

\* \* \* RAPPORT DE RESULTAT DE LA COMMUNICATION ( 5. DEC. 2011 22:13 ) \* \* \*

ENTETE FAX AUDOUIN AVOCATS

TRANSMIS/MEMORISE :	5. DEC. 2011 22:09	ADRESSE	RESULT.	PAGE
FICH MODE	OPTION			
579 TX MEMORISEE		0381826001	OK	28/28

CAUSE DE L'ERREUR  
 E-1) RACCROCHE OU ERREUR DE LIGNE  
 E-3) PAS DE REPONSE  
 E-2) OCCUPE  
 E-4) PAS UN TELECOPIEUR

Cabinet d'Avocats  
 Philippe AUDOUIN

Monsieur le Greffier en Chef

Tribunal Administratif  
 30 rue Charles Nodier  
 25000 Besançon

Fax : 03.81.82.60.01  
 Confirmation LRAR

Montpellier, le 5 décembre 2011

Objet : transmission mémoire introductif d'instance à enregistrer ce jour.  
Nos réf. (à rappeler impérativement) : Dossier n°2011-1866/11/M Mouvement  
 Franche Comté / Ctd d'Agglomération Grand Besançon  
Vos réf. :

Monsieur le Greffier en Chef,

J'interviens en qualité de conseil des associations Mouvement Franche Comté, Union Civique des contribuables citoyens de Franche Comté, et Besançon Renouveau ; ainsi que de Mrs Allenbach, Grass et Soulier.

Je vous prie de trouver ci-joint un mémoire introductif d'instance contre un arrêté préfectoral °2011166-0006 en date du 15 juin 2011 (PJ) à enregistrer impérativement ce jour lundi 05 décembre 2011 à réception de la présente télécopie pour des raisons de délai.

En parallèle, je vous adresse l'original et les pièces, le tout en plusieurs exemplaires.

Vous souhaitant bonne réception de la présente,

Je vous prie de croire, Monsieur le Greffier en Chef, à ma considération distinguée.

Philippe AUDOUIN

PJ:

- par télécopie : mémoire introductif d'instance + bordereau et décision attaquée,
- par LRAR : original mémoire + bordereau et pièces, le tout en 4 exemplaires (2+ le nombre de parties).

Cabinet d'Avocats  
Philippe AUDOUIN

**Monsieur le Greffier en Chef**

Tribunal Administratif  
30 rue Charles Nodier  
25000 Besançon

Fax : 03.81.82.60.01  
Confirmation LRAR

Montpellier, le 5 décembre 2011

**Objet :** transmission mémoire introductif d'instance à enregistrer ce jour.  
**Nos réf. (à rappeler impérativement) :** Dossier n°2011-1866/11/M Mouvement  
Franche Comté / Cté d'Agglomération Grand Besançon  
**Vos réf. :**

**Monsieur le Greffier en Chef,**

J'interviens en qualité de conseil des associations Mouvement Franche Comté, Union Civique des contribuables citoyens de Franche Comté, et Besançon Renouveau ; ainsi que de Mrs Allenbach, Grass et Soulier.

Je vous prie de trouver ci-joint un mémoire introductif d'instance contre un arrêté préfectoral °2011166-0006 en date du 15 juin 2011 (PJ) **à enregistrer impérativement ce jour lundi 05 décembre 2011 à réception de la présente télécopie** pour des raisons de délai.

En parallèle, je vous adresse l'original et les pièces, le tout en plusieurs exemplaires.

Vous souhaitant bonne réception de la présente,

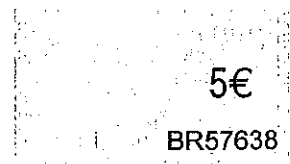
Je vous prie de croire, **Monsieur le Greffier en Chef**, à ma considération distinguée.

Philippe AUDOUIN

**PJ :**

- **par télécopie :** mémoire introductif d'instance + bordereau et décision attaquée,
- **par LRAR :** original mémoire + bordereau et pièces, le tout en 4 exemplaires (2+ le nombre de parties).

