

Selarl Christophe LAUNAY



Christophe LAUNAY

Avocat Associé

contact@launayavocat14.fr

Céline GARNIER-DURAND

Avocat

Avocats inscrits au Barreau de Caen

8 Place GARDIN

Résidence Duc Guillaume

14000 CAEN

Téléphone : 02.31.15.10.42

Télécopie : 02.31.15.10.41

Palais Case n° 113

SELARL Christophe LAUNAY

au capital de 45000 €

RCS CAEN 792 076 267

Inscrite au Barreau de Caen

V/ REF : Tramway Est-Ouest Caen

N/ REF : Association VILLAGE SAINT ETIENNE et a. / CAEN LA MER NORMANDIE

DOSSIER SUIVI PAR : Maître LAUNAY

Caen,

le 25 novembre 2022

Messieurs les garants de la concertation du projet d'extension du tramway,

Je suis le Conseil de l'Association VILLAGE SAINT ETIENNE dont le siège social est situé 33 rue Guillaume Le Conquérant à Caen (14000), de l'Association CAEN-OUEST SAINT-PAUL ENVIRONNEMENT dont le siège social est situé 19 place St Paul à Caen (14000), et de l'Association PAS CHEMIN DE FER MAIS CHEMIN VERT dont le siège social est situé 24 rue de Norrey à Caen (14000).

Par une décision n°2022/43 du 6 avril 2022, la Commission nationale du débat public a décidé l'organisation d'une concertation préalable en application des dispositions de l'article L. 121-9 du code de l'environnement relative au projet de corridor Est-Ouest de tramway de la communauté urbaine de CAEN LA MER.

Aux termes de cette décision, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants de la concertation préalable sur ce projet.

Vous trouverez ci-joint le courrier que j'adresse au Président de la Communauté urbaine CAEN LA MER afin de contester le déroulement de la concertation préalable, ainsi que l'insuffisance de l'information et de la participation du public.

Le droit à l'information et le droit de participation sont garantis par les dispositions de l'article 7 de la charte de l'environnement dans les termes suivants :

« Toute personne a le droit dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer aux décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Au visa de ces dispositions, le Conseil d'Etat a précisé que :

« (...) ces dernières dispositions, comme l'ensemble des droits et devoirs définis dans la Charte de l'environnement, et à l'instar de toutes celles qui procèdent du Préambule de la Constitution, ont valeur constitutionnelle ; qu'elles s'imposent aux pouvoirs publics et aux autorités administratives dans leurs domaines de compétences respectifs ». (CE, Ass. 3 octobre 2008, n°297931)

L'article L. 121-15-1 alinéa 2 du code de l'environnement précise que :

« La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

Par ailleurs, la jurisprudence administrative examine la régularité de l'enquête publique de déclaration d'utilité publique des travaux de création d'une voie de tramway en prenant en considération une étude indiquant *« dans le descriptif des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, que la voie ferrée comportera un amortissement vibratoire de l'ordre de 20 dBv lorsque, comme dans le cas de l'immeuble d'habitation appartenant à M. D... rue Fondaudège, elle sera implantée à une distance inférieure à sept mètres entre l'axe de l'ouvrage et le nu des fondations du bâtiment ».* (CAA Bordeaux, 21 juillet 2015, n° 14BX03468)

Dans cette affaire, la cour administrative d'appel de Bordeaux a relevé que *« ce choix est dicté par l'objectif de respecter la norme ISO 2613/2, relative à l'exposition des individus à des vibrations globales du corps dans les bâtiments ».* (CAA Bordeaux, 21 juillet 2015, n° 14BX03468)

En outre, dans cette affaire, la cour administrative d'appel de Bordeaux a également relevé que *« dans son avis du 29 avril 2011, l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement a estimé, certes, que la thématique des vibrations " aurait mérité " d'être développée, en présentant l'analyse de l'impact potentiel, la justification des mesures proposées ainsi qu'une réflexion sur l'opportunité de réaliser des contrôles après mise en service ».* (CAA Bordeaux, 21 juillet 2015, n° 14BX03468)

La cour administrative d'appel de Marseille a par ailleurs examiné les conclusions d'un syndicat de copropriétaires tendant à l'indemnisation des préjudices résultant de travaux de réalisation d'une ligne de tramway à Nice. (CAA Marseille, 2 mai 2019, n°17MA03816)

