfrontalière soit réalisée.

Ce plan vient de plus entrer en contradiction avec le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui, lui, a respecté totalement la procédure (et n'a pas été approuvé par le gouvernement).

Le chiffrage de ce plan d'aménagement montre qu'il y a un gros problème de financement et [le rapport Carez](#)² a indiqué que cela aurait des conséquences importantes en terme d'augmentation du coût de transport.

8.3 Détails sur les défauts du processus suivi

L'ensemble de la loi et des documents préparatoires sont fournis entre autres [sur le site du Sénat](#)³.

Une [étude d'impact à destination des députés](#) a été produite⁴. Cette étude ne parle pas de la nécessité de réaliser une évaluation environnementale avant l'adoption législative, mais après. Les directives

2 <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000480/index.shtml>

3 <http://www.senat.fr/dossierleg/pjl09-123.html>

4 <http://www.assemblee-nationale.fr/13/projets/pl1961-ei.asp>

européennes sont totalement dénaturée : quel sens cela a-t-il de mener un débat public sur une décision qui a déjà été actée ? Simplement faire perdre du temps au citoyens et citoyennes qui ne pourront bien sûr voir prises en compte leurs remarques sur l'opportunité du plan. C'est d'ailleurs l'habitude déjà prise par le gouvernement qui a agit de même sur les deux réacteurs nucléaires EPR, sur les lignes TGV, sur le projet ITER.... Des décisions sont prises sans donner au public tous les éléments alors que cela engage des dizaines de milliards d'euros d'argent public.

Le débat public sur le Grand Paris a donc débuté bien après le vote législatif, en contradiction avec la directive. Une évaluation environnementale y a été produite après coup mais celle-ci est très superficielle et le dossier n'apporte pas plus de renseignements sur le coût. C'est sur ces arguments que [nous \(Alter Ekolo Île-de-France\) avons produit un cahier d'acteur](#)⁵ pour nous opposer à ce projet. La production de cette évaluation environnementale au titre de la directive 2001/42/CEE démontre que l'[autorité organisatrice considère bien](#)⁶ ce projet comme un plan et programme.

Simultanément au débat public sur le Grand Paris, un autre débat public s'est tenu sur Arc Express, un projet concurrent, plus petit mais également très cher. Il est d'ailleurs surprenant de constater que dans le cas du Grand Paris on produit une évaluation environnementale au titre de la directive 2001/42/CE *après le vote de la loi* et que dans le cas d'Arc Express on ne produise *aucune* évaluation environnementale. Il y a donc au niveau national deux approches distinctes (mais tout aussi peu conformes) pour deux projets similaires ce qui démontre que la France applique de façon incohérente les directives 2001/42/CEE et 1985/337/CEE. Pendant le débat, la presse se faisait écho d'accords à venir pour fusionner les deux projets, les organisateurs (État et Région) détournant ainsi le débat sur le fond de l'opportunité de chacun des projets.

8.4 Les défauts du projet, qui auraient pu être détectés au plus tôt si la procédure avait été suivie

La loi sur le Grand Paris est indécente en période de crise. Il est proposé de dépenser 35 milliards d'euros dans un projet sans avoir une vision claire des financements qui y seront apportés et de son coût de fonctionnement. Aujourd'hui le système de transport en Île-de-France fonctionne mal et nécessite des moyens complémentaires pour le faire fonctionner. Une fuite en avant sur de nouveaux investissements est irresponsable, alors que l'on attend des solutions à la situation actuelle. Pire : avec l'argent dépensé dans ce plan d'aménagement, les moyens manqueront d'autant plus pour assurer le fonctionnement normal du système global ; cela entraînera une augmentation non négligeable du coût des transports pour les usagers et les entreprises et du coût des ressources naturelles tels que l'acier et le ciment nécessaire pour ce type d'infrastructures. La pression de ce projet pour obtenir une part des ressources naturelles indispensables pourrait avoir un impact sur d'autres projets où elles manqueront, alors que ces projets seraient peut-être plus utiles, comme la construction de logements ; l'impact serait de rendre encore plus inaccessible à une partie de la population l'accès à des logements à proximité des zones de transport. C'est une pression qui pourrait avoir un impact à l'échelle mondiale sur le prix du ciment et de l'acier et contribuer un peu plus à la raréfaction de certaines ressources ou à la destruction d'espaces naturels. Cet aspect n'est pas abordé dans le dossier d'évaluation environnementale.

S'agissant de travaux souterrains à aléas forts, aucune évaluation n'a été faite du risque de dérapage financier du tunnel et de la manière de financer ces dérapages qui pourraient représenter des

5 http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/script/ntsp-document-file_download.php?document_id=148&document_file_id=170

6 <http://www.debatpublic-grandparis.org/informer/rapports-relatifs-a-l-evaluation-strategique-environnementale.html>

milliards d'euros. Ces milliards d'euros nécessaires risquent d'asphyxier financièrement de nombreuses collectivités qui n'auront plus de marges de manœuvre pour des dépenses plus essentielles notamment dans le secteur social. Ce plan d'aménagement risque donc d'avoir des effets néfastes sur d'autres politiques publiques et donc sur la vie quotidienne des franciliens. La Commission européenne demande aux États Membres d'avoir une bonne gestion financière et des villes européennes comme Madrid sont en faillite car elles ont vu trop grand en investissement et ne sont plus capable de payer leurs dettes. La Commission devrait donc s'interroger sur un projet qui risque de déstabiliser les finances publiques et nuire aux réponses à donner aux urgences sociales et environnementales.

[Les réponses aux questions financières lors du débat public](#)⁷ démontrent la légèreté avec laquelle les acteurs de ce programme envisagent son financement. Quelques exemples ci-dessous.