**Cabinet d'Avocats**  
**Philippe AUDOUIN**  
18, rue Auguste Comte  
34000 MONTPELLIER  
Tél. 04 67 41 31 04 - Fax 04 67 41 38 72  
audouin.avocats@orange.fr



**REQUETE INTRODUCTIVE D'INSTANCE**

---

A Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers composant le  
Tribunal Administratif de Besançon

---

- POUR :**
- 1/ **Association MOUVEMENT FRANCHE COMTE** représentée par son président représentant légal, dûment habilité, domicilié ès qualité au siège 15 Place du 8 septembre 25000 Besançon.
  
  - 2/ **M. Jean Philippe ALLENBACH** à titre personnel « contribuable de la commune et de la CAGB » et ès qualité de président du mouvement Franche Comte domicilié 15 Place du 8 septembre 25000 Besançon.
  
  - 3°/ **Association UNION CIVIQUE DES CONTRIBUABLES CITOYENS DE FRANCHE COMTE** représentée par son président représentant légal, dûment habilité, domicilié ès qualité au siège 77 Grand Rue 25360 Nancray.
  
  - 4°/ **M. Serge GRASS** à titre personnel « contribuable de la CAGH » et ès qualité de président de l'Association UNION CIVIQUE DES CONTRIBUABLES CITOYENS DE FRANCHE COMTE domicilié 77 Grand Rue 25360 Nancray.
  
  - 5°/ **Association BESANCON RENOUVEAU** représentée par son Président représentant légal domicilié ès qualité au siège 10 Rue de la Préfecture 25000 Besançon.

6°/ M. Jean-Pierre SOULIER à titre personnel « contribuable de la commune et de la CAGH » et ès qualité de président de l'Association BESANCON RENOUVEAU domicilié 10, Rue de la Préfecture 25000 BESANCON.

**Cabinet Philippe AUDOUIN Avocat**  
18, Rue Auguste Comte 34000 Montpellier  
Tél : 04 67 41 31 04 Fax :04 67 41 38 72  
Mail : audouin.avocats@orange.fr

**CONTRE** : ETAT, représenté par M. le Préfet, Préfet du Doubs, domicilié ès qualités Préfecture, 8 Bis rue Charles Nodier 25035 BESANCON Cedex.

**Arrêté n°2011166-0006 en date du 15 juin 2011**, ayant déclaré d'utilité publique et urgents au profit de la communauté d'agglomération du Grand Besançon les travaux nécessaires à la réalisation de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway du Grand Besançon ; et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Besançon et de Chalezeule et déclarant cessibles les immeubles nécessaires à l'opération.

**EN PRESENCE** : Communauté d'agglomération du Grand BESANCON représentée par son Président en exercice domicilié ès qualités au siège La City 4 Rue Gabriel Plançon – 25043 BESANCON CEDEX.

---

## **I°/ FAITS.**

Les associations requérantes et les particuliers sont opposés au projet de création d'un transport collectif en site propre de tramway sur les communes de Besançon et de Chalezeule, dont la communauté d'agglomération du Grand Besançon assure la maîtrise d'ouvrage.

Cette opération, dont les inconvénients excèdent manifestement les avantages qu'elle pourra procurer sous sa forme actuellement envisagée, consiste dans la réalisation d'une infrastructure de 14, 5 km allant des Hauts-du-Chazal à l'Ouest à la ZAC des Marnières à Chalezeule à l'Est avec une antenne vers la gare de Viotte.

L'itinéraire projeté passe par le centre historique de Besançon, via les quais Veil Picard et la place de la Révolution- et le quartier de Palente-Orchamps.

Par une délibération du 30 juin 2010, la communauté d'agglomération du Grand Besançon s'est prononcée en faveur du projet de réalisation du tramway et son tracé en centre-ville.

L'enquête publique s'est déroulée du 20 décembre 2010 au 28 janvier 2011.

Par arrêté du 15 juin 2011, M. le Préfet a signé l'arrêté de déclaration d'utilité publique (PJ).

