

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE TOULOUSE**

N° 1402525

Association « Contre la réouverture
d'Oloron-Canfranc »

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Bachoffer
Juge des référés

Le juge des référés

Ordonnance du 19 juin 2014

Vu enregistré le 19 mai 2014 la requête présentée pour l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc » (CROC) dont le siège est 37 rue du Gave (64400) Gurmençon par M. Manaut, co-président ;

l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc » (CROC) demande au juge des référés :

- d'ordonner, sur le fondement des dispositions des articles L.554-11 et L.554-12 du code de justice administrative, la suspension de l'arrêté du 19 février 2014 par lequel le préfet des Pyrénées-Atlantiques a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous en emportant mise en conformité des documents d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros, Bidos et de Gurmençon ;
- de mettre à la charge de l'Etat la somme de 2000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc » (CROC) soutient que :

- la commission d'enquête a émis un avis à l'unanimité défavorable sur l'utilité publique du projet ;

les moyens de nature à faire naître un doute sérieux quant à la légalité de la décision sont, sur la légalité externe :

le dossier d'enquête publique est insuffisant :

le projet soumis à l'enquête ne constitue à l'évidence que la première phase d'un objectif plus large de réouverture de la ligne Oloron-Canfranc alors que le dossier élude totalement cet objectif global ; cette lacune a privé le public d'une information complète et transparente ; le rapport de la commission d'enquête relève l'ambiguïté fondamentale de la consultation résultant des insuffisances du dossier soumis au public ;

le dossier ne comprend pas l'évaluation du projet d'ensemble prévu par le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 ; le choix de rouvrir une voie ferrée au prix d'investissements considérables entre à l'évidence dans le champ d'application des articles L.1511-11 et suivants du code des transports qui prévoient d'évaluer les grands projets d'infrastructures de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714, 39 euros ; le projet de réouverture de la ligne Oloron-Canfranc s'élève à 369 M d'euros comme le précise la délibération du conseil régional du 11 février 2013 ;

l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête publique ne comporte pas l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme comme l'exige l'article R.122-5 du code de l'environnement pour la réalisation de projets fractionnés comme l'est le projet litigieux ;

il ne comporte pas les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet lorsque ce dernier entraîne la suppression d'un itinéraire ou la desserte d'un point d'arrêt comme l'exige l'article L.2121-5 du code des transports ;

les moyens de nature à faire naître un doute sérieux quant à la légalité de la décision sont sur la légalité interne :

le projet est dénué de toute utilité publique puisqu'il existe entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous un transport en commun par autocar assuré par 5 allers et retours quotidiens en jours ouvrables ; le projet est en totale contradiction avec les conclusions de la cour des Comptes dans son rapport de 2009 au sujet du maintien des liaisons ferroviaires faiblement utilisées ; les avantages de la desserte par route sont passés sous silence ; la fiabilité des modes de calcul de la fréquentation escomptée n'est pas avérée ; les besoins de mobilité ne sont pas analysés ; le projet ne comporte aucun avantage indirect ; la vallée d'Aspe n'est pas enclavée ; la vocation d'aménagement du territoire relève de la pétition incantatoire ;

le projet présente un bilan socio-économique désastreux : le bilan énergétique global est négatif si l'on intègre le bilan carbone des travaux ; le coût du projet est exorbitant pour les finances régionales ainsi que le reconnaît l'étude socio-économique ;

Vu enregistré le 19 mai 2014 l'ordonnance par laquelle le Président de la section du contentieux du conseil d'Etat attribue au tribunal administratif de Toulouse le jugement de la requête de l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc » ;

Vu enregistré le 22 mai 2014 le mémoire produit pour Réseau Ferré de France, par la SCP Meier-Bourdeau Lécuyer, avocat au conseil d'Etat et à la Cour de cassation qui conclut au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de l'association requérante la somme de 3.000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Réseau Ferré de France fait valoir que :

le projet d'aménagement de la section Oloron-Sainte-Marie à Bedous ne fait pas partie d'un « programme général » ou d'un « projet d'aménagement d'ensemble » dont il ne constituerait qu'un fractionnement, au sens des dispositions du code de l'environnement ; la réalisation de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse est aujourd'hui éventuelle et non pas certaine ; le projet querellé est construit comme un projet complet à part entière entièrement dissociable de la question d'ensemble de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse ; le dossier d'enquête publique, afin de satisfaire à l'objectif légal de complétude et de précision, a rappelé l'historique de la ligne entière entre Pau et Canfranc ;