Le 25 novembre, monsieur Bernard SELIGMANN pose la question suivante :

« 2- En ce qui concerne l'évaluation socio-économique : le dossier mis à disposition du public ne comprend pas de présentation d'une étude de rentabilité socio-économique permettant de mettre en relation le coût du projet (en investissement et en fonctionnement) et les avantages monétaires, monétarisables ou non chiffrables pour la collectivité. Une telle étude est pourtant la règle pour les grands projets d'infrastructure de transports. Existe-t-il une telle étude pour le projet de transport du Grand Paris et peut-elle être communiquée à la commission du débat public ? Si non, pourquoi cette carence et comment est-il prévu d'y remédier ? »

Et voici la non-réponse du maître d'ouvrage :

« Existe-t-il une évaluation socio-économique pour le projet de transport du grand Paris ?

La mise en œuvre du projet de Métro Grand Paris donnera en effet lieu à un bilan socio économique, conformément à l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, qui stipule que les projets de transport donnant lieu à financement public présentent « un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. ».

Dans le cadre du projet du Métro Grand Paris, ce sera également l'occasion de travailler sur ces enjeux et d'explorer de nouvelles méthodes d'évaluation associées. En effet, les pratiques classiques des méthodes d'évaluation des infrastructures de transport conduisent souvent à affecter les meilleures rentabilités socio-économiques aux investissements routiers, compte tenu de l'importance des gains de temps qui ont un poids prépondérant dans les bilans coûts/avantages.

Compte tenu que le projet global du Grand Paris est un également un projet urbain, social et économique d'intérêt national, il apparaît ainsi nécessaire d'ajouter de nouvelles dimensions aux champs d'évaluation habituels, telles que la prise en compte : du développement économique ; du développement de l'accessibilité ; de l'impact sur l'occupation des sols et la maîtrise de l'étalement urbain ; de l'analyse par groupe de population des bénéfices directs (amélioration des transports) et indirects (réduction de la pollution, réduction de l'insécurité routière...) du projet. »

À une demande de chiffrage préalable de bon sens, on lui répond qu'un chiffrage sera calculé après

⁷ <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/participer/questions-reponses-detail.html?id=11>

la réalisation de l'opération !

Monsieur Jean-Simon MEYER le 11 novembre 2010 pose cette question :

« Quel sera le coût financier en investissement et en fonctionnement ? »

Le Maître d'ouvrage lui répond :

« Les coûts de fonctionnement de cette ligne, de même que les détails relatifs à son trafic, ne sont pas encore précisés à ce stade du projet. Pour apprécier l'intérêt de cette nouvelle Tangentielle, une étude socio-économique devra être réalisée. »

Il n'est donc pas capable de donner un coût de fonctionnement prévisionnel à ce stade de ce projet, alors que des lignes de ce type existent déjà comme la ligne 14 à Paris.

Mais en revanche, lorsque Monsieur LIMAGNE demande le 6 décembre 2010 :

« Comment la SGP va-t-elle empêcher les dérapages financiers? Et éviter des surcoûts tels que la Cour des comptes a pointés dans son rapport sur les transports ferroviaires en Ile-de-France (+92%)? »

Le Maître d'ouvrage répond :

« Le rapport de la Cour des Comptes mentionne en effet que "au total l'augmentation moyenne du coût prévisionnel d'un projet entre le montant inscrit au contrat de plan et celui figurant dans l'avant-projet approuvé atteint 92%, soit un quasi-doublement" mais si ce jugement de la Cour des Comptes concerne les projets conduits par le STIF, il n'a rien à voir avec le projet du métro Grand Paris conduit par la Société du Grand Paris.

L'évaluation faite par la SGP repose sur un coût moyen du kilomètre semblable à celui des autres projets comparables menés récemment et sur un coût moyen de gares évalué autour de 80 millions d'euros, ce qui est, là encore conforme avec des coûts observés dans des chantiers comparables. Le budget présenté est sincère et ne sous-estime pas des postes importants.

D'autre part, afin de limiter les risques de dépassement liés au chantier lui-même, la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage dédié de ce projet, veut conduire les travaux en continu, sans jamais désarmer l'organisation et les moyens humains et techniques de ce projet. »

Il est donc capable de s'appuyer sur des projets existants pour laisser entendre qu'il n'y aura pas de dérapage financiers, en donnant le mauvais rôle au STIF. Le Maître d'ouvrage serait si compétent qu'il serait capable, avec une procédure accélérée, de maîtriser les coûts et de réaliser l'infrastructure en un temps record !

Alors que, déjà, le financement du fonctionnement des infrastructures actuelles est problématique, il n'y a dans le dossier présenté aucune projection pour expliquer au public comment financer à la fois l'infrastructure actuelle et l'infrastructure future.

Ces exemples sont révélateurs de la légèreté avec laquelle les autorités programment les opérations financières de ce type. Il n'y a aucun chiffre précis et on parie sur d'éventuelles taxes ou plus-values qui n'existeront peut-être pas ou, si elles existaient, aucune étude d'impact n'est menée sur les conséquences de ces prélèvements complémentaires. Il n'y aucune anticipation sur les moyens de financer les dérapages financiers. Bien sûr, une fois que ces projets seront lancés, il sera trop tard et

il faudra faire assumer les financements par les collectivités et l'État qui sortiront appauvris.

8.5 Conclusion

Des projets de ce type ne peuvent être décidés sans une application rigoureuse des directives européennes qui sont justement là pour éviter de réaliser n'importe quels travaux n'importe comment.

Les éléments mis à la disposition du public pour savoir s'il préfère cette fuite dans l'inconnu ou d'autres solutions plus pertinentes sont nettement insuffisants pour se faire une opinion précise sur la pertinence de ce projet. On ne sait même pas si la France a les moyens de se payer ce projet pharaonique.

Les manifestations monstres qui se déroulent actuellement à Stuttgart contre le projet Stuttgart 21 sont la démonstration qu'il vaut mieux mettre tout sur la table avant le choix définitif plutôt que de cacher les véritables conséquences, notamment financières, de ce type de projet.

