

Tribunal Administratif de Grenoble

Recours pour excès de pouvoir

Mémoire introductif d'instance

POUR : **La Fédération Rhône-Alpes pour la Protection de la Nature, section Isère** (ci-après dénommée FRAPNA Isère), association agréée pour la protection de l'environnement (**production n° 1**), dont le siège social se situe 5, place Bir Hakeim à Grenoble (38000), prise en la personne de son représentant légal.

L'Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise (ci-après dénommée ADTC), association dont le siège social se situe 5, place Bir Hakeim à Grenoble (38000), prise en la personne de son représentant légal (**production n° 2**)

*Ayant pour avocat Maître Alexandre Faro
Avocat au barreau de Paris
SCP Faro & Gozlan
26, place Denfert-Rochereau 75014 Paris,
tél. 01 47 07 37 36 – Fax. 01 47 07 39 38*

CONTRE : La délibération du Syndicat Mixte des Transports en Commun du 15 décembre 2008 adoptant le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération grenobloise (**production n° 31**)

PLAISE AU TRIBUNAL,

LES FAITS

Par un jugement en date du 20 novembre 2008 dans l'instance n° 0704182-2, le tribunal administratif de Grenoble a annulé la délibération du 2 juillet 2007 (production n° 1) par laquelle le Syndicat Mixte des Transports en Commun a adopté le Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise pour la période 2007-2012.

La Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature (FRAPNA) et l'Association pour le développement des transports en commun (ADTC), parties à l'instance n° 0704182-2, avaient développé des moyens d'illégalité interne forts qui n'ont malheureusement pas été examinés par le tribunal de céans.

Jugeant superfétatoire d'examiner les autres moyens soulevés, le tribunal a fondé l'annulation sur un vice de procédure relativement bénin : la violation de l'article 5 du règlement intérieur du SMTC ("*une note explicative de synthèse sur les questions soumises à la délibération est adressée aux conseillers syndicaux avec la convocation*").

Le SMTC en a conclu à tort que la légalité interne de son Plan de déplacement urbains était irréprochable. Par une délibération datée du 15 décembre 2008 publiée le 22 décembre 2008, le comité syndical a de nouveau adopté le PDU à l'identique, sans plus de formalités (**pièce n° 31**). C'est la décision attaquée.

Comme dans la décision précédemment annulée par le tribunal de céans, le projet de rocade nord, point le plus sensible du PDU, y est tout juste mentionné dans des termes flous : "étude, travaux préparatoires et première phase de la réalisation de la rocade nord".

L'unique amendement présenté lors de l'adoption de l'acte attaqué met en lumière l'enjeu de la délibération puisqu'il vise à organiser une concertation entre les communes concernées et un expert pour déterminer le "tracé possible de la rocade nord". L'amendement sera rejeté.

En tout état de cause, les moyens de légalité interne et externe soulevés dans l'instance n° 0704182-2 demeurent pertinents et sont donc soulevés de nouveau à l'occasion de la présente instance, avec quelques précisions supplémentaires, en particulier sur la violation de l'article 28 de loi LOTI du 30 décembre 1982.

Si le tribunal devait à nouveau annuler la délibération adoptant le PDU comme il lui est demandé, les associations requérantes le prient de le faire pour un motif tiré de l'illégalité interne, afin que

ne soit pas adopté pour la troisième fois un Plan de déplacement urbain comportant le projet de rocade nord.

DISCUSSION

I. SUR LA LEGALITE EXTERNE

A. Sur la carence de l'avis du préfet

En application de l'article R. 122-19-II-4°, le préfet doit émettre un avis sur le projet de plan en tant qu'autorité compétente en matière d'environnement.

Dans son avis rendu le 23 octobre 2006, le préfet explique qu'il n'a pas pu se prononcer sur un aspect essentiel du PDU (**production n° 16**) :

“On notera que la rocade Nord sous la Bastille reste un des éléments forts du PDU dont les impacts ne sont pas aujourd'hui connus. Force est de constater que la masse d'études nécessaires pour évaluer les impacts de ce projet (dont le SMTC n'a, bien sûr, pas vocation à être maître d'ouvrage), serait hors de proportion avec les études du PDU. Si l'on se réfère au plan de financement, il apparaît que les études préalables seraient à peine engagées. En conséquence, il n'est pas possible aujourd'hui pour le SMTC de fournir les éléments qui pourraient permettre d'étayer un avis sur l'acceptabilité environnementale de cette opération. Hormis les enjeux d'insertion urbaine, certaines des variantes de ce projet pourraient présenter un impact important sur le bon écoulement des nappes phréatiques concernées. Le présent avis environnemental ne peut donc concerner cette action du PDU”.

Compte tenu du fait que le PDU acte définitivement le principe et même le **démarrage des travaux en 2010**¹, l'impossibilité pour le préfet de se prononcer sur le projet de rocade nord, “*un des deux projets majeurs permettant le plein effet du concept global du PDU à moyen terme*” (PDU p. 153), est de nature à entacher d'un vice substantiel l'ensemble de l'avis.

En défense dans l'instance n° 0704182-2, le SMTC soutient que l'évaluation environnementale s'entend d'une évaluation *globale* de l'impact du PDU, excluant l'étude de l'impact *particulier* de la rocade nord. Cette objection est irrecevable dans la mesure où précisément, la rocade nord joue un rôle majeur dans l'impact global du PDU et que cet impact n'a pas pu être apprécié.

