

**INFORMATIONS sur LE PROJET D'EXTENSION DU TRAM DE CAEN :
AXE EST OUEST**

0. PRÉSENTATION DU PROJET

0.1 Cadre du projet

Le projet de Caen la Mer (CLM) s'inscrit dans le cadre du quatrième appel à projets de l'État (2020) de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et pôles d'échanges multimodaux.

Caen La Mer qui était initialement opposée au tram lors du 1^{er} mandat de J. Bruneau (2014) pour des raisons de coût trop élevé, change de cap et se porte candidate dans le cadre de ce 4^{ème} appel à Projet.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a confirmé la volonté de l'État d'intervenir massivement en faveur du transport du quotidien décarboné, notamment à travers un soutien réaffirmé au déploiement des TCSP et des pôles d'échanges multimodaux (PEM) avec 600 millions d'euros inscrits pour la période 2019-2025.

Un quatrième appel à projets sur le thème des TCSP a ainsi été lancé le 15 décembre 2020 par le ministre délégué chargé des transports pour la période 2021-2025. La subvention maximale pour un projet était de 40 M€.

Les porteurs de projets avaient ainsi jusqu'à fin avril 2021 pour remettre leurs dossiers de candidature. Pour être éligibles, les travaux ne devaient pas avoir commencé à la date de lancement de l'appel à projets, et devaient démarrer avant fin 2025.

Afin de répondre à l'appel à projets de l'État, Caen la mer devait fournir un dossier réunissant un tracé de référence et des variantes pour les lignes de tramway, un budget, des données de fréquentation et un calendrier.

Pour cela, CLM s'est appuyée sur les travaux de la Société Egis mandatée pour l'étude des tracés possibles sur l'Axe Est-Ouest. L'idée de base était de proposer une desserte en tramway dans les corridors qui présentent des ratios de Population/Emplois/Scolaires (PES) dans un périmètre de 500 m, identiques à ceux des 3 lignes de tramway existantes. La Ligne T1 existante, la plus fréquentée, a constitué la référence qu'il fallait au moins égaler en termes de fréquentation.

0.2. Situation des lignes de tram existantes et conséquences

Le réseau Tramway existant est constitué de 3 lignes T1, T2 et T3 en service depuis l'été 2019, qui forment un « axe Nord-Sud ».

Les données sont les suivantes :

Lignes existantes : T1, T2, T3 (2022) Comparaison avec les lignes françaises typiques et les lignes en projet		
Lignes	Longueur km	Fréquentation Usagers/jour
T : Lignes typiques françaises	10 – 12 km	35 000 à 45 000
T1	10,7	26 140
T2	6,6	15 240
T3	5,9	9 110
Branche St Contest	6	11 000
Branche Beaulieu	6	11 000

Ce qui ressort :

- 1) Toutes les lignes ont des fréquentations inférieures à une ligne standard française
- 2) Il faut signaler que les lignes T1 et T2 sont peu chargées en moyenne mais uniquement chargées aux heures de pointe où elles montrent leur utilité malgré tout.
- 3) La ligne T3 est inutile (+ de 100 M€ de gaspillés). Les lignes trop courtes ne génèrent pas suffisamment de voyageurs.
- 4) Les 2 Branches St Contest et Beaulieu (coût >350 M€) sont du gaspillage d'argent public sachant que le tram est généralement réservé aux fréquentations de 35 000 voyageurs/jour (exemple récent ville de Tours : 12,4 km – 34 000 voyageurs/jour)

Il faut se tourner vers les solutions alternatives (Bus) sans infrastructures lourdes et au moins 5 fois moins coûteuses. (350 M€ → 70 M€), D'où des marges considérables pour investissements.

0.3 L'engagement du projet

Les études de tracés potentiels ont été confiées à la société d'ingénierie (Egis) compétente dans le domaine des transports.