le projet ne peut être qualifié de « grand projet d'infrastructure » et n'est pas soumis aux exigences de forme et de procédure prévues par le code de transports et le code de l'expropriation, dès lors que le montant des travaux serait de 369 millions d'euros ;

le projet n'avait pas à respecter les prescriptions des articles L. 122-1-II et R. 122-5 du code de l'environnement qui imposent que l'étude d'impact expose les impacts de « l'ensemble du programme » ;

le dossier d'enquête ne prévoit pas que la desserte sera supprimée ; le projet vise à se substituer partiellement à cette offre de transport ; tant que la circulation des trains n'est pas rétablie, la modification n'est pas à l'ordre du jour ; le principe d'indépendance des législations a pour effet que l'avis des collectivités concernées n'a pas en tout état de cause à être sollicité au stade de l'enquête publique ou de la déclaration d'utilité publique ;

le défaut d'utilité publique du projet n'est pas établi par le rapport de la Cour des comptes qui concerne des lignes à faible trafic de moins de 10 trains par jour alors que le projet prévoit 12 trains par jour ; le dossier d'enquête publique présente clairement les avantages du projet ; le fait que le projet reposerait sur le « présumé erroné d'une performance accrue de l'autorail » n'est pas établi ;

la méthode utilisée pour calculer la fréquentation escomptée ne souffre pas de critiques ; la situation de référence du projet est celle d'un transport routier voiture /bus en correspondance avec le TER en sorte que le projet ne se trouve pas dans l'hypothèse d'un basculement pur et simple d'un mode de transport à un autre ;

les avantages indirects du projet sont établis notamment le désenclavement de la vallée d'Aspe, la continuité de l'offre ferroviaire, le maintien et le développement d'activités dans les zones de montagne par l'effet d'un mode de transport collectif ; la sécurité ; la préservation de l'environnement ;

le bilan carbone en phase travaux a été intégré au bilan énergétique du projet ;

les éléments de coût présentés dans le dossier d'enquête sont à considérer comme des bornes supérieures ; si le bilan financier est négatif, il n'est pas erroné ;

Vu enregistré le 28 mai 2014 le mémoire en intervention volontaire présenté par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) dont le siège social est 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris, le Comité pour la réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc (CRELOC) dont le siège est 13, rue de l'Eglise 64400 Ledeux, la Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO Pyrénées-Atlantiques) dont le siège social est maison de la nature - Domaine de Sers 64000 Pau qui concluent au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de l'association requérante la somme de 500 euros à verser à la FNAUT, au CRELOC et à la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques sur le fondement de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

Elles font valoir que :

- elles ont intérêt à intervenir ;
- il ne paraît pas acquis que le recours du CROC soit recevable tant en ce qui concerne son organe pour ester en justice que s'agissant de son intérêt à agir puisque la décision contestée a pour seul but de permettre les acquisitions foncières en vue notamment de l'aménagement de passages dénivelés et non de la remise en service de la ligne ;

Vu enregistré le 30 mai 2014 le mémoire produit par le préfet des Pyrénées-Atlantiques qui conclut au rejet de la requête ;

Le préfet des Pyrénées-Atlantiques fait valoir que :

Sur la légalité externe :

- le dossier d'enquête porte sur un projet autonome ;
- le dossier d'enquête est complet ;

Sur la légalité interne :

- le projet s'inscrit dans la continuité des services de transport ferroviaire jusqu'à Oloron - Sainte-Marie et permettra de desservir la vallée entre l'agglomération oloronaise et Bedous au cœur de la vallée enclavée ; l'opération offre une perspective de maintien et de développement d'activités ; il s'agit de fournir un complément aux liaisons routières avec des possibilités de substitutions et d'améliorer la mobilité tout en préservant l'environnement ;
- le projet ne prévoit pas la suppression de la desserte routière ;
- le bilan carbone réalisé pour la reprise des circulations ferroviaires est conforme aux préconisations de l'ADEME ;
- si le coût de l'opération grève les indicateurs de rentabilité socio-économiques, les méthodes actuelles valorisent principalement les gains de temps, faibles par essence sur les projets d'amélioration du TER ;
- l'utilisation brute de chiffres émanant des calculs socio-économiques constitue une erreur de raisonnement dès lors qu'ils ne correspondent pas à des dépenses réelles des collectivités ;

Vu enregistré le 6 juin 2014 le mémoire produit par la région Aquitaine qui conclut au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de l'association requérante la somme de 4000 euros sur le fondement de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

la région Aquitaine fait valoir que :

