

RECOURS auprès de **Monsieur le Président et Mesdames et Messieurs les
Conseillers du Tribunal Administratif de Bordeaux**
9 Rue Tastet 33000 BORDEAUX

MEMOIRE INTRODUCTIF D'INSTANCE

Pour :

Le Comité d'Action et de Défense des Intérêts des Habitants de Caudéran-Centre, dit « Comité de Quartier de Caudéran-Centre » Association Loi de 1901 Préfecture de la Gironde n°2-16837 du 29 février 1988, JO du 6 avril 1988 sise 17 rue Virginia 33200 BORDEAUX, dénommé « le Requéranant »,

représentée par son Président Marc GUION de MERITENS, agissant en vertu d'une décision de l'Assemblée Générale de l'association en date du 30/09/2009

Contre :

La Délibération n° 2009/0708, adoptée le 6 novembre 2009 à la majorité par le Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux, désignée ci-après « la CUB », sise Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux Cedex, cette délibération ayant été publiée le 25 novembre 2009.(Annexe A-1)

I - EXPOSE DES FAITS

Notre association a pour objet la défense des intérêts des habitants du quartier de Caudéran et, à ce titre, a pour préoccupation essentielle la recherche de l'optimisation de la desserte de ce quartier par les transports en commun. Elle introduit cette requête d'instance en vue de l'annulation de la délibération n°2009/0708 du 6 novembre dernier, portant sur le « **Développement du réseau de transports en commun - Dossier définitif du projet** » et notamment sur le **projet de la ligne D du tramway**, extensions de lignes existantes et autres orientations et prise sur la base du Bilan de la concertation (cf Annexe A-2, Délibération n°2009/0449 du 10/07/2009 et Annexe A-3, Bilan) et des délibérations municipales des villes de Bordeaux et du Bouscat.

La procédure suivie par la CUB pour aboutir à cette délibération (approbation d'un schéma directeur, lancement des études de maîtrise d'œuvre, lancement et déroulement de la concertation publique, demande de subventions, modalités du vote des élus sur cette délibération) n'a respecté ni les principes d'un diagnostic

partagé, ni l'édification de solutions collectives, ni le dialogue permanent, ni les règles administratives et juridiques en la matière.

Les associations, les habitants et les acteurs économiques concernés par le projet de ligne D, ont été surpris par une Concertation « alibi » débouchant sur un choix orienté inattendu, la découverte durant la concertation de la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre global ainsi qu'une demande de subvention validant déjà ce tracé, des objectifs de concertation non respectés, des documents non communiqués à la concertation, des études partielles et contestables, induisant des erreurs manifestes d'appréciation.

En effet alors que le Schéma Directeur de développement du tramway adopté par délibération n°2006/0445 du 23 juin 2006 (Annexe A-4) prévoit la desserte du quadrant nord-ouest de l'agglomération par une ligne D **comportant un tronçon commun, du centre ville jusqu'aux boulevards, puis une fourche avec 2 branches** desservant, pour la branche nord Le Bouscat, Eysines, jusqu'à Cantinole et Le Taillan, et pour la branche sud Caudéran, Le Haillan et à terme Saint-Médard en Jalles, la CUB a anticipé sur les conclusions de la concertation en concluant un marché de maîtrise d'œuvre global et en lançant une demande de subvention sur la branche nord uniquement. De ce fait la concertation s'est déroulée de façon non sincère, la CUB:

- occultant les possibilités de réalisation de la branche sud qui dessert pourtant la partie la plus peuplée du territoire concerné,
- refusant de considérer en réunion publique les solutions alternatives proposées par les associations,
- négligeant d'intégrer l'impact économique des diverses solutions,
- n'admettant que 3 jours avant la clôture de la concertation le bien fondé de la solution alternative proposée par les associations alors qu'elle l'avait en permanence déclarée irréalisable,
- ne transmettant que la veille de la clôture de la concertation, aux seuls élus de la ville de Bordeaux, l'étude qu'elle avait réalisée mais occultée sur cette solution alternative.