Nous demandons donc à la Commission européenne de demander à la France d'annuler la loi sur le Grand Paris car cet acte législatif a été pris sans application préalable de la directive 2001/42/CEE.

Nous demandons que la Commission demande à la France de mettre en place une large consultation conforme aux exigences des directives 2001/42/CE et 1985/237/CEE. Cette consultation doit porter sur le plan d'aménagement d'ensemble des transports en commun en tenant compte des différentes options envisageables. D'autres options sont possibles et mériteraient d'être mises en comparaison (voir en annexe d'autres propositions).

Par extension, nous demandons à la Commission européenne d'imposer à l'Etat Français l'application de la directive 2001/42/CEE pour tous les plans d'urbanisme (POS, PLU, SCOT...) et leur révision ou modification car la réalisation d'une infrastructure de ce type va impacter les plans locaux d'urbanisme et actuellement les plans en zone urbaine ne font l'objet d'aucune évaluation environnementale.

9 Dans la mesure du possible, citer la ou les dispositions du droit communautaire (traités, règlements, directives, décisions, etc.) que le plaignant considère comme enfreintes par l'État membre concerné

Non prise en compte de la directive 2001/42/CEE puisque la loi a été votée pour acter de différents plans et programmes sans avoir au préalable mis en place une évaluation environnementale et une consultation du public.

10 Le cas échéant, mentionner l'existence d'un financement communautaire (en indiquant, si possible, les références) dont bénéficie ou pourrait bénéficier l'État membre concerné, en rapport avec les faits reprochés

Pas à notre connaissance.

11 Démarches éventuelles déjà entreprises auprès des services de la Commission

(si possible, joindre une copie des échanges de correspondance)

Aucune.

12 Démarches éventuelles déjà entreprises auprès d'autres institutions ou instances communautaires

(par exemple, commission des pétitions du Parlement européen, Médiateur européen). Si possible, indiquer la référence donnée par ces instances à la démarche effectuée par le plaignant

Aucune.

13 Démarches déjà entreprises auprès des autorités nationales - centrales, régionales ou locales

(si possible, joindre une copie des échanges de correspondance)

13.1 Démarches administratives

(par exemple, plainte auprès des autorités administratives nationales - centrales, régionales ou locales - compétentes, et/ou auprès du médiateur national ou régional)

Nous avons déposé un [cahier d'acteurs auprès de la Commission particulière du débat public](#)⁸ pour lui demander de faire annuler le projet de loi sur le Grand Paris.

13.2 Recours devant les tribunaux nationaux ou autres procédures utilisées

(par exemple, arbitrage ou conciliation). (Mentionner si une décision ou une sentence a déjà été prononcée et joindre en annexe, éventuellement, le texte de cette décision ou sentence)

Vue l'ampleur de ce plan d'aménagement et la nécessité de bonne application du droit européen, il nous semble indispensable de fournir ces éléments rapidement à la Commission européenne afin qu'elle demande aux états membres une application stricte de directives aussi intéressantes que la directive plans et programmes. Nous ne nous interdisons pas de saisir les juridictions nationales.

⁸ http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/script/ntsp-document-file_download.php?document_id=148&document_file_id=170

Nous estimons que de nombreux plans et programmes sont adoptés par voie législative ou par décret sans évaluation environnementale et qu'il serait temps que l'État français mette son droit interne en concordance avec le droit européen. Cette solution serait beaucoup plus efficace que la contestation au tribunal.

14 Éventuellement, mentionner ici, et joindre en annexe, les pièces justificatives et les éléments de preuve pouvant être apportés à l'appui de la plainte, y compris les dispositions nationales concernées

Non prise en compte de la directive 2001/42/CE

Nous sommes bien ici dans le cadre d'un plan multi-facètes tel que décrit à l'article 3.2.a de la directive 2001/42/CE comprenant des systèmes de transports, ds télécommunication, un plan d'aménagement du territoire urbain et rural et d'affectation des sols et qui comprend des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 85/337/CEE.

Cette loi aurait donc dû, pour de nombreuses raisons, nécessiter la réalisation d'une évaluation environnementale et d'une consultation du public.

Rappelons l'ARTICLE 1 de cette directive :

La présente directive a pour objet d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement, et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de plans et de programmes en vue de promouvoir un développement durable en prévoyant que, conformément à la présente directive, certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement soient soumis à une évaluation environnementale.

Le plan d'aménagement du grand Paris, par sa consommation excessive en ressources naturelles, par sa conséquence sur l'urbanisation de secteurs aujourd'hui naturels comme la plateau de Saclay, va bien impacter fortement le territoire francilien.

Par ailleurs, si l'on considère l'ARTICLE 2 de la directive 2001/42/CEE :

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par :

a) "plans et programmes" : les plans et programmes, y compris ceux qui sont cofinancés par la Communauté européenne, ainsi que leurs modifications : - élaborés et/ou adoptés par une autorité au niveau national, régional ou local ou élaborés par une autorité en vue de leur adoption par le parlement ou par le gouvernement, par le biais d'une procédure législative, et - exigés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives ;

b) "évaluation environnementale" : l'élaboration d'un rapport sur les incidences environnementales, la réalisation de consultations, la prise en compte dudit rapport et des résultats des consultations lors de la prise de décision, ainsi que la communication d'informations sur la décision, conformément aux articles 4 à 9 ;

c) *"rapport sur les incidences environnementales"* : la partie de la documentation relative au plan ou programme contenant les informations prévues à l'article 5 et à l'annexe I ;

d) *"le public"* : une ou plusieurs personnes physiques ou morales, ainsi que, selon la législation ou la pratique nationale, les associations, organisations et groupes rassemblant ces personnes.

Ce plan d'aménagement a été élaboré en catimini⁹ par le secrétaire d'État Christian Blanc. Tous les acteurs ont été mis devant le fait accompli, une fois le schéma général publié.

