

# Application de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation en cas de travaux soumis à enquête publique

## Lire les conclusions de :

**Jean-Paul Vallecchia**

Conclusions du rapporteur public

## DÉCISION DE JUSTICE

---

CAA Lyon, 1ère chambre – N° 13LY01540 – Ministre de l'Intérieur et Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) – 27 novembre 2013 – C+ [↗](#)

Requêtes jointes : 13LY01316, 13LY01740

Arrêt annulé en cassation : voir CE - N° 373962 - 27 février 2015 - SYTRAL - C

Et affaire renvoyée à la CAA de Lyon sous 15LY0769 et suivants jugée le 29 septembre 2016

## INDEX

---

### Mots-clés

DUP, Enquête publique, Ligne de tramway, Projet distinct, Ouvrages publics distincts, Grand stade de l'Olympique lyonnais, R.11-3 du code de l'expropriation, L.123-1 du code de l'environnement, R.123-6 du code de l'environnement

### Rubriques

Urbanisme et environnement

Résumé Conclusions du rapporteur public

## Résumé

### ARRET CAA Lyon du 29 septembre 2016

<sup>1</sup> Une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

<sup>2</sup> Il ressort des pièces du dossier, et notamment de l'étude d'impact, que, prise dans son ensemble, l'opération de réalisation du programme comportant la construction du Grand Stade vise au rayonnement international de l'agglomération lyonnaise, à répondre à ses ambitions européennes, à promouvoir le développement de l'Est lyonnais et au renforcement du développement futur du club de l'Olympique Lyonnais et enfin à répondre aux enjeux de modernisation des stades sur le territoire national, en vue d'accueillir de grandes compétitions européennes ou mondiales et notamment celle de l'Euro 2016 organisée en France ; que si l'opération d'aménagement de l'échangeur n° 7 sur la route nationale 346 en vue de la desserte du Grand Stade procure un avantage certain à la société privée qui l'exploitera, cet aménagement permettant d'assurer la desserte du site par les véhicules particuliers, les navettes bus mises en place les soirs d'événements sportifs et les services de secours, elle autorisera aussi un accès meilleur et plus sûr, dont bénéficieront tant les spectateurs que l'exploitant du site, alors qu'il ressort également des pièces du dossier que les voies d'accès existantes au site du futur Grand Stade à Décines-Charpieu étaient insuffisantes pour acheminer les 58 000 spectateurs potentiels attendus ; que les atteintes à la propriété privée que comporte le projet, et son coût économique, ne sont dès lors pas excessifs eu égard à l'importance de l'opération et à l'intérêt qu'elle présente ; que par suite, l'opération d'aménagement envisagée a pu faire légalement l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

### DECISION CE

<sup>3</sup> Il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que les aménagements des stations existantes de la ligne de tramway T3 " Part-Dieu ", " Vaulx-en-Velin La Soie " et " Meyzieu Z.I. ", qui ne sont pas situées dans l'emprise du projet T3GS déclaré d'utilité publique par l'arrêté contesté dans la présente instance, ont été prévus dans le cadre d'un projet distinct, dit T3AM, qui a fait l'objet d'une autre

procédure d'enquête publique et d'autres actes, distincts de ceux relatifs au projet T3GS ; que même si les aménagements de ces trois stations seront utiles pour faciliter la desserte ponctuelle du stade lors des événements devant y être organisés, ils répondent à une finalité propre, tenant à l'amélioration générale et permanente des conditions de transport sur la ligne T3 et à l'utilisation des infrastructures de la ligne par la liaison " Rhônexpress " assurant la desserte de l'aéroport Saint-Exupéry ; que, par suite, en jugeant que le coût d'aménagement de ces stations devait être inclus dans le coût de l'opération déclarée d'utilité publique, alors que ces aménagements ne relèvent pas de l'objet de la déclaration d'utilité publique contestée et présentent le caractère d'ouvrages distincts ayant une finalité propre et dont le financement n'est pas nécessairement lié à celui du projet qui fait l'objet de la déclaration d'utilité publique, la cour administrative d'appel de Lyon a commis une erreur de droit.

