

A Messieurs les Président et Conseillers  
composant le Tribunal Administratif de TOULON

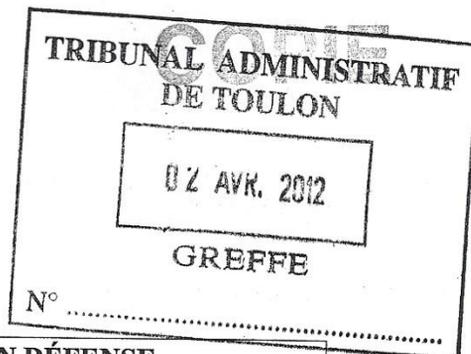
MAUDUIT LOPASSO



**Société d'Avocats**  
Toque° 1006

17 avenue Vauban 83000 TOULON tél 04 94 62 04 95 fax 04 94 09 15 48	42 avenue des Iles d'Or 83400 HYÈRES tél 04 94 01 50 80 fax 04 94 01 50 81
--	---

114255 - PL/GS



**MÉMOIRE EN DÉFENSE**

**POUR :**

**La Communauté d'agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE (TPM)**, représentée par Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération (TPM), faisant éléction de domicile en l'Hôtel de la Communauté d'Agglomération, 20 rue Nicolas Peiresc, BP 536 - 83041 TOULON Cedex 9.

Ayant pour avocat **Maître Patrick LOPASSO**, associé de la SELARL MAUDUIT LOPASSO & Associés du Barreau de TOULON,

**CONTRE :**

**L'Association COLLECTIF « UN TRAMWAY POUR L'AGGLOMERATION TOULONNAISE »**, dont le siège social est sis Le Bellevue 3, 35 Avenue Colonel Fabien à TOULON (83000), représentée par son Président en exercice,

Ayant pour avocat **Maître Serge CONSALVI** du Barreau de TOULON,

*Sur le recours n° 1103263-2*

\*  
\* \*

## ***I / RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE***

### ***I – 1 - Sur la nécessité d'un TCSP***

**I** – L'agglomération toulonnaise est la neuvième de France et la troisième de la région PACA.

Elle est, selon l'INSEE, une conurbation urbaine qui s'étend sur 26 Communes où résident 500.000 habitants permanents.

**2** – A été posé dès 1997 le diagnostic d'une augmentation exponentielle de l'usage de la voiture, de la chute de l'utilisation des transports en commun et d'un gonflement du déficit du réseau desdits transports dans l'agglomération.

*« Le constat de la situation actuelle du réseau met en évidence les points forts et points faibles suivants :*

- *une offre diversifiée avec un bon maillage du territoire,*
- *une tarification étoffée et attractive,*
- *une offre très faible globalement (fréquences peu attractives),*
- *une vitesse commerciale très faible (13,5 kilomètres heure),*

*Avec les conséquences suivantes :*

- *une fréquentation peu élevée (17<sup>ème</sup> position sur 20 agglomérations de province),*
- *une baisse tendancielle de 1% par an à maintien du niveau d'offre actuel,*

*Englués dans la circulation automobile, les bus sont dans l'incapacité d'offrir un service attractif, la vitesse étant trop faible et les horaires non garantis » (Pièce N°29).*

Il a également été mis en exergue l'augmentation des besoins de déplacement qui entraîne l'asphyxie de la ville et le dépassement des taux d'alerte de la pollution atmosphérique plusieurs fois par an.

En 2010, le réseau des transports collectifs de l'agglomération transportait annuellement, et malgré les imperfections constatées, 26 millions de voyageurs sur 71 lignes différentes (Pièce N°21).

**3** – Dès lors, l'obligation de modifier la structure du réseau s'est imposée avec pour objectifs :

- permettre l'émergence d'un réseau en arrête de poisson avec un axe lourd à forte capacité en centre ville sur le tronçon actuel qui supporte 22 lignes,
- augmenter le niveau de services sur l'ensemble du territoire, les kilomètres gagnés par la suppression des lignes sur le tronçon central seront redistribués au profit des lignes correspondances, courtes et pulsées,

- des correspondances organisées : les correspondances seront favorisées autour de 6 pôles ; les bus seront en attente de l'arrivée du système de transport sur l'axe lourd pour limiter les pertes de temps et les inconvénients dus aux changements de véhicules,
- une intermodalité favorisée : la continuité entre modes de déplacements sera facilitée par l'organisation des échanges (parcs de stationnement sécurisés, billets intégrés, accès simplifiés, ...).

4 - C'est ainsi en tout cas que la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est devenue un outil majeur « d'aménagement urbain au service du projet de la Communauté d'agglomérations TOULON PROVENCE MEDITERRANEE ».