Il s'agit de la décision querellée et c'est dans ce contexte que vous êtes saisi.

## **II°/ DISCUSSION.**

### **1°/ Sur la recevabilité.**

a- Les délais.

L'arrêté querellé du 15 juin 2011 a été publié le 21 juin 2011 au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Doubs.

Un recours gracieux adressé par les requérants en date du 6 août 2011, réceptionné le 8 août 2011 a interrompu les délais du recours contentieux (voir recours gracieux et lettre accusé de réception du 8 août 2011).

Par une lettre en réponse du 6 octobre 2011 (PJ), la Préfecture du Doubs a expressément rejeté le recours gracieux.

Vous êtes saisi dans le délai de deux mois de cette décision de rejet.

b- Sur l'intérêt à agir.

Les associations ont intérêt à agir au vu de leurs statuts (PJ).

Les particuliers Mrs ALLENBACH, GRASS et SOULIER ont également intérêt à agir « ès qualité » de contribuables de la communauté d'agglomération et en qualité de représentant des associations.

## **II – DISCUSSION.**

L'arrêté querellé est entaché de vices de légalité externe et interne.

### **II.1 – Sur la légalité externe.**

#### **II.1.1 – Sur le vice de procédure : l'insuffisance de l'enquête publique.**

Les requérants présenteront leurs observations générales sur l'enquête publique (1.1) ; ensuite, il sera évoqué la méconnaissance du champ territorial de l'enquête publique (1.2) et l'insuffisance des documents présentés au public (1.3).

##### **1.1.1. Prépambule : observations gPnCPrales sur l'enquPte publique.**

Il convient de rappeler le dProulement de l'enquPte .

-La procédure relative à ce type d'opération, définie par le décret n°93-743 du 29 mars 1993, prévoit l'assujettissement du dossier élaboré à l'enquête publique. Une commission d'enquête de cinq membres a été désignée.

Toutefois, les travaux préparatoires à l'arrivée du Tram ayant démarré en octobre 2010, soit deux mois avant le démarrage de l'enquête publique, de nombreux citoyens ne se sont pas déplacés.

Le registre d'enquête permet de constater également que certains habitants pensent s'être exprimés en « pure perte » en raison de l'avancement des travaux ; la commission l'a d'ailleurs reconnu.

Il en résulte que les modalités de publicité et d'information des citoyens n'ont pas été satisfaisantes.

- A l'évidence, l'enquête publique aurait dû porter sur l'ensemble du projet et notamment sur les travaux préparatoires faisant partie intégrante du projet.

Or, ces travaux ayant commencé avant que ne débute l'EP, ils se sont retrouvés *de facto* hors de son champ d'application.

- Dans le prolongement de ce sujet sur l'irrégularité de la procédure, il est notoire ( Voir le site du tram et les déclarations dans la presse) qu'une extension de la ligne est déjà prévue :

*« Ce prolongement a été considéré par le Grand Besançon comme étant un projet à plus long terme [...] une réservation d'emprise est prévue pour préserver la faisabilité ultérieure d'une extension du tram vers Châteaufarine. »*

Or cette extension future de la ligne ne figurait pas dans l'EP. Il en découle la violation des articles 123-9 du Code de l'environnement et 14 de la LOTI qui stipule : *« Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives [...] l'évaluation globale du projet doit être préalable à la première tranche. »*

- La commission d'enquête a donné son avis favorable à la demande de déclaration d'utilité publique mais avec de nombreuses recommandations, de telle sorte que cet avis peut s'analyser comme un avis défavorable.

Outre le fait que dossier mis à l'enquête n'était pas de bonne qualité et très incomplet, il n'est pas répondu sur de nombreuses observations défavorables, portant essentiellement sur les conséquences estimées néfastes du projet concernant le quai Veil Picard, la saturation du trafic et la pollution.

Les réponses fournies par le Maître d'Ouvrage et ses bureaux spécialisés, aussi bien lors des réunions contradictoires que dans son mémoire en réponse, ne traitent pas de la totalité des points soulevés par les opposants au projet.