## ARRET CAA Lyon du 27 novembre 2013 : annulé

<sup>4</sup> Aux termes de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation, il est prévu qu'une appréciation sommaire des dépenses liée à la réalisation de travaux ou ouvrages doit être communiquée par l'expropriant lorsqu'il adresse au préfet un dossier de demande de déclaration d'utilité publique pour être soumis à l'enquête publique. Cette appréciation sommaire des dépenses doit correspondre au coût total réel de l'opération projetée afin de permettre aux intéressés de s'assurer que ces travaux ou ouvrages ont un caractère d'utilité publique.

<sup>5</sup> En l'occurrence, il s'agit ici de deux projets : l'aménagement de la ligne de tramway T3 Rhône Express, qui partage son infrastructure avec Rhônexpress, et l'extension de la ligne de tramway T3 pour la desserte du Grand Stade à Décines-Charpieu, sur la commune de Décines-Charpieu, par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL).

<sup>6</sup> Par un arrêté du 23 janvier 2012, le préfet du Rhône a déclaré d'utilité publique le projet d'extension de la ligne de tramway T3 pour la desserte du Grand Stade qui a donc fait l'objet d'une enquête publique séparée et a donné lieu à une estimation des dépenses propres. Cependant, la Cour administrative d'appel de Lyon confirme l'arrêt rendu le 10 avril 2013 par le Tribunal administratif de Lyon en estimant qu'il y a eu une sous-estimation manifeste du coût du projet : celui-ci aurait dû prendre en compte les dépenses liées aux aménagements et modifications des quais des stations Part Dieu, La Soie et Meyzieu. Les quais nouvellement créés ont été réalisés hors de la zone d'extension de la ligne du T3, toutefois ils étaient

indispensables à la desserte de la zone créée. Par conséquent, puisque l'ensemble de l'opération avait pour finalité la desserte du grand stade, la Cour a estimé que l'estimation sommaire des dépenses exigée par l'article R11-3 du code l'expropriation doit prendre en compte le coût de l'ensemble des travaux réalisés, y compris des travaux distincts de ceux soumis à l'enquête publique.

# Conclusions du rapporteur public

**Jean-Paul Vallecchia**

Rapporteur public à la cour administrative d'appel de Lyon

DOI : [10.35562/alyoda.6133](https://doi.org/10.35562/alyoda.6133)

<sup>1</sup> Le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) et le Ministre de l'Intérieur, relèvent donc appel du jugement N° 1201679 et N° 1201680 du 10 avril 2013 par lequel les magistrats de la 7ème chambre du tribunal administratif de Lyon ont, à la demande de l'association Déplacements Citoyens, de l'association Carton Rouge, de M.P., et de M R., d'une part, et de M. C. et de la SCI La Fourmi d'autre part, annulé l'arrêté du 23 janvier 2012 par lequel le Préfet du Rhône a déclaré d'utilité publique les travaux d'extension de la ligne de tramway T3 pour la desserte du projet de Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines-Charpieu.

<sup>2</sup> L'association Déplacements Citoyens a été déclarée irrecevable dans son action contre une décision de portée locale alors que le champ géographique de cette association ne pouvait, faute de précision dans les statuts, être regardé que comme national.

<sup>3</sup> Vous noterez que dans les deux dossiers d'appel qui vous sont soumis, M. C et la SCI La Fourmi présentent une Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC) visant l'article 28 II. de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques relatif à la Déclaration d'Intérêt Général.

<sup>4</sup> Par requête distincte, le SYTRAL demande par ailleurs à la Cour de surseoir à l'exécution du jugement du 10 avril 2013 de la 7ème chambre du tribunal administratif de Lyon.

<sup>5</sup> Après la Déclaration d'Intérêt Général (DIG), la modification du PLU de la Communauté Urbaine de Lyon et le permis de construire liés au projet de grande enceinte sportive de l'Olympique Lyonnais, il revient à la Cour d'examiner les contentieux engagés contre les opérations annexes à ce projet ayant fait l'objet de Déclarations d'Utilité Publique.

<sup>6</sup> Le SYTRAL, qui est l'autorité organisatrice des transports urbains, réunit la Communauté Urbaine de Lyon et le Département du Rhône.

<sup>7</sup> Pour comprendre les données principales du litige, il faut rappeler les grandes étapes des deux opérations visant la ligne de tramway T3.

