

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MERCREDI 9 NOVEMBRE 2022

Concertation préalable sur le projet d'extension du réseau de tramway

La cinquième réunion publique de la concertation préalable, s'est déroulée à la Maison de quartier de la Folie-Couvrechef, à Caen.

37 participants été présents.



En tribune :

- Joël BRUNEAU, Président de la Communauté urbaine Caen la mer et maire de Caen ;
- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Eugénie FAIVRE-PICARD, Chargée de communication pour le projet tramway de Caen la mer ;
- Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE ; garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Animation des échanges par l'association Choisir la médiation en Normandie ;

- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

Ordre du jour de la réunion :

1. Introduction par l'association Choisir la médiation en Normandie : présentation de l'ordre du jour, des intervenants, et des modalités de prise de parole et de modération.
2. Présentation du rôle de la CNDP et des garants
3. Présentation de Caen la mer
4. Le projet
5. Les objectifs visés
6. La concertation
7. Questions réponses
8. Conclusion du garant pour expliquer les modalités de contribution en tant que personne unique ou cahier d'acteurs (associations, etc.) + consultation en continue tout au long du projet.

Les échanges avec les participants :

- *Pourquoi ne pas finalement prolonger plus vers la Folie Couvrefchef puisque c'est quand même un des quartiers les plus peuplés, et qui est aussi un quartier qui va se densifier et qui aussi a de nombreux pôles attractifs en termes de clientèle possible, voyageurs possibles. Il y a aussi la Maladrerie qui est aussi un quartier qui va se densifier. Le passage vers le Palais des sports, etc., ne sont peut-être pas des pôles qui sont finalement quotidiens. Parce que le Palais des sports, c'est quand il y a des événements sportifs ou autres, le Zénith, c'est quand il y a des événements culturels, ce n'est peut-être pas forcément le meilleur tracé de ce point de vue-là. Or, que ce trajet-là coûte environ 40 millions, il pourrait peut-être servir à une extension à la Folie Couvrefchef notamment. Sur l'aspect technique, on parle de remplacer les lignes aériennes d'alimentation par des batteries. Or, j'entends dire que leur durée de vie pour les véhicules électriques, est environ de quatre à cinq ans. Nous aurons des véhicules qui solliciteront beaucoup leurs batteries, donc quid du coup de la maintenance de ces batteries ? La suppression des voies aériennes dans le centre-ville coûte 15 millions d'euros, sur l'ensemble du tracé des lignes.*

Réponse de Joël Bruneau : Effectivement, un certain nombre de tracés avaient été imaginés à l'époque, et l'objectif était de relier en quelque sorte les sites universitaires.

Par rapport aux hypothèses de prolongation, une ligne de tramway, effectivement, vous avez raison, il faut se projeter sur une longue durée, ne serait-ce que compte tenu du coût de l'investissement, mais il n'est pas interdit

qu'une ligne de tramway telle qu'elle existe à un endroit ne soit pas ultérieurement prolongée. Prenons l'exemple de la Bijude, pour demain, ça fait partie des possibilités, la Maladrerie aussi, et pour illustrer mon propos, vous parlez de Fleury. Ce secteur est dorénavant desservi, sur l'allée Hauts de l'Orne. Ce prolongement s'effectue vers le nouveau quartier des Hauts de l'Orne, à hauteur de la Grâce de Dieu, qui n'était pas imaginé quand le TVR a été mis en service en 2002, et qui l'a été, dans le cadre du projet du nouveau tramway de 2019.

En ce qui concerne le choix technique, contrairement à ce qui a été fait au moment du TVR, qui était relativement expérimental (un système sur pneu, avec un rail de guidage central), le système de batterie est déjà utilisé dans un certain nombre de villes et est complètement éprouvé. Enfin, celle ligne en forme de Y à partir de l'Hôtel de Ville, permettrait de desservir effectivement les grands équipements publics, mais pas seulement.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : La première étude menée en 2020 nous a permis de regarder le nombre de populations, d'emplois et de scolaires dans des rayons de 500 mètres autour d'axes sur lesquels nous pourrions passer. Figuraient également dans cette étude-là le secteur de la Bijude, le sud, sur Fleury sur Orne, entre le terminus actuel et le périphérique, ainsi qu'un secteur sur Bretteville sur Odon, sur Mondeville, et Colombelles.