=> Il en résulte que la procédure d'enquête publique n'a pas été suivie conformément aux dispositions législatives et réglementaires et suivant les principes rappelés par l'article 7 de la Charte de l'Environnement.

#### **1.1.2. Sur la méconnaissance du champ territorial de l'enquête publique.**

Les requérants font valoir que les dispositions des articles R.11-14-6 et R. 11-14-8 du code de l'expropriation ont été méconnues.

Les pièces du dossier et le registre d'enquête ont simplement été déposés à deux endroits ; sans viser les autres secteurs susceptibles d'être concernés par les effets et l'impact du projet.

Ce choix ne s'est pas révélé judicieux en ce que le principe de participation et l'accès à l'information du public ne s'est pas réalisé dans de bonnes conditions.

Alors que le projet annonce « *un tram pour toute l'agglomération* », les pièces du dossier et le registre d'enquête ont été déposés dans des endroits limités à savoir, la commune de Besançon et de Chalezeule. Il aurait fallu « a minima » un affichage élargi aux autres membres de la communauté d'agglomération et sur les lieux du tracé afin de permettre à toute personne directement concernée de consulter le dossier et permettre une bonne mobilisation du public.



A aucun moment, les commissaires enquêteurs ont pu relever une bonne mobilisation du public.

De même, les communes limitrophes du projet ont été oubliées.

En vertu de la jurisprudence, le périmètre de l'enquête doit être déterminé en prenant en compte l'ensemble des communes où l'opération est susceptible de produire **des effets notables**.

Voir en ce sens : CE 29/07/98 n° 162061 Ministre de l'Intérieur c/ Association de défense et de soutien des agriculteurs.

Il convient de souligner que le juge administratif apprécie librement « *quelles sont les communes où l'opération paraît de nature à faire sentir ses effets notables* » (CE 26 juillet 1996, Commune de Fourques n°169820).

Au cas de l'espèce, le périmètre pouvait être plus large.

Aujourd'hui et en l'état des éléments en notre possession, il existe un fort courant de mobilisation contre le projet tel qu'il est présenté et ce mouvement aurait davantage été perçu dans l'hypothèse d'un déroulement régulier de l'enquête : ce qui n'a pas été le cas.

### **1.1.3. Sur l'insuffisance des documents présentés au public.**

Les requérants soutiennent que « *plusieurs intervenants ont relevé l'insuffisance de la documentation accessible au public* » et le « *renvoi permanent du dossier à d'autres études* » qui demeurent cachées au public ou non réalisées.

D'ores et déjà, le PDU en cours est obsolète et ne permet pas une bonne appréhension des enjeux de ce dossier. Or, la mise à jour de ce document était un « préalable » obligatoire à la réalisation de ce projet.

Au demeurant, la commission d'enquête recommandait expressément « *Accélérer l'élaboration du nouveau PDU* ».

De même les études initiales étaient insuffisantes. A titre d'illustration, la commission d'enquête a recommandé : « *Poursuivre les études de création de parking* », « *Réaliser la plateforme du tramway Quai Veil Picard sur une structure auto porteuse par pieux, indépendante du mur du quai* ».

A ce jour, il est impossible d'obtenir « en toute transparence » des informations précises sur les travaux envisagés au Quai Veil Picard.

L'Architecte des Bâtiments de France n'aurait même pas été destinataire – selon les renseignements en notre possession – du projet d'aménagement du Quai Veil Picard en face du quai Vauban pourtant classé au patrimoine de l'Unesco ; étant précisé que ceci inclut la destruction de 87 arbres centenaires.

Par ailleurs, les deux premières tranches du marché d'infrastructures du tramway viennent d'être attribuée pour des montants de 45 M€ et 53 M€, soit un total de 98 M€.

Cette somme dépasse déjà de 37 % la somme de 71, 7 M€ annoncée dans le dossier d'enquête, sans tenir compte des frais d'infrastructure de la troisième tranche, très importante car liée à l'aménagement de la plate-forme sur pilotis du Quai Veil Picard.