<sup>8</sup> Le 29 juillet 2009 le comité syndical du SYTRAL a approuvé le programme de l'opération relative à l'aménagement de la ligne de tramway T3 destinée à faciliter l'exploitation commune de cette ligne de transport en commun en site propre - qui dessert l'Est de

l'agglomération lyonnaise - et de la liaison ferrée expresse dénommée Rhônexpress entre le centre de Lyon et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

9 Les objectifs et les modalités de la concertation publique ont été fixés le 22 avril 2010 et cette concertation s'est déroulée du 23 avril au 4 juin 2010.

10 Le bilan de la concertation a été dressé et approuvé le 25 novembre 2010.

11 Le principe de l'organisation d'une enquête publique ayant pour fondement les articles L123-1 et suivants du Code de l'Urbanisme a été approuvé par délibération du comité syndical du 25 novembre 2010 et cette enquête publique a été prescrite par arrêté du Président du SYTRAL du 9 mars 2011.

12 L'enquête s'est déroulée du 4 avril au 6 mai 2011 inclus.

13 Le 9 juin 2011 le commissaire enquêteur s'est déclaré favorable à l'opération, cet avis étant assorti d'une réserve et de deux recommandations.

14 Le 21 juillet 2011 le SYTRAL a confirmé l'intérêt général de cette première opération, pris en compte les réserve et recommandations émises par le commissaire enquêteur en conclusion de l'enquête réalisée sur le fondement des dispositions de l'article L123-1 et suivants du Code de l'Environnement et approuvé la déclaration de projet.

15 Le 20 mai 2011 le Préfet du Rhône avait prescrit, au titre de l'autre opération touchant la ligne de tramway T3 - celle qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui - sur le fondement des articles R11-14-1 à R11-14-15 l'ouverture d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'une enquête parcellaire pour le projet d'extension de la ligne T3 destinée à la desserte du projet de Grand Stade ; enquêtes préalable et parcellaire qui se sont déroulées du 14 juin au 18 juillet 2011 inclus ; l'enquête préalable à la DUP ayant donné lieu, le 14 octobre 2011, à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de deux recommandations au maître d'ouvrage ; l'enquête parcellaire ayant quant à elle donné lieu, le 17 août 2011, à un avis favorable assorti d'une réserve.

16 Le 15 décembre 2011 le SYTRAL a confirmé l'intérêt général de cette opération, en a approuvé la déclaration de projet et décidé de transmettre cette déclaration au Préfet du Rhône en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.

17 C'est donc dans ce contexte - un contexte comme vous l'avez constaté de quasi-chevauchement de deux projets touchant une même infrastructure de transport en commun - qu'est intervenue la signature de l'arrêté préfectoral du 23 janvier 2012 déclarant d'utilité

publique l'extension de la ligne T3 pour la desserte du Grand Stade à Décines-Charpieu, sur la Commune de Décines-Charpieu, par le SYTRAL ; un arrêté préfectoral contesté devant le Tribunal Administratif de Lyon, et censuré par ce Tribunal sur le fondement de l'article R.11-3 du Code de l'expropriation, lequel prévoit que doit obligatoirement figurer parmi les pièces du dossier d'enquête adressé au Préfet, une appréciation sommaire des dépenses de l'opération concernée.

<sup>18</sup> Or, les premiers juges ont constaté que n'avaient pas été prises en compte pour l'appréciation des dépenses liées à l'extension de la ligne T3 pour la desserte du Grand Stade, l'aménagement, dans les trois stations de « Part Dieu », « La Soie » et « Meyzieu ZI » - trois stations aménagées dans le cadre de l'opération initial relative à l'aménagement de la ligne de tramway T3 - que n'avaient donc pas été prises en compte la réalisation, dans les trois stations concernées, de quais spécialement réservés à l'opération de desserte du Grand Stade compte tenu de la nécessité de séparer les flux très importants de voyageurs et de la fréquence très soutenue des navettes lors des manifestations devant se dérouler dans la grande enceinte sportive projetée.

<sup>19</sup> Bien que l'opération initiale T3/Rhôneexpress ait fait l'objet d'une enquête publique distincte qui s'est achevée environ un mois avant l'enquête publique visant spécifiquement la desserte du Grand Stade, et que les dépenses en cause ont en conséquence été intégrées dans ce premier dossier d'enquête publique, les premiers juges ont considéré que ces dépenses étaient indissociables du projet d'extension de la ligne T3 vers le Grand Stade et qu'en outre l'estimation sommaire des dépenses faites à cette occasion avait été minorée dans une proportion de l'ordre de 20%, empêchant ainsi l'appréciation du coût global réel de l'opération.