La conclusion de cette première étude : que ce soit sur Bretteville sur Odon, Mondeville, Fleury ou Epron, dans des bandes de 500 mètres de part et d'autre des axes qu'on pourrait emprunter, nous étions globalement sur un niveau de densité situé entre 3000 et 6000 populations/emplois/scolaires.

Sur le tracé qui est proposé là, quel que soit le scénario comparé au sujet de Bretteville, de Mondeville ou de Fleury, on est globalement entre 13 000 et 16 000 populations emplois scolaires. Sur des ratios de trois à cinq fois plus importants en termes de densité. Ces données-là tiennent compte des PLU ; des perspectives de 10 à 20 ans, en termes de développement. Nous avons considéré que ce qui était inscrit dans les PLU actuels allait se réaliser. Par exemples, l'urbanisation des Hauts de l'Orne et de la ZAC d'Epron, on intègre ces données dans les chiffres évoqués à l'instant.

De même que sur les secteurs caennais, potentiellement demain, des projets vont venir se poser sur ces côtés du boulevard Guillou en amont du Zénith.

A partir de cette étude, s'est posée la question de la prochaine priorité en termes de développement de transports en commun en site propre.

L'objectif n'est pas de figer pour les soixante ans à venir les transports en commun en site propre sur le territoire. On a une capacité d'investissement globale aujourd'hui, sur les projets fixés, aux alentours de 300 millions d'euros. On a intérêt à desservir les secteurs où la densité de population/emploi/scolaire est plus importante et il s'agit des tracés qui ont été évoqués.

Ce qui n'exclut pas la possibilité demain, depuis Bretteville par exemple, de prolonger pour se rapprocher de Saint-Germain-La-Blanche-Herbe, de la

Maladrerie, et même de Carpiquet, il faudra également à ce moment-là se poser la question de la circulation, les axes étant relativement étroits. Ou d'aller prolonger, pourquoi pas, sur un secteur qu'on peut appeler le secteur cadran ouest de la communauté urbaine, puisque pour des besoins de développement économique et puis vraisemblablement à ces échéances-là d'usages assez mixtes, on pourrait avoir des secteurs qui poursuivent leur développement sur ces secteurs-là.

Ça n'exclut pas non plus que depuis le terminus qui se situerait au niveau du rond-point de la CCI, on puisse avoir, demain, des extensions qui soient menées comme sur la Bijude ou sur Fleury sur Orne.

On a plus de 30 000 véhicules jour sur la RD7, donc quand bien même on met 600 places de parkings relais, il faut déjà trouver un foncier pour aller les implanter également. On se rend compte qu'on n'est pas à l'échelle par rapport à la diminution de trafic aussi sur cette RD7, ce sont des sujets qu'on a évoqués avec le maire d'Epron par ailleurs. Nous sommes potentiellement sur des prochaines priorités, mais pas dans le cadre du projet Tramway 2028.

Concernant le secteur Guillou, le Palais des sports et le Zénith, ainsi que le bas de Saint Ouen seront desservis. Il existe beaucoup de copropriétaires, sur le bas de Saint Ouen, on a une partie du secteur de Venois, haut de la rue Caponnière, avenue Henri Chéron aussi. On dessert de l'événementiel, mais pas que. Et le tracé qui est proposé en passant par le boulevard Guillou, mais en allant aussi dans le centre-ville, quel que soit le tracé, A ou B, avec la deuxième branche qui est proposée dans un secteur beaucoup plus dense fait que globalement, on reste sur ces 14 000 à 16 000 populations/emplois/scolaires sur ces tracés.

Complément de réponse de Frédéric Norais : Concernant les batteries : dès l'appel d'offres du matériel rouleur du tramway 2019, ce dispositif était envisagé sur les rames de tramway. Toutes les rames qui circulent aujourd'hui sont prédisposées et prééquipées pour accueillir des batteries, puisqu'il était envisagé que le secteur sur les lignes existantes entre Bernières et Place de la Mare puisse être franchi sans ligne aérienne de contact. Ce qui sera fait dans le cadre de l'opération Tramway 2028.

