



INFOS

ADZRP

INFOS ADZRP n° 76 SEPTEMBRE 2016

<http://adzrp.e-monsite.com>

<https://coordinationseveso.wordpress.com>

RECOURS : le Conseil d'État rejette toutes les requêtes

Le Conseil d'Etat réuni le 21 septembre 2016 a examiné au fond l'ensemble des requêtes déposées contre l'arrêté préfectoral du 21 février 2014 approuvant le PPRT.

Les moyens juridiques articulés contre le contenu du PPRT seraient, soit inopérants (même établis, sans effet sur la légalité du PPRT), soit non fondés (pas de preuves suffisantes).

Le Ministère de l'environnement aurait raison sur tous les sujets après avoir déposé son mémoire plus d'une année après avoir eu communication de notre requête introductive et 3 semaines seulement avant l'audience.

La formation de jugement à rejeter toutes les requêtes.

L'arrêt sera connu dans trois semaines. Dès que nous en aurons connaissance, nous le transmettrons.

Une bataille perdue qui n'entame en rien notre détermination sur l'ensemble des sujets qui nous concernent.

Merci à toutes celles et tous ceux qui ont apporté leur soutien par leur présence active.

PLUSIEURS REMARQUES :

Le Conseil d'Etat a rendu sa décision. Il n'y a plus de recours envisageable.

Notons que les 4 requêtes déposées contre l'arrêté préfectoral subissent le même sort. Elles avançaient pourtant des arguments multiples.

Le mémoire introductif d'instance a été communiqué au Ministère de l'environnement, de l'écologie et de la mer le 22 juillet 2015.

Il produit son mémoire en défense le 1^{er} septembre 2016.

Il a disposé d'un temps de préparation de plus d'un an ; l'ADZRP seulement quelques jours. Où est l'équité ?

L'arrêté préfectoral est confirmé.

Les dongeaises et dongeois se sont adressés au Préfet de Loire Atlantique à de nombreuses reprises pour lui signifier qu'ils ne voulaient pas vivre en zone dangereuse parce que leur sécurité n'était pas assurée. Le Préfet a pris la responsabilité de mettre en danger la vie d'autrui.



MESURES DE BRUITS :

Pendant une semaine, ces appareils installés sur cinq points « bordant » le tracé imposé de la voie ferrée ont mesuré le bruit ambiant.

Ces données acoustiques enregistrées devraient servir à établir une carte des bruits auxquels viendraient se mêler celui d'un train.

Donges . 09. 15. 03. 15

Contournement de la voie ferrée : on mesure le bruit

La phase de mesures du bruit ambiant, qui servira de base pour savoir s'il est nécessaire de mettre en place de murs antibruit dans les travaux de contournement de la voie ferrée, a débuté lundi.

« Les capteurs de bruits ont été installés sur la commune pour une semaine seulement, déplore l'ADZRP (Association dongeoise des zones à risques) lors de sa réunion publique. Une riveraine nous a fait écouter un enregistrement qu'elle a effectué de sa fenêtre, lundi, à 1 h du matin. On entend nettement un

bruit inhabituel. Un autre riverain rapporte que le bruit va continuer puisqu'une turbine à gaz qui était en maintenance va être remise en service. »

« C'est sans doute un hasard si cette turbine est remise en fonctionnement le jour où commencent les mesures de bruit », ironise ADZRP, en rappelant que la loi sur l'Environnement stipule que si la zone est déjà bruyante, le bruit des trains sera couvert, il n'est pas obligatoire d'installer des ouvrages antibruit.

UNE INFORMATION par AFP :

[Le gouvernement refuse d'alléger la dette de SNCF Réseau](#)

Par [AFP](#) — 19 septembre 2016 à 21:07 (mis à jour à 21:10)

Le gouvernement ne juge "pas opportun" de reprendre, même partiellement, la dette abyssale de SNCF Réseau Photo PHILIPPE MERLE. AFP

Deux ans après une vaste réforme ferroviaire, le gouvernement français s'est prononcé contre une reprise, même partielle, de la dette abyssale de SNCF Réseau, au nom de la réduction des déficits publics, selon un rapport transmis au Parlement lundi et dont l'AFP a obtenu copie.

La dette de la société qui gère le réseau ferré français a beau dérailler depuis 2010, l'Etat ne la reprendra pas à son compte. «Pas opportun», a tranché l'exécutif, à une semaine de la présentation du dernier budget du quinquennat de François Hollande.

Et tant pis si, sur les 44 milliards d'euros cumulés à fin juin, une bonne partie de la dette de SNCF Réseau est liée à la construction des nouvelles lignes à grande vitesse commandées par l'Etat vers Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Montpellier.

Tant pis aussi pour l'Insee, qui a reclassé une partie de cette somme en dette publique, à hauteur de 10,9 milliards fin 2014, à cause des subventions versées par l'Etat à Réseau pour financer ses investissements.

Une simple «décision comptable», qui «n'implique nullement une reprise effective de tout ou partie

de cette dette par l'État», seul apte à réaliser un tel «choix délibéré», affirme le gouvernement.

A l'heure des choix budgétaires, la dette ferroviaire pèse moins lourd que le déficit public. Une reprise «aurait des conséquences très lourdes», prévient le gouvernement, avec cette précision: 10 milliards d'euros de dette feraient augmenter le déficit public de 0,5 point de PIB (Produit intérieur brut).

Autres options écartées: la création d'une structure ad hoc pour cantonner une partie de la dette de Réseau, ou la prise en charge d'une partie des intérêts par l'Etat, car au bout du compte le déficit public se creuserait.