<sup>20</sup> Dans cette affaire, le SYTRAL plaide en faveur d'une stricte indépendance des deux projets qu'il conduit, celui de l'extension de la ligne T3 pour la desserte du Grand Stade à partir des stations de Part Dieu, Meyzieu et La Soie, et celui de l'aménagement de la ligne régulière T3 qui va de Part Dieu à Meyzieu en passant par La Soie, et jusqu'à l'aéroport Saint-Exupéry pour la ligne Rhôneexpress, chacun de ces deux projets ayant fait l'objet de financements distincts, donc d'une estimation propre en termes de dépenses, et ces deux estimations figurant, chacune, dans le dossier d'enquête la concernant.

<sup>21</sup> Pour le SYTRAL, les aménagements nécessaires sur la ligne régulière T3 ont été dictés, non par la perspective de la réalisation d'un Grand Stade, mais par la très forte augmentation du trafic en quelques années, cette ligne desservant tout l'Est lyonnais, la desserte de

l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry par Rhônexpress devant être intégrée aux grands équipements se situant dans cette zone de desserte.

22 Ainsi, selon le SYTRAL les aménagements de la ligne régulière T3 se justifient par eux-mêmes sans qu'il soit nécessaire de se référer à l'éventuelle future desserte du Grand Stade, et par conséquent les aménagements de quais et les modifications des stations Part Dieu, La Soie et Meyzieu ZI ne sont pas dissociables de ce projet, le protocole d'accord du 13 octobre 2008 mentionnant d'ailleurs d'autres projets que celui du Grand Stade.

23 Mieux encore, pour le SYTRAL, les nouveaux quais créés dans les stations de Part Dieu, La Soie et Meyzieu ne seraient pas spécialement réservés aux navettes devant assurer la desserte du Grand Stade puisqu'utilisés au quotidien par les rames de la ligne régulière T3 à fin de répondre aux besoins propres de cette ligne ; ces aménagements pouvant, le cas échéant, mais de manière secondaire, profiter aux navettes T3-Grand Stade, navettes qui fonctionneront seulement 30 jours par an environ.

24 Par ailleurs, en ce qui concerne l'appréciation du coût global de l'opération relative à la desserte du Grand Stade par extension de la ligne T3, le SYTRAL affirme n'avoir jamais dissimulé aucune dépense puisque, quoiqu'il en soit, le dossier d'enquête concernant l'aménagement de la ligne T3 existante a intégré les coûts des aménagements des stations Part Dieu, La Soie et Meyzieu, et que cette enquête a eu lieu avant celle du projet d'extension pour la desserte de la grande enceinte sportive.

25 Le Ministre de l'Intérieur reprend cette démonstration de l'indépendance des deux opérations, sur la base de la délibération du 21 juillet 2011 du comité syndical du SYTRAL, le succès et le fort développement de la ligne T3, la desserte des grands équipements de l'Est lyonnais par cette ligne, la facilitation de l'exploitation commune T3/Rhônexpress, étant présentées comme prépondérantes par rapport au projet de desserte du Grand Stade, laquelle ne sera effective qu'environ 30 jours par an ; et la portée du protocole du 13 octobre 2008, au demeurant non règlementaire, devant être relativisée, ce protocole faisant référence à d'autres aménagements que celui du Grand Stade.

26 Ainsi, pour le Ministre aussi, cette indépendance des deux opérations n'impliquait, pour l'application de l'article R.11-3 du Code de l'Expropriation, aucune intégration dans le projet d'extension de la ligne de tramway T3 de certaines des dépenses engagées au titre du projet d'aménagement de cette ligne ; ces dépenses ayant été de surcroît portées à la connaissance du public lors de l'enquête publique initiale liée au projet d'aménagement.

27 Dans ce litige, il y a lieu de constater de manière préliminaire qu'il n'y a eu effectivement, comme le soutiennent à juste titre le SYTRAL et le Ministre, aucune dissimulation des dépenses qui seront engagées pour aménager puis étendre la ligne de tramway T3.

28 Pour ce qui est de l'aménagement de la ligne T3 existante et, plus particulièrement, les travaux visant les stations de Part Dieu, La Soie et Meyzieu, ces dépenses ont été exposées au cours de l'enquête publique concernant cette opération. Personne ne le conteste d'ailleurs.