Si traditionnellement, la jurisprudence admet que « *seuls les éléments essentiels d'un rapport ont à être repris* », il est vérifié l'existence des éléments essentiels.

A notre avis, ces données sont substantielles pour le projet de tramway et notamment en ce qui concerne la rentabilité du projet qui était annoncée à 3,2 %, déjà inférieur au taux de 4% annoncé comme taux minimum de rentabilité d'un projet.

D'une manière générale, les conditions de réalisation de l'enquête publique ont méconnu l'article 123-9 du Code de l'environnement et la loi 2002-276 du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité.

### **2.2.2 Sur l'insuffisance de l'étude d'impact.**

- En premier lieu, les requérants soulignent que les études d'impact doivent comporter un volet sanitaire depuis les dispositions de l'article 19 de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie et que le Conseil d'Etat sanctionne régulièrement l'insuffisance de l'étude d'impact.

Il a été jugé récemment par les Tribunaux Administratifs de Nîmes et de Toulouse :

*« L'étude n'analyse pas les effets du projet sur la pollution atmosphérique, la commodité de voisinage et la santé induits par la saturation supplémentaire du trafic urbain. Ces manquements apparaissent comme substantiels et de nature à faire naître un doute sérieux sur la régularité de l'étude d'impact produite par la communauté d'agglomération et, partant, la légalité de la DUP. »*

(TA de Nîmes / 29 mars 2011)

*« L'insuffisance de l'étude d'impact est de nature à faire naître un doute sérieux sur la régularité de la procédure dès lors que le document [...] est lacunaire à la fois sur la gestion des reports de circulation dans l'agglomération et leurs conséquences en termes de nuisances, notamment atmosphérique et sonore, comme sur les questions de stationnement, l'aménagement étant réalisé sur des voies empruntées quotidiennement par 18 000 véhicules [...] et aucun élément ne démontrant que la création de cette ligne de tramway satisfait suffisamment les besoins des automobilistes empruntant actuellement les voies concernées pour les conduire à renoncer à l'usage de leur véhicule. »*

(TA de Toulouse / 1<sup>er</sup> juin 2011)

Dans le présent dossier, on cherchera en vain dans l'étude d'impact la gestion des reports de circulations dans l'agglomération et leurs conséquences en terme de nuisances atmosphériques et sonores.

Il n'existe aucun élément précis sur le report modal des véhicules et ceci est d'autant plus flagrant que dans une lettre du 16 septembre 2010 le Préfet avait souligné à l'occasion du précédent projet abandonné la « non évaluation des effets du tram sur la congestion du trafic routier ».

Il faut insister sur l'absence de plan de circulation, sur l'absence d'analyse des reports de pollutions qui s'opéreront sur les autres artères ou quartiers de la ville et notamment sur

Besançon Est ( Rue de Belfort, Boulevard Diderot et rue adjacentes) du fait de la fermeture aux automobiles de certaines artères comme l'avenue Fontaine d'Argent où passent 15.000 véhicules/jour.

- En second lieu, le dossier est lacunaire concernant d'autres aspects : - sur les nuisances vibratoires qui vont détériorer les ponts et les fondations des immeubles, notamment le long du quai Veil-Picard, où les vibrations se propageront directement dans les appartements, via la roche, entre les pieux prévus et les fondations des immeubles ; sur les effets sur la santé des nuisances électromagnétiques qui seront produites du fait de l'installation de « sous-stations » électriques tout le long de la ligne et donc juste à proximité de certains domiciles.

L'arrêté sera annulé.

## **II.2 – Sur les vices de la légalité interne.**

### **II.2.1 – Sur l'erreur d'appréciation au regard du bilan coût/avantages.**

Depuis l'arrêt « Ville Nouvelle Est » du 28 mai 1971, le Conseil d'Etat, pour décider si une opération présente un caractère d'utilité publique, procède à une comparaison entre les avantages qu'elle présente et les inconvénients qu'elle entraîne ; l'utilité publique n'est reconnue que si ces derniers ne sont pas excessifs par rapport aux premiers.