Il a été adopté par le parlement sans évaluation environnementale préalable. Aucun rapport sur les incidences environnementales n'a été produit et bien sûr aucune consultation du public au sens de la directive.

Quant à l'ARTICLE 3 de la directive 2001/42/CEE :

Champ d'application

1. Une évaluation environnementale est effectuée, conformément aux articles 4 à 9, pour les plans et programmes visés aux paragraphes 2, 3 et 4 susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Il s'agit d'un plan d'aménagement d'au moins 35 milliard d'euros.

La construction d'une infrastructure souterraine et des logements programmés va nécessiter des besoins en matériaux de construction comme le ciment et l'acier où les déblais générés par millions de m³ impacteront de très grandes surfaces soit de zones de remblais soit de carrière de sable. La circulation des véhicules impacterait le quotidien de centaines de milliers de citoyens. La possibilité donnée à l'urbanisation autour des gares va impacter des zones naturelles ou agricoles. On va ouvrir à l'urbanisation de nouveaux territoires alors qu'il serait préférable de reconstruire la ville sur la ville.

Suite de cet article 3 :

2. Sous réserve du paragraphe 3, une évaluation environnementale est effectuée pour tous les plans et programmes :

a) qui sont élaborés pour les secteurs de l'agriculture, de la sylviculture, de la pêche, de l'énergie, de l'industrie, des transports, de la gestion des déchets, de la gestion de l'eau, des télécommunications, du tourisme, de l'aménagement du territoire urbain et rural ou de l'affectation des sols et qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 85/337/CEE pourra être autorisée à l'avenir ;

Il s'agit ici d'un plan de transport, de télécommunication, d'aménagement du territoire urbain et rural, de l'industrie et d'affectation du sol qui aura un impact sur l'agriculture, sur l'énergie sur l'industrie, sur la gestion des déchets, la gestion de l'eau. De plus, ce plan est typique des projets visés par la directive 85/337/CEE.

L'article 1 de la loi 2010-597 précise (nous soulignons) :

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les

⁹ http://www.lexpress.fr/actualite/politique/christian-blanc-le-ministre-mysterieux_736408.html

grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France,..

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

...

Et l'article 2 de la loi 2010-597 précise (nous soulignons) :

... Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux...

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;*
- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;*
- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Ile-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;*
- les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy—Charles-de-Gaulle—Chessy—Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly ;*
- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;*
- la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.*

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit.

...

La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national.

Or l'ARTICLE 4 de la directive 2001/42/CEE précise :

Obligations générales

L'évaluation environnementale visée à l'article 3 est effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative.

Cette loi où ont été imposées de nombreuses décisions en terme de transport de télécommunication, d'aménagement du territoire urbain et rural, d'industrie et d'affectation du sol qui aura un impact sur l'agriculture, sur l'énergie sur l'industrie, sur la gestion des déchets, la gestion de l'eau a été votée sans évaluation environnementale préalable alors que l'on estime le coût de l'ensemble à plus de 35 milliards d'euros.

L'article précédent continue ainsi :

Les exigences de la présente directive sont soit intégrées dans les procédures existantes des États membres régissant l'adoption de plans et de programmes, soit incorporées dans des procédures instituées pour assurer la conformité avec la présente directive.

Or la loi française ne prévoit pas la mise en place d'évaluation environnementales lors d'adoption de textes législatifs faisant office de plan et programme contrairement à l'exigence de cet article.

L'ARTICLE 5 de la directive 2001/42/CEE précise :

Rapport sur les incidences environnementales

1. Lorsqu'une évaluation environnementale est requise en vertu de l'article 3, paragraphe 1, un rapport sur les incidences environnementales est élaboré, dans lequel les incidences notables probables de la mise en oeuvre du plan ou du programme, ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme, sont identifiées, décrites et évaluées. Les informations requises à cet égard sont énumérées à l'annexe I.

Il n'y a pas eu d'évaluation environnementale préalable au vote législatif. Cette évaluation a été partiellement mise en œuvre après le vote de la loi ce qui ne permettra pas au public d'émettre un avis sur l'opportunité même du plan d'aménagement de plus de 35 milliards d'euros. Par exemple l'option de construire des logements là où sont actuellement des activités et des activités là où sont actuellement des logements aurait permis de rééquilibrer la ville. Or on nous propose là un nouveau déséquilibre de la ville par cette logique de développement par pôle thématique près des différentes gares du grand Paris qui pourrait se terminer en catastrophe économique en cas de déclin de ces secteurs. Le système actuel de transport souffre de sous investissement pour assurer un fonction efficace. On ne nous dit pas comment en augmentant le patrimoine des transport et donc le coût de fonctionnement global on ne pénalisera pas encore plus les franciliens empruntant les transports actuels. Il n'y a donc eu aucune évaluation globale de ce plan et aucune solution de substitution d'étudiée. Pourtant on a tout lieu de s'inquiéter de ses conséquences.

En ce qui concerne l'évaluation environnementale préparée après le vote, nous avons identifié un certain nombre d'omissions :

- Non-prise en compte de l'énergie grise nécessaire pour la construction du projet et conséquence des embouteillages source de surconsommation d'énergie pendant les phases de chantiers. Aucune estimation de l'entraînement d'un nombre croissant d'habitants en zone rurale par l'effet « gain de temps du projet » qui nécessitera l'utilisation de plusieurs voitures sources de consommation complémentaires. Plus généralement c'est l'impact de ce projet sur les émissions globales de CO2 qui n'est pas chiffré.
- Aucun chiffrage des différents matériaux de construction (sable, ciment, acier, cuivre...) et de l'origine de ces matériaux. Or l'exploitation de carrières ou de mines a un impact environnemental très fort. Cela pourrait impacter des espaces naturels et plus le coût des ressources naturelles seront élevées plus la pression sera forte pour détruire des espaces protégés.
- Aucun détail sur le lieu de dépôt des déblais de millions de m3 et leurs conséquences environnementales.
- Aucun détail sur les lieux de chantier, les circulations de véhicules, le nombre et l'implantation de puits de secours, de postes de redressement, les surfaces nécessaires pour la gare de triage, etc.
- Aucun élément sur le devenir des eaux d'exhaure, les désordres hydrauliques en sous-sol et le risque d'engorgement des stations d'épuration avec les boues du chantier comme cela s'est déjà produit dans le passé.
- Aucun détail sur le périmètre qui risque d'être touché par des fissures sur le bâti, voire d'effondrements. Un débat doit s'organiser sur les risques liés au creusement des tunnels. Cela va toucher des milliers de personnes.
- Aucune étude sur la qualité de l'air dans le métro, notamment les particules fines et les métaux.

