

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, 12:58 - [EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE](#) - [Lien permanent](#)

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° 14BX03454, la requête enregistrée le 11 décembre 2014 sous forme de télécopie et régularisée par courrier le 15 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 Me Coudray, avocat ;

La communauté urbaine de Bordeaux demande à la cour :

1°) d'annuler le jugement n° 1202096 du 23 octobre 2014 par lequel le tribunal administratif de Bordeaux a, à la demande de M. T==, l'association Trans'Cub, M. D== et M. H==, annulé l'arrêté du 23 mars 2012 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la création de la ligne « tram-train du Médoc » de la troisième phase du tramway de l'agglomération bordelaise et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;

2°) de rejeter la demande de M. T==, l'association Trans'Cub, M. D== et M. H== devant le tribunal administratif de Bordeaux ;

.....
Vu, II°, sous le n° 14BX03455, la requête présentée pour la communauté urbaine de Bordeaux, représentée par son président en exercice, par Me Coudray, avocat,

La communauté urbaine de Bordeaux demande à la cour de décider qu'il sera sursis à l'exécution du jugement n° 1202096 du 23 octobre 2014 par lequel le tribunal administratif de Bordeaux a annulé l'arrêté du 23 mars 2012 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la création de la ligne « tram-train du Médoc » de la troisième phase du tramway de l'agglomération bordelaise et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;

.....
Vu, III°, sous le n° 14BX03632, le recours enregistré le 24 décembre 2014 sous forme de télécopie

et 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° 1202096 du 23 octobre 2014 par lequel le tribunal administratif de Bordeaux a, à la demande de M. T==, l'association Trans'Cub, M. D== et M. H==, annulé l'arrêté du 23 mars 2012 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 « tram-train du Médoc » de la troisième phase du tramway de l'agglomération bordelaise et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de cette agglomération ;

2°) de rejeter la demande de M. T==, l'association Trans'Cub, M. D== et M. H== 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 23 mars 2012, déclaré d'utilité publique, au profit de la communauté urbaine de Bordeaux, les travaux nécessaires à la création de la ligne dite « tram-train du Médoc » sur le territoire des communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort, et procédé à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération bordelaise ; que, saisi par M. T==, l'association Trans'Cub, M. D== et M. H==, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé cet arrêté par jugement du 23 octobre 2014 ; que, par la requête enregistrée sous le n° 14BX03454 et le recours enregistré sous le n° 14BX03632, la communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, et le ministre de l'intérieur, respectivement, interjetent appel de ce jugement ; qu'en outre, la communauté urbaine demande le sursis à l'exécution dudit jugement dans la requête n° 14BX03455 tandis que, dans cette instance comme dans l'instance n° 14BX03454, l'association Trans'Cub, M. T==, M. D== et M. H== demandent à ce qu'il soit enjoint à cet établissement public d'interrompre tous travaux de réalisation de la ligne ; que ces requêtes et recours présentant à juger des mêmes questions, il y a lieu de les joindre pour qu'elles fassent l'objet d'un même arrêt ;

Sur l'intervention de Bordeaux Métropole dans l'instance n° 14BX03632 :

2. Considérant que Bordeaux Métropole, au bénéfice de qui la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne dite du tram-train du Médoc a été prononcée, a intérêt à l'annulation du jugement du 23 octobre 2014 du tribunal administratif de Bordeaux annulant cette déclaration ; que, par suite, son intervention au soutien du recours du ministre est recevable ;

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 ;