L'étude de l'AURG dans sa version non censurée expose ainsi des chiffres inattendus et diamétralement opposés à l'objet même du PDU : “*le nombre de déplacements en VP (voiture particulière) augmente entre 2002 et 2012, plus fortement encore dans le scénario avec rocade nord (+ 1%), tandis que le nombre total de déplacements en TC (transport en commun) diminue (- 2,6%!)”* (extrait de la page 9, supprimé dans la version du Conseil général).

¹ page 153 du PDU : *Deux opérations majeures permettront le plein effet du concept global du PDU à moyen terme. Bien que ces projets soient mis en service au-delà de 2012, il s'agira de commencer dès maintenant les premières phases opérationnelles de ces projets. 1. La rocade nord : (...) **mise en oeuvre opérationnelle de la rocade nord** avec les premières phases, concertations, études d'impacts, lancement de la maîtrise d'oeuvre, puis **démarrage des travaux en 2010**. 2. L'amélioration du fonctionnement de l'A480 (...)*

L'effet de la rocade nord sur le PDU est donc très clairement négatif, particulièrement en termes de *diminution du trafic automobile* et de *développement des transports collectifs*, deux raisons d'être du PDU (cf. art. 28-1 de la loi du 30 décembre 1982). L'impact environnemental du PDU s'en ressentira nécessairement. Mais cela est totalement passé sous silence et le préfet n'est pas mis à même de donner son avis sur la question.

Cette nullité entache d'irrégularité l'ensemble de la procédure. La délibération attaquée sera annulée.

B. Sur l'irrégularité de l'enquête publique

Le rapport environnemental soumis à enquête publique (annexe 1 du dossier de présentation du PDU) ne comportait ni justification de la rocade nord, ni explications sur son impact, en violation manifeste des dispositions de l'article L. 122-6 du code de l'environnement (1).

L'intérêt du public pour cet important projet fut tel qu'au cours de l'enquête, un complément à ce rapport fut soumis à la commission d'enquête : l'étude de modélisation du trafic à l'horizon 2012, comportant les scénarios avec et sans rocade nord.

La commission d'enquête a fondé ses conclusions sur la version falsifiée de l'étude évoquée plus haut. L'intention délibérée de l'induire en erreur entache d'irrégularité l'ensemble de la procédure (2).

Enfin, dans la mesure où elle a été soumise à la commission d'enquête, ladite étude devait être jointe au dossier d'enquête publique. Il n'en fut rien, en violation des dispositions de l'article L. 122-8 du code de l'environnement (3).

1. Sur l'absence de prise en compte de la rocade nord dans le rapport environnemental du PDU

L'article L. 122-6 al. 1 dispose :

“L'évaluation environnementale comporte l'établissement d'un rapport qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en oeuvre du plan ou du document sur l'environnement. Ce rapport présente les mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables que l'application du plan peut entraîner sur l'environnement. Il expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu.” (souligné par nous)

En violation de ce texte, le rapport environnemental soumis au public n'identifie pas les effets notables de la rocade nord comme élément du PDU (a) ; ni ne justifie des raisons pour lesquelles le principe d'une rocade nord a été retenu (b).

En défense dans l'instance n° 0704182-2, le SMTC soutenait que ces critiques sont infondées dans la mesure où il "*n'est pas le maître d'ouvrage et que le Conseil général le sera et fera les enquêtes publiques nécessaires et voulues*". Cette objection ne résiste pas un instant à l'examen.

Le SMTC a fait le choix d'inclure le principe d'une rocade nord dans le PDU. En tant que maître d'ouvrage du PDU, il lui appartenait de le justifier et d'en tirer les conséquences en appréciant la portée de ce choix dans le cadre du rapport environnemental global du PDU.

La carence du SMTC est d'autant plus condamnable que le projet de rocade nord est discuté et préparé depuis une dizaine d'années.

(a) Sur le premier point, l'étude des *effets notables* du PDU sur l'environnement (annexe 1 du rapport de présentation du PDU) fait totalement l'impasse sur l'influence du projet de rocade nord sur le PDU adopté.

Il a pourtant été observé que la mise en service de la rocade nord aura pour effet :

- d'augmenter la circulation automobile,
- de diminuer considérablement le volume des transports collectifs,
- de dégrader les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise.

Il ne peut qu'en résulter des *effets notables* sur l'environnement, qui n'ont point été pris en compte dans le rapport environnemental. L'insuffisance du rapport est donc tout à fait substantielle.

(b) Sur le deuxième point, le principe même d'une rocade nord, *élément fort du PDU*, n'est point justifié dans le rapport environnemental, ni sous l'angle environnemental, ni sous l'angle de la *diminution du trafic automobile* et du *développement des transports collectifs*². Et pour cause.

Cela est d'autant plus regrettable qu'aucune alternative à la rocade nord n'est envisagée dans le PDU.

Il résulte de ce qui précède que la violation de l'article L. 122-6 al. 1 n'est pas sérieusement contestable.