Suite de l'article 5 :

2. Le rapport sur les incidences environnementales élaboré conformément au paragraphe 1 contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du contenu et du degré de précision du plan ou du programme, du stade atteint dans le processus de décision et du fait qu'il peut être préférable d'évaluer certains aspects à d'autres stades de ce processus afin d'éviter une répétition de l'évaluation.

La mise en œuvre de l'évaluation environnementale au préalable de l'adoption de la loi aurait permis de faire un premier choix réfléchi d'orientation qui aurait pu être affiné lors de la précision des différents plans qui en découlent et donc limiter le risque de polémique sur l'opportunité du choix.

Suite de l'article 5 :

3. Les renseignements utiles concernant les incidences des plans et programmes sur l'environnement obtenus à d'autres niveaux de décision ou en vertu d'autres instruments

législatifs communautaires peuvent être utilisés pour fournir les informations énumérées à l'annexe I.

La commission est en train d'élaborer une stratégie sur la ville durable. Nous avons de sérieux doutes sur la possibilité qu'aurait ce plan à entrer dans cette logique. On risque au contraire de créer une métropole qui n'aura rien de durable et qui coûtera tellement cher en fonctionnement que cela se fera au détriment d'autres besoins urgents des citoyens.

L'ARTICLE 6 de la directive 2001/42/CEE précise :

Consultations

1. Le projet de plan ou de programme et le rapport sur les incidences environnementales élaboré en vertu de l'article 5 sont mis à la disposition des autorités visées au paragraphe 3 du présent article ainsi que du public.

Le rapport n'ayant pas été produit les autorités n'ont pas pu consulter le dossier avant le vote. Il est d'ailleurs intéressant de lire [les remarques de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale qui a été produite après le vote et qui laisse apparaître de grandes lacunes](#)¹⁰.

L'article 6 poursuit ainsi :

2. Une possibilité réelle est donnée, à un stade précoce, aux autorités visées au paragraphe 3 et au public visé au paragraphe 4 d'exprimer, dans des délais suffisants, leur avis sur le projet de plan ou de programme et le rapport sur les incidences environnementales avant que le plan ou le programme ne soit adopté ou soumis à la procédure législative.

Ce paragraphe est vraiment logique puisqu'il s'agit ici de vérifier que la solution proposée est la meilleure avant son adoption. Le stade précoce c'est bien avant l'adoption de la loi et pas une fois que la décision a été prise comme dans le cas qui nous occupe. Cet article ne peut plus être appliqué maintenant que le plan a été décidé par la loi Il n'y a pas eu consultation de l'autorité environnementale sur ce plan d'aménagement.

Il n'y a pas eu de consultation du public non plus qui est directement concerné par ces choix et qui va être amené à financer le plan d'aménagement sans aucune visibilité de l'opération. Il est à noter que la construction de tunnels souterrains entraînera des dérapages financiers conséquents qui se chiffreront en milliards d'euros. Il aurait été utile de préciser comment ces dérapages seront financés et au détriment de quels autres investissements ou budgets de fonctionnement cela pourrait se faire.

L'article 6 poursuit :

3. Les États membres désignent les autorités qu'il faut consulter et qui, étant donné leur responsabilité spécifique en matière d'environnement, sont susceptibles d'être concernées par les incidences environnementales de la mise en oeuvre de plans et de programmes.

¹⁰ http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/_script/ntsp-document-file_download.php?document_id=54&document_file_id=56

A ce titre, il y a un réel problème d'indépendance de l'autorité environnementale puisque la hiérarchie (le préfet, le ministre et le Président) de cette autorité porte ce plan et ces projets. On ne peut donc imaginer un avis transparent et notamment critique sans que les agents risquent leur carrière. Pour ces raisons, cet avis ne peut donc être défavorable.

L'article 6 poursuit :

4. Les États membres définissent le public aux fins du paragraphe 2, et notamment le public affecté ou susceptible d'être affecté par la prise de décision, ou intéressé par celle-ci, dans les limites de la présente directive, y compris les organisations non gouvernementales concernées, telles que celles qui encouragent la protection de l'environnement et d'autres organisations concernées.

Et l'article 1 de la loi 2010-597 précise :

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national

Il s'agirait donc de lancer une consultation du public sur toute la France ce qui n'a bien sûr pas été fait. Les débats publics restent cantonnés à l'Île-de-France¹¹, à trois exceptions près, Amiens, Orléans et le Havre.

Ce projet aura pour effet de déséquilibrer encore plus le territoire national et les financements nationaux qui lui seront apportés auront un impact sur des citoyens qui n'en auront aucun avantage. Il aurait été utile que des réunions publiques se réalisent dans les capitales des autres régions françaises. Même après le vote de la loi ces débats décentralisés ne sont pas prévues.