Dans cette affaire, la cour administrative d'appel de Marseille a retenu la responsabilité sans faute du maître d'ouvrage en considérant que l'opération des travaux publics était à l'origine de l'aggravation des désordres « *par les vibrations résultant du forage des tirants et du terrassement des déblais dans un sol d'assise peu compact, et ce, alors que le maître d'ouvrage n'avait pas fait réaliser d'étude géotechnique destinée à la reconnaissance des fondations des avoisinants. L'aggravation des désordres du fait de l'opération de travaux publics est de nature à engager la responsabilité sans faute de la métropole Nice Côte d'Azur en sa qualité de maître d'ouvrage.* » (CAA Marseille, 2 mai 2019, n°17MA03816)

Il ressort ainsi de la jurisprudence administrative que tant les opérations de travaux publics de réalisation d'une ligne de tramway que le passage du tramway en phase d'exploitation de la ligne sont de nature à provoquer des vibrations.

En l'espèce, l'association Village Saint Etienne a fait valoir le caractère inadapté de la rue Guillaume le Conquérant et du quartier Saint Etienne au passage d'un tramway.

Précisément, l'association Village Saint Etienne a indiqué que « *dans ce quartier ancien, les vibrations du tram peuvent mettre en danger la structure des bâtiments* » et qu'« *il y a des fondations du XV^e siècle.* »

Monsieur Gil BISSON a ainsi formulé une observation relative aux risques de dégradation des monuments historiques caractérisant la rue Guillaume le Conquérant et le quartier Saint Etienne dans les termes suivants :

« *L'église Saint Etienne est en travaux car la charpente repose dangereusement sur la voute, notre beau monument est fragile tout comme les bâtiments environnants, les marteaux piqueurs apporteront leurs lots de vibrations dans un premier temp et suivrait le tramway. un tramway pèse 42 tonnes sans savoir la composition de la rue guillaume...* »

Cependant, le maître d'ouvrage conteste les vibrations provoquées par les travaux et la circulation du tramway et affirme que :

« *Non, le tramway ne fait pas trembler les immeubles.* »

Dans le prolongement de cette position arrêtée par le maître d'ouvrage, le dossier de concertation préalable est dépourvu de tout développement relatif aux nuisances générées par les vibrations provoquées lors de la phase travaux ainsi que par les vibrations provoquées lors de la phase d'exploitation par le passage du tramway.

Il s'agit pourtant d'impacts d'autant plus significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire que depuis la place Fontette, l'entrée de la rue Guillaume le Conquérant est caractérisée par la présence de deux immeubles inscrits, que la rue Guillaume le Conquérant et le quartier saint Etienne abritant l'église Saint Etienne sont situés à l'intérieur du site inscrit ainsi qu'au sein du secteur patrimonial remarquable délimités sur le territoire communal.

Toutefois, et alors même que le maître d'ouvrage a exprimé l'intérêt qu'il porte au tracé impliquant un passage de tramway dans la rue Guillaume le Conquérant, le dossier de concertation préalable établi par le maître d'ouvrage ne comporte aucun développement consacré aux impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, la chambre régionale de la cour des comptes a contrôlé les comptes et la gestion de l'intercommunalité (communauté d'agglomération puis communauté urbaine) sur la période 2015-2020, concomitamment au contrôle de la ville de Caen.

La chambre régionale de la cour des comptes a ainsi établi que *« la capacité de désendettement de la communauté urbaine tend à se rapprocher du seuil d'alerte pour le budget des transports. »*

La chambre régionale de la cour des comptes a précisé que *« les projets de développement de la communauté urbaine se heurte en effet à l'insuffisance du fonds de roulement et de la trésorerie, et elle sera confrontée à la nécessité de rembourser à terme le capital de ses emprunts obligataire. **La chambre recommande en conséquence à la communauté urbaine d'ajuster la programmation de ses dépenses d'équipement.** »*

En outre, la chambre régionale de la cour des comptes a mis en évidence *« la nécessité d'une véritable stratégie en matière de transports publics »*.