En complément du second tube de la traversée souterraine de TOULON, libérant l'équivalent de 2 voies de circulation en surface, le TCSP offre l'opportunité d'un nouveau système de déplacement, avec un rééquilibrage de la circulation, un nouveau partage de la voirie et une liaison entre les quartiers pour une meilleure qualité de ville.

La première ligne du TCSP desservira les communes de SAINT-MANDRIER, LA SEYNE SUR MER, OLLIOULES, TOULON, LA VALETTE, LA GARDE et LE PRADET sur une longueur totale d'environ 30 kilomètres ponctuée de 55 stations.

Cette première ligne s'articule autour de deux tronçons, le premier tronçon reliant les deux gares de LA SEYNE SUR MER et de LA GARDE et le second tronçon permettant une extension vers SAINT-MANDRIER et LE PRADET.

Le premier tronçon est d'une longueur d'environ 18 kilomètres ponctué de 36 stations et réalisé en deux phases.

5 – On entend par « Transport Collectif en Site Propre » (TCSP), un système de transport public utilisant majoritairement des emprises affectées à son exploitation, c'est-à-dire des voies qui lui sont dédiées (site propre).

L'approche « système » d'un TCSP repose sur 3 composantes et sur leurs articulations :

- l'infrastructure (plate-forme, stations, etc...),
- le matériel roulant,
- les conditions d'exploitation (inter modalités de circulation, systèmes d'aide à l'exploitation, informations des voyageurs, etc...).

Des considérations réglementaires et techniques permettent de définir 3 classes de TCSP urbains : le métro, le tramway, et le BHNS.

- le métro est un TCSP guidé de manière permanente et caractérisé par un site propre intégral (pas de carrefours, plates formes inaccessibles aux piétons). Il est généralement souterrain ou en viaduc.
- le tramway est un TCSP guidé de manière permanente et caractérisé par un véhicule ferroviaire (roulement fer sur fer) qui circule majoritairement sur la voie urbaine et est exploité en conduite à vue.
- le bus à haut niveau de service (BHNS) est un TCSP caractérisé par un véhicule routier d'une longueur de 24,50 mètres. Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnels (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et continu.

De par ces infrastructures spécifiques, des cadencés de vitesse comparables à celles du tramway, « **il s'approche du niveau de service des tramways** » (Pièce N°25, page 8, CERTU, Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme, et les constructions publiques. Ministère de l'Ecologie ; Pièce N°28, pages 4 et 5).

Le BHNS prend des formes différentes en fonction des contextes locaux. Il n'y a pas de label BHNS, lequel peut être guidé ou non, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

## **I - 2 - Sur la réalisation du TCSP**

**1** – Le Syndicat Intercommunal des Transports en Communs de l'Agglomération Toulonnaise (SITCAT), aujourd'hui intégré à la Communauté d'agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE (TPM), et les collectivités publiques intéressées ont donc décidé de définir une nouvelle politique des transports en commun au travers du Plan de Déplacement Urbain (PDU), approuvé le 31 janvier 2001 et modifié en juillet 2005 et exprimé par la volonté de réaliser un TCSP.

Préalablement à la réalisation de projet, a été procédé à des actions de concertation avec l'ensemble de la population, en application des articles L300-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Aux termes d'un arrêté en date du 21 décembre 2000, modifié par arrêté du 2 février 2005, prorogé par arrêté du 15 décembre 2005, le Préfet du VAR a déclaré d'utilité publique l'opération dont s'agit.

**2** – Il a fallu à la Communauté d'agglomération 10 ans et 5 enquêtes parcellaires pour se rendre maître du foncier. Au total sur 900 acquisitions financières nécessaires, 600 concernent le premier tronçon. A ce jour, environ 60 millions d'euros ont été dépensés, 55 dossiers d'expropriation restent à finaliser, soit moins de 10%. Les études de conception sont quasiment terminées.

Les premières opérations de déviation des réseaux ont été entreprises dans différents secteurs (université, Avenue Sainte-Claire Deville).

Des ouvrages sont avancés (passage inférieur à LA GARDE, de l'A55, Pont de Saint Jean du Var, ...).

Des opérations de travaux d'aménagement, qu'elles soient contributives directement ou indirectement pour le TCSP, ont déjà été menées ou sont en cours :

- Parc relais de La Panagia,
- Entrée de l'Hôpital de Sainte-Musse,
- Pôle d'échanges de LA GARDE,
- Pôle d'échanges de LA SEYNE,
- Les études et les premières démolitions de l'ancien marché de gros de Sainte-Musse ont démarrées pour la construction du futur centre d'exploitation et de maintenance du TCSP.

A l'heure actuelle, le projet a un avancement de l'ordre de 24% et a déjà été dépensé 125.677.058 millions d'euros.

