

CAEN-OUEST SAINT-PAUL

ENVIRONNEMENT

Association d'Ecologie Urbaine

Qualité de vie, patrimoine et cadre de vie en ville

19 place Saint-Paul, 14000 CAEN

☎ : 02 31 73 41 17

stpaulenv@orange.fr

Et Associations partenaires cosignataires

Caen, le 15 Mai 2023

Madame Ilaria CASILLO

Présidente par interim de la Commission Nationale du
Débat Public

244 boulevard Saint-Germain

75007 PARIS

Objet : Projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Caen la Mer,

AXE EST-OUEST : Analyse des verbatims des réunions publiques

Madame la Présidente de la CNDP,

Nous vous remercions pour votre réponse du 17 avril qui souligne que « Le porteur de projet doit rendre disponible les informations sur lesquelles se base son argumentaire ».

Les verbatims (enregistrements intégraux) ont été mis en ligne par Caen La Mer, suite à votre demande qui correspondait à un souhait des Associations.

La mise à disposition des enregistrements vient en complément des comptes rendus écrits diffusés et permet de déterminer de manière objective si oui ou non, l'aspect « OPPORTUNITE/UTILITE » a été correctement traité et démontré durant la concertation. L'opportunité est un des 4 points à développer et il s'agit même du **point d'entrée pour donner le feu vert à un projet**. Les 3 autres points étant, les enjeux technico économiques, les solutions alternatives, les modalités d'information et de participation du public (article L 121-15-1).

De notre côté, nous avons donc repris les verbatims (10 réunions publiques dont la réunion de restitution) comprenant pour chacune une présentation identique suivie de divers échanges avec les participants.

On remarque que pour les comptes rendus des 5 premières réunions et celle du 1^{er} mars, un paragraphe liste les « thèmes abordés » lors des échanges ce qui facilitait la compréhension. Ce chapitre disparaît pour les 4 autres réunions.

Il faut attendre la réunion du 18 octobre à Beaulieu (5^{ème} réunion de la liste) pour enfin trouver dans les thèmes abordés, la 1^{ère} discussion : « Usagers potentiels et utilité du tramway ». Une intervention d'un habitant reprend entre autres que « *Le bus 2 (Venoix) est souvent vide, quid de l'opportunité du tramway?* ».

La question est donc posée sur la faible fréquentation actuelle des bus sur cette ligne.

Pour rappel, l'aspect « opportunité » doit faire apparaître notamment deux critères :

- la fréquentation.

- la géographie.

Nous vous faisons part, ci-après, de notre analyse :

Tout d'abord, un petit rappel sur le lancement de la concertation.

Dans le dépliant distribué « on vous transporte en 2028 », principal support de communication, sous le titre « **3 tracés envisagés** », il est précisé que **le 21 octobre 2021, les élus du Bureau communautaire ont décidé de retenir la solution tramway**. Dans le cadre de la concertation, la solution tramway étant décidée dès l'origine, les Caennais ont donc été conduits à se prononcer sur :

- **Les trois tracés proposés**

- **Le nombre de stations et de parkings relais ainsi que leurs emplacements**

- **L'organisation à terme, du futur réseau de lignes de tramway.**

C'est dans ce contexte que s'est déroulée la concertation, sans études publiées comparatives entre tramway et bus classiques.

Seule une étude sur les bus BHNS a finalement été mise en ligne à la fin de la concertation suite à notre demande.

Le volet opportunité n'a jamais été abordé sur le plan fréquentation en tant que tel, sauf par bribes, au fil des discussions. On peut toutefois noter que la présentation du 1er mars (réunion de restitution, soit 4 mois après la fin de la concertation) comporte un volet opportunité (point 2 : 2 diapos). Des chiffres ont bien été donnés. Malheureusement, en aucun cas, il ne s'agit de chiffres de fréquentation mais des chiffres connus de tous sur le nombre d'habitants de Caen intra-muros et Caen la Mer. Ces chiffres sont associés à des images de pots d'échappement et du verbiage pseudo écologique.