2. Sur la prise en compte par la commission d'enquête de données falsifiées concernant l'impact de la rocade nord

L'utilisation de l'étude falsifiée "version CGI" dans le cadre de l'enquête publique est profondément scandaleuse d'un point de vue politique et punissable d'un point de vue pénal (utilisation d'un "faux intellectuel"). La presse s'est faite écho de cet incident (production n° 19 et 20) que naturellement, le SMTC s'efforce de minimiser.

² la *diminution du trafic automobile* et du *développement des transports collectifs* sont les raisons d'être du PDU (cf. art. 28-1 de la loi du 30 déc. 1982).

Au regard de la procédure administrative critiquée, sa prise en compte constitue un grave vice de procédure. De jurisprudence constante, une étude d'impact largement insuffisante et/ou de nature à induire en erreur est en effet irrégulière (voir par exemple CAA Nancy, 13 avril 2000, n° 96NC02450 ³).

Il est démontré ci-après que la commission d'enquête a fondé son avis sur cette étude falsifiée.

Faute de tout élément d'information dans le rapport environnemental (cf. point précédent), la commission d'enquête pose, dans son rapport, une question claire :

“La rocade nord est nécessaire si sa construction permet :

- de diminuer les bouchons en amont,*
- de diminuer la pollution localement,*

et si après sa construction, il n'y a pas d'augmentation de la circulation. La commission souhaite que les réponses faites aux observations du public prennent bien en compte ces divers points.” (rapport d'enquête production n° 7, p. 77)

Dans ses conclusions datées du 23 avril 2007 (pièce adverse n° 9), la commission fournit les réponses suivantes :

“Le Conseil général a demandé à l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) de modéliser l'impact de son actuel projet de rocade nord sur les déplacements et le trafic automobile dans l'agglomération. Cette modélisation montre que la rocade :

- n'induit pas de trafic supplémentaire*
- ne modifie pas le volume du trafic automobile (véhicule x km) en raison du raccourcissement de nombreux trajets qu'elle permet,*
- améliore la fluidité de la circulation de l'ensemble du trafic automobile de l'agglomération.”*

Le reflet de l'étude de l'AURG “version CGI” est manifeste, surtout dans le premier point :

- L'étude originale de l'AURG précisait p. 9, concernant les déplacements totaux le matin : “la part modale de la VP diminue entre 2002 et 2012 [ndr, sans rocade nord]. Cependant, à l'horizon 2012, la mise en service de la rocade nord entraîne une très légère augmentation de la part modale de la VP (+0,6 point) par rapport au scénario sans rocade”.

Ce passage qui dit clairement que la rocade nord induit un trafic supplémentaire fut supprimé dans la version CGI. De même, la synthèse de l'étude fut censurée, en particulier le passage suivant, inscrit en gras dans la synthèse : *“la prépondérance de la voiture augmente dans tous les types de déplacements, aux dépens des transports collectifs”.*

³ “(...) ces éléments permettent d'établir l'insuffisance grave de l'étude d'impact pour ce qui concerne les nuisances dues au trafic des véhicules induit par l'exploitation de la carrière, et notamment le caractère manifestement sous-estimé de ces mouvements de poids-lourds; que ces insuffisances de l'étude d'impact ont été de nature à induire en erreur les populations concernées lors de l'enquête publique, ainsi que l'administration”. Annulation confirmée.

L'analyse de la commission d'enquête ("*la rocade nord n'induit pas de trafic supplémentaire*") s'en ressent de façon très claire.

L'augmentation de la part de la voiture particulière s'accompagne en outre d'un recul considérable de la part des transports collectifs. Mais le chapitre 4 de l'étude AURG qui analyse ce point a été totalement censuré (p. 15 à 17), de même que son résumé dans la synthèse. On ne s'étonnera pas dans ces conditions que la commission d'enquête n'évoque pas ce grave effet pervers de la rocade nord.

- Sur le volume du trafic automobile, la censure fut moins lourde. Il est dit dans les deux versions que "*le nombre de kilomètres parcourus est stable*" (p. 12 et p. 13). De la version AURG, seule fut supprimée la phrase "*et ce d'autant plus avec le tracé de l'APS DDE⁴ qui seul permet de diminuer les "véhicules.kilomètres"*".⁵ De ce point, on ne peut certes tirer aucune conclusion évidente quant à la tromperie de la commission d'enquête.

- Enfin concernant la fluidité de circulation dans l'agglomération grenobloise, les deux versions AURG et CGI évoquent dans les mêmes termes la décongestion du centre grenoblois (c'est d'ailleurs là le seul effet potentiellement positif de la rocade nord).

Mais les effets secondaires de cette décongestion sont censurés dans la version CGI. Dans le chapitre *fonctionnement de la rocade nord* (chap. 6 version AURG), il est dit que la partie tunnel de la rocade nord sera congestionnée à hauteur de 99% (!) (p. 24 version AURG, 20 version CGI). La version CGI ne comporte plus ce passage très gênant (entouré ci-dessous) :

Sur la section A 480 - A 48, la rocade est faiblement à moyennement chargée (entre 30% et 70% de sa capacité).
En revanche, dans sa partie en tunnel, la charge est très élevée, en particulier dans le sens Ouest-Est où elle atteint 3580 véhicules à l'HPM, soit 99% de sa capacité théorique. Dans cette section, la vitesse est très ralentie : 28km/h dans le sens Ouest-Est et 38 km/h dans l'autre sens.