		Dépenses cumulées (en euros courants ) à fin 2011	Avancement
<b>TOTAL</b>		<b>125 677 058 €</b>	<b>24%</b>
1	ETUDES D'AVANT PROJET	1 956 977 €	100%
2	MAÎTRISE D'OUVRAGE	7 825 859 €	30%
3	MAÎTRISE D'ŒUVRE DES TRAVAUX (yc projet)	13 919 085 €	56%
4	AQUISITION FONCIERE ET LIBERATION D'EMPRISES	51 372 860 €	90%
5	DEVIATIONS RESEAUX	5 036 020 €	16%
6	TRAVAUX PREPARATOIRES	3 979 548 €	20%
7	OUVRAGES D'ART	18 431 504 €	59%
8	PLATEFORME	1 659 434 €	7%
9	VOIE	0 €	0%
10	REVETEMENT PLATEFORME	937 247 €	7%
11	VOIRIES et ESPACES PUBLICS (façade à façade)	4 605 334 €	9%
12	EQUIPEMENTS URBAINS	817 908 €	7%
13	SIGNALISATION	0 €	0%
14	STATIONS	633 844 €	7%
15	ENERGIE ET TRACTION	0 €	0%
16	COURANT FAIBLE ET PCC	0 €	0%
17	ATELIERS DEPOTS	3 115 798 €	7%
18	MATERIEL ROULANT	0 €	0%
19	OPERATIONS INDUITES	11 385 639 €	36%

Dans ces circonstances, des marchés publics sont régulièrement passés pour réaliser les travaux nécessaires à l'émergence du TCSP.

Ainsi par exemple, le budget primitif 2011 que la Communauté d'agglomération prévoyait d'y consacrer était de 52.364.000 euros dont 48.864.000 euros pour les travaux (Pièce N°24).

3 – Il n'est pas discuté que la DUP a été prise pour la réalisation d'un TCSP avec comme choix de mode de transport un tramway.

Dès le début de la conception du projet, s'il est apparu nécessaire de revoir la politique des transports en commun en favorisant un meilleur et plus grand usage, il fallût tenir compte en particulier de la situation économique.

En effet « après la fermeture des chantiers navals de LA SEYNE SUR MER dans les années 80, l'agglomération doit affronter la réorganisation des armées, le redéploiement de l'industrie et de la Défense Nationale.

Ces mutations ne sont pas sans conséquences sur tout le tissu économique qui est essentiellement composé de petites entreprises très marquées par l'activité de services.

Malgré une relative dynamique de l'emploi ..., le taux de chômage reste élevé » (Pièce N°5).

Cependant, la Communauté d'agglomération se trouve aujourd'hui confrontée à des perspectives économiques et donc financières encore plus délicates.

En effet, la Communauté d'agglomération finance le projet avec des aides de l'Etat, de l'AFIFT et de la Région. D'ores et déjà l'aide de l'Etat a beaucoup fléchi, ainsi par exemple pour les tramways de NANTES et de GRENOBLE, elle est passée de 50% dans les années 80 à 4% pour TOULON.

La conjoncture économique depuis 2008 ne cesse par ailleurs de s'aggraver, ce qui rend plus difficile l'accès à l'emprunt sans qu'il soit possible d'accepter des endettements importants avec des retours d'investissement trop longs.

En outre, la Communauté d'agglomération devra participer ou financer à court terme, et en parallèle du projet du TCSP, en particulier le surcoût de réalisation du second tube de la traversée de TOULON et l'élargissement à deux fois trois voies de l'autoroute A57 à la sortie dudit tunnel.

Néanmoins, de manière à faire bénéficier aux usagers du réseau de transport en commun des attraits du TCSP, la Communauté d'agglomération a pris le parti, sur le même itinéraire ; avec les mêmes stations que celles contenues dans la DUP et les mêmes conditions d'exploitation (intermodalité de circulation, ...), de mettre en place un bus à haut niveau de service (BHNS), mode de transport quasi inexistant quand a été lancé en 2000 la DUP. Le BHNS permet d'atteindre des objectifs semblables à ceux fixés au tramway en permettant de dégager une économie d'environ 23% (Pièce N°20).

