

Projet de tramway T8 Châtillon-Vélizy-Viroflay

PLAINTE AUPRÈS DE LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES POUR NON-RESPECT DU DROIT COMMUNAUTAIRE

1. NOM et prénom du plaignant :

DESQUILBET Jérôme

2. Éventuellement, représenté par :

N/A

3. Nationalité :

Française

4. Adresse ou siège social :

Châtillon écologie solidaire / Les Verts de Châtillon
11 rue de Chartres
92320 Châtillon
France

5. Téléphone / télécopieur / e-mail :

Téléphone : +33149859503

Email : chatillon@ecologiesolidaire.fr

Sites web : <http://chatillon.ecologiesolidaire.fr> | <http://lesverts.chatillon.info>

6. Domaine et lieu(x) d'activité :

Action citoyenne et environnementale à Châtillon dans le département des Hauts-de-Seine (92), France.

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

Conseil Général des Hauts de Seine : maître d'ouvrage pour la réalisation de l'infrastructure et coordonnateur de l'opération.

Conseil Général des Yvelines : maître d'ouvrage pour la réalisation des travaux d'infrastructure.

Régie Autonome des Transports Parisiens : maître d'ouvrage pour le système de transport.

8. Exposé le plus précis possible des faits reprochés :

Voir également la chronologie en annexe [A].

Nous remettons en cause la technologie choisie pour le projet de tramway T8 Châtillon-Vélizy-Viroflay, pour les raisons suivantes.

Absence de transparence lors de l'enquête publique de la part du Conseil général des Hauts de Seine et Conseil général des Yvelines.

À la suite de l'enquête préalable de 2001, sept demandes ont été clairement formulées par les commissaires enquêteurs, dont :

- « Justifier le choix du tramway sur pneus par rapport au tramway sur fer et par rapport au métro. »
- « Justifier le choix d'un terminus à Châtillon-Montrouge alors qu'une prolongation jusqu'à Paris permettrait d'éviter une rupture de charge. »

(voir annexe [B])

Dans le dossier de l'enquête publique de 2005, une affirmation :

« Le choix d'un tramway sur pneus guidé a été validé dans le cadre de la commission de suivi du STIF du 21 septembre 2000 ».

(voir annexe [C])

La décision d'opter pour un tramway sur pneu n'est donc pas justifiée par des études comparatives techniques financières, sociales et environnementales. Les différentes options (bus, tramway sur fer, tramway sur pneu, ...) pour ce transport en commun n'ont pas été soumises à l'enquête publique.

Détérioration des conditions de transport des Châtillonnais : le tramway prévu s'arrête au terminus Châtillon-Montrouge de la ligne 13 et ne va donc pas jusqu'à Paris contrairement aux bus actuels ; de plus, l'apport des passagers du tramway va sur-saturer la ligne de métro 13 dont la fréquentation est extrêmement forte depuis de années (voir annexe [D])

Dérapiage financier de 108 millions d'euros entre 2005 et 2007 (voir annexe [E]), sans réaction des autorités (voir annexe [F]), et risques de nouveaux dérapages (voir annexe [G]).

Le projet avec son matériel roulant coûte aujourd'hui près de 450 millions d'euros. C'est un des projets de tramway le plus cher de France (voir annexe [H]).

Sérieux doutes quant à la technologie choisie et qui plus est choisie sans transparence :

- le système retenu a systématiquement déraillé lors de sa mise en service dans les trois autres villes où il est implanté (Clermont Ferrand en France, Padoue en Italie et Tianjin en Chine – voir annexe [I]) ;

- les rames retenues finalement ici seraient d'une nouvelle génération (STE6), plus longues et non encore testées ; nous ne connaissons donc pas les risques que cela pourrait entraîner ; la longueur de ces rames 46 m remet en cause le dossier d'enquête publique puisque la longueur des quais sera nettement supérieure aux 40 m annoncés notamment dans la partie souterraine et le croisement de deux rames aux carrefours entraînera une perturbation de la circulation plus importante que prévue (voir annexe [J]) ;
- le rail, par sa forme, peut entraîner le dérapage des roues de vélos et provoquer des accidents graves, plusieurs carrefours nous semblent donc dangereux sur le trajet (voir annexe [K]) ;
- le système provoque de fortes sollicitations sur un rail unique ; nous n'avons pas de recul sur les risques d'usure du système et les coûts d'entretien générés, ni même les risques de casse et les conséquences d'un déraillement ;
- l'abandon de cette technologie par d'autres constructeurs la constitue de fait en « système propriétaire », mettant en danger la continuité du service en cas de nouvel abandon.

La technologie choisie ici a été refusée par d'autres villes, qui ont, elles, effectué une étude comparative (Communauté de commune Plaine Commune en Ile-de-France pour le tramway Saint-Denis-Villetaneuse par exemple, voir annexe [L]).

Le projet oblige au défrichage d'une partie de la Forêt de Meudon qui est classée en ZNIEFF (Zone nationale d'intérêt faunistique et floristique), sans justification de ce choix (voir annexe [M]).

Un tunnel va être creusé sous des habitations avec tous les risques que cela peut comporter pour leurs fondations et leur stabilité.