A l'époque, les différents constructeurs qui avaient candidaté à l'appel d'offres avaient dimensionné à peu près 5 tonnes de batteries en toiture. Aujourd'hui, les discussions qu'on a avec Alstom, pour franchir le même linéaire, 1 km, sur le réseau existant, ainsi qu'autour de l'Hôtel de Ville, quel que soit le tracé retenu, sur une ou deux inter-stations, nécessite une tonne de batteries embarquées. L'évolution de ces systèmes d'autonomie est forte, à la fois en termes de dimensionnement et de puissance embarquée. On ne part pas sur quelque chose de totalement innovant, même s'il n'y a pas aujourd'hui de tramways qui circulent avec des batteries. Ce dispositif est utilisé sur des trains par Alstom en Allemagne, qui le propose actuellement sur ses trains, et notamment sur ses nouveaux TGV, avec beaucoup plus de batteries que ce qu'on aura sur un tramway, pour permettre de maintenir, lorsque le train est

arrêté en pleine campagne, de maintenir la climatisation, l'éclairage, et éventuellement suffisamment d'énergie pour aller jusqu'à la gare suivante. On est sur quelque chose qui est éprouvé dans le domaine ferroviaire. Et pour garantir complètement l'utilisation, on réfléchit avec Alstom sur la contractualisation d'un marché de maintien en condition opérationnelle des batteries, et qu'il s'engage sur une durée minimale de vie de huit ans de ces batteries.

J'utilise les transports en commun, et je serais ravie de pouvoir emprunter le tramway au départ de la Folie Couvrechef. Malheureusement, je ne pourrai pas. Vous nous dites qu'on a le bus. Sachez qu'il n'est pas toujours régulier, que ça m'est arrivé de me retrouver en pleine nuit sans bus, il était pourtant affiché, mais il n'est pas passé. Avec d'autres habitants, on a dû rentrer à pied du bas de l'université jusqu'à la Folie Couvrechef, et ce n'est pas la première fois que ça se produit. De nombreux habitants y sont confrontés. La Liane 2 n'est pas suffisamment régulière et fiable.

- *Pour prendre le train à la gare routière, nous avons obligation d'effectuer une correspondance, et pour le retour, en fonction de l'horaire du train, nous n'avons plus de bus, ou alors il faut l'attendre 40 minutes ou 1h20. Je vais vous dire ce que font les habitants de la Folie Couvrechef, ceux que je connais. Ils prennent leur voiture, ils vont la garer devant Carrefour Côte de Nacre puisque, là, ils peuvent prendre le tramway pour descendre à la gare. Ils reviennent avec le tramway, et ils reprennent la voiture pour revenir à leur domicile. J'aimerais savoir pourquoi les habitants de la Folie Couvrechef, le quartier le plus peuplé de Caen, ne peut pas être desservi par le tramway ? Moi, j'ai fait le trajet de la CCI jusqu'à chez moi, sans valise. Je mets déjà 16 minutes en marchant d'un bon pas. On ne pourra pas le prendre, ce n'est pas possible. Expliquez-moi pourquoi on a été complètement oubliés dans les trajets qui sont prévus, sachant que, et ça, vous le savez, Citoyens à Caen, propose une autre éventualité sans coûts supplémentaires. Pourquoi ce trajet-là ne pourrait pas être mis à l'étude ?*

Réponse de Nicolas Joyau : en partant du Chemin vert, de Méridien pour descendre vers le centre-ville par exemple, de Méridien jusqu'à Théâtre, j'évoquais un temps de parcours de 12 minutes. Si l'on remonte au rond-point de la CCI, il faudra compter entre 15 et 16 minutes de temps de parcours pour reprendre le secteur du Théâtre. Nous évoquions en préambule les raisons qui nous ont amené à choisir un mode de transport plutôt qu'un autre. Quand on a le choix de son mode de transport, je mets ce bémol-là également, c'est la praticité et la rapidité qui priment.

Donc entre un bus qui va mettre moins de temps qu'un tram pour descendre en centre-ville, parce que le trajet va être plus long, je ne suis pas sûr que l'investissement à 25 millions du kilomètre soit plus pertinent.

La ligne 2, quand on est sur le secteur de Métiers, de Monod, pour descendre sur le secteur du Théâtre et de l'Hôtel de ville, propose un temps de trajet qui est moindre que les 19 à 22 minutes que pourrait mettre le tramway, depuis le secteur du SDEC par exemple, pour descendre au centre-ville.