	Tramway	BHNS	
	Budget 2004 en M€ (Conditions économiques de juillet 2004)	Budget 2011 en M€	Différence 2011 en M€
<b>TOTAL</b>	<b>515</b>	<b>406</b>	<b>-109</b>
Etudes	53	53	0
Acquisition Foncière	61	70	9
Travaux Plateforme	177	117	-60
Travaux Aménagement Façade à Façade	81	73	-8
Centre de maintenance et d'exploitation	45	40	-5
Matériel Roulant	67	23	-44
Intermodalité	31	31	0

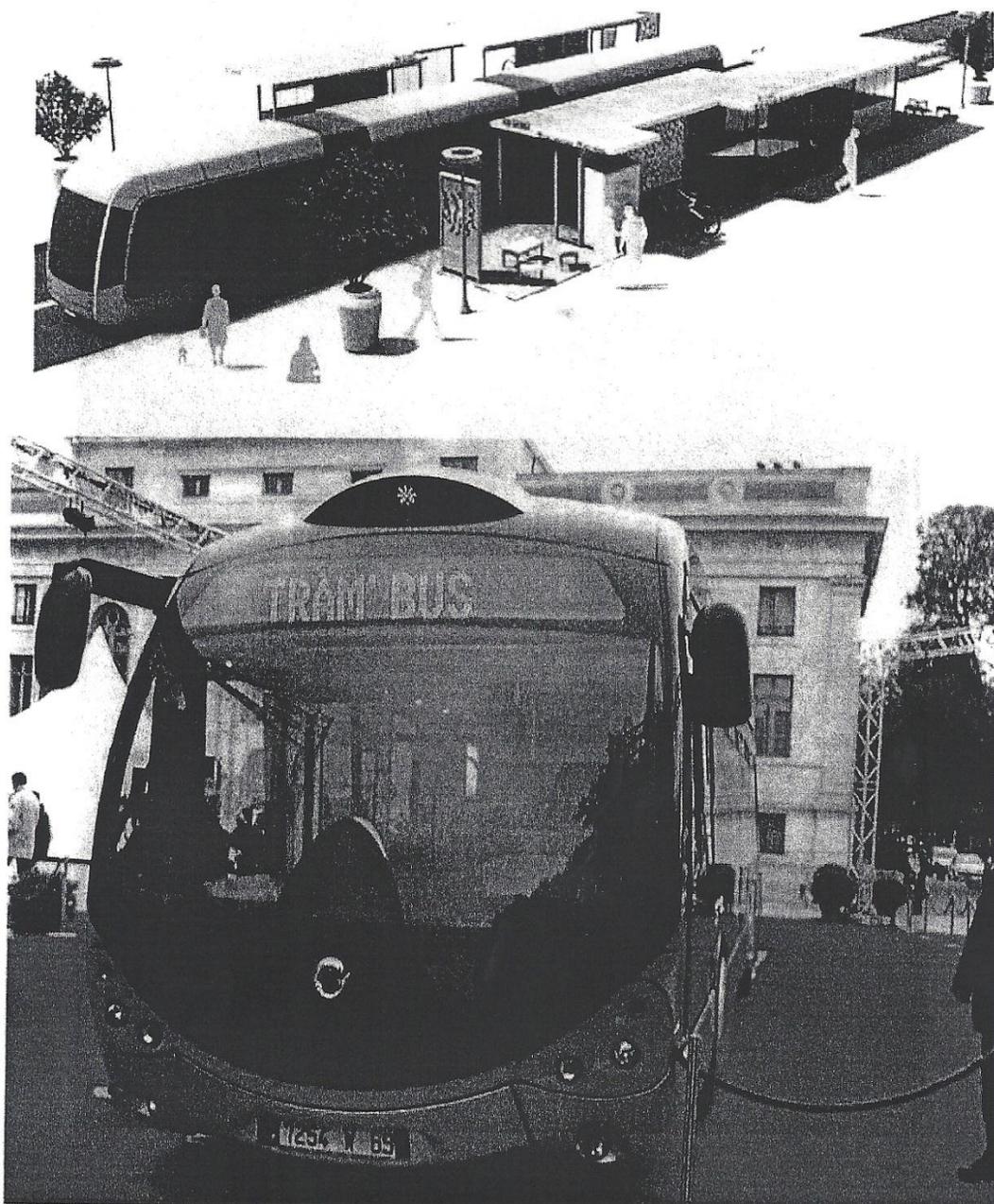
L'essentiel des économies portent sur une diminution du coût des travaux d'aménagement de la voirie et sur les différences de prix du matériel roulant.

De sorte que les travaux, les acquisitions foncières, etc..., se poursuivent conformément à la DUP de façon à faire circuler dans un premier temps un système BHNS, tout en laissant la possibilité d'y mettre ultérieurement un mode plus lourd comme un tramway ou autres.

18 autres villes en France ont fait le choix du BHNS (ANEMASSE, ANTIBES, CANNES, LA ROCHELLE, NIMES, PERPIGNAN, etc...) (Pièce N°27).



