

Evaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, pour les grands projets d'infrastructure au sens de l'article L. 511-1 du code des transports – Evaluation suffisante en l'espèce.

Par Béatrice le mardi 21 juillet 2015, 13:02 - [EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE](#) - [Lien permanent](#)

- [5ème chambre](#)
- [C](#)

Arrêtés du 30 novembre 2011 et du 23 mars 2012 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires, d'une part, la création de la ligne D, d'autre part, à la création de la ligne « tram-train du Médoc » du tramway de l'agglomération bordelaise, et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux. L'étude d'évaluation jointe au dossier soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 30 mai au 13 juillet 2011, qui ne comprend pas d'éléments inexacts ou d'insuffisances ayant pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, comporte, avec une précision suffisante compte tenu de l'état d'avancement du projet, l'ensemble des informations requises par l'article 4 du décret du 17 juillet 1984. Par suite, c'est à tort que, pour annuler ces arrêtés préfectoraux, le tribunal administratif de Bordeaux a estimé que l'évaluation socio-économique avait été établie en méconnaissance de cet article 4 et que les données exposées dans ce document avaient conduit à fausser substantiellement l'appréciation du public sur l'opportunité du projet. Sur le fond la cour juge légaux les arrêtés du 30 novembre 2011 et du 23 mars 2012 du préfet de la Gironde.

Arrêt 14BX03468 - 14BX03631 - 5ème chambre 21 juillet 2015 - Communauté urbaine de Bordeaux et Ministre de l'intérieur. Arrêt 14BX03454 - 14BX03455 - 14BX03632 - 5ème chambre - 21 juillet 2015 - Communauté urbaine de Bordeaux et Ministre de l'intérieur.

Vu, I°, sous le n° 14BX03468, la requête enregistrée le 12 décembre 2014, présentée pour la communauté urbaine de Bordeaux, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle à Bordeaux Cedex (33076), représentée par son président en exercice, par la SCP Noyer-Cazcarra, avocat ;

La communauté urbaine de Bordeaux demande à la cour :

1°) d'annuler le jugement n° 1200385, 1201119, 1201896 du 23 octobre 2014 par lequel le tribunal administratif de Bordeaux a, à la demande de M. M===, de M. T===, de l'association Trans'Cub, de l'association Aquitaine Alternatives, de M. D===, de M. H=== et de l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc, annulé, d'une part, l'arrêté du 30 novembre 2011 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux, d'autre part, la décision du préfet rejetant le recours gracieux formé par cette dernière association contre ledit arrêté ;

2°) de rejeter la demande de M. M===, de M. T===, de l'association Trans'Cub, de l'association Aquitaine Alternatives, de M. D===, de M. H=== et de l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc devant le tribunal administratif de Bordeaux ;

.....

Vu, II°, sous le n° 14BX03631, le recours enregistré le 24 décembre 2014 sous forme de télécopie, régularisé par courrier le 29 décembre 2014, présenté par le ministre de l'intérieur ;

Le ministre de l'intérieur demande à la cour :

1°) d'annuler le jugement n° 1200385, 1201119, 1201896 du 23 octobre 2014 par lequel le tribunal administratif de Bordeaux a, à la demande de M. M====, de M. T====, de l'association Trans'Cub, de l'association Aquitaine Alternatives, de M. D====, de M. H==== et de l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc, annulé, d'une part, l'arrêté du 30 novembre 2011 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique, au profit de la communauté urbaine de Bordeaux, les travaux nécessaires à la création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux, d'autre part, la décision de cette autorité rejetant le recours gracieux formé par cette dernière association contre ledit arrêté ;

2°) de rejeter la demande de M. M====, de M. T====, de l'association Trans'Cub, de l'association Aquitaine Alternatives, de M. D====, de M. H==== et de l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc devant le tribunal administratif de Bordeaux ;

.....

Vu la note en délibéré enregistrée à la cour le 8 juillet 2015 présentée pour l'association Trans'Cub, M. T====, M. D==== et M. H==== par Me de Lagausie ;

1. Considérant que le préfet de la Gironde a, par arrêté du 30 novembre 2011, déclaré d'utilité publique, au profit de la communauté urbaine de Bordeaux, les travaux nécessaires à la création de la ligne D du tramway sur le territoire des communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges, Eysines et Le Haillan, et procédé à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération bordelaise ; que M. M====, d'une part, M. T====, l'association Trans'Cub, l'association Aquitaine Alternatives, M. D==== et M. H====, d'autre part, l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc, enfin, ont saisi le tribunal administratif de Bordeaux de demandes tendant à l'annulation de l'arrêté précité ; que, par la requête enregistrée sous le n° 14BX03468 et le recours enregistré sous le n° 14BX03631, la communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, et le ministre de l'intérieur, respectivement, interjettent appel du jugement du 23 octobre 2014 du tribunal administratif annulant l'arrêté du 30 novembre 2011 ; que cette requête et ce recours présentant à juger des mêmes questions, il y a lieu de les joindre pour qu'il y soit statué par un seul arrêt ;

Sur la recevabilité de la requête n° 14BX03468 :

2. Considérant qu'en application de l'article R. 811-7 du code de justice administrative, les appels ainsi que les mémoires déposés devant la cour administrative d'appel doivent, en dehors de cas étrangers à la présente affaire, être présentés par avocat ou avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation ; qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 31 décembre 1971 susvisée : « Nul ne peut, s'il n'est avocat, assister ou représenter les parties, postuler et plaider devant les juridictions... » ; qu'il résulte de ces dispositions que, d'une part, les avocats ne sont pas tenus de justifier devant les juridictions des mandats qu'ils sont réputés avoir reçus de leur clients dès lors qu'ils déclarent agir pour leur compte, d'autre part, que les requérants n'ont pas davantage à faire la preuve du mandat confié à leur conseil ; qu'il suit de là que la fin de non-recevoir opposée par M. M==== et tirée de ce que Bordeaux Métropole ne justifie pas du mandat qu'elle a confié à la SCP Noyer Cazcarra pour la représenter dans l'instance n° 14BX03468 ne peut qu'être écartée ;

Sur le bien-fondé du jugement :

3. Considérant qu'aux termes de l'article L. 1511-1 du code des transports, qui a repris les dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée : « Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. / Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transports nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de

ceux résultant des atteintes à l'environnement » ; qu'en vertu de l'article L. 1511-2 de ce code, issu de la loi susmentionnée, les grands projets d'infrastructures doivent être évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports, permettant des comparaisons entre les modes ou les combinaisons de modes de transport ; qu'aux termes de l'article L. 1511-4 du même code : « (...) le dossier de l'évaluation est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet (...). Cette enquête est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement » ; qu'aux termes de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « L'expropriant adresse au préfet, pour être soumis à l'enquête un dossier comprenant obligatoirement : / I. Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages : / (...) 5° l'appréciation sommaire des dépenses ; / 6° l'étude d'impact... ; / 7° l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un projet tel que défini à l'article 3 du même décret » ; qu'aux termes de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 susmentionné : « L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : / 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ; / 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; / (...) 4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transports existants ou en cours de réalisation ... / 5° (...) L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan provisionnel, tant des avantages et des inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification... » ; qu'en application de l'article 6 de ce décret, le dossier d'évaluation doit être inséré dans le dossier soumis à enquête publique ; que les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une évaluation socio-économique ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette évaluation que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative ;