En effet, après avoir relevé les dysfonctionnements récurrents du tramway léger mis en service en 2002 et les coûts de cet équipements défectueux, la chambre régionale des comptes *« a également constaté qu'au cours de la période contrôlée, Caen la mer avait irrégulièrement confié à l'exploitant, par avenants, la réalisation de prestation et d'investissements n'entrant pas dans le champ de la délégation de service public ou incombant à l'intercommunalité.*

La chambre a pris acte de la mise en service du tramway sur voie ferrée, intervenue dans les délais fixés, pour un coût global de 290 M€ (valeur mai 2020), le montant des seuls travaux réalisés sous mandat de maîtrise d'ouvrage ayant dépassé de 24 % l'estimation initiale.

Elle a constaté que malgré une offre kilométrique en hausse de 14 %, la fréquentation avait reculé de 17 % entre 2017 et 2019, avant même le déclenchement de la crise sanitaire, et que la part des coûts d'exploitation du réseau supportée par l'utilisateur avait baissé sensiblement, tandis que celle du contribuable passait de 64 à 79 %.

Dans la perspective de l'adoption du plan communautaire de déplacements urbains, qui pourrait intégrer la réalisation d'une deuxième partie du réseau de tramway, la chambre recommande à Caen la mer de définir une politique de transports comportant des objectifs stratégiques articulant les différents leviers d'actions prévus par les textes et dotée d'indicateurs de suivi mesurables sur la durée. »

Aux termes de son rapport, la chambre régionale de la cour des comptes a ainsi particulièrement attiré l'attention de la communauté urbaine sur les limites de sa capacité de désendettement concernant le budget des transports et la nécessité d'ajuster son programme de dépenses d'équipement.

Cependant, le dossier de concertation préalable ne comporte qu'une présentation succincte du coût du projet de ligne de tramway et de son financement.

Le dossier de concertation préalable indique en effet que le projet de nouvelle ligne de tramway représente un coût global estimé entre 255 et 291 millions d'euros « *comprennent l'ensemble des prestations intellectuelles (études, frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ...), les acquisitions foncières, les déviations de réseaux appartenant à Caen la mer, les ouvrages d'art, les infrastructures et systèmes du tramway (plateforme, voie, énergie, ...), les aménagements urbains, les pôles d'échanges et parkings relais, le matériel roulant (rames et batteries) »*

Ce dossier indique que le financement des transports publics est assuré par le budget annexe des Transports de Caen la Mer alimenté par le Versement Mobilité, une taxe versée par les employeurs de plus de onze salariés du territoire, complété par les recettes perçues auprès des usagers du réseau de transport et par une contribution du budget général de Caen la mer.

Le dossier de concertation ajoute que « *le financement du projet sera donc assuré par le budget annexe des Transports de Caen la mer et par des fonds propres qui en sont issus. Une subvention de 40 millions d'euros de l'Etat, obtenue dans le cadre du 4ème appel à projets en faveur des transports collectifs en site propre, sera mobilisée sur cette opération. **Le solde sera financé par emprunt.** D'autres subventions pourraient être sollicitées en fonction des programmes auxquels le projet pourrait être rattaché (Europe, Région, ...). Le projet n'aura pas d'impact sur les impôts locaux, ni sur la tarification des titres de transport. »*

Cependant, ce dossier de concertation ne fournit pas au public les informations de nature économique et financière permettant de débattre de l'opportunité et des caractéristiques du projet de ligne supplémentaire de tramway.

L'insuffisance des informations économiques et financières ne permet pas davantage de débattre des enjeux socio-économiques du projet ni de ses impacts sur l'aménagement du territoire.

Ces considérations caractérisent l'existence d'un besoin d'expertise complémentaire et indépendante du maître d'ouvrage justifiant la réalisation d'une étude technique et d'une expertise complémentaire ayant notamment pour objet les impacts significatifs du projet de ligne de tramway sur l'environnement et l'aménagement du territoire ainsi que les incidences économiques du projet.

Aussi, en application des dispositions de l'article L. 121-16-1 du code de l'environnement, je vous prie de bien vouloir solliciter à la Commission nationale du débat public la réalisation d'une étude technique et d'une expertise complémentaire.

Veillez agréer, Messieurs les garants de la concertation du projet d'extension du tramway, l'expression de ma considération distinguée.

Maître Christophe LAUNAY
Avocat Associé

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' shape with a horizontal line extending to the right from the top curve.

PJ : Courrier au Président de la CU CAEN LA MER

Copie à Mme Chantal JOUANNO