***BOULOGNE***



### *Exemples de BHNS : Le TRAM'BUS*

#### *1 - 3 - Sur le litige*

*1 - L'association dénommée « UN TRAMWAY POUR L'AGGLOMERATION TOULONNAISE » conteste « la décision du bureau communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE (TPM) du 19 septembre 2011 (n° DC11/914), par laquelle le bureau communautaire a adopté le bus à haut niveau de services (BHNS) comme mode de transport en commun en site propre sur la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE ».*

L'Association requérante articule trois moyens :

- le bureau n'aurait pas compétence, aux termes de l'article L.5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales pour adopter la « décision critiquée » ;
- la « décision » affecterait substantiellement les caractéristiques essentielles du projet et méconnaîtrait ainsi la portée de la déclaration d'utilité publique, laquelle concernerait la seule réalisation d'une ligne de tramway, à l'exclusion de tout autre transport en commun en site propre ;
- la « décision » serait insuffisamment motivée.

Il devra être fait litière de ces moyens et prétentions.

\*  
\* \*

## **II - DISCUSSION**

### **A - Sur les irrecevabilités**

#### **A - 1 - Sur l'intérêt et la qualité à agir de l'Association requérante**

**1** – Pour ester en justice, l'Association doit bien évidemment exister juridiquement à la date d'introduction du recours.

**2** – Or, il n'est pas justifié de cette existence (absence de production de l'Assemblée Générale constitutive et des Assemblées Générales subséquentes, défaut de publication de la déclaration de création de l'Association publiée au Journal Officiel conformément à la loi de 1901,...).

En l'état, l'Association doit être regardée comme inexistante et donc comme irrecevable à agir.

**3** – Il a été dit pour droit que « *l'intérêt conférant qualité pour agir devant le Juge administratif doit être apprécié à la date de l'introduction du recours* » (en matière de marché : Cour administrative d'appel de BORDEAUX, 24 juin 2008, Association Rive Gauche, Requête N°06BX02429).

L'intérêt à agir d'une association s'apprécie donc au regard de son objet social (Cour administrative de LYON, 6 octobre 2011, Requête N°10LY00581, Association des consommateurs La Fontaulière, contrats et marchés publics N°12, décembre 2011, commentaire 361).

**4** – En l'espèce, l'Association requérante ne produit pas ses statuts sociaux de sorte qu'il est impossible de vérifier si elle peut agir en justice au nom d'intérêts collectifs qui entrent dans son objet social.

En l'état, l'Association requérante doit être dite irrecevable à agir.

## **A - 2 - Sur l'irrecevabilité de la requête du fait de la nature juridique de l'acte attaqué**

**I** - En vertu de l'article L.5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales, le bureau communautaire délibère sur les questions relevant de délégations données formellement par le Conseil communautaire à qui il rend compte de ses décisions.

Le bureau autour du Président de la Communauté d'Agglomération est également l'instance qui détermine les orientations stratégiques et prépare les arbitrages politiques.

Cette double mission du bureau est rappelée par la délibération du Conseil communautaire du 5 avril 2008 (Production n° 35) :

*« Lors de chaque réunion du Conseil communautaire, le Président doit rendre compte des travaux du bureau [préparation des décisions] et des attributions exercées par délégation [c'est-à-dire les délégations autorisées par l'article L.5211-10 précité] ».*

Bien évidemment, le règlement intérieur de TPM reprend en son article 8 cette dichotomie.

*« Article 8 : Réunions du bureau communautaire*

*La réunion du bureau est convoquée par le Président ou en cas d'empêchement par un vice-président dans l'ordre du tableau.*

*Le Président fixe l'ordre du jour.*

*L'ordre du jour est reproduit sur la convocation et porté à la connaissance du public.*

*Le bureau se réunit pour :*

- examiner les affaires courantes ;*
- préparer les décisions qui sont du ressort du Conseil communautaire ;*
- prendre les décisions relevant des délégations qui lui ont été consenties par le Conseil communautaire ».*

Il ressort donc de tout ce qui précède que le bureau soit agit dans le cadre des délégations confiées par le Conseil communautaire en vertu de l'article L.5211-10, soit procède à la préparation des décisions qui seront ensuite soumises au Conseil communautaire.

Le Conseil communautaire de TPM est composé de 160 élus (Production n° 36).

En revanche, le bureau est composé du Président et des 12 vice-présidents de la Communauté d'Agglomération (Production n° 37).

Il apparaît, dès lors, évident que le bureau, compte tenu de la qualité de ses membres, de sa composition restreinte, est l'organe le mieux à même pour que soient débattues et préparées les décisions, notamment les plus importantes, qui seront ensuite soumises au Conseil lui-même.

Par conséquent, le bureau n'a pas vocation à prendre exclusivement des décisions ayant une portée ou des effets juridiques.

Il peut prendre des positions de nature politique.

En l'occurrence, « la décision » revêt un caractère d'arbitrage politique, sans être porteur d'un acte faisant grief.

De sorte qu'il est loisible au bureau communautaire de prendre des décisions qui se bornent à des vœux, des prises de position, des déclarations d'intentions qui peuvent porter sur des objets à caractère politique, sous réserve qu'elles présentent un intérêt communautaire, ce qui est le cas en l'occurrence s'agissant du choix du mode de transport en site propre à arrêter.