4. Considérant 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 ;

5. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le projet en litige consiste en la création d'une nouvelle ligne de tramway poursuivant la ligne C du réseau existant à partir de la station Cracovie à Bordeaux jusqu'à la gare de Blanquefort, en traversant le territoire de la commune de Bruges ; que cette ligne, de 7,1 kilomètres de long principalement en voie unique et qui comportera six stations, emprunte sur l'essentiel de son parcours une voie construite sur l'emprise de la ligne ferroviaire entre Bordeaux et la Pointe-de-Grave et doit être aménagée pour permettre, si les besoins apparaissent, son adaptation à la circulation de tram-trains, voire de trains de transport express régional (TER), selon la notice explicative jointe au dossier d'enquête publique qui informait ainsi suffisamment les administrés sur les modes d'exploitation envisagés ; qu'il est précisé dans ce document que l'opération de création de la ligne entre la station Cracovie et la gare de Blanquefort s'intègre dans le programme d'extension générale du réseau du tramway de l'agglomération, correspondant à une troisième phase de développement de cette infrastructure ;

6. Considérant, en premier lieu, que l'étude socio-économique jointe au dossier d'enquête publique expose les objectifs et les enjeux globaux ainsi que les effets attendus de cette troisième phase du tramway, dont la création de la ligne en litige est l'un des volets comme il a été dit, objectifs et effets au nombre desquels figurent la recherche d'un accompagnement à la croissance démographique de l'agglomération et la mise en œuvre d'une stratégie de densification des axes de transports, l'amélioration de la desserte des grands pôles économiques, l'organisation du report modal sur le tramway en vue d'améliorer l'environnement, le désenclavement de secteurs défavorisés et un maillage plus efficace, plus égalitaire et mieux adapté du réseau de transports collectifs dans l'agglomération ; qu'en ce qui concerne les prévisions de fréquentation, les données de l'étude sont issues d'une modélisation qui s'est appuyée sur l'offre et la demande en période de pointe en 2008, les perspectives de croissance démographique et les hypothèses de mobilité, fondées notamment sur des enquêtes effectuées auprès de ménages ; que cette étude a ainsi estimé le nombre de voyageurs sur la ligne dite « tram du Médoc » à 42 500 à l'horizon 2014 et à 48 100 à l'horizon 2016 sur l'ensemble de son parcours, y compris le tronçon commun avec la ligne C à laquelle elle est raccordée, comme il ressort clairement du commentaire dont est suivi le tableau

récapitulant l'ensemble des prévisions de fréquentation ; qu'il n'est pas contesté que les prévisions de fréquentation sur la ligne C existante ne prennent pas en compte les voyageurs décomptés au titre de la ligne « tram du Médoc » ; que les prévisions relatives à la ligne C sont d'ailleurs inférieures à celles du « tram du Médoc » ; que, s'il est vrai que l'évaluation socio-économique n'indique pas les prévisions de fréquentation propres au segment de la ligne entre la gare de Blanquefort et l'arrêt Cracovie, l'étude d'impact, également jointe au dossier d'enquête publique, énonce, dans sa partie relative aux effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents sur l'environnement, que « le nombre d'usagers supplémentaires captés grâce à la création de la ligne du tram-train du Médoc est estimé à 4 500 usagers par jour », en raison du report modal et de l'augmentation du nombre de déplacements par individu du fait de l'offre de service notamment pour les populations les moins favorisées ; qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que ces prévisions, qui sont cohérentes au regard des données admises pour les autres lignes, présentent une marge d'approximation excessive, de nature à leur ôter toute crédibilité et à faire considérer que les conditions posées par l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 n'ont pas été respectées ;

7. Considérant, en deuxième lieu, que l'évaluation socio-économique, axée majoritairement sur l'étude de la phase 3 du tramway dont, ainsi qu'il a été dit au point 5, la construction du segment entre la gare de Blanquefort et l'arrêt Cracovie ne constitue qu'un volet, estime le coût d'exploitation et d'entretien moyen global par véhicule et par kilomètre à 7,02 euros ; que, cependant, la communauté urbaine de Bordeaux soutient dans ses écrits que le coût d'exploitation moyen, intégrant l'amortissement des équipements, pour le segment précité ne devrait être que de 3,63 euros par kilomètre et véhicule, compte tenu des particularités de la ligne, voie unique située sur une emprise ferroviaire sans carrefour et dotée de seulement six stations ; que, si le bilan d'exploitation figurant dans l'étude indique bien un coût d'exploitation moyen « marginal » de 3,63 euros par véhicule et kilomètre, il ne précise pas que cette évaluation concerne le tronçon de voie dont s'agit ; que, toutefois, l'évaluation socio-économique mentionne que la construction du « tram du Médoc » engendrera une offre supplémentaire de 455 100 véhicule/kilomètre par an et que cet équipement nécessitera quatre rames supplémentaires, dont le coût est précisé dans l'étude d'impact ; qu'ainsi, et alors même que les auteurs de l'évaluation socio-économique ont omis d'indiquer que le coût d'exploitation marginal se rapportait au tronçon entre la gare de Blanquefort et l'arrêt Cracovie, les données mentionnées renseignaient suffisamment le public sur les éléments d'information prévus par l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 qui, par suite, n'a pas été méconnu ;