À aucun moment il n'a été fait d'études comparatives des différents choix possibles au niveau technique, environnemental et social comme le demande la réglementation française et européenne.

Nous avons trouvé dans un compte rendu de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) des éléments qui tendent à prouver que le choix de ce projet a été imposé par les élus locaux contre l'avis de cette dernière (voir annexe [N]).

Ce choix a été opéré avant même le passage en enquête publique sans justification.

Le contenu de l'appel d'offres de la RATP ne permet de retenir qu'un choix (voir annexe [O]) alors que d'autres choix sont possibles (bus à grande capacité par exemple). Des études comparatives auraient dû être lancées en laissant ouvert le type de système ce qui aurait permis d'explorer d'autres choix : des procédés sur rail, des bus en site propre, des procédés sur pneus ; et de demander à chaque concurrent de justifier son choix de manière à pouvoir les exposer au public lors des enquêtes.

Nous venons d'apprendre par le rapport de la commission permanente de mars 2008 du Conseil Régional d'Île-de-France (voir annexe [P]), financeur du projet, qu'il existe encore des problèmes de sécurité. L'État a demandé des compléments au dossier pour donner

son accord sur le financement. Ces problématiques n'ont pas été présentées lors de l'enquête publique de 2005.

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 respect de l'article 40 de la directive 2004/17/CE puisque d'autres solutions sont possibles et ne peuvent être retenues. L'appel d'offre ne laisse que la possibilité de retenir le Translohr, seul système aujourd'hui réversible sur pneus à guidage au sol.

Ce projet faisant partie de la rubrique 10h de l'annexe II de la directive 85/337/CE modifiée par les directives 97/11/CE et 2003/35/CE (anciennement annexe 10g) :

- non respect de l'article 5 et de son annexe IV pour notamment absence de description précise du système proposé (tramway sur pneus) lors de l'enquête publique et des solutions de substitution,
- non respect de l'article 6 puisque le choix de la technologie a été décidé avant le passage en enquête publique,
- non respect de l'article 9 puisque les motifs et considérations qui ont fondé cette décision n'ont jamais été donnés.

Ce projet est visé par la convention d'Aarhus au titre de la rubrique 20 de l'annexe I. En effet ce projet d'un coût d'avant projet d'au minimum 456 millions d'euros sans compter les déviations de réseau a été soumis à enquête publique au titre des articles L.123-1 et L.123-2 du Code de l'Environnement (anciennement article 1 de la loi du 12 juillet 1983), et du décret d'application n°85-453 du 23 avril 1985 modifié, les travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€, les travaux de construction d'une ligne de chemin de fer sur une longueur supérieur à 5 km ainsi que les travaux associés de construction de tunnel sur une longueur supérieure à 500m.

Au niveau de la réglementation nationale il ne respecte pas l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et son décret d'application (notamment à travers son article 12).

Il ne respecte pas l'article 6.4 de la convention d'Aarhus.

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 :

Néant

11. Démarches éventuelles déjà entreprises auprès des services de la Commission (si possible, joindre une copie des échanges de correspondance) :

Néant

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 :

Néant

13. Démarches déjà entreprises auprès des autorités nationales - centrales, régionales ou locales - (si possible, joindre une copie des échanges de correspondance) :

Courrier du 23 mai 2007 au Conseil général des Hauts de Seine avec copie au Conseil général des Yvelines, Conseil régional (financeur), Syndicat des transports d'Île-de-France, resté sans réponse (voir annexe [Q]).

Courrier du 6 février 2008 au premier président de la cour des comptes (voir annexe [R]) qui a répondu (voir annexe [S]).

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) :

Néant

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) :

Néant

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 :

Une plainte sur la même technique a déjà été transmise à la Cour de justice des Communautés européennes : affaire C 437/07 (voir annexe [T]).

Récapitulatif des annexes mentionnées plus haut :

- A) Historique du projet et des enquêtes
- B) Remarques des enquêteurs suite à l'enquête préalable de 2001
- C) Extrait du dossier de l'enquête publique de 2005
- D) Ligne 13 saturée (un exemple)
- E) Dérapage financier

- F) Absence de réaction devant le dérapage financier
- G) Risques de nouveaux dérapages
- H) Un des projets de tramway les plus chers de France
- I) Dérailllements lors des mises en service
- J) Allongement des quais
- K) Accidents avec les deux-roues
- L) Refus des autres villes
- M) Impact sur la forêt de Meudon
- N) Compte-rendu de la RATP
- O) Appel d'offres de la RATP
- P) Extrait du rapport de la commission permanente du Conseil Régional
- Q) Lettre au Conseil général
- R) Lettre au président de la Cour des comptes
- S) Réponse du président de la Cour des comptes
- T) Autre plainte

15. Confidentialité (cocher l'une des deux cases ci-dessous) :

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 Châtillon (Hauts-de-Seine, France), le 17 avril 2008,

(Jérôme Desquilbet)

http://ec.europa.eu/community_law/your_rights/your_rights_forms_fr.htm
http://ec.europa.eu/community_law/docs/docs_your_rights/complaint_form_fr.rtf
Annexes après les notes explicatives ci-dessous.

(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.