L'ARTICLE 4 de la directive 2001/42/CEE précise :

Consultations transfrontières

1. Lorsqu'un État membre considère que la mise en oeuvre d'un plan ou d'un programme en cours d'élaboration pour son propre territoire est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans un autre État membre, ou lorsqu'un État membre susceptible d'être touché de manière notable en exprime la demande, l'État membre pour le territoire duquel le plan ou programme est en cours d'élaboration transmet à l'autre État membre, avant que ledit plan ou programme ne soit adopté ou soumis à la procédure législative, une copie du projet de plan ou de programme ainsi qu'une copie du rapport sur les incidences environnementales.

Vue l'ambition internationale du plan d'aménagement et les risques d'implication sur les autres états membres en terme de migration d'activité ou de besoins impressionnants en matériaux de construction, il aurait pu être utile qu'une consultation des autres états membres susceptibles d'être impactés soit lancée au moment opportun. Ainsi, lors de la définition des travaux du plan d'aménagement comprenant les logements, les activités et les infrastructures, si des matériaux obligent à l'exploitation de carrières dans un autre état membre alors on pourrait imaginer un dossier destiné à cet effet.

Et l'Article 8 :

Prise de décision Le rapport sur les incidences environnementales élaboré

¹¹ http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/actualite/calendrier_reunions.html

conformément à l'article 5, les avis exprimés en vertu de l'article 6 ainsi que les résultats des consultations transfrontières effectuées au titre de l'article 7 sont pris en considération pendant l'élaboration du plan ou programme concerné et avant que ceux-ci ne soient adoptés ou soumis à la procédure législative.

C'est bien sûr trop tard puisque le plan général a été voté. Le débat public n'a pas de sens dans la mesure où il sera refusé de discuter de l'opportunité des différents plans puisque l'État estimera que cela a déjà été tranché par la loi.

L'ARTICLE 9 de la directive 2001/42/CEE précise :

Information sur la décision

1. Lors de l'adoption d'un plan ou d'un programme, les États membres veillent à ce que les autorités visées à l'article 6, paragraphe 3, le public et tout État membre consulté en vertu de l'article 7 soient informés et que soient mis à leur disposition :

a) le plan ou le programme tel qu'il a été adopté,

b) une déclaration résumant la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan ou le programme et dont le rapport sur les incidences environnementales élaboré conformément à l'article 5, les avis exprimés en vertu de l'article 6 et les résultats des consultations effectuées au titre de l'article 7 ont été pris en considération comme le prévoit l'article 8, ainsi que les raisons du choix du plan ou du programme tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées, et

Aucun de ces éléments n'a été fourni suite à l'adoption de cette loi. Bien sûr aucune raison de ce choix n'a été apportée si ce n'est via des considérations et des intentions qui n'engagent que ceux qui les croient...

Ainsi l'article 1 de la loi 2010-597 précise (nous soulignons) :

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

On voit bien ici que cette loi, malgré les bonnes intentions apparentes, renferme des contradictions comme par exemple lutter contre l'étalement urbain, tout en proposant d'urbaniser de nouveaux secteurs comme le plateau de Saclay et les zones agricoles autour de Roissy. On peut également citer cette intention de financer les infrastructures par les plus-values immobilières autour des gares. Ces plus-values sont incompatibles avec la construction d'une offre socialement adaptée. Cette introduction de la loi n'est qu'une succession de phrases toutes faites vides de sens ; ce ne sont que des discours convenus censés justifier un projet en totale contradiction avec les intentions affichées.

L'article 9 continue ainsi :

c) les mesures arrêtées concernant le suivi conformément à l'article 10

Et l'ARTICLE 10 précise :

1. Les États membres assurent le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre des plans et programmes, afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et d'être en mesure d'engager les actions correctrices qu'ils jugent appropriées.

2. Afin de se conformer au paragraphe 1, ils peuvent faire usage, le cas échéant, des modalités de suivi existantes, afin d'éviter le double emploi...

Maintenant que la décision a été prise de mettre en œuvre ces différents plans, on voit mal comment on peut identifier à un stade précoce des impacts négatifs imprévus.

Par exemple, on sait que ces tunnels vont passer sous les habitations. On sait également que de tels tunnels ont toujours provoqué des fissurations voire des éboulements de terrain sur des sols instables comme le sont ceux dans lesquels va être réalisés ces tunnels. Ce type d'élément devrait être mis à la consultation du public au début de la procédure. Au contraire, on n'en parle pas. On décide du plan d'aménagement et ensuite on gèrera les dégâts avec une atteinte certaine à la santé morale de la population qui se voit obligée de rentrer dans des procédures judiciaires épuisantes. Aucune des personnes qui a décidé de la réalisation du métro automatique ne serait prêt à laisser passer sous sa maison ce type d'ouvrage.

A travers cet exemple, on voit bien qu'une bonne application de cette directive permettrait de mettre en comparaison des projets souterrains avec des projets de surface et peut être de faire un choix tout autre compte-tenu des aléas prévisibles des tunnels.

Absence préalable au vu de la loi d'évaluation environnementale, absence de consultation de l'autorité environnementale, absence de consultation du public, absence de présentation des autres choix possibles, absence de possibilité de réagir au début de la procédure lorsque tous les choix sont encore possibles, voici parmi d'autres les éléments que nous considérons comme de nature à considérer qu'il y a violation multiple du droit communautaire.

PS : des liens ont été indiqués pour permettre l'accès à un certain nombre de documents complémentaires. Au cas où ces liens ne seraient plus actifs merci de le signaler afin que l'on vous envoie les documents cités.

15 Confidentialité

~~J'autorise la Commission à divulguer mon identité lors de ses démarches auprès des autorités de l'État membre contre lequel la plainte est dirigée.~~

Je demande à la Commission de ne pas divulguer mon identité lors de ses démarches auprès des autorités de l'État membre contre lequel la plainte est dirigée.