Dans la synthèse de la version CGI, est également censuré le passage suivant : "*Cependant, elle n'améliore pas, voire dégrade, les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise, en créant un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération (A41, A48 et A51 dans une plus faible mesure)*".

Sauf à considérer que la commission d'enquête a ouvertement manqué à son devoir d'objectivité, il ne fait aucun doute que si elle avait été dûment informée de ces contreparties, elle n'aurait pas conclu avec une telle bienveillance à *l'amélioration de la fluidité de la circulation de l'ensemble du trafic automobile de l'agglomération*.

⁴ Scénario "2012 RocNord 1a" dans l'étude AURG, proposé par l'Etat en 2004 dans le cadre de l'avant-projet sommaire réalisé par la DDE Isère. Scénario abandonné.

⁵ On notera que la rocade nord n'a aucun impact positif sur le nombre de km parcourus puisqu'il est équivalent dans le scénario de référence sans rocade nord. Dans l'agglomération grenobloise, la rocade nord entraîne même +0,4% de km parcourus le matin (p. 14 étude AURG).

En somme, la commission d'enquête a été délibérément trompée par une étude falsifiée. Par ce motif, l'annulation de la décision attaquée s'impose.

Dans son mémoire en défense enregistré le 21 octobre 2008, la veille de la clôture de l'instruction de l'instance n° 0704182-2, le SMTC soutient que "l'étude de modélisation de la rocade nord n'était pas connue lors de l'élaboration du rapport environnemental". Cela montre bien que le rapport environnemental ne peut qu'être insuffisant, comme il a été dit plus haut.

Le SMTC ajoute que le document de synthèse est daté de mars 2007 et qu'il n'a pas pu être utilisé dans le cadre de l'enquête publique. Cela est inexact puisque la commission d'enquête fait clairement état des conclusions de cette étude de modélisation (la version CGI étant daté de février ou mars, selon les pages...). La commission d'enquête ayant rendu son avis le 23 avril 2007, elle a bien eu connaissance de ce rapport de l'AURG version CGI dont elle fait état dans ses conclusions.

Le défendeur ajoute encore qu'en annexe de ses réponses aux observations de l'enquête publique, il joint, à l'attention de la commission d'enquête, une synthèse de l'étude AURG (le rapport de présentation annexe 7 du rapport d'enquête). Il en déduit que la commission d'enquête ne s'est pas basée sur l'étude falsifiée mais sur cette synthèse simplifiée à l'extrême, évacuant toutes les données négatives sur la rocade nord.

À la supposer exacte, cette affirmation ne fait que renforcer la preuve de la désinformation de la commission d'enquête, qui se serait ainsi basée sur une synthèse très rapide de l'étude de l'AURG version CGI.

La délibération attaquée encourt inmanquablement l'annulation.

3. Sur la prise en compte par la commission d'enquête de données non produites au dossier d'enquête publique

Il résulte de l'article L. 28-2 al. 2 de la loi LOTI du 30 décembre 1982 que le projet de plan de déplacements urbains est soumis à enquête publique *dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983* relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (art. L. 123-1 et svts du code de l'environnement).

L'article L. 123-3 du code de l'environnement prévoit que "*L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1 a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.*"

La commission d'enquête doit conduire l'enquête "*de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du dossier*" (art. L. 123-9). Lorsqu'elle juge qu'un document existant est utile à la bonne information du public, elle doit demander au maître d'ouvrage de le joindre au

dossier d'enquête publique. Si ce document n'est pas joint, la décision prise à l'issue de l'enquête est nulle (cf. CE, 8 juillet 1998, *Mme Jeangey*, n° 161587⁶).

En l'espèce, la commission d'enquête a dû se référer à l'étude que "le Conseil général a demandé à l'AURG" pour former son avis sur la rocade nord. Dans la mesure où ce document a été jugé utile à la bonne information de la commission d'enquête, il devait être joint au dossier d'enquête publique.

Or seul a été joint un extrait du rapport de présentation de cette étude datée du 8 février 2007 (annexe 7 du rapport d'enquête). Cet extrait ne résumant que très sommairement et partialement un seul chapitre ne permettait pas, loin s'en faut, d'informer correctement le public sur l'impact prévisible de la rocade nord, élément fort du PDU.

L'étude (version CGI) a été mise en ligne sur le site internet du Conseil général. Mais cela ne répond pas aux exigences d'information du public dans le cadre de l'enquête publique. De surcroît, la date de mise en ligne n'est pas connue, elle est probablement postérieure à la clôture de l'enquête publique.

De ce fait encore, l'annulation de la délibération attaquée est certaine.

B. SUR LA LEGALITE INTERNE

1. Sur la modification du plan après l'enquête publique

L'article 28 de loi LOTI prévoit que le PDU "*est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient*". Les modalités de financement des mesures prévues sont donc un aspect important du dossier de présentation du PDU soumis au public, aux contribuables.

Le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, sera alors approuvé par l'autorité organisatrice des transports.

La jurisprudence admet de manière constante que des modifications mineures, d'ordre technique, peuvent intervenir sans formalités entre l'enquête publique et la décision finale. Les modifications importantes ne peuvent cependant intervenir sans l'organisation d'une nouvelle enquête publique, faute de quoi la décision qui adopte le plan est entachée d'illégalité⁷.