4. Considérant, en premier lieu, que, par délibération du 26 mars 2010, le conseil de la communauté urbaine de Bordeaux a décidé de saisir le préfet de la Gironde d'une demande d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise ; que le dossier soumis à l'enquête que le préfet a ouverte comportait une « évaluation socio-économique », datée en dernier lieu du mois de mai 2011, indiquant les objectifs de la création d'une nouvelle ligne, les raisons du choix du mode de transport ainsi que les motifs, démographiques et urbanistiques, du tracé retenu et décrivant le contexte urbain et l'environnement socio-économique des secteurs concernés ; que cette évaluation expose également les incidences sur les autres modes de transports collectifs comme sur la circulation routière et les mesures de réorganisation qu'imposerait cette nouvelle ligne, conçue pour relier le lieu-dit Cantinolle, sur le territoire de la commune d'Eysines, au lieu-dit Le Dorat à Bègles, en passant par la gare Saint-Jean de Bordeaux, ainsi qu'il ressort des graphiques de la partie relative aux prévisions de trafic ; que s'il est vrai que cette évaluation ne présente pas les prévisions de fréquentation de cette ligne à l'horizon 2016 pour le seul segment entre le lieu-dit Cantinolle et la place des Quinconces, elle fournit les hypothèses de fréquentation de l'ensemble de la ligne en intégrant les gains de voyageurs qui résulteront de l'accroissement du nombre des passages entre la place des Quinconces et la gare Saint-Jean, puis le lieu-dit Le Dorat ; que le segment en litige ne se présente pas comme un ouvrage particulier, déconnecté du réseau existant et répondant à une logique de desserte autonome, mais constitue en réalité une extension de ce réseau destinée à drainer le quadrant nord ouest de l'agglomération pour offrir à ses habitants un mode de déplacement collectif doux et rapide vers les secteurs déjà parcourus par le tramway ; que, dans ces conditions, et alors même qu'il a choisi de solliciter distinctement une déclaration d'utilité publique

pour la construction de la ligne entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle par rapport au projet d'allongement des lignes existantes et à celui de création de la ligne tram-train du Médoc, le maître d'ouvrage n'a pas méconnu les exigences de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 ; qu'à ce sujet, la mention, sur le tableau des prévisions, d'une perspective de fréquentation de 62 300 « montants » par jour à l'horizon 2016 pour ladite ligne D est dépourvue d'ambiguïté compte tenu du graphique joint, relatif à l'offre multiservices en 2016, et des annotations dont ce tableau est assorti ; que cette information n'est pas incohérente avec les données figurant dans l'étude d'impact, d'où il résulte notamment que les lignes de bus qui desservent le corridor en projet, dont l'une, la ligne 5, poursuit le trajet vers les communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon comme il est envisagé pour la ligne de tramway en cause, ont représenté, pendant le premiers semestre de l'année 2010, 23 % de l'ensemble des voyageurs des lignes de bus de l'agglomération ; que, selon ce tableau, la ligne 5 a assuré le transport de 1 676 000 voyageurs pendant la même durée ; que tant l'évaluation socio-économique que la partie de l'étude d'impact relative à la fréquentation du réseau précisent l'origine des données exposées, se référant notamment à l'annuaire statistique CERTU 2007 et à l'enquête O-D TC de 2008 ; que le maître d'ouvrage n'était pas tenu de joindre ces documents, ni même d'en reproduire des parties, pour justifier de l'exactitude des éléments qu'il a repris ; qu'il n'est pas établi, au regard de ces éléments, que les prévisions de fréquentation aient été déterminées avec une approximation excessive, de nature à fausser le calcul des indicateurs de rentabilité socio-économiques de la ligne D, prise dans son ensemble ;

5. Considérant, en deuxième lieu, que l'évaluation socio-économique contient une analyse financière prospective sur la période 2011-2020, intégrant le montant de l'investissement de la 3ème phase du réseau de tramway, à savoir 764 millions d'euros, phase à laquelle se rattache la création du segment de la ligne D entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle ; que l'étude précise que le recours à l'emprunt pour financer cet investissement a été estimé à 384 millions d'euros, soit un peu plus du tiers des sources de financement ; qu'elle présente un tableau exposant l'encours de la dette au 1er janvier des années d'emprunt et les capacités de désendettement ; que, par ailleurs, dans le chapitre relatif à l'analyse des coûts collectifs, l'étude d'impact évalue à un montant de 221,3 millions d'euros hors taxes, en valeur 2010, le coût spécifique de la création du nouveau segment de la ligne D et présente un échancier des dépenses pour la période 2011-2018 ; que la répartition par nature des différents postes de cet investissement est clairement exposée dans l'estimation sommaire des dépenses ; qu'ainsi qu'il a été indiqué au point précédent, la nouvelle ligne ne peut s'analyser comme un ouvrage distinct du reste du réseau dès lors qu'elle a vocation à s'y agréger et a pour fonction d'ouvrir à la population du quart nord ouest de l'agglomération l'accès aux secteurs déjà desservis, tout particulièrement, la gare Saint-Jean ; que, par suite, la seule circonstance que l'évaluation socio-économique ne précise pas le nombre de rames qui seraient nécessaires pour assurer les seuls parcours entre la place des Quinconces et le terminus sur la commune d'Eysines, donnée qui ne correspondrait au demeurant pas à la logique qui préside à un tel projet d'infrastructure dont la rentabilité ne saurait être appréciée par section fragmentée et artificiellement isolée, n'est de nature à affecter ni la régularité, ni la sincérité de ce document ; qu'il suit de là que la présentation des conditions de financement ne méconnaissent pas les dispositions de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 ;

6. Considérant, en troisième lieu, que l'évaluation socio-économique présente un bilan pour le programme de la phase 3 dans sa totalité et un bilan pour la nouvelle ligne D, l'ensemble à l'horizon 2016 ; que ces bilans, déterminés sur la base des préconisations de l'instruction cadre du 27 mai 2005 notamment, prennent en compte les coûts de grosses réparations et ceux du renouvellement des infrastructures, matériels et équipements ; qu'en se fondant sur les données Keolis 2010, l'étude a retenu pour le tramway un coût d'exploitation global moyen par kilomètre et véhicule de 7,02 euros, en fournissant une comparaison avec le coût moyen par kilomètre des automobiles et celui des bus ; que, si le document ne mentionne pas le coût d'exploitation spécifique de la nouvelle ligne, il ne ressort d'aucun élément au dossier que les conditions de circulation dans le quart nord ouest de l'agglomération présenterait des particularités telles que le

coût global moyen observé sur le reste du réseau serait dépourvu de pertinence pour apprécier celui se rapportant à cette extension du réseau ; que, s'agissant de la valeur temps, qui au nombre des agrégats pris en compte dans le calcul des indicateurs de rentabilité socio-économiques, le maître de l'ouvrage s'est fondé, certes, sur une valeur de 13,08 euros/heure en 2008, supérieure à celle de 7,20 euros recommandée par le rapport du commissariat général au plan « transport » d'avril 2000 ; que, toutefois, outre que la valeur précitée, antérieure de huit années à la période de référence retenue par Bordeaux Métropole, se présente comme une donnée moyenne pour la France entière, la valeur admise par cet établissement public est cohérente, d'une part, avec celle prise en considération pour la création du réseau, d'autre part, avec les valeurs qui ont été adoptées par les grandes agglomérations françaises qui se sont dotées d'une même infrastructure ; que, dès lors, le bénéfice actualisé et le taux de rentabilité interne ne peuvent être regardés comme ayant été déterminés sur des bases erronées, en méconnaissance du décret du 17 juillet 1984 ;

7. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'étude d'évaluation jointe au dossier d'enquête, qui ne comprend pas d'éléments inexacts ou d'insuffisances ayant pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, comporte, avec une précision suffisante compte tenu de l'état d'avancement du projet, l'ensemble des informations requises par l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 précité ; que, par suite, c'est à tort que, pour annuler l'arrêté du 30 novembre 2011 du préfet de la Gironde, le tribunal administratif de Bordeaux a estimé que l'évaluation socio-économique avait été établie en méconnaissance de cet article 4 et que les données exposées dans ce document avaient conduit à fausser substantiellement l'appréciation du public sur l'opportunité du projet ;

8. Considérant, toutefois, qu'il appartient à la cour administrative d'appel, saisie de l'ensemble du litige par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens soulevés par les demandeurs devant le tribunal administratif de Bordeaux ;

Sur la légalité de l'arrêté du 30 novembre 2011 :

En ce qui concerne la concertation :

9. Considérant qu'aux termes de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction applicable à la date à laquelle le conseil de la communauté urbaine de Bordeaux a délibéré sur les modalités de la concertation : « I - Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant : / (...) c) Toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune... ; / (...) Les documents d'urbanisme et les opérations mentionnées aux a, b et c ne sont pas illégaux du seul fait des vices susceptibles d'entacher la concertation, dès lors que les modalités définies par la délibération prévue au premier alinéa ont été respectées. (...) Les autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol ne sont pas illégales du seul fait des vices susceptibles d'entacher cette délibération ou les modalités de son exécution » ; qu'en application du 2 de l'article R. 300-1 du code de l'urbanisme, sont soumises à la procédure de concertation prévue par l'article L. 300-2, la réalisation d'investissement routier dans une partie urbanisée, d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ; qu'il résulte néanmoins de ces dispositions que la légalité d'une délibération arrêtant un projet d'aménagement ne saurait être contestée au regard des modalités de la procédure de concertation qui l'a précédée dès lors que celles-ci ont respecté les modalités que l'établissement public a définies par la délibération ;

10. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le conseil communautaire a, par délibération du 22 février 2008, fixé les objectifs de l'opération d'aménagement que constituait la création d'une ligne de tramway dans le quart nord ouest de l'agglomération et prévu, au titre des modalités de concertation, d'une part, le dépôt du dossier de présentation du projet et d'un registre d'observations

dans chacune des mairies des 27 communes membres de l'établissement public ainsi qu'au siège et sur le site Internet de la communauté urbaine, d'autre part, l'organisation d'expositions et de réunions publiques ; que la circonstance que ce dossier ne comportait ni l'étude qui aurait été utilisée par le maître d'ouvrage pour appuyer une demande de subvention, ni certaines études qu'il cite ne suffit pas à faire considérer qu'il était insuffisant ; que, si un rapport complémentaire n'a été rendu public que la veille de la clôture de la concertation, cette circonstance est sans incidence sur la régularité de la procédure, alors surtout qu'il n'est pas établi que ce rapport était de nature à modifier substantiellement le contenu du dossier de concertation ; qu'il n'est pas contesté que la concertation a été ouverte le 1er avril 2008 et clôturée le 19 juin 2009, ces dates ayant été portées à la connaissance du public par voie de presse ; que les communes ont effectivement mis à disposition du public un dossier comportant les études préliminaires, proposant des choix en ce qui concerne tant le mode de transport que les tracés et présentant quatre scénarios ; que d'ailleurs, 542 observations ont été consignées sur les registres et 130 contributions ont été répertoriées sur le site Internet de la communauté urbaine ; que cette dernière a été destinataire de pétitions totalisant plus de 10 000 signatures ; qu'en outre, l'établissement public a organisé, en trois cycles, 43 réunions au cours desquelles ont été fournies des explications, étayées par la projection de diaporamas, le dernier cycle entre avril et juin 2009 ayant porté plus spécialement sur le tracé de la ligne D en litige ; qu'il ressort du bilan approuvé lors de la délibération du 10 juillet 2009 du conseil communautaire que la concertation, qui a été ainsi conforme aux modalités préalablement fixées et effective, a porté sur plusieurs hypothèses, combinant des tracés et des modes de transport différents ; que le dossier n'excluait pas la possibilité de créer une ligne de tramway sur un « corridor sud », empruntant la rue Capdeville et la rue de la Croix-Blanche à Bordeaux ; que, si les propositions ont pu être affinées et que par suite le dossier a évolué au cours de la concertation, en fonction des études complémentaires et des observations formulées, de telles adaptations, dont il n'est pas démontré qu'elles auraient débordé du cadre fixé initialement, ne sont pas de nature à vicier la procédure ; que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, la délibération du 16 janvier 2009 par laquelle le conseil communautaire a approuvé le dépôt d'une demande de subvention auprès des services de l'Etat pour la réalisation de la phase 3 du réseau de tramway n'arrête pas le principe d'un passage de la ligne D par la rue Fondaudège, correspondant au « corridor nord » ; qu'il suit de là que les moyens tirés du caractère irrégulier et du défaut de sincérité de la concertation ne peuvent qu'être écartés ;

En ce qui concerne les délibérations des 16 janvier 2009, 11 juillet 2009 et du 6 novembre 2009 du conseil communautaire :

11. Considérant que, ainsi qu'il a été dit au point 10, la délibération du 16 janvier 2009 a eu pour objet, non d'arrêter le projet de la ligne D du tramway, mais d'approuver une demande de subvention auprès des services de l'Etat ; que, par suite, les requérants ne peuvent utilement contester la légalité de cette délibération à l'appui de leur demande tendant à l'annulation de l'arrêté du 30 novembre 2011 du préfet de la Gironde ;

12. Considérant qu'en vertu des articles L. 2121-10 et L. 2121-12 du code général des collectivités territoriales, applicables aux assemblées délibérantes des communautés urbaines en vertu de l'article L. 5211-1 de ce code, la convocation des conseillers communautaires doit être adressée par écrit au domicile de ces derniers, sauf s'ils ont fait le choix d'une autre adresse, et être accompagnée d'une note explicative de synthèse et ce, dans un délai de cinq jours francs avant la séance de l'assemblée délibérante ;