Le choix des meilleurs ou plutôt moins mauvais tracés a été fait de manière classique en considérant le nombre de voyageurs potentiels réguliers sur chaque tracé (PES : Population + Emplois + Scolaires). Le nombre officiel de voyageurs potentiels (89 200) établi par Egis pour les 3 tracés proposés dès mars 2021, est très inférieur de 30 % à celui de la Ligne existante T1 la plus performante, déclarée de référence (PES de T1 = 117 000 voyageurs potentiels). Cela entraîne donc pour les 3 tracés proposés un nombre de voyageurs effectifs/ réels bien inférieur à ceux de la référence (pour mémoire : 26 000 voyageurs effectifs sur T1)

On ne peut que constater que la fréquentation du tram en projet n'égale jamais et de loin celle de la ligne de référence T1. Il manquera 30 % de fréquentation. Cela était forcément connu par CLM, dès mars 2021.

La fréquentation réelle sur ces tracés envisagés ne peut être que très faible : elle ne sera jamais supérieure à 20 000 voyageurs/jour à comparer à 26 000 pour T1 (chiffres base 2022).

Pourtant, les « Responsables Tram » de CLM ont fait le choix invraisemblable de poursuivre le projet et d'annoncer une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour. Une telle fréquentation est pourtant rigoureusement impossible. Cela représente un gonflage de chiffres organisé par CLM de +65 %.

Aucune étude publiée n'a jamais justifié ce chiffre de 36 000 voy/jour. (*Nota : En octobre 2024, sous la pression de nos Associations, CLM reverra officiellement ce chiffre à la baisse faisant ainsi apparaître le gonflage de chiffre de +65%*).

Malgré cette situation paradoxale, avec des bases douteuses, qui auraient dû entraîner l'arrêt immédiat du projet, les membres du Bureau Communautaire ont voté sur la base de 36 000 voyageurs/jour, qui leur a été indiquée. Ce vote a eu lieu en un premier temps, à huis clos à l'unanimité, sur le choix du tramway et l'engagement du projet, puis en un deuxième temps, après la Concertation Préalable sur sa poursuite en validant le tracé B qui passe par l'EPSM (avec quelques abstentions). Ce tracé B amputé de la presque île devient ainsi un des pires en termes de fréquentation à l'échelle caennaise et française.

Pour ajouter de la confusion à la situation, l'ex-maire et président de Caen la mer M. Bruneau a pourtant déclaré le 5/10/2022 : « Deux nouvelles lignes intra-urbaines sont destinées à apporter une solution à l'engorgement potentiel à l'intérieur de la ville, sans résoudre pour autant les problématiques du périphérique ». Ce nouveau projet de tram ne servirait-il donc à rien ?

En effet, les problèmes sont surtout en périphérie de la ville mais CLM s'obstine à résoudre des problèmes non avérés au centre pour un coût exorbitant de 350 M€. La périphérie doit donc

continuer à subir ses problèmes sans aucune solution à l'horizon. L'abandon de la partie Presqu'île aggravera encore ce choix absurde.

Dans ce contexte, la plus grande prudence aurait dû être de mise. Cela ne fut pas le cas, et un projet extrêmement périlleux a été engagé et risque aujourd'hui de se réaliser alors que l'échec de la ligne T3 aurait dû servir d'alerte.