29 La question qui se pose ici, au regard du jugement d'annulation prononcé en première instance, est de savoir si une partie de ces dépenses relevaient en réalité du second volet de l'opération - celui de l'extension de la ligne T3 pour la desserte du Grand Stade - et si cette partie était suffisamment conséquente pour devoir figurer parmi les pièces du dossier d'enquête adressé au Préfet, conformément à l'article R.11-3 du Code de l'expropriation, à fin que le public soit en mesure, au travers d'une appréciation sommaire des dépenses, d'évaluer le coût réel de l'opération.

30 Cette appréciation sommaire, comme nous le savons, revêt un caractère d'utilité publique : Conseil d'Etat n° 68324 du 23 janvier 1970 Epoux N. ; et seules les imprécisions ou omissions ayant conduit à une sous-évaluation manifeste des dépenses doivent être censurées : Conseil d'Etat n° 80142 du 29 janvier 1992 B.

31 La position du SYTRAL et du Ministre de l'Intérieur n'est pas indéfendable, loin s'en faut :

32 - en premier lieu, il s'agit bien de deux opérations distinctes, même si, comme nous l'avons dit, ces deux opérations se chevauchent presque, en tout cas se suivent de très près ; et forment un ensemble qu'il est possible d'apprécier globalement ;

33 - en deuxième lieu, le développement et les perspectives de développement de la ligne T3 et du service Rhônexpress vers l'aéroport Saint-Exupéry sont une réalité qui accompagne l'inéluctable développement de l'Est Lyonnais ;

34 - en troisième lieu, le transport des voyageurs vers le Grand Stade et retour ne marquera la fréquentation de la ligne que de manière très ponctuelle, environ 30 jours par an seulement selon les estimations du SYTRAL ;

35 - en quatrième lieu enfin, les concertations des deux opérations - celle de l'aménagement de la ligne T3 actuelle et celle de l'extension de cette ligne pour la desserte du Grand Stade - ont été réalisées dans le même temps, ce qui confirme la cohérence des deux volets de l'opération.

36 Toutefois, le caractère ponctuel de l'impact lié à la desserte du Grand Stade sur la ligne T3 doit immédiatement être relativisé par le caractère massif des flux de voyageurs auxquels l'on peut raisonnablement s'attendre eu égard à la capacité d'accueil de l'équipement. Ces flux massifs ne pouvaient pas être ignorés par le SYTRAL dans le dimensionnement des équipements des stations de Part Dieu, La Soie et Meyzieu, sauf à démontrer l'impossible, à savoir que la desserte du Grand Stade et retour n'aurait qu'une incidence résiduelle sur le fonctionnement de ces équipements, ou tout au moins que cette incidence pourrait se confondre avec celle liée aux autres équipements commerciaux de l'Est lyonnais et au développement prévisible du trafic de la ligne en dehors du projet de Grand Stade.

37 Ainsi, même si les deux opérations engagées par le SYTRAL sont effectivement des opérations administrativement distinctes, en revanche, les équipements prévus pour les stations de Part Dieu, La Soie et Meyzieu - et notamment les quais spécifiquement dédiés à l'accueil des voyageurs vers et depuis le Grand Stade, les voies et les rames nécessaires à cette desserte - ne constituent pas des ouvrages totalement distincts du projet d'extension de la ligne T3 au sens de la jurisprudence du Conseil d'Etat (voyez sur ce point [Conseil d'Etat n° 40806 du 25 février 1985 Ville de Rodez](#)) ; de tels ouvrages distincts pouvant être exclus de l'appréciation sommaire des dépenses.

38 Les voyageurs qui fréquenteront l'extension de la ligne T3 vers et au retour du Grand Stade, seront d'ailleurs traités, eu égard à leur nombre prévisible et au caractère ponctuel de leur présence sur la ligne, comme des flux indépendants du fonctionnement habituel de la ligne, ce qui explique que des équipements propres leurs seront affectés, ces équipements pouvant aussi, le cas échéant, être utilisés dans le cadre du fonctionnement habituel.

39 Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'extension de la ligne T3 pour la desserte du Grand Stade fait d'ailleurs lui-même apparaître, de manière implicite mais suffisamment claire, la mise en place d'infrastructures propres à cette desserte en aval de l'extension elle-même.