8. Considérant, en troisième lieu, que l'évaluation socio-économique indique sans aucune ambiguïté, dans le bilan socio-économique consacré à la réalisation du projet dit tram-train du Médoc, que la mise en œuvre du nouveau tronçon nécessitera quatre rames supplémentaires par rapport à la situation de référence, définie dans cette même partie ; que le coût unitaire des rames est par ailleurs également mentionné dans cette évaluation ; que le bilan socio économique précise que le montant total de l'opération s'élèvera à 89 800 000 euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2008, équivalent à 96 700 000 euros hors taxes aux conditions de juillet 2010, matériel roulant compris ; qu'en outre, en cohérence avec les données précitées, l'estimation sommaire des dépenses jointe à l'étude d'impact évalue à la somme de 13 760 000 euros hors taxes le coût du matériel roulant, aux conditions économiques de juillet 2010 ; que ces informations permettaient de déterminer le coût spécifique d'équipement du tronçon de ligne entre la gare de Blanquefort et la station Cracovie et, par suite, au regard des autres éléments, la rentabilité propre de ce segment ;

9. Considérant, en quatrième lieu, que, comme qu'il a été dit au point 5, la construction du tronçon de la ligne de tramway entre la gare de Blanquefort et l'arrêt Cracovie participe de la phase 3 du tramway de l'agglomération bordelaise ; que, par suite, et alors même que pour des motifs de procédure ou d'organisation dans la réalisation des différents projets de cette phase, la communauté urbaine de Bordeaux a sollicité du préfet de la Gironde une déclaration d'utilité publique spécifique pour la création de ce tronçon, les auteurs de l'évaluation socio-économique ont pu, sans méconnaître les exigences de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984, exposer les modalités de

financement de l'ensemble de l'opération, sans en séparer artificiellement les volets, donnant ainsi au public une information globale et complète sur les modalités de financement des projets, conçus de manière concomitante, et les capacités de l'établissement public à assumer les investissements correspondants ;

10. Considérant, en cinquième 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 « tram du Médoc », l'ensemble à l'horizon 2014 ; 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 ; que, pour les motifs tenant à la spécificité de cette ligne, réalisée sur une emprise de Réseau Ferré de France (RFF), en parallèle avec une voie ferroviaire, le coût d'exploitation global moyen par véhicule et kilomètre a été évalué à 3,63 euros ; que, s'agissant de la valeur temps, qui est 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, nettement supérieure à celle de 7,20 euros recommandée dans un 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 choisie par Bordeaux Métropole, se présente comme une donnée moyenne pour la France entière, la valeur retenue 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 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 ;

11. 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 23 mars 2012 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 ;

12. 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 :

13. 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 » ; qu'en application du 2 de l'article R. 300-1 du code de l'urbanisme, est soumise à la procédure de concertation prévue par l'article L. 300-2, la réalisation d'investissements routiers 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 délibération ;