0.4 Récapitulatif de la Chronologie du projet tram.

- Depuis 2010 (mandat de Ph. Duron) : Phase de réflexion de CLM, sur l'intérêt et la faisabilité d'un axe Est-Ouest desservi par un Tram
- Début du 1^{er} mandat de J. Bruneau : la position était l'opposition à ce projet. En effet, citation du journal Le monde du 01 avril 2014 dans l'article ayant pour titre : Municipales : la malédiction du tramway : « La nouvelle majorité, menée par Joël Bruneau (UMP), a décidé de « *remettre à plat* » le dossier. » Raison invoquée comme ailleurs : « **Caen n'en a pas les moyens !** ».
- Été 2019 : Mise en service des Lignes T1, T2 et T3 (Axe Nord-Sud)
- 2020 : France Relance (Ministère de la transition écologique) initie un programme en 4 phases : (appel d'offre à projet de TCSP : Transport en Commun en Site Propre) avec financement partiel de 40 M€.
- 2021 : CLM initialement opposée au tram change de cap et se porte candidate dans le cadre de la 4^{ème} phase
- 21 mars 2021, la société Egis mandatée par CLM pour définir les tracés envisageables publie son rapport (Réf. Rapport Egis - *Étude des futures lignes de Transports en Commun en Site propre TCSP– 17 mars 2021*). Les données de ce rapport font ressortir que la fréquentation estimée sera faible (*information que CLM dissimule et qui ne fera discrètement surface qu'en avril 2024 et officiellement le 07 octobre 2024*).
- 23 juillet 2021 : dans le cadre d'un plan (Réf. Contrat de Relance et de Transition Écologique) MM. le maire et président de la communauté urbaine, le président du conseil départemental du Calvados et le préfet du Calvados, **valident le contrat qui inclut explicitement la décision de commander par anticipation 10 rames de Tramway. Ceci nous paraît un engagement très hasardeux.**
- 6 octobre 2021 : CLM est déclarée éligible à un des financements maximums du projet de 40 M€. 7 lauréats bénéficieront de cette contribution maximale de l'État.
- 21 Octobre 2021 : Le conseil communautaire valide « à huis clos en toute transparence », selon leur propre expression, le choix du tramway.
- **Du 30 septembre au 30 novembre 2022** : Concertation préalable sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale de Débats Publics). A cette occasion, nous avons pu déjà noter une réticence de CLM à communiquer les informations relatives à la fréquentation. Les Associations commencent ainsi à avoir les premiers doutes sur l'intérêt du projet et s'emparent du sujet de la fréquentation et donc de l'opportunité du projet.

1. CONTEXTE

Nous avons constaté :

a) des gonflages de chiffres de fréquentation de +65 % dès le début du projet, destinés à le faire accepter.

b) que le dossier de l'enquête publique rédigé par CLM comportait des mensonges, notamment pour ce qui concerne la commande et la livraison anticipées de 10 rames de tram. Par ailleurs, cette anticipation était planifiée officiellement par CLM et a été validée par le préfet de l'époque, en juillet 2021, cela plus d'un an avant la première concertation préalable de 2022, et même avant de savoir si Caen était éligible à la subvention de France Relance.

Ceci prouve la volonté de CLM de passer en force, en essayant de rendre quasiment impossible la mise en projet d'une solution alternative mieux adaptée aux besoins, et au moins 5 fois moins coûteuse.

Durant les 2 concertations sous l'égide de la CNDP et à l'occasion de l'enquête publique, les associations ont rassemblé les éléments de preuves pour contester ce projet. Ces éléments ont été détaillés publiquement dans plusieurs contributions. Le maître d'ouvrage, Caen la Mer n'a jamais apporté de contradictions sérieuses à nos arguments. Les commissaires enquêteurs qui ont eux aussi fait des constats sévères ont néanmoins donné un avis favorable mais assorti de recommandations et de réserves importantes. La décision de déclaration d'utilité publique est maintenant de la seule responsabilité du préfet.

2. NOTRE OPPOSITION AU PROJET

Nous identifions 10 thèmes qui illustrent l'inutilité du projet.

2.1. Un projet démesuré, surdimensionné, mal adapté aux besoins de l'Agglomération.

Nous nous sommes basés sur le rapport « Les modes de transports collectifs urbains : éléments de choix par une approche globale des systèmes » du CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) qui précise qu'un tramway est pertinent pour une fréquentation allant de 40 000 à 100 000 voyageurs/jour et que les bus classiques articulés sont adaptés pour une fréquentation allant de 15 000 à 35 000 voyageurs/jour. Dans ce cadre, nous avons démontré que Caen la Mer avait surévalué les chiffres prévisionnels de fréquentation de + 65 % c'est à dire que le projet était basé sur une fréquentation à l'horizon 2035 de 36 000 voyageurs/jour alors que, finalement elle n'est plus que de 22 000 voyageurs/jour officiellement avouée et plus précisément 11 000voy/jour pour chacune des nouvelles lignes.