40 Il est ainsi précisé au titre de la concertation menée par le SYTRAL que « Cette opération concerne l'extension de l'infrastructure de la ligne de tramway T3 reliant la Part Dieu à Meyzieu ZI afin de permettre la mise en place de services spécifiques et directs destinés à la desserte du Grand Stade. »

41 Ce dossier fait aussi référence, au travers de la notice explicative du programme Grand Stade, au protocole d'accord signé le 13 octobre 2008 entre l'ensemble des partenaires du programme Grand Stade et précise que le projet urbain du Grand Stade s'inscrit dans le

développement du réseau de transports collectifs métropolitain, notamment au travers « de l'axe T3 du tramway jusqu'à la station Grand Large depuis Part Dieu à l'Ouest et Meyzieu ZI à l'Est [...] », le paragraphe sur les aménagements pour l'accessibilité au Grand Stade mentionnant la mise en place d'un « service de navettes reliant directement le site à la Part Dieu, La Soie et Meyzieu ZI.» et le paragraphe consacré aux travaux sous maîtrise d'ouvrage du SYTRAL ajoutant qu'il s'agit « de proposer un service de transport collectif permettant d'acheminer spécifiquement 13.100 spectateurs (7100 depuis Meyzieu ZI et 6000 depuis Part Dieu et La Soie) sur un créneau horaire qui débute deux heures avant l'évènement », ces spectateurs devant repartir en environ 1 heure après l'évènement ; le calibrage de ce dispositif étant basé sur les données maximales de fréquentation du stade soit 58.000 spectateurs et le SYTRAL ayant retenu une solution dite « en diapason », offrant une circulation différenciée des rames allant ou venant de Lyon ou de Meyzieu.

42 Ces services spécifiques et directs qui seront mis en place sur la ligne T3 ressortent également de la description du concept multimodal d'accès au stade, laquelle mentionne notamment les liaisons directes Part Dieu-Grand Stade, La Soie-Grand Stade, Meyzieu-Grand Stade.

43 La notice spécifique à l'objet de l'enquête précise encore que « Pour l'aller comme pour le retour, le cadencement des rames à destination ou en partance du Grand Stade est assuré sans modifier les services de transport de T3 et de Rhônexpress ; » que « Pour l'aller au Grand Stade, les navettes partent de Meyzieu, La Soie et Part Dieu et assurent un trajet direct jusqu'au Grand Stade. », le retour du Grand Stade étant encore plus contraint puisque la durée estimée d'afflux des voyageurs est concentrée sur une heure environ.

44 Dans un autre fascicule du dossier d'enquête préalable à la DUP consacré aux détails de l'objet de l'enquête, il est indiqué que : « Pour ne pas induire en erreur les voyageurs, les rames assurant la liaison avec le Grand Stade partent de quais dédiés à ce service à Meyzieu, La Soie et Part Dieu Sud. En dehors des évènements au Grand Stade, ces quais font partie des aménagements utilisés au quotidien pour l'exploitation nominale. ».

45 L'étude socio-économique du dossier d'enquête donne aussi quelques indications sur le nombre de rames qui seront nécessaires : « Pour l'acheminement vers le stade, le parc nécessaire permettant de respecter les contraintes de desserte est de 15 rames en ligne. Ces rames seront issues du parc de réserve et des rames affectées aux autres lignes de tramway du réseau (plan de développement prévu). ».

46 De tout cela il résulte, à l'évidence, que la modification des infrastructures des stations de tramway de Part Dieu, La Soie et Meyzieu s'est forcément trouvée orientée - en partie... mais pour une

partie non négligeable... pour ne pas dire déterminante - par les contraintes liées à la desserte du Grand Stade, ni les perspectives générales de développement de la ligne T3, ni les contraintes propres au développement du service Rhônexpress ne pouvant, à elles seules, justifier le dimensionnement de ces infrastructures.

47 Or, la liste des dépenses résultant des opérations relatives au projet d'extension de la ligne de tramway T3 vers le Grand Stade - dépenses qui atteignent 33, 7 Millions d'euros - ne fait apparaître aucune dépense d'infrastructure liée à l'aménagement des stations de Part Dieu, La Soie et Meyzieu.

48 Cette difficulté transparait d'ailleurs dans le rapport de la commission d'enquête, le public s'étant logiquement interrogé sur l'aménagement des quais dans les stations existantes et aussi sur le dimensionnement des rames.