13. Considérant que l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc soutient que la délibération du 10 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation est intervenue à la suite d'une procédure irrégulière au regard des dispositions susmentionnées du code général des collectivités territoriales ; qu'il ressort toutefois des pièces du dossier que les conseillers communautaires ont été convoqués à cette séance par courrier du 29 juin 2009 du président de l'établissement public, assorti des rapports de présentation des affaires ; que l'association ne rapporte pas la preuve que ces convocations n'auraient pas été adressées à la date qu'elles

indiquent, plus de cinq jours avant la séance, ni que le rapport de présentation du bilan de la concertation n'informait pas suffisamment les conseillers communautaires ;

14. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que les conseillers communautaires ont été convoqués à la séance du 6 novembre 2009 par courrier daté du 26 octobre 2009 ; que le président de la communauté urbaine de Bordeaux a attesté, le 7 janvier 2013, que les convocations avaient été transmises à leurs destinataires le 30 octobre suivant, soit par la voie électronique, soit en document papier par chauffeur, selon leur demande ; que les intimés ne démontrent pas que le délai légal de cinq jours aurait été méconnu en se prévalant seulement de l'affirmation, en cours de séance, d'un conseiller communautaire qui aurait découvert dans sa boîte aux lettres le 3 novembre 2009 une convocation qu'il n'y aurait pas vue la veille ; que ces convocations étaient accompagnées d'une notice de synthèse rappelant les modalités et le bilan de la concertation, et présentant le dossier définitif du projet, en distinguant la création de la section de la ligne D entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle, à Eysines, les extensions des lignes A, B et C et l'aménagement du tram-train du Médoc ; qu'alors même qu'elle ne contenait aucune donnée chiffrée, cette notice était suffisamment précise pour informer les membres de l'assemblée délibérante de l'affaire soumise à leur approbation ; que les intimés n'établissent pas, ni même ne soutiennent que des conseillers communautaires auraient été empêchés de consulter l'entier dossier au siège de l'établissement public, en violation de l'article L. 2121-13 du code général des collectivités territoriales ;

15. Considérant qu'en application de l'article L. 2121-22 du code général des collectivités territoriales, le conseil communautaire peut former, au cours de chaque séance, des commissions chargées d'étudier les questions soumises au conseil, soit par l'administration, soit à l'initiative de l'un de ses membres ; qu'il ressort des pièces du dossier que la commission « transports et déplacements » s'est réunie le 3 novembre 2009, à 14 h 30 pour examiner le projet en litige ; que, pour critiquer la procédure devant cette commission, les intimés ne sauraient se prévaloir des prescriptions des articles L. 2121-10 et L. 2121-12 du code général des collectivités territoriales, que l'article L. 2121-22 de ce code ne rend pas applicables auxdites commissions ;

16. Considérant qu'il ne résulte ni des dispositions précitées de l'article L. 1511-1 du code des transports, ni d'aucune autre disposition législative ou réglementaire que la délibération par laquelle la collectivité territoriale ou l'établissement public compétent arrête le projet d'une infrastructure de transport en vue de solliciter de l'autorité préfectorale la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à sa réalisation doit énoncer les considérations qui, au regard des conditions posées par l'article L. 1511-1, ont conduit au choix du projet ; qu'il ressort par ailleurs des pièces du dossier, notamment du rapport relatif à la délibération en cause, que le projet approuvé a été retenu en considération du dossier de concertation, qui analyse l'intérêt de la création d'une section de tramway entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle au regard des différents critères fixés par les dispositions précitées ; que, par suite, le moyen tiré de ce que ladite délibération serait entachée d'erreur de droit ne peut être accueilli ;

17. Considérant qu'il ressort des pièces de l'instance que le dossier de concertation présentait les avantages et les inconvénients respectifs, pour la desserte du quadrant nord ouest de l'agglomération bordelaise, de la solution d'une ligne de tramway par le corridor nord et celle d'une ligne de tramway ou d'une ligne de bus de haut niveau de service par le corridor sud ; que les deux modes de transport sont comparés sur le plan de l'offre de transport, sur celui de la valorisation urbaine et sur celui de l'environnement, notamment ; que les conclusions générales des études préliminaires réalisées pour la concertation exposent d'ailleurs quatre scénarios dont trois retiennent l'utilisation du bus à haut niveau de service ; que comme il a été dit au point 16, le choix exprimé par la communauté urbaine le 6 novembre 2009 repose sur le dossier de concertation et le bilan de celle-ci ; qu'ainsi et contrairement à ce qui est soutenu, il a été arrêté à la suite d'une analyse comparative, comme l'exige les dispositions susrappelées de l'article L. 1511-2 du code des transports ;

En ce qui concerne le dossier d'enquête publique :

18. Considérant que l'article R. 11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit que l'expropriant adresse à l'autorité préfectorale, pour être soumis à l'enquête publique, un dossier qui doit comprendre obligatoirement, lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, une présentation des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l'étude d'impact définie par les articles R. 122-1 et suivants du code de l'environnement ; que l'article R. 122-1 de ce dernier code met à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage les études préalables à la réalisation des aménagements visés par ce dispositif, imposant en outre « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude » dans le document final ; qu'en vertu de l'article R. 122-3 de ce code, l'étude d'impact, dont le contenu doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement, doit comporter, entre autres, une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, en particulier sur les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, la commodité du voisinage, notamment les bruits, les vibrations, les odeurs et les émissions lumineuses, ainsi que sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

19. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique a été réalisée par la communauté urbaine de Bordeaux, à la fois pétitionnaire et maître d'ouvrage des travaux envisagés ; que, dans sa dixième partie, ce document liste les études et les expertises ainsi que les contributions spécifiques sur lesquelles la communauté urbaine s'est appuyée, en indiquant, pour chacune d'elles, la dénomination sociale de l'auteur ; que par suite, le moyen invoqué par M. M=== et tiré du défaut d'information sur ces points manque en fait ; que ni l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ni aucune autre disposition de nature législative ou réglementaire n'impose au pétitionnaire ou au maître d'ouvrage de joindre à l'étude d'impact les expertises et contributions sur lesquelles il s'est fondé ; qu'enfin M. M=== ne peut utilement se prévaloir de la circulaire du 27 septembre 1993, qui est dépourvue de valeur réglementaire ;

20. Considérant que l'étude d'impact contient, en annexe 1, une étude de bruit qui rappelle les données propres à l'évaluation des phénomènes acoustiques, les textes législatifs réglementaires régissant les émissions sonores et les indices réglementaires applicables en matière d'infrastructures de transport terrestre ; que ce document expose la méthodologie et les résultats de la campagne de mesures à laquelle il a été procédé pendant la période du 16 au 25 novembre 2009 sur l'ensemble du parcours envisagé ; que le matériel utilisé comme les détails de la campagne sont très précisément décrits, l'étude présentant même, pour chaque lieu de prise de son, un plan de situation, une photographie du microphone, des prises de vue à partir de l'emplacement de ce matériel ; qu'elle indique les hypothèses prises en compte, notamment les vitesses du tramway, les cadences et les références qui justifient les choix ; que, sur la base d'une modélisation expliquée, l'étude compare, en distinguant les périodes diurne et nocturne, la situation acoustique le long de la ligne D en l'état initial et celle qui résultera du fonctionnement de cet équipement ; que cette comparaison porte, notamment, sur la situation des immeubles qui seront les plus proches, rue Fondaudège à Bordeaux, de la voie du tramway ; que M. M=== ne démontre pas le caractère erroné des données ainsi présentées en procédant à des calculs qui sont dénués de pertinence compte tenu de la spécificité des mesures acoustiques ; que le maître d'ouvrage n'était pas tenu de joindre à l'étude les cartes de bruit élaborées par ses services, lesquelles sont au demeurant consultables par les administrés directement auprès de ceux-là ;