Ces chiffres conduisent à s'interroger non seulement sur le but réellement poursuivi par CLM mais aussi et surtout sur le bien d'un tel projet qui révèle une Erreur Manifeste d'Appréciation (EMA) concernant l'utilité du projet de ces nouvelles lignes de tram.

2.2. L'existence de solutions alternatives éprouvées, moins dommageables humainement, financièrement et sans impact sur l'urbanisme, mais écartées par CLM.

Elles sont classiques, au moins 5 fois moins coûteuses et consistent en des bus électriques ou biogaz de 160 places. Toutes les villes ayant des conditions de fréquentation similaires voire même supérieures à Caen, font ce choix (Rouen).

Rappelons qu'en août 2024, la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité Environnementale) avait rappelé à CLM la nécessité d'étudier des solutions de substitutions moins coûteuses. Ce que CLM a ensuite traité de manière succincte.

Dans le contexte budgétaire français actuel, Caen la mer se marginalise avec un projet irréaliste.

Nous rappelons que Rouen, a fait le choix du BHNS pour transporter 18 000 voy/jour alors que Caen n'en aurait que 11 000 !

Étonnamment, le Préfet de Région Normandie a salué le choix de la solution bus par Rouen. Le préfet du Calvados se félicitera-t-il pour Caen d'un tramway qui transportera peu de voyageurs pour un coût exorbitant ? De plus, le tracé d'un tram présente un caractère quasiment irréversible une fois le projet réalisé. A l'inverse, une ligne de bus, y compris en site propre pose moins de difficultés en cas d'inondation ou d'affaissement de terrain, toujours probable au regard du changement climatique et de la configuration de la ville de Caen dont le sous-sol est particulièrement fragile.

Enfin, s'agissant de trams, l'importance des travaux envisagés et leur durée auront nécessairement des conséquences potentiellement dramatiques pour le commerce en Centre-ville.

2.3. Des dégâts collatéraux et environnementaux considérables, non supportables au regard du service rendu : lycée Malherbe et hôpital psychiatrique (EPSM) amputés impliquant destructions, reconstructions et donc émissions de CO₂ mais surtout mise en danger potentiel des patients du fait notamment des perturbations de leur cadre de vie. Notons que le personnel de l'Hôpital psychiatrique se mobilise de son côté contre le projet.

450 arbres à maturité seront abattus (dont certains sont âgés de plus de 100 ans), rue du chemin vert, Bd Pompidou, dans le parc de l'EPSM, près du Lycée Malherbe. La destruction de ce patrimoine végétal serait une énorme perte pour notre cadre de vie. Ces îlots de fraîcheur constitués par ces arbres participent au rafraîchissement de l'air (jusqu'à 5°C de moins en été selon l'ADEME). Ils absorbent les particules fines (1 arbre = 10 000 m³ d'air filtré/an).

Ils abritent une grande biodiversité : oiseaux, chauves-souris, insectes pollinisateurs.

Quant aux replantations prévues pour compenser les arbres abattus, il faut savoir qu'un jeune arbre met environ 50 ans pour égaler un chêne centenaire et qu'il n'absorbe pas autant de CO₂ qu'un arbre adulte. Espérons qu'il trouvera encore suffisamment d'eau pour survivre...

Tous ces travaux vont émettre environ 70 000 tonnes de CO₂ calculées par CLM. Cela va ainsi contribuer à aggraver le réchauffement climatique. Des stocks de carbone seront également détruits par l'abattage de tous ces arbres alors qu'il faut éviter dès maintenant d'émettre des gaz à effet de serre. Ces arbres sont un rempart contre le réchauffement climatique et contre la pollution, plus particulièrement en centre-ville.