49 Le Sytral ayant été invité à préciser les choses sur ces points n'a pu que confirmer la mise en place d'aménagements et de services spécifiques pour la desserte du Grand Stade.

50 La Commission d'enquête, bien qu'ayant relevé l'existence d'une probable sous-estimation des investissements générés par l'extension de la ligne T3, a toutefois considéré qu'elle n'était pas de nature à remettre en cause l'intérêt public de l'opération et a finalement rendu un avis favorable à l'extension du tramway T3 pour la desserte du Grand Stade.

51 Pourtant, eu égard à l'importance des sommes qui sont en jeu - 19, 9 Millions d'euros pour l'aménagement de la ligne existante et 33, 7 millions d'euros pour l'extension de cette ligne - et à l'impact déterminant du projet de desserte du Grand Stade sur le dimensionnement des infrastructures des stations de Part Dieu, La Soie et Meyzieu, la sous-évaluation des dépenses qui en est assurément résulté ne peut être qualifié que de manifeste, sans avoir d'ailleurs à tenter une quantification - forcément approximative et aléatoire - de cette sous-évaluation, l'appréciation de l'utilité publique de l'opération ne pouvant, dans le contexte que nous venons de décrire, et en raison de l'interdépendance évidente des deux programmes d'aménagement touchant la ligne de tramway T3, résulter du seul programme d'extension de la ligne.

52 C'est en conséquence à la confirmation du jugement de première instance que nous invitons la Cour et au rejet de la requête n° 13 LY01316 présentée par la SYTRAL et au rejet de la requête 13 LY01540 présentée par le Ministre de l'Intérieur.

53 Pour ce qui concerne par ailleurs la Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC) posée, dans chacun de ces dossiers contentieux par M. C. et la SCI La Fourmi, QPC portant sur les dispositions de l'article 28 de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de

développement et de modernisation des services touristiques relatives à la déclaration d'intérêt général par le Ministre chargé des sports de certaines enceintes sportives, publiques ou privées, et de leurs équipements connexes - ouvrages pour lesquels les collectivités et leurs groupements peuvent concourir à la réalisation - ces dispositions, dont l'objet - comme nous le disions à l'occasion du contentieux visant l'arrêté ministériel du 23 mai 2011 de Déclaration d'Intérêt Général du projet de Grand Stade de l'Olympique Lyonnais - reste très limité et ne doit justement pas être confondu avec une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ces dispositions n'ont donc assurément pas pour objet d'organiser l'occupation des sols et les expropriations, d'autoriser des travaux, des aménagements ou des ouvrages. Elles se limitent à une déclaration d'intérêt général de principe de nature à fonder un contexte propice au lancement et à la réalisation de l'opération.

54 Aussi, l'arrêté du 23 janvier 2012 par lequel le Préfet du Rhône a déclaré d'utilité publique les travaux d'extension de la ligne de tramway T3 pour la desserte du projet de Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines-Charpieu ne découle-t-il pas de l'arrêté ministériel du 23 mai 2011 de déclaration d'intérêt général du projet de Grand Stade pris sur le fondement de l'article 28 de la loi du 22 juillet 2009.

55 Or, comme l'indique le Ministre de l'Intérieur dans sa réponse à cet aspect du litige qui vous est soumis, le Conseil d'Etat a jugé qu'un article de loi ne pouvait être mis en cause par une QPC à l'occasion d'un litige concernant un arrêté qui n'était pas pris en application de cet article de loi : [Conseil d'Etat n° 337898 du 18 juin 2010 Société l'Office Central d'Accession au Logement.](#)

56 La Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC) qui vous est soumise nous paraît en conséquence - sur ce seul fondement - vouée au rejet.

57 Par ces motifs, nous concluons :

58 - dans les dossiers 13LY01316 et 13LY01540, au rejet, dans toutes leurs conclusions des requêtes d'appel présentées par le SYTRAL et le Ministre de l'Intérieur et à ce que soient mises à la charge de chacun des requérants une somme de 1500 euros qui sera versée aux intimés au titre des frais irrépétibles ;

59 - au rejet des Questions Prioritaires de Constitutionnalité (QPC) qui sont présentées par mémoires distincts dans chacun de ces deux dossiers ;

60 - dans le dossier 13LY01740 à ce que la Cour prononce un non-lieu à statuer, le sursis à exécution du jugement contesté qui est demandé devenant sans objet.