II DISCUSSION

A- SUR LA RECEVABILITE

- l'intérêt à agir:

Les statuts du « Comité de Quartier de Caudéran-Centre » (Annexe A-0-a) précisent qu'il a pour objet la défense des intérêts des habitants de ce quartier. L'intérêt à agir du Requêteur ne peut donc pas être contesté car la recherche de l'optimisation de la desserte par les transports en commun constitue l'une de ses préoccupations principales.

- la qualité pour agir:

L'assemblée générale du 30 septembre 2009 a mandaté le Président pour engager toute procédure devant les juridictions compétentes (Annexe A-0-b)

- le délai pour agir:

Le Requérent a introduit par lettre recommandée AR, reçue par la CUB le 21/12/2009 (Annexe A-0-c), un recours gracieux contre la délibération du 6/11/2009 qui ne sera publiée que le 25/11/2009 sous le numéro 2009/0708 (Annexe A-0-d). Ce recours gracieux n'a reçu aucune réponse de la CUB mais son Président et le Vice-Président en charge du dossier, ont publiquement exprimé à plusieurs reprises dans les médias (presse et TV) leur refus de remettre en cause les décisions prises (cf. Annexe A-0-e). La non réponse de la CUB équivalant à un rejet de ce recours gracieux, le présent mémoire introductif d'instance est déposé dans les délais réglementaires.

B-- SUR LES CONDITIONS DE LA CONCERTATION

Pour toute opération d'aménagement telle que le « projet de développement des transports en commun de la CUB » approuvé par la délibération n° 2009/0708 du 6 Novembre 2009, le 21^{ème} siècle est celui du diagnostic partagé, des solutions collectives et du dialogue permanent. En effet la concertation est devenue essentielle pour **susciter, partager et construire** une vision commune de l'avenir d'un tel projet, et c'est ce qu'a souhaité engager la CUB par délibération n°2008/0161 du 22 février 2008 (Annexe A-5).

Le rapporteur de la loi du 27 juillet 2002 relative à la démocratie de proximité a défendu ce texte devant l'assemblée nationale en ces termes : « *le projet de loi vise à concilier d'une part l'intérêt général d'une plus grande participation de nos concitoyens aux choix qui ont des conséquences lourdes sur leur cadre de vie et d'autre part l'intérêt général de ces projets* »

De cela découlent plusieurs modèles de conception de projets d'aménagement au travers d'une véritable consultation lancée sur les bases, entres autres, de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme et de l'Habitat :

-Décider, annoncer, défendre : c'est ce que nous avons vécu au cours de cette concertation car comme nous le démontrerons ci après le « corridor Nord » a servi de base aux discussions (confirmation du Vice Président chargé du dossier dans une interview à Sud Ouest le 17 septembre 2009 où il indique (Annexe A-6) « *L'axe Fondaudège et barrière du Médoc a servi de cadre à la discussion. Nous avons à partir de là écouté puis étudié toutes les possibilités envisageables pour desservir le quadrant....*») sans qu'à aucun moment le corridor Sud ait retenu une véritable attention et qu'un véritable débat ait pu avoir lieu autour de cette possible desserte.

Le choix de cette méthode a conduit à présenter comme impossible le choix du corridor sud (apparition dans le diaporama de présentation du projet, en début de chaque réunion de concertation, d'un '**sens interdit**' péremptoire coupant court à toute discussion de fond, et que l'on retrouve page 63 du document n°20 TCSP n°20 290409 du dossier de concertation). (Annexe A-7)

Notre argumentation se trouve complètement confirmée par l'apparition sur ce document n°20 du dossier de concertation, en page 8, d'une orientation très précise pour la ligne D : « *Depuis le centre de Bordeaux, les quartiers Nord-Ouest, Le Bouscat et Eysines jusqu'à Cantinole* » soit une application surprenante des objectifs initiaux du Schéma Directeur de développement du Tramway (délibération n°2006/0445 du 23 juin 2006 Annexe A-4) qui stipule : « *...une nouvelle ligne avec tronc commun jusqu'aux boulevards* ») et une justification de notre affirmation concernant un choix orienté.