⁶ "Considérant qu'eu égard à son contenu, le document en cause apportait des précisions utiles à la conduite de l'enquête ; qu'ainsi c'est à tort que l'administration a refusé l'adjonction de ce document au dossier d'enquête publique ; qu'il suit de là que Mme X... (...) est fondée à soutenir que, faute d'avoir inclus ce document, le dossier d'enquête est irrégulier et que cette irrégularité entache la légalité de l'arrêté attaqué".

⁷ CE 21 juin 1967, Dame Pinel et autres, Lebon 1967 T p.827.

En l'espèce, le projet de plan sur la base duquel les personnes publiques et la population ont émis une opinion comporte des dispositions fort différentes de celles que contient le plan approuvé par la délibération attaquée.

L'étude des modalités de financement du PDU, rendue obligatoire par les dispositions de l'article 28-2 de la loi 82-1153, a été modifiée de façon substantielle entre l'enquête publique et l'adoption définitive du plan.

Pourtant, les recommandations faites en matière financière par la commission d'enquête en matière ne portaient que sur la répartition de la dépense, et étaient ainsi rédigées :

« 10. Que dans le futur PDU, la répartition des dépenses entre le SMTC et ses partenaires soit revue pour tenir compte des aménagements urbains » (**pièce n°9**).

Les modifications portent cependant sur les coûts des projets prévus (**pièce n°10 cf. p.10, à comparer avec le tableau présenté p. 193 du PDU**) :

Le projet soumis à enquête publique prévoyait un investissement de 21,4 millions d'Euros pour renouveler le parc de véhicules. Le plan adopté prévoit de consacrer 50 millions d'Euros à ce poste.

Le projet soumis à enquête publique ne prévoyait pas d'investissement pour la mise en service de matériel roulant sur la ligne A. Le plan adopté prévoit d'y consacrer 44,5 millions d'Euros.

Le projet soumis à enquête publique prévoyait un investissement de 50 millions d'Euros pour le prolongement de la ligne 11 à Meylan. Le plan adopté ne prévoit plus ce poste.

Les modifications constatées portent également sur l'identité des financeurs. Ainsi, et à titre d'exemple, si le projet soumis à enquête publique annonçait clairement que seul le SMTC financerait la construction de la ligne E de tramway, le projet adopté le 2 juillet 2007 annonce la participation de la Métro, de la ville de Grenoble et des communes.

Les aspects financiers des projets de transports en commun ont ainsi été totalement remaniés entre l'enquête publique et l'adoption du plan.

Or ni les personnes publiques dont l'avis doit être sollicité, ni les contribuables n'ont pu se prononcer en connaissance de cause sur les aspects financiers réels du projet. Ils n'ont pas été tenus informés du coût des nouvelles infrastructures, ni de la répartition de la dépense entre les différents acteurs locaux.

L'importance de cette information a pourtant été soulignée dans les dispositions légales, à tel point que le législateur a imposé la réalisation et la présentation d'une étude des modalités financières du plan de déplacement urbain.

Ces modifications "en coulisse" sont d'autant plus inacceptables qu'aucune mention n'indiquait, dans la version du plan soumis à l'enquête publique, que les renseignements fournis n'étaient

qu'indicatifs et susceptibles d'évolution. Au contraire, les premières lignes de l'étude des modalités financières indiquaient⁸ :

« Le SMTC, maître d'ouvrage du plan de déplacement urbain a établi sa prospective financière pour les transports collectifs urbains **de manière précise** en se basant sur le contrat de délégation de service public dont la durée correspond à cette deuxième phase du PDU révisée pour la période 2006-2012 ».

Le lecteur avait donc tout lieu de croire que les informations financières contenues dans le projet de PDU étaient précises et fiables.

Leur modification substantielle ne pouvait se faire sans recourir une nouvelle fois à la procédure prescrite par l'article 28-2 de la loi 82-1153.

Par conséquent, le SMTC ne pouvait adopter le PDU ainsi modifié, et sa délibération du 15 décembre 2008 encourt l'annulation.

En défense, le SMTC allègue que l'objet même de l'enquête publique est de modifier le projet suite à la consultation du public. Il ne faudrait donc pas s'étonner des modifications du projet qui s'ensuivent.

Cet argument n'est pas sérieux. De jurisprudence constante, seules des modifications mineures peuvent être adoptées suite à l'enquête publique, sans quoi on considère que le public n'a pas été consulté sur le projet finalement adopté.

Le défendeur soutient ensuite que les modifications résultent des observations émises lors de l'enquête publique. Mais le rapport d'enquête publique ne précise rien de tel⁹. Les avis des conseils municipaux sont résumés page 5 du rapport, et aucune modification des investissements n'est suggérée.

En conséquence, la délibération attaquée encourt l'annulation.

2. Sur la violation de l'article 28 de la loi LOTI

Les modalités de financement du PDU 2007-2012 sont décidément très floues. Cela concerne aussi la rocade nord.

Pour ce projet, une ligne budgétaire est prévue dans le PDU (p. 196) : "*projet de rocade nord, lancement des travaux*" : 90 millions d'euros. Le lancement des travaux est prévu en 2010. Ils doivent s'achever en 2014 pour une mise en service la même année (***production nouvelle n° 31***).