21. Considérant que l'étude indique, dans le descriptif des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, que la voie ferrée comportera un amortissement vibratoire de l'ordre de 20 dBv lorsque, comme dans le cas de l'immeuble d'habitation appartenant à M. M=== rue Fondaudège, elle sera implantée à une distance inférieure à sept mètres entre l'axe de l'ouvrage et le nu des fondations du bâtiment ; qu'il résulte du document que ce choix est dicté par l'objectif de respecter la norme ISO 2613/2, relative à l'exposition des individus à des vibrations globales du corps dans les bâtiments ; que, dans son avis du 29 avril 2011, l'autorité de l'Etat compétente en matière

d'environnement a estimé, certes, que la thématique des vibrations « aurait mérité » d'être développée, en présentant l'analyse de l'impact potentiel, la justification des mesures proposées ainsi qu'une réflexion sur l'opportunité de réaliser des contrôles après mise en service ; que, toutefois, cette autorité ne relève pas, à juste titre, un manquement qui aurait été de nature à rendre le dossier insuffisant pour une information satisfaisante du public ; que si M. M=== prétend que la communauté urbaine de Bordeaux s'est abstenue de joindre au dossier l'étude sur les effets vibratoires à laquelle cet établissement aurait fait procéder, étude dont les conclusions seraient négatives selon l'intéressé qui ne précise pas dans quelles conditions il en aurait eu connaissance, il ne ressort pas des pièces du dossier, qui comporte la liste des expertises et contributions sur lesquelles le maître d'ouvrage s'est fondé, qu'une telle étude ait été réalisée ;

22. Considérant que l'étude d'impact contient une analyse de la qualité de l'air qui fournit une description détaillée des populations et des zones sensibles, des sources d'émissions atmosphérique et de la qualité de l'air à partir d'une campagne de mesures effectuée du 8 au 23 décembre 2009 ; que les impacts du projet en la matière ont été appréciés au regard de données de trafic fournies à l'expert par le maître d'ouvrage ; que l'exploitation des données a révélé que le projet en litige n'aurait pas d'impact significatif sur l'exposition des populations ; que M. M=== ne démontre pas, par les critiques qu'il formule, le caractère erroné de cette analyse ;

23. Considérant que l'évaluation socio-économique comprend un chapitre sur l'évaluation des effets sur les transports et les déplacements, qui précise que la longueur de la section entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle est de dix kilomètres, que la durée de ce trajet a été fixée à vingt neuf minutes et que la vitesse commerciale prévue est de 20,7 km/h ; que ce chapitre présente un tableau indiquant les intervalles de passage entre cinq heures et vingt quatre heures, d'une part sur le tronçon entre les arrêts Cantinolle et Sainte-Germaine, d'autre part, sur le segment entre Sainte-Germaine et la place des Quinconces ; qu'ainsi, contrairement à ce que prétend M. M===, le dossier n'est pas silencieux sur les cadences ;

24. Considérant que l'étude analyse notamment les effets permanents sur les activités économiques et commerciales le long des lignes de tramway, en signalant que la rue Fondaudège, la barrière du Médoc et l'avenue de la Libération concentrent des activités professionnelles, un ordre de grandeur numérique étant précisé pour les tronçons correspondants ; que l'étude expose les évolutions observées entre 1999 et 2008 le long des lignes existantes, qui se caractérisent par une progression de 9,5 % du nombre d'activités commerciales, de 28,6 % pour les services et de 21,8 pour les activités industrielles, mais également par un taux de création et de cessation supérieur à la moyenne par rapport au reste du territoire de la communauté urbaine de Bordeaux ; qu'il est indiqué que, si les corridors riverains du tramway ont enregistré une diminution de l'activité commerciale de 1,3 % en 9 ans, contrairement aux services, la proximité immédiate de la ligne devient attractive les dernières années de la période considérée, essentiellement dans le centre ville de Bordeaux ; que, sur la base d'une enquête réalisée auprès de 1 000 responsables d'établissements situés le long des corridors du tramway, l'étude présente l'appréciation des professionnels sur l'impact de l'infrastructure quant au niveau de leur activité et aux caractéristiques de la clientèle ; que ce document, qui analyse ainsi les effets que le projet est susceptible d'avoir sur les activités économiques, contrairement à ce que fait valoir l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc, n'avait pas à être plus précis ;

25. Considérant que le descriptif des caractéristiques principales du projet joint au dossier d'enquête présente la réorganisation du schéma des déplacements sur le trajet envisagé, secteur par secteur ; que le schéma proposé, qui conduira à une réduction significative du trafic automobile sur les voies empruntées par la ligne, prévoit de limiter tout croisement de la voie ferrée en dehors des carrefours protégés ; qu'il est également prévu de réserver des cheminements cyclables ou, en cas de danger du fait de la circulation du tramway, de les détourner vers des voies parallèles ; que le tramway, dont il est clairement indiqué qu'il circulera en site mixte sur plusieurs tronçons du trajet, doit être piloté à vue par un conducteur, qui est responsable de la vitesse, laquelle peut faire l'objet de restriction dans les sections urbaines afin de prendre en compte la densité des piétons dans les rues

étroites, les espaces de circulation mixte et la traversée des carrefours ; que ces informations renseignaient suffisamment le public au sujet des mesures envisagées pour limiter les accidents sur la voie publique ; que, dans ces conditions, le maître d'ouvrage a pu, sans méconnaître des dispositions du décret n° 93-245 du 25 février 1993 dont se prévaut M. M===, dispositions qui ont été reprises par l'article R. 122-3 du code de l'environnement dans sa rédaction alors applicable, se dispenser d'inclure dans le dossier d'enquête une étude sur l'accidentologie liée à la circulation des transports ferrés en agglomération ;