Par ailleurs, pour faire place au tramway, il est prévu la démolition le long de la rue du chemin vert, de 5 immeubles HLM en pierre de Caen massive. Ces immeubles ont été construits lors de la reconstruction de Caen en 1947, ils sont l'œuvre de l'architecte Brillaud de Laujardière, prix de Rome et architecte en chef de la reconstruction de Caen. Cela va également en contradiction avec le fait que Caen a reçu en juillet 2019 le label « Patrimoine de la Reconstruction en Normandie ».

Ces bâtiments sont parfaitement bien conservés, esthétiques et particulièrement bien adaptés au réchauffement climatique, murs épais en pierres offrant une grande inertie thermique, les appartements sont traversants, sans grandes baies vitrées et construits dans un environnement arboré. Leur réhabilitation aurait pu être envisagée !

2.4. Une information insuffisante du public (incomplétude des dossiers fournis par CLM) et des commissaires enquêteurs.

En effet, dans le dossier d'enquête publique, aucune information n'a été donnée sur :

- La réactualisation du coût du projet,
- La restructuration du réseau de bus, qui va impacter des milliers d'usagers, suite à des changements et suppressions de trajets.

Ces informations étaient pourtant nécessaires pour que le public et les commissaires enquêteurs puissent se prononcer objectivement sur le projet.

Nous ajouterons à cela que ce comportement de rétention d'information est récurrent de la part de CLM puisque les garants de la CNDP ont rappelé plusieurs fois CLM à l'ordre sur sa réticence à diffuser des documents existants relatifs au projet. Ainsi, un rapport de la société Egis de mars 2021 fournissant des données cruciales pour la fréquentation a nécessité l'intervention des garants de la CNDP pour obtenir sa diffusion publique (loi sur le droit à l'information).

2.5. La volonté du maître d'ouvrage (CLM) d'imposer le projet tram par tous les moyens

Reportons-nous aux premières étapes du projet du § 0.4 ci-avant :

Nous constatons que le 23 juillet 2021, c'est-à-dire 14 mois avant le début de la concertation préalable démarrant en Septembre 2022, le Président de Caen la Mer, le Préfet de l'époque et le Président du Conseil Départemental du Calvados ont signé un document officiel « CRTE Contrat de Relance et de Transition Écologique de 2021 » dans lequel l'action de commande anticipée de trams est explicitement planifiée ainsi que ses modalités de financement.

Les 10 rames ont été livrées de novembre 2023 à février 2024 et une extension d'entrepôt a été réalisée pour les parquer.

Le paragraphe du CRTE qui montre le rôle du préfet est reporté dans l'Annexe I

Le facteur aggravant est qu'à cette même époque (juillet 2021), le rapport de la société Egis mandatée par Caen la Mer pour définir les tracés possibles indiquait quelques mois auparavant (mars

2021), que la fréquentation serait insuffisante pour envisager un tramway. En effet, les données d'Egis conduisaient dès mars 2021 à une fréquentation maximale de 20 000 voyageurs/jour alors que CLM en avait déclaré 36 300. CLM reviendra ultérieurement (octobre 2024, soit 2 ans plus tard) sur ce chiffre et avouera officiellement 22 000 voyageurs/jour, ce qui représente 11 000 voy/jour sur chaque ligne (St Contest et Beaulieu).

De cette manière, le projet normalement à un « **stade très préliminaire** », se retrouve très tôt dans la configuration de « **stade avancé** » avec un engagement de dépenses significatif (supérieur à 24 M€, coût des 10 rames) sans qu'aucun feu vert officiel d'utilité publique, ne soit donné.

Avec cette commande anticipée des rames et les infrastructures (rames et aiguillages), il semble que le choix ait été fait de rendre difficile ensuite tout changement d'orientation. Pourtant, la solution alternative de bus type BHNS est au moins 5 fois moins coûteuses et bien mieux adaptée aux fréquentations de l'ordre de 11 000 voyageurs/jour/ligne alors que selon les critères officiels (CERTU & CEREMA) une fréquentation de 30 000 à 40 000 voyageurs par Branche Beaulieu et St Contest aurait été nécessaire pour envisager un tramway. Ainsi la ville de Tours a choisi le tramway pour transporter 34 000 voy/jour.