La jurisprudence du bilan « coût-avantages » est, depuis, appliquée de façon constante, la définition du contrôle ainsi exercé résulte de l'arrêt du 20 octobre 1972, Société civile Sainte Marie de l'Assomption, AJDA 1972 p.576, Chr.Cabanes et Léger :

*« Une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. »*

Au cas de l'espèce, le bilan est négatif et il y a défaut d'utilité publique du projet :

- En matière de transport, la loi « Grenelle I » a pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

Par ailleurs, l'accent est mis dans le cadre des :

- transport des voyageurs : sur la diminution de l'utilisation des hydrocarbures, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des pollutions atmosphériques et autres nuisances, l'organisation de systèmes de transport et le caractère prioritaire de l'usage des transports collectifs,
- zones urbaines et périurbaines : sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, pollutions et nuisances dues aux transports : caractère prioritaire des transports collectifs.

Cette incitation au développement des transports collectifs et non polluants est positive et non contestée par les requérants ; en revanche, nous verrons que le projet de tramway tel que présenté par la communauté d'agglomération du Grand Besançon est bien loin de répondre aux objectifs susvisés en matière de pollutions et nuisances, utilisation des transports collectifs visés par le « Grenelle de l'Environnement ».

#### **2.1.1. Sur les prétendus avantages :**

Sur les six pages du document joint à l'arrêté querellé, seuls les deux dernières pages (point 4) ont pour objet de tenter de démontrer l'« *utilité publique* » du projet, lesquelles ne comportent pas un seul chiffre si ce n'est celui de la longueur de la ligne (14,5 km) et le montant de la dépense initiale (228 millions +/- 5 %).

Il n'existe pas de démonstration concrète.

En revanche, on y trouve un flot de mots tous vagues et creux comme : « *écomobilité, intermodalité, aménagement durable, outil d'urbanisme, équipements structurants, colonne vertébrale, renouvellement urbain, potentiel de développement urbanistique, ville durable et compacte, usages éco-responsables, cohésion sociale, pôles générateurs de personnes, désenclavement, besoins structurels, transfert modal, axe structurant...* »

On cherche en vain le moindre bilan, même résumé, en termes de coûts/avantages justifiant concrètement, chiffres à l'appui, de l'intérêt qu'il y aura pour le citoyen à voir se réaliser l'opération par rapport au prix qu'il aura à payer. Aucune justification des raisons du choix d'un tram plutôt que de celui d'un bus à haut niveau de service ou du renforcement du réseau de bus existant, projets pourtant beaucoup moins chers. Aucune analyse quantitative ni qualitative en termes d'« avant /après ». D'ailleurs, jamais la ville n'a montré une telle étude, ni dans l'enquête publique, ni dans les documents publiés comme la *Lettre du tram*, ni sur son site.

Quant au caractère d'urgence de réalisation du projet indiqué à l'article 1 de la DUP, il est affirmé de manière péremptoire sans être justifié. On ne voit d'ailleurs pas comment il pourrait l'être, vu que la population de l'agglomération stagne et que, selon l'enquête publique, le système de bus déjà existant est l'un des plus performants de France :

*« Le Grand Besançon, sur la base de réseaux préexistants déjà attractifs, a construit un réseau de transport d'agglomération parmi les plus performants de France. Avec près de 60 km de lignes, le réseau offre une excellente couverture du territoire et propose un véritable service de proximité : 90 % des habitants de l'agglomération vivent à moins de 300 m d'un arrêt de bus et même 95 % pour la ville-centre. »*

### **2.1.2. Sur les inconvénients du projet :**

En particulier, il n'est pas « imaginable » de :