26. Considérant que l'estimation sommaire des dépenses indique le montant total de l'investissement correspondant à la création de la section de la ligne D de la place des Quinconces au lieudit Cantinolle, à savoir 221 300 000 euros hors taxes, valeur 2010 ; que cette estimation précise le montant de chaque poste, en particulier celui des acquisitions foncières qui, à ce stade de la procédure, avant l'enquête parcellaire, comporte nécessairement une marge d'approximation ; qu'aucune disposition n'impose que le dossier soumis à l'enquête publique comprenne le détail des éléments retenus pour aboutir à l'appréciation sommaire des dépenses ; que, contrairement à ce que fait valoir M. M===, le défaut de désignation des immeubles susceptibles de faire l'objet d'une expropriation n'entache pas d'irrégularité le dossier d'enquête publique, qui n'a pas été constitué pour l'application de l'article R. 11-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ; que l'évaluation socio-économique précise que les produits des usagers représentent 23 % du budget annexe relatif aux transports en commun et couvrent 39 % de la contribution forfaitaire d'exploitation de ce réseau de transport ; que, compte tenu de ce qui précède, le maître d'ouvrage n'a pas méconnu le 2° de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 et n'a pas affecté le dossier d'enquête d'une omission de nature à fausser l'information du public en s'abstenant de proposer une estimation du taux de rentabilité financière ou une évaluation selon les tests de sensibilité proposés par un rapport du commissariat général au plan ; que le projet soumis à enquête ne prévoyant pas de variantes, le défaut d'évaluation d'autres solutions de desserte du quart nord ouest de l'agglomération par le réseau de transport est sans incidence sur l'appréciation du dossier ; qu'ainsi qu'il a été dit aux points 4 et 5, le projet de la ligne D s'agrège à l'opération globale d'extension du réseau de tramway sur le territoire de l'agglomération bordelaise, qui tend à améliorer le service en offrant notamment à la population du quart nord ouest la possibilité d'accéder, par ce mode de transport, aux secteurs déjà desservis ; que, par suite, le maître d'ouvrage a pu régulièrement, pour permettre au public d'apprécier l'intérêt de l'opération dans sa globalité, et non sur la seule section créée entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle, exposer les conditions de financement de la totalité de l'investissement correspondant à la phase 3 ; que les intimés ne peuvent utilement opposer, dans la présente instance, le contenu du dossier de l'enquête publique se rapportant à l'extension des lignes A, B et C du tramway ;

27. Considérant que le dossier d'enquête publique était assorti d'un dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ; que, dans ce dernier document, le « rappel des contraintes de la zone d'étude, des impacts du projet et des mesures associées aux impacts négatifs » précise que la construction de la ligne D affecterait quatre espaces boisés classés ; que les plans de zonage joints à ce dossier situent les espaces boisés dont la mise en compatibilité emporte déclassement, en précisant, pour chaque espace, la superficie impactée ; que, par suite, le moyen tiré de ce que le dossier d'enquête publique ne contenait pas les informations nécessaires sur les effets du projet en ce qui concerne les espaces boisés classés doit être écarté ;

En ce qui concerne la procédure d'enquête :

28. Considérant qu'aux termes de l'article R. 11-14-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique alors en vigueur : « Le préfet, après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, précise par arrêté : / 1° L'objet de l'enquête... » et qu'aux termes de l'article R. 11-14-7 de ce code : « Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 11-14-5 à la connaissance du public est, par le soins du préfet, publié en caractères apparents dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés... » ;

29. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le préfet a précisé l'ensemble des modalités de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de création de la ligne D et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux, par arrêté du 9 mai 2011 ; que le dispositif de cet arrêté a fait l'objet, dans son intégralité, d'une publication par avis, d'une part, dans le journal Sud-Ouest les 13 mai et 1er juin 2011, d'autre part, dans le journal les Echos judiciaires de la Gironde les 13 mai et 3 juin 2011 ; que, par suite, le moyen tiré de l'insuffisance de publicité de l'enquête publique manque en fait, ainsi que le démontre d'ailleurs l'important nombre d'observations formulées devant la commission ;

30. Considérant qu'aux termes de l'article L. 123-10 du code de l'environnement, dans sa rédaction alors applicable : « Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont rendus publics. Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées » ; qu'en application de l'article R. 123-17 de ce code, pendant la durée de l'enquête, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier ;

31. Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 30 mai au 13 juillet 2011 ; que, si la commission d'enquête décrit le dossier comme volumineux et difficile d'accès pour le public, la documentation mise à la disposition de celui-ci comportait un résumé non technique, ayant précisément pour objet de faciliter l'appréhension des objectifs recherchés, des données recueillies et des avantages et inconvénients du projet ; qu'il ne ressort pas du dossier que les modalités matérielles de mise à disposition des registres d'enquête ou que les conditions de prise de connaissance des documents auraient fait obstacle à ce que certains avis soient recueillis au cours de l'enquête ;

32. Considérant que, dans son rapport daté du 15 septembre 2011, la commission d'enquête mentionne que l'association Trans'Cub et l'association Aquitaine Alternatives, qui ont été reçues à leur demande par les commissaires le 13 juillet 2011 en dehors des heures de permanence, ont remis un document qui portait, en particulier, sur les priorisations et stratégies en matière de transport communautaire à l'horizon 2050, les objectifs du développement de l'offre, l'intérêt supérieur du bus à haut niveau de service (BHNS) par rapport à la solution du tramway et l'insuffisance de l'évaluation socio-économique ; que la commission d'enquête a répondu à ces observations dans la partie de son rapport consacrée à l'analyse de la thématique « Tracés et propositions alternatives », en évoquant la contestation du choix du corridor nord et les arguments présentés par le public pour justifier la préférence concernant le corridor sud ; qu'elle a rappelé ensuite les motifs invoqués par certains administrés en faveur du bus à haut niveau de service (BHNS) ; qu'ainsi, même si la commission d'enquête a estimé que ces oppositions au choix de la voie ferrée ne pouvaient être analysées comme des solutions alternatives, son rapport fait état expressément des contre-propositions formulées au cours de l'enquête ; que la commission n'était pas tenue de répondre à l'ensemble des observations du public ;

33. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la communauté urbaine de Bordeaux a apporté des réponses aux observations du public transmises par la commission d'enquête, réponses que cette dernière a d'ailleurs intégrées dans son rapport et son avis rendus le 15 septembre 2011 ; que, contrairement à ce que fait valoir M. M====, le maître d'ouvrage a expressément répondu aux recommandations de la commission d'enquête ; que s'il est vrai que la communauté urbaine s'est bornée à prendre acte de certaines observations, c'est dans les cas où les administrés ont soit formulé des opinions défavorables, n'appelant en réalité pas d'autres réponses que celles déjà fournies dans le dossier d'enquête, soit réclamé une modification remettant en cause le projet soumis à l'enquête, notamment un changement de tracé, soit émis des vœux sur des équipements ou aménagements connexes, soit exprimé des considérations qui n'imposaient pas de précisions techniques ; que, dans ces conditions, le moyen tiré de l'insuffisance de réponses du maître d'ouvrage aux observations du public relayées par la commission d'enquête ne peut qu'être écarté ;

34. Considérant qu'en admettant que la communauté urbaine de Bordeaux ait refusé à M. M==== la communication de documents qui entraient dans le champ d'application de la loi du 17 juillet 1978 susvisée, cette circonstance est sans incidence sur la régularité de l'enquête publique ; qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que le maître d'ouvrage ait rejeté des demandes de pièces complémentaires de la part de la commission d'enquête ;

35. Considérant que le projet de création de la section de la ligne de tramway entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle a été précédé, ainsi qu'il vient d'être dit, d'une enquête publique, en application des dispositions de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ; que la soumission du projet à une enquête publique régie par ces dispositions doit être regardée comme une modalité d'information et de participation du public assurant la mise en œuvre des objectifs fixés par la convention d'Aarhus du 25 juin 1998 ; que le moyen tiré de la violation de la directive n° 97/11/CE du conseil du 3 mars 1997 et de la directive n° 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 n'est pas assorti des précisions suffisantes pour permettre d'en apprécier le bien-fondé ;

En ce qui concerne la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme :

36. Considérant qu'aux termes de l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction alors applicable : « La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si : / a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ; / b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4... », au nombre desquels figurent les établissements publics consulaires ;

37. Considérant, en premier lieu, qu'il ressort tant de l'arrêté du 9 mai 2011 précité que de la composition du dossier mis à la disposition des administrés pour la réalisation de l'enquête publique que celle-ci a porté tant sur l'utilité publique de la création de la ligne D du tramway que sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux, mise en compatibilité qui a fait l'objet dans la documentation soumise au public d'un fascicule particulier comprenant une présentation des modifications et des plans de zone ;

38. Considérant, en second lieu, qu'il ressort des pièces du dossier qu'afin de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le préfet de la Gironde a organisé une réunion le 4 mai 2011, avant l'ouverture de l'enquête publique ainsi que l'impose l'article R. 123-12 du code de l'urbanisme alors applicable, à laquelle ont été conviées les personnes publiques énumérées par les dispositions précitées de l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme, en particulier la région Aquitaine, le département de la Gironde et la chambre de commerce et de l'industrie comme la chambre d'agriculture de ce département ; qu'il ressort du procès-verbal de cette réunion, établi par le représentant des services de l'Etat, que, si elle n'était pas directement représentée à cette séance, la chambre de commerce et d'industrie s'est excusée par la voie du représentant de la chambre des métiers, qui a précisé que ces deux établissements consulaires avaient engagé ensemble une action d'accompagnement des commerçants et artisans ; qu'ainsi, contrairement à ce que soutient l'association des commerçants et artisans de la barrière du Médoc, l'ensemble des personnes visées par l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme ont été associées à la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ; que la circonstance que certaines personnes publiques n'aient pas cru devoir se faire représenter à ladite réunion est sans incidence sur la régularité de la procédure ; que les moyens tirés de la violation de cet article ne peuvent donc qu'être écartés ;

En ce qui concerne les délibérations des 14 octobre 2011 et 25 novembre 2011 :

39. Considérant que l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc soutient que les délibérations des 14 octobre 2011 et 25 novembre 2011 par lesquelles le conseil communautaire a, en premier lieu, émis un avis favorable sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et sur le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, en deuxième lieu, déclaré d'intérêt général le projet de création de la ligne D ont été approuvées en méconnaissance des articles L. 2121-10 et L. 2121-12 du code général des collectivités territoriales ; qu'il ressort des pièces du dossier que les conseillers communautaires ont été convoqués à la séance du 14 octobre 2011 par courriers du 3 octobre 2011 du président de la communauté urbaine et à celle du 25 novembre 2011 par courriers de cette autorité en date du 14 novembre précédent ; que ces courriers mentionnent en pièces jointes l'ordre du jour et les rapports concernant les affaires soumises au conseil ; que l'association ne produit aucun élément de nature à établir que les convocations n'ont pas été adressées à leurs destinataires aux dates indiquées, ni qu'elles n'étaient pas accompagnées des pièces jointes annoncées ; qu'il n'est pas davantage établi qu'en violation de l'article L. 2121-13 du code général des collectivités territoriales, des conseillers communautaires se seraient vu opposer un refus à leur demande de consultation des entiers dossiers des affaires examinées ;

40. Considérant que la circonstance que le projet de délibération déclarant d'intérêt général la création de la ligne D n'est reproduit que partiellement le rapport de la commission d'enquête et, en particulier, n'ait précisé certaines critiques, n'a pas été de nature à tromper les conseillers communautaires qui étaient dûment informés du contenu des travaux de cette commission, sur lesquels ils avaient déjà délibéré le 14 octobre 2011 ;

En ce qui concerne la motivation de l'arrêté attaqué :

41. Considérant que, si le 3° de l'article L. 11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique impose à l'autorité préfectorale de joindre à l'acte déclarant d'utilité publique un document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération, ces dispositions ne sauraient être interprétées comme imposant la motivation en la forme de la déclaration d'utilité publique qui serait une condition de la légalité de cette dernière ; qu'il suit de là que M. M==== ne peut utilement critiquer la motivation du document annexé à cet arrêté, présentant l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet ;

En ce qui concerne l'utilité publique du projet :

42. Considérant qu'il appartient au juge administratif, lorsqu'est contestée devant lui l'utilité publique d'un tel projet, de vérifier successivement que celui-ci répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'est pas en mesure de le réaliser dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte le projet ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente ;

43. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la création d'une section de ligne de tramway entre la place des Quinconces et le lieudit Cantinolle, à Eysines, assurera la desserte du quadrant nord ouest de l'agglomération et offrira aux habitants de cette partie du territoire un moyen de transport sûr et nettement plus rapide, en particulier aux heures de pointe, que d'autres moyens, compte tenu des difficultés de la circulation automobile dans l'agglomération, permettant d'accéder au centre ville de Bordeaux et aux secteurs déjà desservis par le tramway, au premier chef la gare Saint-Jean, mais également le siège des administrations territoriales, certains établissements du centre hospitalier universitaire de Bordeaux ou les facultés situées sur les communes de Talence, Gradignan et Pessac ; qu'eu égard au nombre de voyageurs concernés, et alors même que les prévisions du maître d'ouvrage seraient optimistes, une telle opération, qui structure le territoire de

l'agglomération, présente un intérêt général ; qu'en outre, la réduction corrélative de la circulation automobile se traduira par une amélioration de l'environnement ; que si la réalisation du projet imposera l'acquisition de propriétés foncières, éventuellement par le recours à l'expropriation, le nombre de ces acquisitions sera limité et, d'ailleurs, les dépenses correspondantes ont été évaluées à peine plus de 10 % des travaux de voirie ; que, pour réduire les nuisances, le projet prévoit des mesures compensatoires dont le coût a été estimé à 9,4 % du montant total de l'opération, en particulier la pose de voies ferrées anti-vibrations en vue de conformer le fonctionnement du tramway à la norme ISO que le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter en matière d'effets vibratoires ; que l'impact sur le milieu naturel sera peu important, consistant essentiellement en l'abattage d'arbres d'alignement qui seront remplacés par un nombre supérieur de plantations sur l'ensemble de l'itinéraire de la ligne ; que, dans ces conditions, ni les inconvénients que pourront subir les personnes qui résident le long de la ligne, ni le coût de l'opération ne peuvent être regardés comme excessifs et de nature à retirer au projet son caractère d'utilité publique ;

En ce qui concerne les autres moyens de légalité interne :

44. Considérant qu'aux termes de l'article 14 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales : « La jouissance des droits et libertés reconnus dans la présente Convention doit être assurée, sans distinction aucune, fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'origine nationale ou sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance ou toute autre situation » ; qu'aux termes de l'article 1er du premier protocole additionnel : « Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international. Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les Etats de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général... » ;

45. Considérant que l'arrêté attaqué, qui ne conduit pas à appliquer à une catégorie de population un traitement différent sans justification objective et raisonnable, n'instaure pas de discrimination dans la jouissance des droits qui serait contraire aux stipulations précitées de l'article 14 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ; qu'il résulte de ce qui vient d'être dit au point 43 que cet arrêté n'a, en tout état de cause, pas méconnu les stipulations de l'article 1er du premier protocole additionnel à cette convention, garantissant le droit de toute personne au respect de ses biens ; que M. M=== ne peut se prévaloir de l'article 1er du douzième protocole à ladite convention, qui n'a été ni signé, ni ratifié par la France ;