-Proposer, écouter, re-qualifier : certes, cette perspective aurait presque pu s'appliquer mais la CUB a catégoriquement refusé de reporter les décisions initiales sur les extensions des lignes A, B, C ou le tram-train du Médoc, (bien que leur clientèle potentielle soit bien inférieure à celle drainée par l'une ou l'autre des 2 branches envisagées pour la ligne D) au simple motif qu'il n'était plus possible, paraît-il, « *de revenir sur une délibération engageant la concertation sur ces bases* » comme cela a été indiqué au cours de la concertation. Ce refus a obéré le financement global des branches Nord et Sud de la ligne D.....(cf. bilan de concertation notamment Réunion du Bouscat le 21 Avril 2009 page 42 du document) (Annexe A- 3).

Notons sur ce point une différence sur les extensions aujourd'hui proposées qui sont différentes de celles primitivement prévues : le schéma directeur du 23 juin 2006 prévoyait 6 extensions de lignes. La délibération n°2007/0252 du 27 avril 2007 (Annexe A-8) qui lance les études n'en porte plus que 5 mais « *Mérignac - Aéroport et Bassens -Carbon Blanc* » ont disparu et l'extension de la ligne B vers Bordeaux Nord est apparue : contrairement aux affirmations précédentes de la CUB, une délibération n'est donc pas intangible puisque dans ce cas la délibération du 23 juin 2006 a pu être modifiée !!!!

-Concerter, analyser, choisir n'a pas été l'orientation retenue qui aurait à l'évidence permis de construire une vision commune pour le projet de ligne D. Les propos tenus le 17/09/2009 dans Sud-Ouest par le Vice-président chargé du dossier (cf. ci-dessus, Annexe A-6) confirment totalement cette analyse !!!

C – SUR LES CONDITIONS ADMINISTRATIVES ET JURIDIQUES

- **les objectifs de la concertation n'ont pas été respectés :**

- *Les modalités initiales, définies comme objectifs, de desserte du quadrant nord ouest ont été abandonnées* par la suppression (**dans ce cas sans délibération**) de la fourche permettant en continuité d'un tronçon commun « centre de Bordeaux/ Boulevards » de desservir à la fois le nord et le sud du territoire concerné comme stipulé aux délibérations N° 2007/0252 et N° 2007/0301 du 27 avril 2007 (Annexes A-8 et A-9), adoptées en vertu du Schéma Directeur approuvé le 23 juin 2006 (délibération N° 2006/ 0445 avec plan annexé). Ces délibérations font référence pour toute la concertation, car elles sont reprises comme base de la délibération n°2008/0161 du 22 février 2008 lançant la concertation, elle-même citée dans celle du 6 novembre 2009 qui fait l'objet de ce recours. L'abandon de cet objectif initial est d'ailleurs contradictoire avec la description du lot N° 1 du marché de maîtrise d'œuvre (CCAP 071205 de décembre 2007 page 7) (Annexe A-10) mais aussi avec les conclusions des études « EREA /SYSTRA » d'août 2004 : « Faisabilité des extensions du réseau TCSP 3ième phase-Synthèse des difficultés d'insertion et des impacts sur les autres modes page 25 » qui précisent sur cette partie des boulevards pour la circulation du tramway '*une insertion contrainte avec choix à faire entre les voies de circulation, les pistes cyclables, le stationnement et les terres pleins centraux*'.(Annexe A-11)

Cette position d'abandon des orientations initiales, imposée au début de chaque réunion publique, a conduit à opposer deux corridors distincts depuis le centre de Bordeaux conduisant systématiquement la concertation vers une conclusion différente des orientations initiales : un axe allant du Centre de Bordeaux vers un terminus (Cantinole ou Saint Médard) et non un tronçon commun avec une fourche et deux lignes, chacune aboutissant à un des deux terminus ci-dessus cités.