Pour résumer, ce qui nous semble grave, c'est que dans la période d'avant-projet, précédant tout processus de Concertation Publique, des chiffres de fréquentation anormalement bas pour envisager un projet de Tramway ont été gonflés de +65 %. CLM aurait dû arrêter le projet, passer à un projet alternatif moins coûteux avec Bus de forte capacité et surtout ne pas engager une dépense de plus de 24 M€ comprenant 10 rames de tramway, un entrepôt pour les parquer ainsi que les infrastructures rails aiguillages. De ce fait, le Projet prenait un caractère de nature irréversible avant toute concertation et débat publique. Le Public n'a pu apprendre l'existence de ces rames que via la Presse en décembre 2023.

2.6. Dissimulations majeures dans le dossier d'Enquête Publique.

C'est peut-être, selon nous, le point le plus directement attaquable. Les faits sont récents (septembre-octobre 2025) et reportés officiellement avec précision par les commissaires enquêteurs dans leur rapport.

L'action de commande anticipée des 10 rames ne s'est pas arrêtée là. Caen la Mer, dans le dossier d'enquête publique a volontairement omis de déclarer l'existence des rames déjà mises en service depuis 1 an et demi et a déclaré officiellement qu'elles seraient commandées dans le futur.

Nous rapportons ci-après les déclarations de CLM dans le dossier d'enquête publique, suivies des réactions des commissaires Enquêteurs.

Il faut savoir que la livraison des rames avait été mentionnée par la Presse fin 2023, et nos associations avaient gardé cela en mémoire. Nous étions sensibilisés sur le sujet puisque le 16 juin 1996, la municipalité sous le mandat de J.M. Girault avait organisé un référendum alors que les trams étaient déjà commandés et en fabrication. CLM a reproduit exactement la même démarche !

Nous avons donc rédigé 2 contributions dans le cadre de l'Enquête Publique :

- Une contribution de révélation/information au public
- Une contribution où nous posons notamment la question : **Que dit la Loi ? est-ce répréhensible ?**

Les Commissaires Enquêteurs ont quand même réagi.

Nous sommes partis des questions et commentaires des commissaires enquêteurs sur le sujet dans leur rapport d'enquête page 174, suite à nos 2 contributions :

Question des commissaires enquêteurs : § 9.2 Matériel roulant

« Dix nouvelles rames de tramway ont été livrées fin 2023. S'agit-il du matériel qui doit venir compléter les 26 rames utilisées actuellement ? Dans l'affirmative, quel sera le devenir de ce matériel dans le cas où l'extension du tramway de Caen ne verrait pas le jour ?

Réponse de la collectivité :

« L'acquisition de ces rames visait un double objectif : accompagner l'évolution de fréquence du réseau opérée sur la ligne T2 depuis la rentrée de septembre 2023 d'une part, et permettre à terme l'exploitation de l'extension.

Cette acquisition, largement relayée par la presse en décembre 2023, date de livraison de la première de ces rames, s'inscrivait dans une opportunité contractuelle offerte à Caen la mer par un marché en cours avec Alstom. Elle a permis la réalisation d'une économie de 25 M€ pour la collectivité, en comparaison avec un appel d'offres remporté par Alstom en 2025 pour la fourniture de 8 rames de tramway, analogues à celles de Caen la mer.

Dans le cas où l'extension du tramway ne verrait pas le jour, les rames continueraient d'être exploitées, comme c'est le cas aujourd'hui, permettant de fait un allongement de la durée de vie des rames du parc. Elles permettraient également, le cas échéant en fonction des besoins, d'améliorer la fréquence sur les autres lignes.