Il est de jurisprudence constante que la délibération par laquelle l'organe d'une collectivité territoriale émet un vœu ne constitue pas un acte faisant grief et n'est donc pas susceptible de faire l'objet d'un recours devant le Juge de l'Excès de pouvoir (CE 30/12/2009, n° 308514).

De la même façon, sont insusceptibles de recours les simples mesures préparatoires aux actes qui pourront être pris ultérieurement par le Conseil communautaire.

Un requérant n'est pas recevable à attaquer, par la voie du recours pour excès de pouvoir, un acte préparatoire dont la légalité ne pourra, le cas échéant, être discuté qu'à l'appui d'un recours dirigé contre les décisions ultérieures auquel il prépare, à l'exception des cas, non applicables en l'espèce, où il en est disposé autrement par la loi.

*« Cette irrecevabilité s'étend aux délibérations à caractère préparatoire des collectivités territoriales et de leurs établissements publics, même à raison des vices propres allégués »* (CAA NANTES, 2<sup>ème</sup> Ch., 28/06/2002, n° 98NT008001).

En l'occurrence, l'acte attaqué ne saurait être regardé comme une décision faisant grief s'agissant d'une déclaration d'intention.

En effet, bien que manifestant une volonté de décider, une déclaration d'intention n'engage pas l'autorité administrative qui demeure libre de sa décision.

Au cas d'espèce, la décision du bureau se limite à *« adopter le bus à haut niveau de services (BHNS) comme un mode de transport commun en site propre sur la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE sans pour autant porter quelque effet juridique »*.

Ainsi, par exemple, le Président de la Communauté d'Agglomération n'est nullement autorisé à signer les actes consécutifs permettant la mise en œuvre de ce choix.

Le bureau a uniquement manifesté son option, le conseil en décidera.

S'agissant d'un vœu ou d'une déclaration d'intention, l'acte en cause ne peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir.

**2** – La position de l'Association requérante est, en tout état de cause, incohérente avec les précédentes actions dont elle a saisi la juridiction administrative.

Dans sa propre requête, l'Association écrit que *« le Président de TPM a décidé de conclure, le 18 mai 2011, deux marchés de travaux publics, dont l'objet est manifestement incompatible et contraire au projet de tramway déclaré d'utilité publique ... Il en résulte que la mention dans lesdits marchés (DCE) d'un transport en commun en site propre (TCSP) est volontairement*

*ambigüe puisque TPM a, en réalité, décider de renoncer au projet de tramway au profit d'un projet de bus à niveau de services (BHNS)».*

En d'autres termes, l'Association prétend qu'à la date du 18 mai 2011 déjà TPM avait opté définitivement pour le BHNS au lieu et place du tramway sur rail.

Dans ces circonstances, la décision du bureau du 19 septembre 2011 est fatalement postérieure à celle du 18 mai 2011.

Ainsi, à tout le moins, « *la décision du bureau ne serait que confirmatoire* » et donc également insusceptible de recours pour excès de pouvoir.

Ainsi, sous quelque angle que l'on se place, l'action est irrecevable.

### **B – Subsidiairement, sur le fond**

#### **B – 1 – Le prétendu défaut d'incompétence du bureau**

L'Association requérante prétend que le bureau aurait outrepassé les termes de l'article L.5211-10 du CGCT, relatif aux attributions dévolus à cet organe.

Il a déjà été exposé plus haut que le bureau n'avait agi que dans la sphère de ses compétences politiques.

Il n'a donc pu manquer aux délégations légales qui lui sont attribuées.

#### **B – 2 – Sur le mode de transport et la DUP**

##### **a – Sur le mode de transport**

**I** – A supposer qu'il faille dans le cadre de la présente instance s'interroger sur le changement de mode de transport pour apprécier la validité de l'acte attaqué, il aurait lieu d'émettre les observations suivantes :

- Le dossier de DUP fait état (Pièce n° 5, p. 14) d'un besoin de modifier la structure du réseau de transport en commun et de mettre en œuvre un système d'exploitation permettant de le satisfaire.

Il y est précisé que le nouveau système d'exploitation doit être plus performant et basé sur un axe lourd central structurant (p. 15) qui permet de satisfaire l'accessibilité, les correspondances et l'intermodalité avec des contraintes capacitaires en évolution.

En sus de la nécessité d'un axe lourd, la contrainte sur la capacité est dimensionnante pour le type de matériel qui doit correspondre aux besoins du nombre de personnes à transporter sur le tronç commun.

La DUP fait état dans sa version de 2000, puis dans sa version modificative de 2005, d'une demande maximale à l'horizon 2010 de 2.640 personnes transportées par sens situé entre les deux stations Bonaparte et Liberté en heure de pointe du soir (p. 15).