16 Lieu, date et signature du plaignant/de son représentant

Fait à Paris, le 6 mars 2011,

Francine BAVAY

Jérôme DESQUILBET

(page laissée intentionnellement vide)

(Note explicative devant figurer au dos du formulaire de plainte)

Chaque État membre est responsable de la mise en œuvre (transposition dans les délais, conformité et application correcte) du droit communautaire dans son ordre juridique interne. En vertu des traités, la Commission des Communautés européennes veille à l'application correcte du droit communautaire. Par conséquent, lorsqu'un État membre ne respecte pas ce droit, la Commission dispose de pouvoirs propres (le recours en manquement) pour essayer de mettre fin à cette infraction et, le cas échéant, elle saisit la Cour de justice des Communautés européennes. La Commission procède, soit sur la base d'une plainte, soit à partir de présomptions d'infractions qu'elle décèle elle-même, aux démarches qu'elle estime justifiées.

On entend par manquement la violation par les États membres de leurs obligations découlant du droit communautaire. Ce manquement peut consister en un acte positif ou une abstention. On entend par État, l'État membre qui enfreint le droit communautaire, quelle que soit l'autorité - centrale, régionale ou locale - responsable du manquement.

Toute personne peut mettre en cause un État membre en déposant une plainte auprès de la Commission pour dénoncer une mesure (législative, réglementaire ou administrative) ou une pratique imputables à un État membre qu'elle estime contraires à une disposition ou à un principe de droit communautaire. Le plaignant n'a pas à démontrer l'existence d'un intérêt à agir; il n'a pas non plus à prouver qu'il est principalement et directement concerné par l'infraction qu'il dénonce. Il est rappelé que pour qu'une plainte soit jugée recevable, il faut qu'elle dénonce une violation du droit communautaire par un État membre. Il est précisé en outre que les services de la Commission peuvent apprécier, à la lumière des règles et des priorités établies par la Commission pour le lancement et la poursuite des procédures d'infraction, si une suite doit être donnée ou non à une plainte.

Toute personne estimant qu'une mesure (législative, réglementaire ou administrative) ou pratique administrative est contraire au droit communautaire est invitée, préalablement ou parallèlement au dépôt d'une plainte auprès de la Commission, à s'adresser aux instances administratives ou juridictionnelles nationales (y compris le médiateur national ou régional) et/ou avoir recours aux procédures d'arbitrage et de conciliation disponibles. La Commission conseille d'utiliser ces voies de recours administratives, juridictionnelles ou autres, existant en droit national, avant de déposer plainte auprès d'elle, étant donné les avantages que cela peut comporter pour le plaignant.

En faisant appel aux voies de recours disponibles sur le plan national, le plaignant devrait pouvoir faire valoir, en général, son droit de façon plus directe et personnalisée (injonction à l'administration, annulation d'une décision nationale, dommages-intérêts) qu'à la suite d'une procédure d'infraction engagée avec succès par la Commission qui peut parfois prendre un certain temps avant d'aboutir. En effet, avant de saisir la Cour de justice, la Commission est tenue de suivre une phase de contacts avec l'État membre concerné pour essayer d'obtenir la régularisation de l'infraction.

Au surplus, l'arrêt en constatation de manquement prononcé par la Cour de justice n'a pas d'effet sur les droits du plaignant, car il n'a pas pour conséquence de régler une situation individuelle. Il impose seulement à l'État membre de se mettre en conformité avec le droit communautaire. Notamment pour toute demande de réparation individuelle, le plaignant devra s'adresser aux juridictions nationales.

Les garanties administratives suivantes sont prévues en faveur du plaignant.

- a) Après l'enregistrement de la plainte au secrétariat général de la Commission, toute plainte jugée recevable fera l'objet de l'attribution d'un numéro officiel; un accusé de réception indiquant ce numéro, qu'il sera utile de mentionner dans toute correspondance, sera aussitôt adressé au plaignant. L'attribution d'un numéro officiel à une plainte n'implique pas nécessairement qu'une procédure d'infraction sera engagée contre l'État membre en cause.
- b) Dans la mesure où les services de la Commission seront amenés à intervenir auprès des autorités de l'État membre contre lequel la plainte est dirigée, ils le feront en respectant le choix fait par le plaignant au point 15 du présent formulaire.
- c) La Commission s'efforce de prendre une décision sur le fond du dossier (ouverture d'une procédure d'infraction ou classement sans suite du dossier de plainte) dans les douze mois à compter de la date de l'enregistrement de la plainte à son secrétariat général.
- d) Le plaignant est informé préalablement, par le service responsable, lorsque ce service envisage de proposer à la Commission de décider le classement sans suite du dossier. En outre, les services de la Commission tiendront le plaignant informé du déroulement de l'éventuelle procédure d'infraction.

Annexe

(Cette annexe vient en appui de la plainte, simplement pour montrer l'éventail des options possibles pour un projet de cet ampleur, dont l'émergence est interdite par la procédure suivie par la France.)

Projet de politique de transport alternative en Île-de-France, par Alter Ekolo Île-de-France

Pour des transports pour tous,

Pour des transports fréquents,

Pour des transports plus fiables,

Pour des transports pas chers,

Pour des transports simples d'utilisation,

Pour que les transports ne monopolisent pas une grosse part des moyens financiers des régions,

Pour que les transports ne contribuent pas à l'augmentation des impôts et de la dette des régions

Pour économiser nos ressources naturelles en limitant les besoins en sable, ciment et acier,

Optons pour une politique de transport simple et finançable dont les choix sont dûment étayés et expliqués au public. Il n'y a pas une réponse unique mais des réponses multiples au problème de saturation du système de transports en Île-de-France :

1) La réduction et l'étalement des déplacements

- réduction du nombre de jours de travail et aller par exemple à la semaine de 4 jours ce qui diminuera certains jours les besoins de déplacement ;
- étalement des horaires d'arrivée au travail sur les zones denses d'activité pour étaler les heures de pointe ;
- développement de la vidéo conférence lorsque c'est économiquement et environnementalement justifié ;
- développement progressif du télétravail encadré pour que cela ne se fasse pas au détriment des salariés en proposant par exemple aux grands entreprises de commencer par une journée par semaine ;
- rapprochement des domiciles du lieu de travail par une politique d'urbanisme cohérente pour limiter les besoins de déplacement :

- lancement d'un grand programme de construction d'écoquartiers comprenant 20% de logements sociaux et 20% de logements intermédiaires à proximité des zones d'activités actuelles,
- développement des activités avec des emplois verts sur ou à proximité des zones de logements.