Dans la mesure où la notion de lancement des travaux n'est pas explicitée, ce chiffre ne signifie rien. De fait, il vise délibérément à induire le public en erreur sur le coût de la rocade nord.

⁸ PDU (**production n°14**) page 191.

⁹ la page 218 du projet de PDU qui, selon le SMTC, fait état de l'avis de la commune de Fontaine n'existe pas...

D'après la délibération du 9 novembre 2007 (**production n° 25**), le coût total des travaux est de **580 millions d'euros** (études, acquisitions foncières, ouvrages de génie civil, procédures diverses, etc), le Conseil général ayant officiellement décidé de prendre la maîtrise d'ouvrage (cf. délibération du 19 octobre 2006 visée dans le rapport d'enquête publique p. 85).

Sachant que le PDU porte sur la période 2007-2012, il est impossible que sur la période 2010-2012, soit la moitié de la durée des travaux, seuls 90 millions sur les 580 millions d'euros soient engagés.

Le chiffre de 90 millions d'euros pour le lancement des travaux de 2010 à 2012 est donc manifestement sous évalué. Il en résulte une violation des dispositions de l'article 28 selon lesquelles le PDU "*est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient*".

En conséquence, la délibération attaquée encourt l'annulation.

Le même travers était déjà déploré lors de l'enquête publique du PDU de 2000. La commission d'enquête relevait qu'elle n'avait "*pas pu, du fait du refus de l'administration, avoir accès aux données financières relatives au projet de rocade et recueillir toute information de cette nature concernant directement ce projet, alors qu'il constitue un élément essentiel du projet du PDU avec un chiffrage, pour le moins, cette fois, parcellaire et inachevé dans le dossier d'enquête. Cette irrégularité constitue, selon la commission, déjà, à elle seule, un vice rédhibitoire pour le respect de l'esprit et des règles de procédure de l'enquête publique.*"

En raison de cette *insuffisance de l'étude financière prévue par l'article 28*, le commissaire du gouvernement avait proposé à la Cour d'appel de Lyon d'annuler le PDU (**production n° 30**).

La même erreur de droit engendrera la même sanction : la délibération attaquée encourt l'annulation.

3. Sur la violation de l'article 28-1 de la loi LOTI du 30 décembre 1982

Il est soutenu en substance que le PDU prévoyant la rocade nord allait avoir pour effet, non pas de réduire le trafic automobile, mais de le faciliter, en violation des objectifs posés à l'article 28-1, en particulier la *diminution du trafic automobile* et le *développement des transports collectifs*.

En défense, le SMTC soutient en deux lignes que "*le PDU vise effectivement la diminution du trafic public (? ?) et le développement des transports collectifs*". Les associations procéderaient par affirmations non fondées.

L'enjeu est important et la réponse du SMTC n'est manifestement pas à la hauteur de ce que l'on pourrait espérer.

Dans la délibération attaquée, on peut lire que “le nouveau PDU 2007-2012 donne la priorité au développement des transports en commun et des mobilités douces en préparant pour le moyen terme le concept multimodal avec une rocade complète” (p. 4). Le cinquième objectif affiché consiste à “instaurer progressivement et durablement un nouvel équilibre modal pour diminuer le trafic automobile dans l’agglomération au profit des déplacements alternatifs à la voiture (transport en commun, vélo, marche, covoiturage et autres nouvelles mobilités). (...) En renforçant la part modale des transports en commun et des deux-roues, en confortant la part de la marche à pied et en mettant en oeuvre des actions multimodales, l’objectif du PDU est de parvenir à une baisse de 9 points de la part de marché de la voiture pour atteindre 44% des déplacements des habitants de l’agglomération à l’horizon 2012” (voir également PDU p. 176).

Cet objectif de réduction de la place de la voiture est louable et conforme aux prévisions de l’article 28-1 précité. Mais force est de constater que **le PDU adopté est l’antithèse d’un PDU conforme à la loi.**

Pour le démontrer, il faut encore rappeler la synthèse de l’étude de l’AURG sur la modélisation du trafic à l’horizon 2012, avec la rocade nord telle que prévue dans le PDU :

8. Synthèse

L’attractivité de la voiture renforcée par la mise en service de la rocade nord

- La mise en service de la rocade nord a un impact sur les pratiques de déplacements : la part modale des transports collectifs diminue légèrement sur l’ensemble du périmètre modélisé, au profit de la voiture. La prépondérance de la voiture augmente dans tous les types de déplacements, aux dépens des transports collectifs :
 - déplacements internes à l’agglomération grenobloise (+1 point de part modale pour la voiture)
 - déplacements d’échanges avec l’agglomération grenobloise (-1 point entre Métro et Grésivaudan, +2 points entre Métro et Voironnais)
 - déplacements d’échanges entre secteurs extérieurs et en particulier avec le Grésivaudan (+4 points entre Voironnais et Grésivaudan).
- Les modes de transports collectifs lourds, tels que le train et le tramway, en subissent les conséquences, avec en reconstituant à la journée, près de 6000 voyageurs en moins sur le tramway (soit une diminution de 2,8%), et près de 2000 en moins sur le train (soit une diminution de 4,7%) à la journée (reconstitution de la journée à partir des deux périodes de pointe, cf. annexes).
Pour que les transports collectifs restent compétitifs, la mise en service de la rocade nord doit être accompagnée d’une nouvelle amélioration de l’offre (fréquence encore renforcée, nouvelles haltes...) ainsi que de mesures d’accompagnement non modélisables concernant la billetterie, la tarification...