- *alors que des choix avaient déjà été faits tous les documents n'ont pas été mis en concertation* pour éclairer au plus près les administrés comme prévu dans les objectifs et surtout les modalités de concertation (délibération initiale). Ainsi notons entre autres que le 16 janvier 2009 le conseil de CUB a validé le tracé nord (gare Saint Jean/Quinconces/Barrière du Médoc / Cantinole) pour demander la subvention auprès de l'état (cf. document de synthèse « Réseau 2013 » joint à la délibération N° 2009/0045 transmise au Ministère concerné) (Annexes A-12-a et A-12-b). Confirmation que cette décision avait bien été prise est donnée page 56 du compte rendu de concertation (référéncé 5411_RP2009.0527A_Bilan de la concertation_090709) (Annexe A-3) avec une affirmation surprenante ainsi résumée: « *Si tout le monde est d'accord... (Pour un autre tracé)...on changera la délibération* » !!!! : **Contrairement à ce qu'elle avait affirmé plus tôt, la CUB admet que dans ce cas il deviendrait possible de modifier une délibération.....**

Il est à noter en outre dans ce document (Annexe A-12-b) l'affirmation que **seul reste à définir le mode de transport** (et non le corridor et le mode) comme porté précisément dans la page II Synthèse, qui fait référence à « *un premier tronçon de 1,8 km entre les Quinconces et la barrière du Médoc* » ainsi qu'à un prolongement « *qui à terme pourrait relier les communes d'Eysines et du Bouscat au centre de Bordeaux* ». Tout cela étant corroboré par un courrier du Directeur Général des Services à Monsieur le Maire de BORDEAUX (référéncé ELH/MNG/4451_L2009.0157) (Annexe A-13) très clair notamment quant au choix du tracé.

Ce tracé était donc figé dès janvier 2009 alors que la concertation en cours laissait croire aux citoyens que leurs avis pouvaient être pris en compte.

Remarquons enfin que les études préliminaires d'EGIS-RAIL, effectuées en fonction du marché évoqué ci-dessous, et remises en Janvier 2009 à la CUB (Annexe A-14) n'ont pas été versées à la concertation, contrairement aux modalités prévues dans la délibération n° 2008/0161 du 22/02/08 qui les fixe et qui précise (page 5, 5ième alinéa): « ***Les études seront versées au dossier de cette concertation au fur et à mesure de leur réalisation et le public en sera informé par voie de presse*** ». Alors qu'il était prévu qu'elles soient communiquées au public, ces études remises à la CUB sous forme de 7 dossiers n'ont fait l'objet que d'une seule synthèse de présentation communiquée à la concertation (document N° 20 cité ci-dessus). Si ces études avaient été communiquées elles auraient mis en évidence la distorsion entre les études détaillées effectuées sur le corridor Nord et les études plus sommaires effectuées sur le corridor Sud. Notons enfin la non communication d'un document de travail (Annexe A-15) datant du 18 juin 2009, veille de la clôture de la concertation, remis aux élus de BORDEAUX démontrant autant que faire se peut l'impossibilité de retenir l'axe Gambetta/Boulevards (corridor sud).

A propos de ce document, il faut rappeler le courrier (Annexe A-16a) adressé le 19 Juin 2009 par plusieurs associations qui sollicitaient un comparatif entre le coût supplémentaire généré par les acquisitions foncières invoquées pour repousser ce tracé sud et le coût des indemnisations du tracé nord, notamment compte tenu du nombre d'activités concernées et de leur importance (principalement concessionnaires de voitures). Ces informations sont primordiales pour apprécier les incidences financières et répondre avec précision aux objectifs de la concertation de minimisation des coûts fixés par la délibération du 22 février 2008. Une étude socio-économique comparative **aurait** été indispensable pour une concertation sincère !!!

D'ailleurs une telle étude, sollicitée par Monsieur le Maire de Bordeaux lors de la réunion de concertation du 16 Juin (Annexe A16b), a été produite immédiatement aux Elus de Bordeaux le 18 Juin (cf. document cité ci-dessus) prouvant ainsi son existence et sa non communication à la concertation !

Le défaut de communication de ces pièces, en violation de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, rend illégal le projet de la ligne D en application de cet article « **...dès lors que les modalités définies par la délibération prévue au premier alinéa (de l'article L.300-2) n' ont pas été respectées** »

- **Le choix du maître d'œuvre (Egis-Rail) a été réalisé** durant la concertation (Annexe A-17: *Ordre de service émis le 28/09/2008 sous la référence N°2008/021, reçu par l'entreprise le 29/09/2008 pour le marché n° 08 307 U*).