- « toucher » au centre ville Quai Veil Picard et couper de nombreux arbres ( 87 arbres centenaires de 6 mètres de haut) pour enlaidir le secteur sauvegardé et inscrit au patrimoine de l'UNESCO, ceci pour créer une plate-forme en béton défigurant les lieux avec prolongement débordant sur le Doubs ; ceci cassant irrémédiablement l'harmonie et l'unité visuelle entre les deux quais.
- engorger l'accès centre-ville par une saturation supplémentaire du trafic tel que cela ressort du projet présenté « en l'état » en venant de Belfort ; ceci pour un report modal très limité de 3000 véhicules (étant précisé qu'il n'existe pratiquement aucune donnée sur ce report modal) et que les parking d'accueil sont très limités ( voir nombre de places limitées à moins de 3000 véhicules ) ; de surcroît, les particularités de la

commune de Besançon ne sont pas prises en considération (centre ville historique etc...);

- ne pas avoir prévu un nouveau plan de circulation ; étant souligné que le PDU est obsolète et non mis à jour : pour espérer un report de 3000 véhicules, il s'avère que sur certains voies accueillant déjà 15.000 véhicules/jour vont manifestement être bloquées ;
- prévoir que le TRAM devrait passer en centre ville dans des artères où aucun autre véhicule ne pourra circuler alors que : d'une part, le CERTU ( Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme) recommande vivement d'éviter ce cas de figure et d'autre part, l'abandon du précédent tramway de Besançon résultait précisément de cette difficulté de circulation en centre ville devenue inextinguible compte tenu de la configuration de la ville ;
- de ne pas avoir analysé les conséquences du comblement prévu de la première arche du pont de la République en cas d'inondations : il existe un risque réel pour la sécurité des personnes et des biens ;
- de ne pas avoir étudié l'option bus à haut niveau de service (BHNS) alors que le document d'enquête publique aurait dû faire état des divers scénarios étudiés (tracé, systèmes, fréquentation, organisation, insertion), de leurs coûts respectifs et des raisons pour lesquelles le bilan coûts/avantages du tram (et donc son « utilité publique ») était supérieur à celle d'un BHNS ( Méconnaissance de l'art 14-1 de la LOTI) ;
- de ne pas produire d'étude sérieuse chiffrée au niveau de l'agglomération des avantages qui seront obtenus en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique, de nuisances sonores, du nombre d'automobilistes qui renonceront à prendre leurs véhicules pour prendre le tram, de réduction de la congestion automobile, de gains de temps (en tenant compte de celui perdu dans les embouteillages), d'attraction des entreprises, de création d'emplois, d'augmentation de la population de l'agglomération, tous avantages que le projet est censé induire ; pour obtenir un report modal de 3000 véhicules, ceci va conduire à des saturations de trafic autrement plus importantes ;

- s'engager dans un projet est très « coûteux » au prix de 240 millions d'euros qui s'analyse – en l'état – comme un « gadget » au bénéfice de la commune de Besançon alors qu'à minima, un projet moins onéreux tel BHNS serait susceptible d'être plus facilement accepté.

La rentabilité du projet qui était annoncée à 3,2 % est inférieure au taux de 4% annoncé comme taux minimum de rentabilité d'un projet alors que l'on sait déjà que l'attribution des premiers marchés dépassent de près de 30 % les prévisions initiales.

Les requérants renvoient expressément au recours gracieux joint au présent mémoire et faisant partie intégrante du présent mémoire concernant l'aspect financier de ce dossier.

En substance, le projet n'aborde pas les conséquences de 4 années de travaux sur la vie locale ( économie, atteinte aux commerces etc...), ni le risque de dérive financière souligné par la Cour des Comptes en cas de réalisation d'un mode de transport collectif : cette dernière préconisant de « moderniser les systèmes existants plutôt que d'en rajouter des nouveaux » ...

Un point important est tiré de ce que l'essentiel de la fréquentation ( ceci est évoqué à diverses reprises dans le dossier) sera constitué des usagers empruntant les lignes d'autobus préexistantes : on ne voit pas l'intérêt d'engager des frais à hauteur de 280 M€ et alors même que la surface financière de la CAGB est réduite.