Passage entièrement censuré dans la version CGI

Faut-il insister davantage ? La rocade nord prévue dans le PDU augmente la part modale de la voiture particulière dans tous les types de déplacement, entre +1 et +4 points.

Les modes de transport collectifs (train, tramway) en subissent les conséquences : -2,8% pour le tramway, -4,7% pour le train!

Sur la décongestion des centres urbains, seul effet positif que pourrait avoir la rocade nord, la synthèse précise encore que *“non associée à un véritable plan marguerite, la rocade nord ne remplit que partiellement sa fonction de décongestion des centres urbains (hors Grenoble)”* (passage censuré). Or il n'est pas question de mettre en oeuvre le plan marguerite dans le PDU.

Enfin, le PDU va rendre plus difficile l'accès à Grenoble. Selon l'étude de l'AURG, la mise en service de la rocade nord *“n'améliore pas, voire dégrade les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise, en créant un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération”* (passage censuré).

La **Direction régionale de l'équipement**, en charge du projet de triplement de l'A480, a également fait une étude prospective à l'horizon 2012 à partir d'un scénario correspondant à la mise en oeuvre du PDU, avec rocade nord (**production n° 26**). Le résultat est pire encore que ce que prévoit l'AURG :

“La modélisation du PDU à l'horizon 2012 permet déjà de faire plusieurs constats :
Malgré les mesures prises pour une offre TC plus attractive, et l'augmentation de leur usage, le kilométrage réalisé par les automobilistes dans l'agglomération augmente de 12 % pendant l'heure de pointe du matin entre 2002 et 2012, ce qui entraîne une baisse significative de la vitesse moyenne de 34 à 27 km/h.

Le kilométrage effectué à l'heure de pointe du matin sur les voies autoroutières de l'agglomération, augmente légèrement moins (11%), montrant la difficulté de mettre en oeuvre un fonctionnement type plan marguerite. En effet, la congestion s'aggrave encore fortement, la vitesse sur le réseau « rapide » passant de 45 à 32 km/h”.

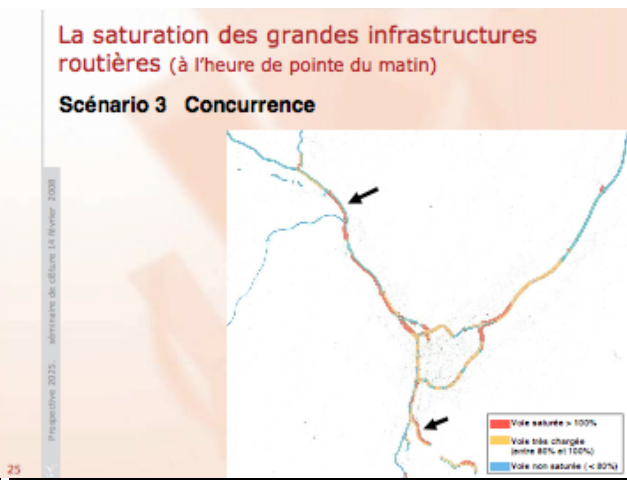
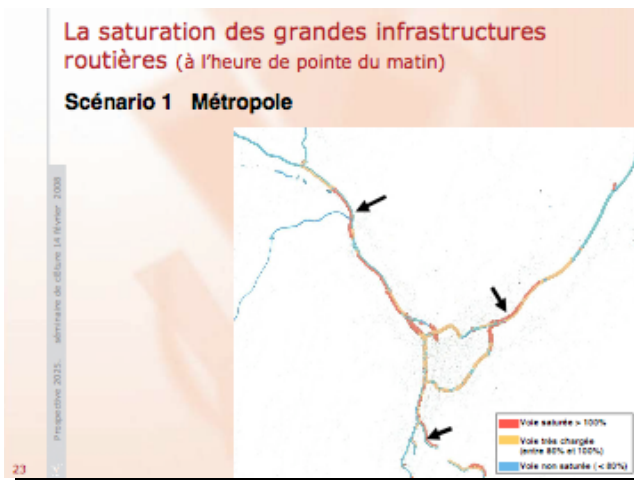
Avec le renforcement de la A480 (2x3 voies) + la rocade nord, le constat est sans appel : + 40% de trafic au nord et 27% au centre. Or le PDU prévoit la *“poursuite de l'amélioration de l'autoroute A480 dont le rôle de desserte de l'agglomération reste important. (...) les études se poursuivront en 2007”*... (p. 113 du PDU).

Le 6 juillet 2007, la Métro a heureusement voté contre la mise à 2x3 voies de l'A480 en l'état actuel du projet (**production n° 27**).