Sans proposer de solution nouvelle, le gouvernement vante sa réforme ferroviaire, votée en août 2014 et censée «permettre de tendre vers le redressement financier» de la SNCF.

- «Patate chaude» -

Ce rapport, attendu depuis deux ans, est loin des espoirs encore permis en juin, quand le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies évoquait «les conditions dans lesquelles une partie de la dette sera reprise» et que son prédécesseur, Frédéric Cuvillier, jugeait ce scénario «inéluçtable».

«On refile la patate chaude aux successeurs», a déclaré à l'AFP le sénateur (UDI) Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire à la chambre haute.

«On voudrait la mort de la SNCF qu'on ne s'y prendrait pas autrement», a-t-il ajouté, regrettant au passage l'accord d'entreprise signé en juin sous la pression du gouvernement, désireux de mettre fin aux grèves des cheminots avant l'Euro de football.

«Je n'étais pas favorable à un allègement de la dette» de SNCF Réseau, mais «dès lors que cet accord était passé, il était souhaitable que l'Etat reprenne une partie de cette dette», a-t-il expliqué à l'AFP.

«Plus on avance, plus le gouvernement refuse de trouver des solutions au problème de la dette», a réagi un porte-parole de la CGT-Cheminots (premier syndicat à la SNCF).

«On a le sentiment que le gouvernement lâche le ferroviaire à six mois de la présidentielle et laisse le bébé au suivant», a renchéri Roger Dillenseger, secrétaire général de l'Unsa-ferroviaire (deuxième syndicat), pour qui «les engagements de l'Etat stratège ne sont pas respectés».

D'autres éléments clés de la réforme de 2014 n'ont toujours pas été mis en oeuvre, notamment le décret sur la «règle d'or», qui fixera un plafond à la dette de SNCF Réseau.

La loi Macron d'août 2015 avait précisé que ce seuil ne pourrait pas dépasser 18 fois le résultat opérationnel de l'entreprise. Un niveau allègement pulvérisé selon l'ancien gendarme du rail, Pierre Cardo, qui signalait avant son départ en juillet que ce ratio s'établissait déjà à 22 fin 2015.

AFP

21 SEPTEMBRE 2001 : CATASTROPHE AZF

Déclaration de l'Association « Plus jamais ça, ni ici, ni ailleurs » à l'occasion de la cérémonie d'hommage aux victimes organisée à Toulouse le 21 septembre 2016 (extraits).

« L'association Plus Jamais Ça ni ici ni ailleurs Croix de Pierre est présente aujourd'hui au

rond point du 21 septembre 2001 pour rappeler que, depuis 15 ans, la catastrophe AZF reste toujours, aux yeux de la justice française, sans responsable ni coupable.

En effet en janvier 2015, la cour de cassation a exonéré l'industriel de sa responsabilité en cassant pour un vice de forme le jugement de la cour d'appel de Toulouse qui avait condamné la société Grande Paroisse et son directeur. Quelques semaines auparavant, le Conseil d'Etat avait annulé le jugement qui condamnait l'état pour défaillance dans son contrôle de l'usine AZF.

Nous sommes ici pour dénoncer la décision de la cour de cassation de localiser le nouveau procès qui doit s'ouvrir dans 4 mois, non pas à Toulouse mais à Paris, empêchant de fait les victimes et la population toulousaine d'assister aux débats.



Nous sommes ici aussi pour soutenir l'action de l'Association des Sinistrés du 21 qui demande une relocalisation du procès sur Toulouse.

...

L'association Plus Jamais Ça ni ici ni ailleurs Croix de Pierre mettra tout en œuvre, avec les autres parties civiles, pour combattre **l'arrogance et la suffisance d'un industriel certain de son impunité qui aura réussi avec ses avocats à balader la justice pendant quinze années de procédures**, pour que la responsabilité de Total soit reconnue et pour qu'enfin soient sanctionnés tous les industriels qui sacrifient la sécurité des populations et des salariés pour le plus grand profit des actionnaires.

La cour d'appel va devoir de nouveau trancher entre :

- d'une part la confusion qui va être entretenue par les avocats du groupe Total avec tous ses moyens financiers pour écarter la thèse de l'accident chimique en recourant aux mesures dilatoires, en multipliant les fausses pistes, en semant le doute dont on sait bien qu'il alimente toutes les théories du complot autour de l'accident, tout cela pour assurer son l'impunité pénale ;
- et d'autre part, le faisceau d'indices qui montrent que l'accident chimique est bien la résultante des fautes de l'industriel, longuement exposées tant par le président du tribunal correctionnel que par le président de la cour d'appel de Toulouse : manquement à l'obligation d'évaluation des risques, manquement à l'obligation de maîtrise de la production et des stocks, manquement à l'obligation de la gestion des déchets, manquement à l'obligation de collaboration avec la justice, défaillance organisationnelle, entrave à l'enquête, dissimulation, tromperie, défense fallacieuse...



Pour la justice, pour l'État, pour Total, l'explosion n'a quasiment pas eu lieu ! Ensemble ils ont coulé une chape de plomb amnésique sur les causes et les conséquences de la catastrophe, sur les victimes, sur les sinistrés et les séquelles physiques, humaines et sociales.

Pour Plus Jamais Ça, Ni Ici, ni ailleurs, le droit et les pratiques judiciaires doivent changer pour aller vers une plus grande responsabilisation des industriels. Ce n'est pas en renonçant à une sanction justifiée à l'encontre d'entreprises et de leurs dirigeants, non respectueux de la sécurité de leurs salariés et des riverains, que le Tribunal rendra service à la société. C'est en réprimant les auteurs de ces délits que le droit sera socialement utile...