Aussi, si le tram est prolongé jusqu'au SDEC globalement, jusqu'à l'établissement scolaire Saint Ursule, le temps de parcours dépassera les 20 minutes pour rejoindre le centre-ville.

Cette ligne de bus aujourd'hui est beaucoup plus directe pour aller desservir les deux pôles qui sont les principaux utilisés quand on monte à la Folie Couvrechef sur la ligne 2, c'est-à-dire l'université et le centre-ville.

Le tramway plutôt qu'un bus à haut niveau de service, génère un gain significatif sur le temps de parcours. Aujourd'hui, si l'on prolonge depuis le rond-point de la CCI jusqu'au Mémorial et ensuite jusqu'au lycée Saint Ursule, nous allons perdre ce gain de temps de parcours, comparé à celui de la ligne 2.

Pour en revenir sur l'usage de la ligne 2 depuis la Folie Couvrechef, une enquête a été menée dans les transports en commun pour déterminer quelles étaient les matrices de déplacement globalement. Sur la Folie Couvrechef, on a compté près 1700 montées sur tous les arrêts de ce quartier, jusqu'à Métiers, sur la ligne 2. Un tiers des descentes sur ces 1700 montées se fait sur le pôle université, sur les deux arrêts Fac de droit et Université. Cela représente 570 descentes.

40% des personnes qui montent à la Folie Couvrechef descendent entre Tour Leroy et Théâtre. Presque les trois quarts des montées de la Folie Couvrechef qui vont sur le pôle Université ou jusqu'à Théâtre au plus loin. Et ce sont des destinations pour lesquelles le temps de parcours sera plus long avec un tram qui sera prolongé en passant par le Chemin Vert. On vous demande quasiment de faire un quart du tour de la ville là où la ligne 2 descend en ligne droite dans le centre-ville. C'est pour ça qu'effectivement, il ne nous semble pas pertinent que le tramway, néanmoins, ça fait partie des propositions que vous pouvez formuler dans le cadre de cette concertation.

Il faut également prendre en compte les enjeux que l'on pourrait avoir sur les aménagements urbains en cas d'arrivée d'un tramway : sur la question du stationnement, de la circulation, etc., et qui ne sont pas simples à gérer non plus sur des axes qui pourraient être empruntés pour arriver jusqu'au point de destination que vous souhaitez.

L'enjeu majeur, c'est le temps de parcours.

Par ailleurs, on ne fait pas un projet tramway parce qu'un bus n'est pas passé de manière ponctuelle. Le manque de synchronisation sur la 2 avec par exemple l'arrivée de certains trains, ça, peut se travailler indépendamment d'un projet tram aussi. Cette ligne a peut-être besoin d'évolutions sur ce sujet. J'évoquais qu'entre Tour Leroy et Bernières, la circulation était très complexe, peut-être qu'en modifiant des voies de circulation, on pourra améliorer l'efficacité de la 2 sur ce secteur-là, ça, ce sont des sujets qui peuvent être travaillés pour améliorer encore l'efficacité de la 2.

Complément de réponse de Joël Bruneau : les hypothèses sont basées sur ces études qui ont été réalisées très en amont sur le potentiel d'usagers. Quand vous raisonnez à l'échelle strictement du quartier de la Folie Couvrechef, quand vous avez à moins de 500 mètres, le lycée Saint Ursule, l'autre lycée, Camille Claudel, qui sont des vecteurs importants, plus le pôle d'emploi autour du Mémorial, Natixis et tout le secteur tertiaire qui est dans un rayon de 500 mètres par rapport à la CCI, c'est une première « ressource » en termes de fréquentation qui va effectivement être desservie. La deuxième grosse ressource est campus 2, qui est desservi par l'autre branche du tramway. De fait, le milieu du quartier qui est relativement peu dense, puisqu'il y a une bonne partie pavillonnaire, ne remplit pas le critère de plus de 10 000 personnes par kilomètre.