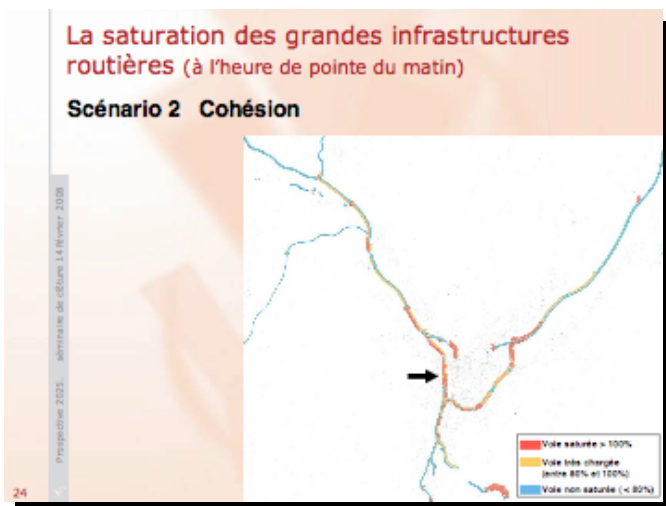
Il serait sage qu'elle en fasse autant pour la rocade nord.

Car à long terme, la situation serait encore plus grave. Une étude de février 2008, réalisée par l'AURG à la demande du SMTC lui-même, intitulée **“Prospective 2025”**, envisage trois scénarios dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de la région grenobloise (**production n° 28**). Les scénarios n° 1 et 3 incluent la rocade nord (cf. p. 4).

Résultat de la modélisation 2025 pour les scénarios n° 1 et 3 : les cartes reproduites ci-après montrent qu'aux portes de l'agglomération, on observe une saturation supérieure à 100% sur la A48 (nord ouest) jusqu'à la hauteur de Moirans (plus de 20 km de bouchons à l'heure de pointe du matin). Dans le scénario 1, la congestion à l'est sur la A41 est également d'une vingtaine de kilomètres.



Le scénario 2 sans rocade nord est un peu plus rassurant :



Ces trois études démontrent que la rocade nord est un projet catastrophique qui doit être abandonné de toute urgence. Devant des prévisions aussi négatives, concordantes et diamétralement opposées aux objectifs prétendument recherchés, l'obstination des décideurs politiques pose véritablement question.

Il est certain en tout état de cause que le PDU adopté est radicalement contraire aux prévisions de l'article 28-1 de la loi LOTI du 30 décembre 1982.

L'annulation de la délibération adoptant ce PDU est incontournable, et d'une grande importance pour préserver l'avenir.

À l'heure où de nouvelles études onéreuses et tendancieuses sont prévues par le Conseil général pour démontrer - contre toute raison - la pertinence de la rocade nord ; à l'heure où les acquisitions de terrain sont entreprises, il serait opportun que le tribunal de céans annule la délibération adoptant le PDU, non pas en raison d'un vice de légalité externe (certes bien établi), mais pour le motif ci-dessus exposé, lié à la violation des objectifs essentiels du PDU : la diminution du trafic automobile et le développement des transports en commun.

PAR CES MOTIFS,

Les associations requérantes concluent à ce qu'il plaise au tribunal de :

- **Annuler** la délibération du 15 décembre 2008 par laquelle le SMTC a adopté le Plan de Déplacement Urbain 2007-2012 pour l'agglomération grenobloise ;
- **Condamner** le SMTC à leur payer la somme de 3600 Euros chacune au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

Paris, le

Alexandre FARO

Louis-Narito HARADA

BORDEREAU DES PRODUCTIONS

Pièces produits dans l'instance n° 0704182-2 et reprises dans la présente instance

1. Statuts et agréments de la FRAPNA
2. Statuts ADTC
3. Délibération du SMTC du 2 juillet 2007
4. CAA Lyon 6 avril 2006
5. Délibération du SMTC du 10 juillet 2006
6. Conclusion de l'enquête publique relative à l'ancien PDU
7. Rapport de la commission d'enquête publique
8. Délimitation de la ZNIEFF
9. Conclusion de la commission d'enquête publique
10. Modifications apportées au PDU après enquête publique
11. Présentation du projet de rocade par le Conseil Général de l'Isère
12. Délibération FRAPNA Isère
13. Délibération ATDC
14. Plan de Déplacement Urbain adopté par le SMTC
15. Annexes 1 à 3 du PDU
16. Annexe 4 du PDU (extraits)
17. Délibération du Conseil général de l'Isère du 26 janvier 2006
18. Délibération du Conseil général de l'Isère du 19 octobre 2006
19. Article du Dauphiné Libéré, 20 oct. 2007
20. Article de la Lettre du cadre territorial, 1er nov. 2007
21. Etude de modélisation du trafic, version originale de l'AURG
22. Etude de modélisation des déplacements, version modifiée du Conseil général
23. Comparaison détaillée des deux versions
24. Isère Magazine, oct. 2007
25. Délibération du Conseil général du 9 novembre 2007
26. Extrait de l'étude de la Direction régionale de l'équipement, "modélisation 2012"
27. Délibération de la Métro du 6 juillet 2007
28. Présentation du SMTC, "Prospective 2025, analyses et débats"
29. Délibération du SMTC du 25 mai 2007
30. Conclusions du commissaire du gouvernement sous l'arrêt CAA Lyon, 6 avril 2006

Pièce nouvelle versée à l'occasion de la présente instance

31. Délibération du SMTC du 15 décembre 2008
32. Extrait de la plaquette Rcade nord réalisée par le Conseil général