Ce besoin constituait à un moment donné un nombre maximal de voyageurs à transporter sur un tronçon géographique précis.

A l'origine, le tramway paraissait être le seul système permettant d'atteindre cet objectif.

Aujourd'hui, avec les nouvelles technologies, le BHNS peut également y satisfaire à moindre coût.

Quant au concept du BHNS, il consiste à appliquer au bus toutes les recettes qui font le succès du tramway :

- capacité (bus articulé),
- montée/descente à chaque porte,
- stations aménagées avec automates de vente, informations voyageurs, abris,
- guidage en station pour une accessibilité aux PMR,
- site propre,
- priorité aux feux,...

En l'occurrence, le BHNS à TOULON permettrait de transporter de 3.000 à 4.000 personnes (Production n° 23, p. 13 et Production n° 20).

L'interdistance entre stations, comme pour le tramway, est de 400 mètres permettant d'augmenter la vitesse commerciale par rapport à un intervalle de 200 mètres pour les lignes de bus classiques.

Le profil en long de la plate-forme supportant le passage des modes d'exploitation est conforme à une utilisation de type tramway plus contraignante qu'un mode bus capable d'accepter des pentes importantes.

L'itinéraire du site propre du BHNS emprunte **la totalité** de l'itinéraire objet de la DUP modificative.

La seule différence avec le tramway réside dans le moindre coût des investissements de matériels et moins notablement de travaux, permettant l'ouverture d'une première ligne de TCSP dans l'agglomération de TOULON avec une réduction du coût de l'opération de l'ordre de 23% (Cf. § I-2, p. 5 et 6).

Dans un dossier du magazine VILLE, RAILS ET TRANSPORTS intitulé « BHNS – Quand le bus se fait tram », des professionnels du secteur en mai 2010 ont pu déclarer par exemple en ce qui concerne LILLE : « proposer un confort d'utilisation supérieur au bus traditionnel de par ses infrastructures spécifiques, des cadences et des vitesses proches de celles du tramway » (Production n° 28, p. 5), pour ROUEN : « c'est à mes yeux un système exceptionnel inégalable pour des agglomérations de 500.000 habitants » (Pièce n° 28, p. 6), pour NIMES : « A l'intérieur, tous les aménagements se rapprochent de ceux du tram : écrans TFT pour l'info voyageur, larges sièges, accostage parfait, donc accessibilité totale

sur les 30 mètres de quais, grâce au guidage optique... et surtout le BHNS devra permettre, tout comme un tram, de requalifier la ville... » (Production N°28, page 8), enfin pour NANTES : « au final, le service offert rejoint celui d'un tramway, ... » (Production n° 28, p. 10).

Il résulte donc de tout ce qui précède qu'hormis l'enjeu économique, la différence, entre un tramway et un BHNS, eu égard à l'évolution des technologies actuelles, se situe à la marge.

#### *b - Sur l'absence de modification substantielle de la DUP*

I – Certes, il est de principe que les caractéristiques essentielles du projet qui sont décrites dans le dossier de DUP doivent être respectées.

Pour autant des adaptations du projet sont admises et dès lors seules des modifications non substantielles peuvent être apportées au projet soumis à enquête. Ce principe fait l'objet d'une appréciation au cas par cas.

Ainsi par exemple, pour des installations nucléaires, il a pu être dit que « si des modifications relatives à l'emplacement et à la taille des bâtiments ont été apportées le 17 février 1989 au projet initial soumis à enquête publique du 29 février au 31 mars 1988, il ne ressort pas des pièces du dossier qu'elles aient affecté de façon substantielle l'importance ou la destination de ce projet et ait augmenté le risque de l'installation » ; Conseil d'Etat, 3 juin 1994, Collectif national information et opposition Usine MELOX, Recueil page 284).

Peut-il être relevé au titre des conditions financières de l'opération les éléments jurisprudentiels suivants :

Le Juge n'annule pas l'acte attaqué, même si le mode de financement de l'autoroute a été modifié, faisant apparaître « une participation financière des collectivités publiques plus importante que celle qui avait été retenue » (Conseil d'Etat, 25 juin 2003, n° 240040, Union départementale vie et nature Alpes de Haute Provence et Autres, LEBON, page 817).