Ce marché passé en vertu de la délibération 2007/0252 du 27 Avril 2007, est un marché global type loi MOP (cf. Programme 4180_L2007_MOE extensions 071212 Annexe A-18 et CCAP Annexe A-10) alors que la jurisprudence n'autorise durant la phase de concertation que la passation d'un marché d'études préliminaires.

En effet :

- suivant délibération en date du 22 février 2008 décidant de son ouverture, la concertation préalable, au titre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, a débuté le 1er avril 2008,
- alors que, suivant délibération n°252 en date du 27 avril 2007, avait déjà été lancé un concours de maîtrise d'œuvre, en application notamment des articles 24, 70 et 74 du code des marchés publics.

La délibération n°2009/0252 du 27 avril 2007, pages 2 et 3, (Annexe A-8) précise que l'ingénierie du projet et les aménagements urbains, l'acquisition du matériel roulant, la maîtrise des bâtiments d'ateliers et des parcs relais et/ou parkings ou ouvrages, seront confiés au Maître d'Oeuvre.

La CUB a ainsi méconnu ses obligations en matière de concertation en concluant un marché de maîtrise d'œuvre complète.

Car, aux termes d'une jurisprudence bien établie, la concertation prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme doit se dérouler avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles et que ne soient pris les actes conduisant à la réalisation effective de l'opération (cf CE 26 MAI 1996, Association Aquitaine Alternatives req 121 915) ;

Cette jurisprudence a été confirmée de manière constante par le Conseil d'État (cf CE 21 avril 1997 Melle Jubert req 155 211 ; CE 15 mars 1999 Cne de Puteaux req 160 449 ; CE 16 juin 2000 Ass défense Cadre de Vie de Grand Angoulême req 194 495).

La concertation doit se dérouler bien avant que ne soient pris des actes conduisant à la réalisation effective de l'opération au nombre desquels figurent notamment la conclusion des marchés de maîtrises d'œuvre de travaux (cf TA Lyon 19 juin 1997 Ass Non au Parking Jean Jaurès, Lebon, Tables p1122).

III CONCLUSION

- **Considérant qu'un recours gracieux, tendant à demander l'annulation de la délibération contestée, a été présenté par « le Comité de Quartier de Caudéran-Centre» à Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux par courrier du 17/12/2009, reçu le 21/12/2009 par la CUB (soit 4 jours avant la publication de cette délibération).**

La CUB n'y a apporté aucune réponse mais son Président et le Vice-Président en charge du dossier, ont publiquement déclaré dans les médias leur refus de remettre en cause les décisions prises, ce qui équivaut à un rejet de ce recours gracieux,

- **Considérant que l'Association « Comité de Quartier de Caudéran-Centre » dont l'objet est de défendre les intérêts des habitants du quartier de Caudéran-Centre » à qualité pour demander l'annulation des délibérations du conseil de la communauté urbaine de Bordeaux, relatives au développement du tramway sur le territoire de la CUB dont les orientations ne vont pas en ce sens et notamment celle du 6 novembre 2009 n°2009/0708**

Le Requérant, demande au Tribunal de faire droit à cette requête au vu de l'exposé des faits ci-dessus, des motifs ci-dessous précisés et des pièces jointes présentées :

- La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise en vertu d'une étude préliminaire d'Egis Rail sans légalité car étant la première phase d'un marché de maîtrise d'œuvre complet notifié pendant la phase de concertation;
- La délibération 22 février 2008 N°2008/0161 qui engage la concertation est postérieure à celle portant le N° 2007/0252 datée du 27 avril 2007 qui lance une consultation pour le choix d'une maîtrise d'œuvre pour des missions conformes à la loi MOP ce qui a donné lieu à la notification d'un marché le 29 septembre 2008, ceci en pleine phase de concertation ;
- La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise en violation des délibérations précédentes qui ont clairement fixé le cadre de consultation en la matière prévoyant la desserte du quadrant nord-ouest de l'agglomération par une ligne D comportant un tronç commun du centre-ville aux boulevards puis une fourche et deux branches desservant, l'une l'axe Le Bouscat- Eysines/ Cantinole, et la seconde l'axe Caudéran- Le Haillan-Saint Médard ;
- La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise sur la base d'une concertation au cours de laquelle la CUB, en violation des stipulations de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, n'a pas respecté les modalités préalablement définies par la délibération fixant les objectifs et les modalités de cette concertation.