46. Considérant qu'ainsi qu'il a été dit au point 43, le maître de l'ouvrage a prévu des mesures compensatoires pour limiter les effets vibratoires du passage du tramway, en vue de respecter une norme ISO dont la pertinence n'est pas contestée ; qu'il ressort de l'étude acoustique annexée à l'étude d'impact que le fonctionnement du tramway n'engendrera pas d'émergences sonores supérieures au maximum réglementaire applicable aux infrastructures de transport ; que, par suite, M. M=== ne soutient pas valablement qu'eu égard aux nuisances que le tramway générera, l'arrêté attaqué porte à son droit au respect de sa vie privée et familiale une atteinte disproportionnée par rapport aux motifs qui le fondent, en violation de l'article 8 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;

47. Considérant qu'aux termes du 1° du II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement, la protection et la gestion des espaces, ressources et milieux naturels s'inspirent notamment du « principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable » ; qu'une opération qui méconnaît les exigences du principe de précaution ne peut légalement être déclarée d'utilité publique ; qu'il appartient dès lors à l'autorité compétente de l'Etat, saisie d'une demande tendant à ce qu'un projet soit déclaré d'utilité

publique, de rechercher s'il existe des éléments circonstanciés de nature à accréditer l'hypothèse d'un risque de dommage grave et irréversible pour l'environnement ou d'atteinte à l'environnement susceptible de nuire de manière grave à la santé, qui justifierait, en dépit des incertitudes subsistant quant à sa réalité et à sa portée en l'état des connaissances scientifiques, l'application du principe de précaution ; qu'il ressort des pièces du dossier que la création de la ligne D conduira à une réduction sensible de la circulation automobile et, compte tenu des mesures de compensation prévues par le projet, se traduira par une amélioration de l'environnement ; que si, par ailleurs, M. M=== invoque les risques d'accident inhérents à ce type de transport, le projet a été assorti de l'élaboration d'un nouveau plan de circulation, qui a circonscrit au minimum tout croisement avec la voie ferrée du tramway en dehors des passages protégés par des feux ; qu'il est vrai que la ligne ne bénéficie pas d'un site propre sur l'ensemble du parcours ; que, toutefois, le tramway est piloté à vue par un conducteur chargé d'adapter la vitesse en fonction des situations ; que, dans ces conditions, l'existence d'un risque grave et irréversible au sens des dispositions précitées ne peut être regardé comme une hypothèse suffisamment plausible pour justifier l'application du principe de précaution ; qu'il s'ensuit que doit être écarté le moyen que l'arrêté attaqué méconnaîtrait le 1° du II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement ;

48. Considérant que, si le conseil de la communauté urbaine de Bordeaux a approuvé, par délibération du 29 avril 2011, des orientations générales en matière de stratégie des déplacements sur le territoire de cet établissement public, en vue de lancer les études de faisabilité préalables à l'instauration d'un schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), ces orientations ne présentent pas, par elles-mêmes, un caractère prescriptif ; que, par suite, le moyen tiré de ce que la création de la ligne D en cause méconnaîtrait ces orientations générales, au demeurant adoptées sur la base de perspectives de déplacements à l'horizon 2030 et intégrant le réseau du tramway, ne peut qu'être écarté ;

49. Considérant que M. M=== ne peut utilement se prévaloir des dispositions des articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement, qui se rapportent à l'élaboration et l'instauration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ; que le moyen tiré de la violation de l'article R. 1334-30 du code de la santé publique, qui exclut du champ d'application des articles R. 1334-31 à 1334-37 de ce code, les bruits de voisinage qui proviennent des infrastructures de transport et des véhicules qui y circulent, manque de précisions pour permettre d'en apprécier le bien-fondé ;

50. Considérant que, si M. M=== fait valoir qu'il existe des alternatives au tracé retenu pour la construction de la ligne D du tramway, il n'appartient pas au juge administratif de se prononcer sur l'opportunité du choix effectué par le maître d'ouvrage ;

51. Considérant qu'aux termes de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme : « Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme (...) déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable : / 1° L'équilibre entre : / (...) 3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air (...), des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature » ;

52. Considérant qu'ainsi qu'il a été dit au point 43, la création de la ligne D se traduira par une diminution significative de la circulation automobile et, par suite, une réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que la préservation de la qualité de l'air ; que le projet prévoyant la plantation d'un nombre d'arbres supérieur aux suppressions de ces végétaux, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ne saurait être regardée comme affectant les espaces verts, malgré le déclassement d'espaces boisés, au demeurant pour une surface totale modeste ; qu'en égard aux modalités de construction des voies dans la partie de la ligne proche des habitations et des mesures de compensation prévues, le projet limite les nuisances qui pourraient résulter du

fonctionnement du tramway ; que les dispositions introduites dans le plan local d'urbanisme par l'arrêté du 30 novembre 2011 respectent ainsi les objectifs d'équilibre édictés par l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme ;

53. Considérant que l'arrêté du 30 novembre 2011, qui ne crée aucune contrainte qui excéderait celle qu'autorise la loi, ne saurait être regardé comme portant une atteinte disproportionnée à la liberté d'entreprendre garantie par l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen ;

54. Considérant que l'arrêté du 30 novembre 2011 du préfet de la Gironde n'a ni pour objet, ni pour effet d'instaurer une servitude dont M. M=== serait en droit d'obtenir indemnisation sur le fondement de l'article L. 160-5 du code de l'urbanisme ; que l'intéressé ne se prévaut donc pas utilement de ce texte ;

55. Considérant que le détournement de pouvoir allégué n'est pas établi ;

56. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'enjoindre aux requérants de communiquer les pièces complémentaires dont M. M=== demande la production, ni de statuer sur les fins de non-recevoir opposées aux demandes de première instance, que la communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, et le ministre de l'intérieur sont fondés à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé, d'une part, l'arrêté du 30 novembre 2011 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la création de la ligne D du tramway et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux, d'autre part, la décision du préfet rejetant le recours gracieux formé par l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc contre cet arrêté ;

Sur les conclusions tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

57. Considérant que les dispositions de cet article font obstacle à ce que soient mises à la charge de Bordeaux Métropole, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, les sommes dont l'association Trans'Cub, M. T===, M. D=== et M. H=== demandent le versement au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ;

DECIDE :

Article 1er : Le jugement n° 1200385, 1201119, 1201896 du 23 octobre 2014 du tribunal administratif de Bordeaux est annulé.

Article 2 : Les demandes présentées par M. M===, l'association Trans'Cub, M. T===, l'association Aquitaine Alternatives, M. D===, M. H=== et l'association des commerçants et professionnels de la barrière du Médoc devant le tribunal administratif de Bordeaux sont rejetées.

Article 3 : Les conclusions de l'association Trans'Cub, de M. T===, de M. D=== et de M. H=== tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative comme celles de M. M=== tendant à la production de pièces complémentaires sont rejetées.