- l'association CROC n'a pas d'intérêt à agir ;
 - l'association requérante semble ne défendre que des intérêts strictement personnels de ses membres sans faire état d'un intérêt collectif ;
 - elle ne fait valoir aucun préjudice subi ;
- subsidiairement, sur la légalité externe :
- le projet concerne la réouverture limitée d'une ligne existante et non la création d'une nouvelle infrastructure ;
 - le public a été correctement et suffisamment informé ;
 - le projet constitue un programme autonome de travaux et ses éventuels prolongements non encore décidés et étudiés ne sauraient le faire considérer comme une tranche d'un programme ou projet global reliant Pau à Canfranc ;
 - la reprise des circulations entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous a fait l'objet d'une évaluation socio-économique ;
 - rien dans le dossier ne permet d'affirmer que la liaison par autocar sera supprimée ;

sur la légalité interne :

- le rail présente des avantages certains par rapport au mode routier ; les conclusions du rapport de la cour des Comptes ne sont pas transposables à la présente affaire ;
- le bilan environnemental est conforme aux préconisations de l'ADEME ;
- la requérante ne démontre pas en quoi le coût du projet constituerait un moyen propre en l'état de l'instruction à créer un doute sérieux quant à la légalité de la déclaration d'utilité publique ;
- les données chiffrées apparaissant dans le calcul socio-économique ne sont pas des données financières ;
- le bilan financier quand bien même serait-il négatif n'est pas erroné ;

Vu enregistré le 10 juin 2014, le mémoire en réplique produit par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), le Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC), la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques qui concluent aux mêmes fins que leurs précédentes écritures ;

Ils soutiennent que :

l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc » (CROC) ne produisant pas ses statuts ne dispose ni d'une capacité pour agir ni d'un intérêt à agir ;

l'utilité publique du tronçon Oloron-Sainte-Marie - Bedous pouvait être appréciée dès lors qu'il apparaissait dans la déclaration d'utilité publique du projet que la reprise des circulations ferroviaires de ce tronçon était une étape dans la remise en service de l'ensemble de la ligne Pau-Canfranc ;

le juge administratif n'est pas lié par l'avis émis par le commissaire-enquêteur ; la commission d'enquête est favorable à la reprise des circulations entre Pau et Canfranc et la réserve émise est levée par les motifs de la déclaration d'utilité publique ;

l'article L554-11 du Code de justice administratif ne s'applique pas à cette décision et dès lors l'association ne peut se prévaloir de cet article pour ne pas avoir à justifier de l'urgence à suspendre ;

toutes les pièces du dossier d'enquête font mention dans leurs propos introductifs de la ligne Pau-Canfranc et précise que le tronçon Oloron-Sainte-Marie - Bedous n'est qu'une section de

cette ligne ; l'article R.123-8-3° du code de l'environnement n'est pas applicable à l'enquête publique relevant du code de l'expropriation ; l'insuffisance du dossier quant à l'existence d'une phase ultérieure de reprise des circulations jusqu'à Canfranc n'a aucune influence sur le sens de la décision prise ;

la nature de l'opération ne soumet pas ladite opération à une évaluation économique et sociale du projet ; aucune disposition n'impose que l'évaluation ne porte sur la totalité du programme ; cette lacune à supposer établie n'aurait aucune influence sur le sens de la décision car la rentabilité serait meilleure si le dossier avait pris en compte le projet jusqu'à Canfranc ; le juge administratif contrôle seulement que les principaux éléments exigés par le décret soient abordés, or en l'espèce l'administration a bien pris en compte l'ensemble du programme ;

l'étude d'impact n'était pas obligatoire ; le vice n'est pas substantiel ; l'impact limité du projet sur l'environnement et l'information de la population sont confirmés par la commission d'enquête ;

aucune pièce du dossier ne vient étayer l'hypothèse d'une suppression de points d'arrêts ; même si cela était le cas, le vice n'affecterait pas la déclaration d'utilité publique du projet mais la décision de suppression de points d'arrêts ;