Analyse de la commission d'enquête : La commission n'est pas convaincue par cette réponse dont une partie correspond tout de même à **une anticipation hasardeuse et douteuse** sur le principe quant aux résultats de l'enquête publique et à l'octroi de la DUP. **Elle regrette en outre que l'achat des 10 rames supplémentaires soit présenté comme une perspective dans le dossier d'enquête (tome B1 p. 54) ce qui constitue une déformation de la réalité. »**

Selon nous, les associations, « une déformation de la réalité » est un euphémisme car il s'agit bel et bien de mensonge de la part de CLM dans un document officiel.

Dans les déclarations de CLM dans le dossier d'enquête publique qu'elle a elle-même constitué, on peut lire (tome B1 p. 54) :

« § 7.2.2. Le matériel roulant »

« Afin de garantir la plus complète interopérabilité du matériel roulant entre les voies de tramway actuelles et futures, la totalité du parc de matériel roulant sera équipé de systèmes d'autonomie embarquée. Les rames existantes et nouvelles seront ainsi dotées de batteries en toiture leur permettant de franchir les zones sans lignes aériennes de contact et de procéder à une recharge lente des batteries sur les sections avec lignes aériennes de contact. Ce matériel roulant permet ainsi également la dépose de la ligne aérienne de contact (LAC) dans le centre-ville de Caen sur une partie des lignes existantes, afin d'améliorer le cadre de vie et d'assurer un bénéfice patrimonial aux abords du patrimoine historique du cœur de ville. »

Dix nouvelles rames seront acquises par Caen la mer. Elles seront identiques aux rames existantes. Ainsi, le parc de matériel roulant comprendra un total de 36 rames (32 rames en exploitation en heures de pointe et 4 rames en réserve au CEMT de Fleury sur Orne). »

Nous avons ainsi la preuve que :

- d'une part, Caen la mer a dissimulé dans le Dossier d'Enquête Publique destiné aux Commissaires Enquêteurs, au Public et par effet induit au préfet actuel, le fait que les trams étaient déjà commandés et cela depuis pratiquement 2 ans.
- d'autre part, CLM a menti ouvertement en déclarant que les rames seraient acquises ultérieurement, c'est-à-dire au-delà de 2025.

2.7 Mise en péril des finances locales.

Le budget initial n'a jamais été réévalué et pourtant, entre temps, de nombreux ajouts d'études et de travaux n'ont pas été pris en compte. CLM s'était pourtant engagée au début du projet à faire une information à intervalles réguliers. Un intervalle de 6 mois aurait été raisonnable et pourtant depuis 2021, aucune communication n'a été faite.

Les citoyens ont dû donner leur avis sur l'intérêt du projet sans aucune information budgétaire.

Nous avons découvert par hasard, que CLM avait donné discrètement, il y a un an en réunion du Bureau Communautaire, le chiffre de 336 M€ HT (séance du 14 novembre 2024 - Convention de Financement). Pourquoi ce chiffre est-il resté caché au public ?

Plusieurs Associations et des Citoyens ont lancé des signaux d'alerte sur la mise en péril des finances locales et ont argumenté dans ce sens à l'occasion de l'Enquête Publique. Nous donnerons ultérieurement une synthèse de ces contributions.

La façon la plus simple d'avoir une estimation du coût réel du Projet est de considérer le coût de projets récents de villes similaires à Caen. Pour la ville de Tours, le coût atteint (chiffre récent) 40 M€/km, soit pour Caen avec 9,1 km de voies nouvelles : **360 M€ H.T.**

2.8. Dommages causés aux riverains, commerçants et citoyens par des travaux longs, coûteux et inutiles.

Les dommages collatéraux imposés aux riverains et aux commerçants sont significatifs :

- 500 places de parking supprimées, ce qui est considérable.
- La rue de Bernières, rue commerçante du centre-ville, interdite à la circulation
- Sorties de parkings privés rendues dangereuses (rue du Chemin Vert ..)
- L'axe principal de la ville que constitue l'avenue du 6 juin sera bloqué puisque 4 rames dans chaque sens seront en circulation toutes les 10 mn soit 1 tram toutes les 1mn15s, ce qui constitue une première en France. CLM prétend pourtant que cela est gérable ?