Dans les exposés et les réponses fournies par la municipalité durant les différentes réunions publiques, il ressort que les tracés sélectionnés sont fonction de la **fréquentation potentielle** dans le futur, à travers les chiffres du recensement (Nombre Population, Emplois, Scolaires : P+E+S).

Ce critère relève du bon sens et ne peut être remis en cause. Par contre, il faut définir un chiffre seuil (P+E+S) pour lequel le tram devient utile.

Dans les comptes rendus, divers chiffres apparaissent épisodiquement : 10 000 – 14 000 (P+E+S) dans un rayon de 500m sur un parcours de 1 km.

Ces chiffres sont de l'ordre de ceux utilisés par la société d'ingénierie EGIS, mandatée pour l'Etude des transports en Site Propre pour la ville de Caen (14 700 P+E+S) qui a considéré les chiffres des trajets des lignes existantes T1, T2, et T3.

Quelle est la corrélation entre ces chiffres et une fréquentation anticipée du projet tram ? La municipalité n'a jamais clairement et officiellement donné de chiffres de fréquentation des lignes T1, T2, T3, ce qui aurait permis de « calibrer le critère » et de statuer de manière objective sur l'« opportunité » du projet.

Pourtant, dans les réunions publiques (*exemple le 18/10*), il est fait état de quelques relevés existants, que du personnel a été spécialement mandaté pour faire des comptages... Mais où sont ces chiffres obtenus depuis plusieurs mois ainsi que leur interprétation ? (*Nota : ceux fournis in extremis, 15 jours avant la fin de la concertation pour les lignes de bus 1 et 2, suite à une demande expresse de la CNDP, n'étaient pas du tout en faveur du tram*) : cf. cahier d'acteur *Pas Chemin de Fer Mais Chemin Vert : ANALYSE des CHIFFRES DES DOCUMENTS MIS EN LIGNE (Rapport EGIS : étude des futures lignes TCSP commandé par la municipalité & Tableaux diffusés le 14-11-2022)*.

Pour anecdote, rappelons deux arguments supplémentaires donnés sous la rubrique opportunité sur lesquels insiste la municipalité : le confort et la rapidité (réunion du 1^{er} mars). Le confort des bus électriques est comparable à celui d'un tram car il n'y a plus les vibrations et le bruit du moteur diesel. Quant à la rapidité du tram, c'est discutable car le calcul est théorique et par ailleurs, la distance entre stations a augmenté. Donc en « porte à porte usager », ce n'est certainement pas très différent. Enfin, tout cela pour justifier 25M€/km. Comme argument d'opportunité, c'est un peu dérisoire ! Le bus électrique qui n'a pas fait l'objet de dossier d'étude sérieux ne serait-il pas la bonne synthèse avec en plus un coût compétitif ?

En revanche, il est un argument sérieux qui mérite quelques réflexions :

La justification du tram est également donnée en expliquant (*citation du Président Caen la mer*) :

« Des agglomérations de tailles semblables font la même démarche que nous. Soit à supposer que nous fassions collectivement à l'échelle nationale une grave erreur : Angers, Tours, le Havre qui sont 3 agglomérations de tailles semblables qui sont en train de mettre en œuvre et qui ont répondu à l'appel à projet de l'état sur extension de leur système de tramway existant. On est dans la même démarche ».

Cet argument paraît très intéressant. Effectivement, il est toujours recommandé de faire des comparaisons pour éviter que les mêmes erreurs se reproduisent.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons repris les chiffres de fréquentation tram de ces villes de **population similaire à Caen** (Source Wikipedia) pour juger du bien-fondé d'un projet tram. Nous avons également rajouté le cas de la ville de Rouen, ville Normande de population équivalente.