les annulations de déclarations d'utilité publique ne sont que très rarement prononcées par le juge administratif ; la déclaration d'utilité publique s'inscrit dans un projet d'ensemble et présente une utilité publique ; la limitation de la reprise des circulations ferroviaires à Bedous n'est que transitoire ; le rapport de la Cour des comptes de 2009 est le seul rapport prônant un report massif des relations ferroviaires régionales du rail sur le train et les membres de la Cour des comptes n'ont qu'une vue à court terme de l'économie ; les calculs opérés par les membres de la Cour des comptes sont des calculs purement théoriques qui présentent des failles ; même à prendre en considération ce rapport, une ligne ferroviaire se justifie à partir de dix trains par jours ce qui est le cas en l'espèce ; les avantages intrinsèques de l'autorail sur l'autocar n'ont pas à être remis en cause alors qu'ils sont objectivement incontestables et connus ; le territoire rural peut relever de la technique ferroviaire ; l'utilité publique d'une opération ne s'apprécie pas au regard des seules informations contenues dans le dossier mais dans l'appréciation de l'opération par elle-même ; le coût de l'opération n'est pas exorbitant puisqu'il se situe dans la fourchette actuelle des opérations de remise en service ce qui ne lui retire pas son caractère d'utilité publique ; le fait que le projet soit déficitaire au niveau de son coût de fonctionnement ne retire pas au projet son caractère d'utilité publique car le projet conduira à la réduction des pollutions et nuisances ; le montant avancé de la contribution de la région est une erreur grossière ;

Vu enregistrés les 10 et 11 juin 2014, les mémoires complémentaires produits par l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc »(CROC) qui conclut aux mêmes fins que précédemment par les mêmes moyens ;

Elle soutient en outre que :

le mandat de l'assemblée générale est produit à l'appui de la demande de suspension ;

la déclaration d'utilité publique n'a pas seulement pour effet de permettre les acquisitions foncières nécessaires à la dénivellation des passages à niveau car :

- l'enquête préalable et la déclaration d'utilité publique contestées ne portent pas seulement sur la suppression du passage à niveaux ;
- rien ne permet au vu des pièces du dossier de circonscrire les acquisitions foncières aux seuls travaux de dénivellation ;
- la dénivellation des passages à niveaux est une condition de sécurité indissociable de la remise en service de la ligne ferroviaire ;
- le fait que les travaux concernent une voie existante est sans effet sur la nécessité d'une déclaration d'utilité publique ;

- l'arrêté préfectoral emporte simultanément déclaration d'utilité publique et déclaration de projet de Réseau ferré de France ;
- les intervenants déclarent ne pas pouvoir aborder les moyens soutenus par la demande de suspension ;
- Réseau ferré de France n'est que le seul exécutant d'un projet porté par le Conseil régional d'Aquitaine ;
- les écrits et déclarations publiques de l'exécutif ainsi que la déclaration d'utilité publique démontrent qu'il s'agit d'un projet de réouverture complète de la ligne ferroviaire jusqu'à Canfranc dont la première tranche est la ligne Oloron-Sainte-Marie - Bedous ; dès lors la pertinence socio-économique du projet global ainsi que plus largement les impacts du projet global devaient être vérifiés et justifiés avant que la première tranche du projet global soit réalisée ;
- Réseau ferré de France dénature son propre dossier en affirmant que le service de ligne autocar sera seulement modifié car il disparaîtra une fois la ligne ferroviaire rétablie ; la concertation préalable des collectivités n'aurait pas été prématurée contrairement à ce que soutient Réseau ferré de France ;
- il importe peu que les documents aient ou non une portée normative dès lors qu'ils ont pour objet de renseigner les collectivités sur les inconvénients du choix du transport, à ce titre le rapport de la Cour des comptes doit être pris en considération dans le bilan coûts-avantages ;
- si le projet était de nature à justifier une exception fondée sur une spécificité locale, il aurait dû faire l'objet d'une analyse comparative entre le service routier amenant à être supprimé et le service ferroviaire qui le remplace ;
- en faisant référence dans son mémoire en réponse au dossier d'enquête publique, Réseau Ferré de France confirme que le bilan environnemental global de l'opération sera négatif eu égard au bilan carbone de la phase travaux ;
- la méthode de calcul du bilan socio-économique utilisée dans la requête en référé n'est pas contestable car les chiffres sont extraits du dossier ;
- les documents confirmant que le Conseil régional poursuit le projet de réouverture complète de la ligne avec l'aval de l'Etat et de Réseau ferré de France ne sont pas des simples déclarations d'intention ;
- le Conseil régional intervient en dehors de son champ de compétences propres ;
- le seuil financier d'assujettissement des opérations au décret du 17 juillet 1984 relatif aux grands projets d'infrastructures n'introduit pas la restriction que l'infrastructure soit déjà existante ;
- la suppression du service autocar et de ses points d'arrêts à la fin du projet de création de ligne ferroviaire est certaine car :
 - le maintien du service routier alors que le service ferroviaire est en place créerait des frais et une concurrence absurde ;
 - le dossier d'enquête publique est suffisamment explicite sur la suppression du service routier ;
 - le dossier d'enquête publique comptabilise le transfert des usagers du car pour le calcul de la fréquentation du train et le bilan économique ;
- l'évaluation socio-économique figurant au rapport d'enquête permet de constater que certain postes du bilan valorisent des coûts collectifs non directement supportés par le maître d'ouvrage mais qui pénalisent néanmoins la dépense publique globale ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le code de justice administrative ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu la décision du 2 septembre 2013 par laquelle le président du tribunal administratif de Toulouse a désigné M. Bachoffer, vice président, pour statuer sur les demandes de référé ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Après avoir, au cours de l'audience publique du 16 juin 2014 à 14 heures, fait le rapport et entendu :