En effet la CUB s'est abstenue de présenter tous les documents disponibles indispensables à une bonne compréhension et appréciation du projet :

- Etude complète du Maître d'œuvre élaborée par Egis Rail, remise en janvier 2009 et non communiquée à la concertation ;
 - Document et délibération soumettant le projet de développement du tramway 2013 au financement de l'état sur la base du corridor Nord ;
 - Autres documents ci-dessus cités.
-
- La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise sans que les moyens de vérifier les objectifs fixés par la délibération lançant la concertation aient été produits : estimation fiable et coût comparés pour les deux corridors alors qu'une telle étude, dont l'objectivité peut être mise en cause, a pu être fournie aux seuls Élus de Bordeaux le 18 juin 2009, deux jours seulement après sa demande publique par le Maire de cette commune (réunion du Bouscat du 16 juin 2009) et veille de la clôture de la concertation;
 - La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise sur la base d'une concertation au cours de laquelle les services de la CUB ont tout au long des réunions publiques, laissé croire que les populations concernées avaient leur mot à dire sur le choix du tracé de la ligne D, alors que ce choix avait été arrêté dès le 16 janvier 2009 par la CUB et transmis au MEEDAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, dans le cadre de l'appel à projets « Transports Urbains » consécutif au Grenelle de l'Environnement;
 - La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise sur la base d'une concertation au cours de laquelle les services de la CUB ont tout au long des premières réunions publiques, justifié le choix du corridor nord (Fonduège/ Le Bouscat/ Eysines-Cantinolle) en présentant comme irréalisable la mise en place d'un tramway sur le corridor sud (Caudéran/Le Haillan/St Médard) pour finalement reconnaître publiquement lors de la dernière réunion de concertation (en date du 16 juin 2009), en présence du Président de la CUB et de tous les maires concernés, que la création d'un tramway sur cet axe était parfaitement possible si les élus le décidaient (réunion du 16 juin 2009 qui, comme les autres réunions, a fait l'objet d'un enregistrement intégral, annoncé en début de réunion) ;
 - La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise sur la base d'une concertation au cours de laquelle les services de la CUB ont refusé, malgré les demandes réitérées des associations, dont le Requérent, et en dépit des procédures prévues par la loi, de prendre

en compte et de présenter en réunion de concertation le projet alternatif d'intérêt général proposé par les associations afin d'assurer une desserte du quadrant nord-ouest qui soit plus complète et conforme aux orientations initiales; projet comportant un tronç commun par le corridor sud prolongé par deux branches, une au nord et l'autre au sud (notamment refus par le Président de la CUB que ce projet soit présenté lors de la réunion publique du 16 Juin 2009 au Bouscat);

- La délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009 a été prise, en excluant de la desserte par la ligne D le quartier de Caudéran, partie la plus peuplée du quadrant Nord-ouest concerné par le projet de la ligne D. Cette décision porte une atteinte considérable aux besoins en matière de déplacement et donc aux intérêts des habitants de ce quartier, intérêts dont le Requéran assure la défense par ses missions de porte-parole auprès des responsables du projet.

En conséquence plaise au Tribunal d'annuler, pour irrégularité, erreur manifeste d'appréciation et violation de la loi, la délibération n° 2009/0708 du 6 novembre 2009 qui fait l'objet du présent Recours.

Fait à Bordeaux, le 15 mars 2010

Pour l'association «Comité de Quartier de Caudéran-Centre »,
le Président, dûment mandaté,

Marc GUION de MERITENS

PIECES ANNEXES Voir Bordereau joint