TABLEAU : COMPARAISON DES CHIFFRES DE FREQUENTATION TRAM POUR 5 VILLES MOYENNES

	Kms ligne cumulés	Nombre voyageurs/jour	Nombre voyageurs/jour/km	Chiffres moyenne Nationale Voyageurs/jour /km	Ecart par rapport à la moyenne %
Caen	23,2	40 000	1 725	4 000	-57%
Angers	12,3	40 000	3 250	"	-19%
Tours	14,8	65 000	4 400	"	+10%
Le Havre	17,3	50 000	2 890	"	- 28%
Rouen	18,2	62 000	3 400	"	-15%

Les Associations ont déjà donné en partie et discuté ces chiffres (Angers) dans des Cahiers d'Acteurs, et dans des Contributions avec l'interprétation suivante :

« Il ressort clairement de cette analyse indépendante, que les fréquentations actuelles des trams Caennais, ne peuvent en aucun cas justifier d'une fréquentation suffisante pour une ligne supplémentaire ».

Il ne s'agit pas de quelques % qui pourraient manquer mais de chiffres de fréquentations insuffisantes d'un facteur 2 ! ». Avec de tels écarts, toute prévision de fréquentation sur un nouveau trajet ne peut être que dangereusement spéculative sauf démonstration rigoureuse du contraire. On ne peut pas engager 300M€ avec de tels chiffres de fréquentation !

PEUT-ON ANTICIPER UNE AUGMENTATION SIGNIFICATIVE DES FREQUENTATIONS DES TRAMS CAENNAIS ?

La municipalité parle **d'engorgement potentiel** !

« Réponse du Président Caen la Mer, le 5 /10: 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. »

Cependant, la municipalité ne semble pas, elle-même, très cohérente sur ce point. Elle déclare de ci, de là, dans les réunions publiques tram, que dans les trente prochaines années, elle prévoit une croissance très modérée de population intra-muros, ce qui est cohérent avec la stabilité constatée depuis 30 ans. Par ailleurs, le développement se fait surtout en périphérie de Caen, dans les zones d'activités où le problème existe et qu'il ne sera pas résolu par le tram comme le déclare le Président de Caen La Mer.

On peut également ajouter que les villes observent en général que le télétravail ainsi que l'augmentation des pistes cyclables ont un retentissement sur la fréquentation à la baisse des transports en commun.

EN CONCLUSION :

La présente argumentation développée par les Associations, mérite donc une contre argumentation officielle, largement diffusée, discutée.

En plus de notre propos sur la fréquentation requise pour justifier l'implantation d'un tramway supplémentaire, il existe pour le 2nd critère de l'opportunité, « la géographie », d'autres problèmes en suspens, relatifs au tracé B retenu concernant l'Etablissement EPSM et le lycée Malherbe. A cela s'ajoutent : l'abattage de nombreux arbres à grande maturité, la démolition de bâtiments patrimoine de la reconstruction ainsi que la construction sur un terrain de sport. Tous ces travaux engendrant environ 70 000 tonnes de CO₂ (calcul théorique), alors que le GIEC rappelle avec raison, que chaque tonne de CO₂ participe au réchauffement climatique.

En revanche, nous sommes favorables au développement des transports en commun par la priorisation des bus, avec le passage progressif à l'électrique. Cette solution est beaucoup plus flexible et adaptable aux besoins de la ville et de sa périphérie, contrairement au tram qui est la solution la plus rigide et coûteuse qui soit avec un très fort impact sur les structures de la ville.

Nous sommes donc, bien entendu, dans l'attente d'une contre argumentation sérieuse de la part de Caen La Mer, pour statuer, démonstration et chiffres à l'appui, sur « **l'opportunité de ce projet** ».

Nous vous remercions de l'attention que vous continuez à apporter à ce dossier.

Veuillez recevoir, Madame la Présidente, nos respectueuses salutations.

Association Caen-Ouest St Paul Environnement
Association Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert
Collectif Riverains quartier St Paul.