De la même façon a-t-il été jugé : « considérant que s'il ressort des pièces du dossier que le projet déclaré d'utilité publique n'était plus, à la date de l'arrêté du Préfet, assuré de bénéficier de la subvention de l'Etat de l'ordre de 24% du coût total de l'opération que mentionnait, l'appréciation sommaire des dépenses figurant dans le dossier d'enquête, cet élément nouveau relatif au financement, eu égard notamment aux possibilités de recours à l'emprunt et de hausse du versement de transport, n'implique pas en l'espèce une modification substantielle des conditions d'exploitation de l'ouvrage, ni de l'économie générale du projet, dont le coût global n'est pas sensiblement accru et dont les caractéristiques physiques demeurent inchangées, il n'est donc pas nécessaire de procéder à une nouvelle enquête avant la déclaration d'utilité publique » (Cour administrative d'appel NANCY, 3 novembre 2005, Requête N°04NC01121).

Dans le même sens concernant la perte d'une subvention de l'Etat de l'ordre de 24% du coût total de l'opération (Conseil d'Etat, 22 juin 2005, Requête n° 264294).

En revanche « l'augmentation du coût de l'opération s'établissait à plus de 53% ; qu'une telle augmentation ne permettait pas la prorogation pure et simple du décret du 22 juillet 1992 par un décret du 16 juillet 1997 ; qu'il était nécessaire d'engager une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique » (Conseil d'Etat, sous section réunie, 7 décembre 1998, Requête n° 190257).

2 – A ce stade des développements, il est à rappeler que c'est le coût de l'opération, en l'espèce, qui marque une différence avec ce qui était prévu dans la DUP, puisque l'emprise est inchangée, l'impact est identique, les travaux sont sensiblement les mêmes et les capacités et les objectifs de transport très voisins entre le BHNS et le tramway.

Cependant la différence de coût du projet induit par le choix du BHNS est à la baisse et non à l'augmentation, la baisse est limitée à 23% environ par rapport au coût du projet initial.

Dans ces circonstances, la modification opérée n'affecte pas l'économie générale du projet.

Les caractéristiques essentielles de l'opération, la localisation des travaux prévus et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants demeurent encore une fois rappelées inchangées.

La population qui a été appelée à connaître du projet lors de l'enquête publique n'a pu se méprendre sur la nature et la portée du projet, quand bien même est-il affecté à la baisse sur son estimation financière.

Ainsi en tout état de cause, faute de modifications substantielles apportées à la DUP, l'acte contesté ne peut encourir l'annulation.

### **B – 3 – Sur la prétendue insuffisance de motivation**

- ✓ L'Association requérante prétend que la décision attaquée serait irrégulière en ce qu'elle ne comporterait pas l'exposé « *suffisamment précis des considérations de faits et de droit qui en constituent le fondement* ».
- ✓ Pour autant, l'Association ne précise pas davantage en quoi l'acte critiqué serait soumis à une obligation de motivation. L'Association ne vise ainsi aucun texte particulier imposant l'obligation de motiver.

En tout état de cause, l'acte dont s'agit, par ailleurs, ne retire ou n'abroge aucune décision créatrice de droit, n'est pas une décision individuelle, ni une décision défavorable.

En l'occurrence, s'agissant d'une déclaration d'intention ou d'une décision confirmative, elle n'a évidemment pas à être spécialement ou davantage motivée.

En toute hypothèse, il sera observé que le bureau s'est prononcé après lecture « *du dossier sur le TCSP* » visé dans la décision en cause et en considérant les avantages du BHNS en terme de « *coût, mobilité, services rendus* ».

De sorte que le moyen soulevé est inopérant.

**PAR CES MOTIFS**

Et tous autres à produire déduire ou suppléer au besoin d'office,

L'exposante conclut qu'il plaise au Tribunal Administratif de :

**DECLARER** irrecevable la requête de l'Association COLLECTIF « UN TRAMWAY POUR L'AGGLOMERATION,

**Subsidiairement,**

**REJETER** la requête avec toutes conséquences de droit,

**En tout état de cause,**

**CONDAMNER** l'Association COLLECTIF « UN TRAMWAY POUR L'AGGLOMERATION au paiement de la somme de 5.000 € au titre de l'article L761-1 du Code de justice administrative.

Fait à TOULON, le 28 mars 2011

**SOUS TOUTES RESERVES**



**POUR : - ORIGINAL - COPIE CERTIFIEE CONFORME**

**Productions :**

- 5 – Extrait dossier d'enquête publique à la modification DUP – Décembre 2003
- 20 – Synthèse des bus tramways – BHNS
- 21 – Chiffres transports TPM 2011
- 23 – Politique des déplacements TPM
- 25 – Extrait CERTU – Août 2009
- 27 – Le BHNS en France
- 28 – Extrait magazine VILLES RAILS ET TRANSPORTS (BHNS « quand le bus se fait tram » - Mai 2010
- 29 – Notice explicative - pièce 1 DUP modificative – Décembre 2003
- 34 – Décision Bureau communautaire du 2 mai 2011
- 35 – Délibération du Conseil communautaire du 05/04/2008
- 36 – Composition du Conseil communautaire TPM
- 37 – Composition du bureau