les observations de M. Manaut pour l'association « Contre le réouverture d'Oloron-Canfranc » qui expose notamment que l'opération est tronquée ; que la région poursuit un objectif global ; que l'opération ne présente aucune utilité publique comme l'a relevé la commission d'enquête ; que le transfert route/rail est inexplicable ;

celles de M. Delage pour le préfet des Pyrénées-Orientales qui reprend ses écritures en observant notamment l'avis de la commission qui a pris le déficit de 50 ans pour celui d'une année est fondé sur une erreur ; que la commission a outrepassé son objet ; que le projet répond à une utilité publique de desserte de la vallée d'Aspe ;

celles de Me Lecuyer pour Réseau Ferré de France qui reprend l'exposé de ses moyens de défense en précisant que les acquisitions foncières seront très limitées puisque liées uniquement à la suppression de passages à niveaux ; que les inconvénients sont très contenus ni déraisonnables ; que l'utilité publique du projet est évidente ;

celles de M. Rodes pour la FNAUT, le CRELOC et la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques qui reprend ses écritures en faisant valoir que l'avis de la commission repose sur une erreur grossière ;

celles de Me Charrel pour la Région Aquitaine qui reprend ses écritures en insistant sur l'utilité du projet et les deux erreurs commises par la commission d'avoir outrepassé ses fonctions et confondu le déficit de 50 ans et celui d'une année ;

Après avoir prononcé, à l'issue de l'audience, la clôture de l'instruction ;

Sur les interventions ;

1- Considérant que la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), le Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC), la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques ont intérêt au rejet de la requête de l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc » (CROC) ; que, par suite, leur intervention est recevable ;

Sur les conclusions présentées au titre de l'article L. 123 -16 du code de l'environnement :

2-Considérant qu'aux termes de l'article L.123-16 du code de l'environnement : « *Le juge administratif des référés, saisi d'une demande de suspension d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci. Il fait également droit à toute demande de suspension d'une décision prise sans que l'enquête publique requise par le présent chapitre ait eu lieu. L'alinéa précédent s'applique dans les mêmes conditions en cas d'absence de mise à disposition du public de l'évaluation environnementale ou de l'étude d'impact et des documents visés aux articles L.122-1-1 et L.122-8.* » ;

3-Considérant qu'en l'état de l'instruction aucun des moyens ci-dessus analysés n'est propre à faire naître un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté du 19 février 2014 par lequel le préfet des Pyrénées-Atlantiques a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous en emportant mise en conformité des documents

d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros, Bidos et Gurmençon ; que par suite et sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées à la requête de l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc »(CROC), cette dernière doit être rejetée ;

Sur les conclusions présentées au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative :

4-Considérant que les dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, la somme dont l'association requérante demande le versement au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ; que, dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions de Réseau Ferré de France, de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), du Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC) et de la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques tendant à application des mêmes dispositions ;

ORDONNE :

Article 1er : Les interventions de la FNAUT, du CRELOC et de la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques sont admises.

Article 2 : La requête de l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc »(CROC) est rejetée.

Article 3 : Les conclusions tendant à l'application de l'article L.761-1 du code justice administrative sont rejetées.

Article 4 : La présente ordonnance sera notifiée à l'association « Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc »(CROC) , Réseau Ferré de France, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) , au Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC), à la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques, au préfet des Pyrénées-Atlantiques et au président de la région Aquitaine.

Fait à Toulouse, le 19 juin 2014.

Le juge des référés,

Le greffier,

Bruno-Roch Bachoffer

Marie-Christine Kaminski

La République mande et ordonne au préfet des Pyrénées-Atlantiques en ce qui le concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente ordonnance.



Pour expédition conforme :

Le greffier

Le Greffier

M: CHRISTINE KAMINSKI