14. Considérant qu'il est constant que, par délibération du 22 février 2008, le conseil communautaire a, d'une part, décidé de lancer notamment une étude de faisabilité concernant un « tram-train (inscrite au contrat de projets Etat-Région) pour la circulation de tramways de l'agglomération bordelaise vers les communes de Bruges, Blanquefort et Parempuyre, pouvant relier à terme la rive droite en empruntant le pont Bacalan-bastide », d'autre part, fixé les objectifs des projets correspondant à la phase 3 du tramway et, enfin, défini les modalités de la concertation sur ces projets ; qu'au titre de ces modalités, ladite délibération a prévu, d'une part, le dépôt des dossiers de présentation des projets 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 ; qu'il ressort des pièces du dossier, en particulier du rapport d'une étude de faisabilité sur la réutilisation de l'emprise ou de la plate-forme ferroviaire pour la circulation des tramways, dans sa version éditée le 31 mars 2007, que l'établissement public s'orientait déjà, pour la desserte de la commune de Blanquefort, vers la réalisation d'un projet de ligne de tramway sur une voie unique, construite en parallèle de la voie ferrée, intégrant toutefois d'emblée une évolution ultérieure en tram-train ; que l'avis publié dans le journal Sud Ouest du 6 février 2009 par la communauté urbaine de Bordeaux au sujet des compléments apportés au dossier de concertation atteste que cette étude de faisabilité a été versée au dossier de concertation ; qu'ainsi, contrairement à ce que soutiennent l'association Trans'Cub et autres, ce dossier ne portait pas sur un projet distinct de celui qui a été arrêté ; que la circonstance que la dénomination « tram-train » ne corresponde qu'au mode de circulation que la communauté urbaine envisage de mettre en œuvre ultérieurement, en fonction des besoins, n'était pas de nature à tromper les administrés, compte tenu des données mises à leur disposition ; 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 ; que l'établissement public a organisé, en trois cycles, 43 réunions au cours desquelles ont été fournies des explications, étayées par la projection de diaporamas ; qu'en ce qui concerne spécialement le projet en cause, des réunions plus spécifiques ont été organisées dans les communes de Blanquefort, Parempuyre et Bruges, où les participations ont été significatives ; que l'établissement public a établi un bilan détaillé de cette concertation qui reprend synthétiquement les nombreuses observations du public, écrites ou orales lors des réunions ; qu'il ressort de ce bilan approuvé lors de la délibération du 10 juillet 2009 du conseil communautaire que la concertation a été ainsi conforme aux modalités préalablement fixées et effective ; que, si les propositions ont pu être affinées et le dossier a évolué au cours de la concertation, en fonction des études complémentaires et des avis formulés, 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 ; 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 la délibération du 6 novembre 2009 du conseil communautaire :

15. 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 ; 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 de la ligne dite du tram-train du Médoc ; qu'alors même qu'elle ne contenait aucune donnée chiffrée, cette notice informait ainsi suffisamment les membres de l'assemblée délibérante du projet soumis à leur approbation ; que l'association Trans'Cub et autres 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 ;

16. 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 d'élus « 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 ;

17. Considérant que l'article 6 du décret du 17 juillet 1984, dont les dispositions ont été codifiées au premier alinéa de l'article L. 1511-4 du code des transports, impose que l'évaluation socio-économique soit insérée dans le dossier d'enquête publique lorsqu'elle est prévue ; que l'article 7 de ce décret, repris par le deuxième alinéa de l'article L. 1511-4 du même code, n'exige une information du public au sujet de la réalisation de l'évaluation que lorsque l'enquête publique n'est pas prévue ou qu'elle ne l'est que par tranches ; que le projet en litige était soumis à enquête publique ; que cette enquête a été effectuée pour la totalité du projet de création de la ligne dite du tram-train du Médoc ; que, dans ces conditions, contrairement à ce que soutiennent les intimés, le défaut d'information du public sur la réalisation de l'évaluation socio-économique, laquelle a été jointe au dossier d'enquête publique, n'a pas entaché la délibération du 6 novembre 2009 d'un vice de procédure ;

18. 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 cet article, ont conduit au choix du projet ; que, par suite, le moyen tiré de ce que la délibération du 6 novembre 2009 n'énonce pas les motifs qui, au vu des critères posés par l'article L. 1511-1 précité, ont justifié le choix de la communauté urbaine ne peut qu'être écarté ;

19. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que, lorsqu'il a arrêté, par la délibération du 6 novembre 2009, le projet définitif de la liaison tramway entre la station Cracovie et la gare de Blanquefort, le maître de l'ouvrage, qui avait déjà défini les objectifs de sa politique d'aménagement, disposait de l'ensemble des éléments soumis à la concertation, notamment les conclusions d'une enquête réalisée sur les ménages et l'étude de faisabilité, permettant de déterminer les besoins des usagers, les impératifs de sécurité et de protection de l'environnement et le coût financier ; que, par suite, le conseil communautaire n'a pas méconnu les dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982, repris par l'article L. 1511-1 du code des transports, en approuvant le projet dont s'agit sans avoir fait procéder à des études complémentaires ; que

l'absence de schéma directeur opérationnel de déplacements métropolitains et de schéma régional climat air énergie ne faisait pas obstacle à l'approbation du projet définitif de la ligne de tramway en litige ;

20. Considérant qu'en vertu des articles L. 122-15 et L. 123-16 du code de l'urbanisme, dans leur rédaction alors applicable, la déclaration d'utilité publique d'une opération qui est initialement incompatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un plan local d'urbanisme emporte approbation des prescriptions assurant la compatibilité entre le projet et ces documents ; qu'il suit de là que, contrairement à ce qu'ont entendu soutenir les intimés, le maître d'ouvrage n'est pas tenu, lorsqu'il arrête un projet qui doit être soumis à l'enquête publique, de s'assurer préalablement de la compatibilité de celui-ci avec les documents d'urbanisme ;

En ce qui concerne l'enquête publique :

21. 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 ;

22. Considérant 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 ; que l'étude d'impact mentionne les auteurs des expertises et contributions sur laquelle elle repose ;

23. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le commissaire enquêteur a, dans des annexes à son rapport du 20 janvier 2012, récapitulé, en les synthétisant, les observations qui ont été formulées par le public, réparties selon les registres sur lesquelles elles ont été consignées ; qu'il a joint à ces annexes le dossier et les documents déposés par l'association Trans'Cub le 9 décembre 2011, dans le cadre de l'enquête, au siège de la communauté urbaine de Bordeaux, en signalant seulement, de manière très résumée dès lors que ces pièces étaient jointes, l'objet de la contestation ; que, compte tenu des termes des critiques, le commissaire enquêteur a renvoyé, dans ce récapitulatif, aux éléments de réponse figurant dans l'étude d'impact et a apporté quelques précisions ; que, dans le rapport lui-même, le commissaire enquêteur a développé les critiques formulées, en particulier, par l'association Trans'Cub et l'association Aquitaine Alternatives, et a ajouté des éléments de réponse ; qu'il a émis, le 20 janvier 2012, un avis personnel et motivé, qui est favorable, sur les avantages et les inconvénients du projet de ligne de tramway entre l'arrêt Cracovie et la gare de Blanquefort, avis qu'il a assorti de plusieurs recommandations ; que la circonstance que, dans son rapport et ses conclusions, le commissaire enquêteur, qui n'était pas tenu de répondre à l'ensemble des critiques énoncées, se soit approprié certaines observations du maître d'ouvrage, notamment sur l'analyse du bilan socio-économique, n'est pas de nature à entacher son avis d'un défaut de motivation dès lors qu'ainsi qu'il a été dit, il a énoncé et motivé sa position personnelle ;

24. Considérant qu'en application de l'article L. 123-10 du code de l'environnement, dans sa rédaction alors applicable, le rapport du commissaire enquêteur doit faire état des réponses

éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées ; que le rapport du commissaire enquêteur du 20 janvier 2012 ne contient aucune information sur les suites que la communauté urbaine de Bordeaux a données aux demandes de communication de pièces complémentaires qui auraient été formulées auprès d'elle ; que, toutefois, le défaut de cette information n'a pu, par elle-même, priver le public d'une garantie et n'a pu avoir d'influence sur le sens de la décision ; que, par suite, cette omission n'a pas eu pour effet d'entacher la procédure d'irrégularité ;