Riverains et commerçants pourraient ensuite se retourner contre Caen la mer pour les dommages causés

2.9 Impact non évalué de la restructuration du réseau de bus qui résulterait du tramway.

CLM n'a pratiquement pas donné d'information utile aux citoyens sur les allongements de trajets que vont subir 11 lignes de bus majeures. Rappelons que le Tram a été promu en vantant un gain de temps. Ce gain de temps est d'ailleurs un faux argument puisqu'il ne résulte pas du tram lui-même, mais de la suppression de la moitié des stations de bus.

Les commissaires enquêteurs ont bien relevé nos arguments dans nos contributions et ont posé des questions à CLM. Ils ont obtenu quelques informations, ont regretté que ces informations n'aient pas été données au public, mais n'ont rien conclu sur le comportement caractérisé de rétention d'information de CLM.

2.10 Risques liés au changement climatique insuffisamment pris en considération.

L'étude faite par CLM est incomplète. Des problèmes sont prévisibles face au poids du tramway et à la présence des cours d'eau souterrains, des risques d'inondations et à la quasi impossibilité de modifier le tracé une fois les travaux achevés.

3. CONCLUSIONS

Nous ne pouvons que constater que nous sommes en présence d'un dossier tramway qui cumule :

- Des erreurs d'appréciations notables sur la fréquentation induisant un projet surdimensionné,
- La volonté d'écarter des solutions alternatives évidentes, éprouvées et bien moins coûteuses,
- Des dégâts collatéraux considérables (EPSM, nombreux arbres détruits et impacts écologiques majeurs, impacts sur les commerces de centre-ville ...),
- Une information insuffisante répétée du public,
- La volonté du maître d'ouvrage (CLM) et des pouvoirs publics d'imposer à tout prix son projet de tramway, ce qui relève potentiellement du détournement de pouvoir,
- Des dissimulations et mensonges majeurs dans le dossier d'Enquête Publique,
- Une mise en péril des finances locales,

- Des dommages non acceptables causés aux riverains, commerçants et citoyens,
- Des impacts non évalués de la restructuration du réseau de bus qui résulteraient du Tram,
- Des risques liés au changement climatique insuffisamment pris en considération,
- La volonté de ne pas informer le public sur l'évolution des coûts, car entre temps de nombreux ajouts de travaux n'ont pas été pris en compte ainsi que l'évolution des coûts de la construction et des travaux publics.

Ces actions cumulées de CLM rendent le projet insincère et ne peuvent que nous interroger.

ANNEXE I :

Extrait du « CRTE Contrat de Relance et de Transition Écologique de 2021 » signé le 23 juillet 2021, par : le Président de Caen la Mer, le Préfet de l'époque et le Président du Conseil Départemental du Calvados :

- Philippe COURT, Préfet du Calvados,
- Joël BRUNEAU, Président de la Communauté Urbaine Caen la Mer,
- Jean-Léonce DUPONT, Président du Conseil Départemental du Calvados

Il est déclaré : Citation : page 13 du contrat de relance (CRTE) :

*« Sur la base du tracé de référence, la Communauté urbaine Caen la mer a répondu au 4^{ème} appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux, lancé par l'état, le 15 décembre 2020. L'enveloppe financière prévisionnelle du projet s'établit à 270 M € HT et la mise ne service commerciale des 2 nouvelles lignes de tramway est prévue au 2nd semestre 2028. Néanmoins, **l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes de tramway va être anticipée, en affermissant des tranches conditionnelles encore actives, du marché de fourniture de rames du projet tramway 2019.** L'achat des rames pour les nouvelles lignes représente un budget d'environ 20 M € HT. Les rames seront ultérieurement équipées de système d'autonomie embarquée pour franchir des inter-stations sans lignes aériennes de contact. L'affermissement des tranches conditionnelles doit intervenir avant le 21 novembre 2021 avec une livraison des rames s'échelonnant jusqu'en 2024. Des clés de paiement sont prévues pour chaque année entre l'ordre de service et la livraison de la dernière rame. »*