- les villes de taille moyenne choisissent le BHNS au lieu du tramway et il s'agit de la recommandation du CERTU vis à vis des agglomérations de moins de 300.000 habitants.
- le gain de temps présenté au bénéfice des usagers actuels soit 1 m45 secondes par déplacement (Voir avis de la commission d'enquête) est peu important eu égard à un coût de 240 M€ estimés du montant des travaux et un faible report modal estimé de 3000 véhicules. Au-delà de ce prétendu « gain » de temps, le dossier est « vide » sur la perte de temps des autres véhicules de transport dans les voies restantes devenues saturées ( embouteillage compte tenu de la réduction des voies, pollution, bruit etc...).
- Il se trouve que l'agglomération de Besançon voit sa population stagner depuis vingt ans et rien ne démontre ni ne laisse raisonnablement penser qu'elle va augmenter. C'est, de toutes



les villes françaises qui ont opté pour un tram, celle qui a la plus faible densité de population, critère essentiel pour la rentabilité d'un projet de tram. Le prédécesseur de M. Fousseret, ancien Maire, avait lui même considéré en 2010 que ce projet était disproportionné.

- une dette publique doit toujours être remboursée par le contribuable, le consommateur ou ses enfants : la lutte contre le déficit public doit être une priorité et tel n'est pas le cas du présent projet qui conduit la CAGB à des dépenses inutiles au vu des intérêts en présence.

En conséquence, il est manifeste que les atteintes pèsent plus lourdement que les avantages de l'expropriation : le bilan est négatif.

#### **II.2.2 – Sur le détournement de pouvoir : l'inutilité du projet pour le territoire de la communauté d'agglomération.**

Le juge administratif doit apprécier la nécessité et le caractère d'intérêt général de l'opération, notamment au vu de ses mobiles.

Au cas de l'espèce, il a déjà été précisé que la déclaration d'utilité publique attaquée semble être le prétexte à une restructuration de la voirie et lié à des mobiles ou à des considérations personnelles étrangères à l'intérêt général.

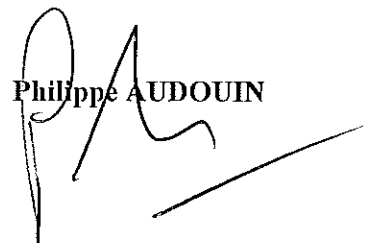
En effet, il semble que le président de l'agglomération voit comme avantage principal au projet : « *le tram permettra à la ville de Besançon de jouer dans la "cour des grands" »* (*Est républicain* du 12 octobre).

Ceci paraît dérisoire dans l'intérêt des contribuables : le coût d'une telle opération est disproportionné et ne correspond pas à l'intérêt général.

**PAR CES MOTIFS**

Les requérants concluent qu'il plaise à Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers composant le Tribunal Administratif de Besançon :

- ANNULER l'arrêté n°2011166-0006 du 15 juin 2011 de M. le Préfet du Doubs déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway du Grand Besançon, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Besançon et Chalezeule et déclarant cessibles les immeubles nécessaires à la réalisation des travaux (PJ), ensemble la décision du 6 octobre 2011 (PJ) rejetant le recours gracieux ;
  
- Condamner l'Etat et la Communauté d'agglomération au paiement d'une somme de 3500,00 € au titre des dispositions de l'article 761-1 du Code de Justice Administrative ainsi qu'aux entiers dépens.

  
Philippe AUDOUIN

PJ : dossier de productions.

**BORDEREAU D'ENVOI DE DOCUMENTS**

Affaire : Mouvement France Comté et autres c/ ETAT et Communauté d'agglomération.

**DESIGNATION DES PIECES :**

- 1- Arrêté n°2011166-0006 du 15 juin 2011
- 2- Recours gracieux du 6 août 2011 faisant partie « intégrante du présent mémoire »
- 3- Lettre de la Préfecture du 9 août 2011 accusant réception du recours gracieux
- 4- Lettre de la Préfecture du 6 octobre 2011 rejetant le recours gracieux.

*Les copies ci-jointes sont :*  
*- certifiées conformes par le soussigné.*  
*- produites en nombre égal à celui des autres parties en cause + 2.*  
*Nombre d'exemplaires : 4*

A Montpellier le 05 décembre 2011  
Philippe AUDOUIN