25. Considérant qu'en application de l'article L. 122-15 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique d'une opération non compatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence ; qu'il ressort des pièces du dossier que les orientations stratégiques en matière de transports collectifs et de déplacements du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé par délibération du 26 septembre 2001 du syndicat mixte compétent, valant schéma de cohérence territoriale, ne prévoit pas expressément l'aménagement d'une voie de tramway entre le secteur de Cracovie, sur le territoire de la commune de Bordeaux, et la gare de Blanquefort ; que, pour autant, le schéma fixe comme objectif l'instauration d'une articulation efficace entre le réseau de transports collectifs urbains et le réseau ferroviaire en vue de compléter l'offre interne de l'agglomération, d'assurer une diffusion optimale de flux régionaux en provenance de la zone périurbaine et de continuer à favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs ; qu'au nombre des articulations envisagées, le schéma cite la route du Médoc, sur laquelle est située la commune de Blanquefort ; qu'ainsi, le projet de créer une ligne de tramway raccordée à la ligne C, avec comme terminus la gare de Blanquefort, en parallèle de la voie ferroviaire Bordeaux – La Pointe-de-Grave est cohérent avec les objectifs du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise et n'est pas incompatible avec les orientations générales de ce document ; que la circonstance que ce schéma prévoit la réalisation d'un tram-train sur un autre parcours ne traduit nullement une incompatibilité de la ligne en litige avec lesdites orientations ; qu'il suit de là que la déclaration d'utilité publique de ce projet n'imposait aucune adaptation du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise ; que, dès lors, le moyen tiré de la violation de l'article L. 122-15 du code de l'urbanisme ne peut qu'être écarté ;

En ce qui concerne l'utilité publique :

26. 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'expropriation 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 ;

27. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la création d'une section de ligne de tramway entre l'arrêt Cracovie et la gare de Blanquefort assurera la desserte spécialement des communes de Blanquefort et de Bruges et offrira aux habitants de cette partie du territoire de l'agglomération 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 ; qu'en particulier, cette ligne permettra aux habitants de quartiers moins favorisés et actuellement mal reliés au centre ville de Bordeaux d'accéder plus aisément aux secteurs déjà parcourus 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 ; que, facilitant l'accès aux pôles dont s'agit, la création de ce tronçon de ligne, qui sera accessible par six stations et fonctionnera selon une logique comparable à celle d'un réseau express périurbain, devrait conduire à une densification de l'urbanisation dans l'agglomération et contribuera ainsi à une meilleure

structuration du territoire, en rééquilibrant les zones de développement urbain ; que, dans ces conditions, et alors même que les prévisions du maître d'ouvrage sur la fréquentation de la ligne seraient optimistes et que l'accès aux stations rendra nécessaire, pour un certain nombre d'utilisateurs, l'utilisation d'un autre mode de transport, une telle opération présente un intérêt général ; qu'en outre, la réduction corrélative de la circulation automobile entre les secteurs desservis par les nouvelles stations et le centre ville de Bordeaux se traduira par une amélioration de l'environnement ; qu'il n'est pas contesté que l'impact sur le milieu naturel sera très peu important ; que, dans ces conditions, le coût de la création de cette ligne, qui n'est pas significativement élevé au regard du budget de l'établissement public et qui ne saurait faire obstacle au financement d'autres opérations, ne peut être regardé comme excessif et de nature à retirer au projet son caractère d'utilité publique ;

En ce qui concerne la compatibilité avec le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise :

28. Considérant qu'aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, en vigueur jusqu'à son abrogation dans les conditions définies par l'article 17 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 : « Les schémas de cohérence territoriale (...) présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements de personnes... / Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent (...) les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés... / A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs (...) à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs... » ; qu'en application de l'article 17 de la loi du 12 juillet 2010, dans sa rédaction issue de la loi n° 2011-12 du 5 juillet 2011, les schémas de cohérence territoriale approuvés avant le 12 janvier 2011 demeurent applicables ; qu'il résulte de ces dernières dispositions que le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise approuvé le 26 septembre 2001 était toujours en vigueur à la date de l'arrêté attaqué ;

29. Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme qu'à l'exception des cas limitativement prévus par la loi dans lesquels les schémas de cohérence territoriale peuvent contenir des normes prescriptives, ceux-ci doivent se borner à fixer des orientations et des objectifs ; que, par suite, une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si elle est compatible avec le schéma de cohérence territoriale applicable ; que, s'agissant de la création d'une nouvelle infrastructure de transport, il appartient au juge non de vérifier la conformité de l'opération qui lui est soumise aux énonciations du schéma de cohérence territoriale, mais d'apprécier la compatibilité du projet avec les orientations générales et les objectifs qu'il définit ;

30. Considérant qu'ainsi qu'il a été dit au point 25 le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise fixe comme objectif l'instauration d'une articulation efficace entre le réseau de transports collectifs urbains et le réseau ferroviaire en vue de compléter l'offre interne de l'agglomération, d'assurer une diffusion optimale de flux régionaux en provenance de la zone périurbaine et de continuer à favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs ; qu'au nombre des articulations envisagées, le schéma cite la route du Médoc, sur laquelle est située la commune de Blanquefort ; que, dès lors, le projet de créer une ligne de tramway raccordée à la ligne C, avec comme terminus la gare de Blanquefort, en parallèle de la voie ferroviaire Bordeaux – La Pointe-de-Grave, n'est pas incompatible avec les objectifs et orientations générales du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise ;

31. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées à la demande 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 l'arrêté du 23 mars 2012 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la création de la ligne dite de tram-train du Médoc et portant mise en compatibilité du plan local

d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux ;

Sur les conclusions aux fins de sursis à l'exécution du jugement :

32. Considérant que, par le présent arrêt, la cour statue sur la requête de la communauté urbaine de Bordeaux tendant à l'annulation du jugement du 23 octobre 2014 du tribunal administratif de Bordeaux ; que, par suite, les conclusions de cet établissement public aux fins de sursis à l'exécution de ce jugement jusqu'à ce qu'il soit statué au fond sont devenues sans objet et il n'y a pas lieu d'y statuer ;

Sur les conclusions aux fins d'injonction et d'astreinte de l'association Trans'Cub et autres :

33. Considérant que, par la voie du recours incident dans les instances n° 14BX03454 et 14BX03455, l'association Trans'Cub et autres demandent qu'il soit enjoint à Bordeaux Métropole d'interrompre tous travaux se rapportant à la construction de la ligne dite du tram-train du Médoc ; que, par le présent arrêt, la cour annule le jugement du 23 octobre 2014 du tribunal administratif de Bordeaux censurant l'arrêté du 23 mars 2012 du préfet de la Gironde déclarant d'utilité publique ces travaux et rejette la demande de l'association Trans'Cub et autres devant le tribunal administratif tendant à l'annulation de cet arrêté ; que, par suite et en tout état de cause, leurs conclusions incidentes aux fins d'injonction et d'astreinte ne peuvent être accueillies ;

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

34. Considérant que les dispositions de cet article font obstacle à ce que soient mises à la charge de la communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, et de l'Etat, qui ne sont pas parties perdantes dans les présentes instances, 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 : L'intervention de la communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, dans l'instance n° 14BX03632 est admise.

Article 2 : Le jugement n° 1202096 du 23 octobre 2014 du tribunal administratif de Bordeaux est annulé.

Article 3 : Il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions de la communauté urbaine de Bordeaux tendant au sursis à l'exécution de ce jugement.

Article 4 : La demande de l'association Trans'Cub, M. T==, M. D== et M. H== devant le tribunal administratif de Bordeaux ainsi que leurs conclusions d'appel sont rejetées.