Cette politique qui est la plus écologique est la plus souhaitable et aura pour effet une moindre consommation du système de transport et donc moins de recettes liées. Si la fuite en avant de l'augmentation du patrimoine continue et que dans 10 à 15 ans les besoins en transports diminuent parce que les écologistes auront réussi à mettre en œuvre leur projet de société nous aurons un gros problème de financement du système. Cela est en train de se produire avec l'eau potable et l'eau usée. Les consommations d'eau baissent alors que le coût du système augmente. Le résultat c'est qu'il faut augmenter le prix de l'eau pour le financer. Si nous n'y prenons pas garde nous aurons les mêmes effets avec le système de transport. La solution est alors de maîtriser son patrimoine et de l'optimiser.

2) L'optimisation de l'existant

- amélioration du fonctionnement de l'existant pour éviter les pannes et augmenter les vitesses de déplacement (anciennes lignes SNCF par exemples),
- augmentation de la fréquence sur les lignes de transports en commun existantes et notamment les lignes de bus ce qui permet d'augmenter les capacités de transport pour des dizaine de milliers d'usagers en plus et de limiter le temps d'attente au niveau des correspondances et donc raccourcir les trajets,
- mise en site propre les lignes de bus partout où cela est possible en occupant la voirie automobile ce qui permettra de raccourcir les temps de transports et de transporter plus de monde,
- encourager l'utilisation de voitures partagées en les autorisant à emprunter des voies réservées sur les voies rapides comme aux États-Unis.

En optimisant l'existant et en utilisant des voiries actuelles on limite la consommation d'espaces supplémentaires et de ressources naturelles, on incite les usagers de la voiture à prendre les transports en commun qu'ils voient aller plus vite qu'eux. En développant les lignes de bus on crée également de nombreux emplois pérennes de chauffeurs ce qui n'est pas négligeable dans cette période.

3) Les circulation actives

- développement des pistes cyclables en zones urbaines et rurales et des garages à vélos

sécurisés autour des arrêts de transports en commun,

- mise à niveau des trottoirs et suppression des obstacles pour permettre leur accès à tous les personnes à mobilité réduite,
- obligation pour tous les nouveaux immeubles d'avoir des garages à vélos pouvant abriter un vélo par habitant,
- création de nouveaux garages à vélo dans les immeubles existant en substitution aux places de parking existantes,
- donner la possibilité aux populations habitant la zone dense d'emprunter facilement une automobile (autopartage, taxi collectif, covoiturage, location..) pour ne pas avoir à en acheter et donc développer densifier les réseaux de proximité de ce type.

4) Le développement des BHNS

- développement des lignes de bus en site propre à la place des projets de tramway,
- développement des lignes de bus en site propre (là où il y a embouteillage) sur tous les axes rapides,
- réaliser des stations d'une cinquantaine de mètres pour permettre à deux bus d'accoster simultanément et limiter les trains de bus,
- mettre en réseau ces stations avec des solutions de déplacement de proximité.

D'ici 10 à 15 ans, il y a toutes les chances que des bus électriques performants soient produits en masse et permettent de se passer des énergies fossiles.

La réalisation de ce type d'infrastructure est beaucoup moins consommatrice de ressources naturelles et d'énergie que les infrastructures lourdes.

Les voiries en site propre présentent l'avantage d'être multimodales pouvant accueillir plusieurs lignes de bus sur tout ou partie du trajet, les taxis, les véhicules de secours et pourquoi pas les taxis collectifs.

Un report massif sur les transports en commun grâce à la généralisation rapide des BHNS en site propre permettra largement de compenser la consommation de gazole de ces bus.

5) L'argent du transport doit aller au service publique et aux citoyens

- développer les entreprises coopératives dans le domaine des déplacements,
- n'avoir qu'un opérateur public unique rattaché à la région qui n'agirait que sur le territoire régional et qui permettrait de ne pas ouvrir à la concurrence l'ensemble des lignes comme

l'autorise le règlement européen OSP.

6) La transparence démocratique et financière

- conditionner les aides régionales au respect des lois et directives sur la démocratie participative, (article 14 de la loi n°82-1153), directive plans et programme 2001/42/CE, directive 85/337/CEE sur l'incidence de certains projets sur l'environnement)
- appliquer entièrement la loi en justifiant chaque projet,
- intégrer dans l'analyse global du projet les ressources nécessaires à la construction, à la déconstruction, à la période de travaux et au dysfonctionnement du système,
- intégrer dans le coût global les coûts cachés de déviation des réseaux,
- créer un site Internet par région unique ou serait mis en ligne l'ensemble des projets de transport en commun, notamment les documents servant aux enquêtes publiques de manière à donner aux décideurs et aux citoyens la possibilité de comparer les projets et vérifier qu'il n'y a pas de dérive.

7) *Le droit au déplacement sans voiture*

Créons un droit au déplacement sans voiture pour tout habitant du territoire régional, parallèlement à la mise en place de la taxe carbone de manière à ce que cette taxe ne piège personne.

Ce droit pour être appliqué nécessitera la mise en place d'un réseau de structures de proximité permettant à la fois à chaque personne de trouver la meilleure solution mais également à remonter aux décideurs une problématique de territoire isolé à laquelle ils devront apporter une réponse.

Et tout cela bien sûr en prenant soin d'apporter des réponses à toutes les échelles du territoire pour les personnes qui ont le plus de difficultés pour se déplacer.