- *Tout d'abord, concernant le fait que beaucoup des gens qui prennent la ligne 2 descendent à l'université, c'est très souvent pour avoir la correspondance avec les lignes de tram, ils ne s'y arrêtent pas. D'autre part, vous avez donné, en préambule, deux éléments de motivation pour l'installation du tramway : la congestion automobile et le fait de desservir des quartiers densément peuplés et avec une activité économique soutenue. C'est finalement dommage que le projet qui s'arrête à CCI, n'aille pas plus loin dans la Folie Couvrechef parce qu'il permettrait de desservir un quartier densément peuplé ainsi que toute la zone d'activités de la Folie Couvrechef, derrière la Clinique Saint-Martin. Par ailleurs, si vous vous promenez dans la Folie Couvrechef, avenue du Maréchal Montgomery* ou Esplanade Brillaud-de-Laujardière, vers 17h, vous verrez qu'il y a là une congestion automobile qui nécessiterait de trouver des solutions.*

Réponse de Joël Bruneau : Il y a effectivement une partie de cette zone d'activités qui se situe dans le rayon de 500 mètres, notamment la Clinique Saint Martin. Ce serait évidemment idéal qu'on puisse passer un réseau extrêmement dense sur l'ensemble de l'agglomération, malheureusement, ne serait-ce que pour des raisons financières, on est obligés de faire des arbitrages et des choix, qui ne sont pas déterminés par les préférences que nous aurions vis-à-vis de tel ou tel secteur, mais par des chiffres très objectivés en matière de potentiel de fréquentation et de compétitivité de ce nouveau transport par

rapport à ce qui existe déjà. Ce sont les deux critères essentiels. Alors, évidemment, ça ne veut pas dire que dans le temps un certain nombre d'améliorations ne seront pas apportées ici ou là bien sûr.

- *Pourquoi les habitants de la Folie Couvrechef ne prennent pas les transports en commun ? Ça sous-entend donc qu'ils utilisent beaucoup plus leurs véhicules, or pour toutes les questions que l'on connaît, les questions climatiques, il serait quand même raisonnable qu'ils tendent à moins utiliser leurs véhicules. Et quand vous nous disiez que les habitants s'arrêtent à tel et tel endroit, de fait, c'est pour prendre la correspondance pour utiliser le tramway, et vous ne prenez pas en compte tous les habitants qui, parce que justement l'utilisation du bus n'est pas très pratique, utilisent leur véhicule.*

Réponse de Joël Bruneau : De fait, le tramway offre une attractivité, pour toutes les raisons qui ont été évoquées, supérieure aux autres types de transport en commun. Entre le fait de faire circuler un bus et le fait de créer une infrastructure pour créer un tramway, ce n'est pas le même prix.

Sur l'ensemble de l'agglomération, vous avez 90% des gens qui se déplacent autrement qu'en transports en commun, et notamment en voiture.

Les transports en commun représentent près de 10% des déplacements.

L'objectif de la modernisation des transports, est notamment d'essayer de faire évoluer ces statistiques.

Toutes les études sociologiques qui sont menées montrent que les deux raisons pour lesquelles on choisit un mode de transport, c'est parce qu'il est pratique à utiliser, et c'est parce qu'il est rapide. Encore une fois, c'est le gain de temps de parcours qui est d'abord le premier argument qui nous amène à faire du transport en commun en site propre.

- *Avez-vous étudié lors du projet le nombre de véhicules qui pouvaient disparaître de la circulation caennaise après la réalisation de ces chemins métro-tram-bus ?*

La métropole rennaise avec sa deuxième ligne de métro, a induit une baisse de 50 000 véhicules par jour après ces travaux-là. Donc est-ce que cette problématique a été étudiée à l'intérieur de ce projet ?

Réponse de Joël Bruneau : L'objectif est de faire en sorte qu'on ait davantage recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture, et a fortiori quand on est seul dans sa voiture. Je voudrais quand même ramener ça à un ordre de grandeur : aujourd'hui, sur Caen, c'est 200 000 véhicules par jour, et on est deux fois plus petit que Rennes.

A Rennes, ce doit être près de 500 000 véhicules qui circulent par jour.

L'augmentation du nombre de véhicules est multifactorielle : elle est liée à l'étalement urbain, c'est un sujet dont on hérite sur 30 ou 40 ans. On a 80 000 habitants de plus à l'extérieur, qui viennent, pour la plupart travailler sur Caen, Hérouville, Mondeville, c'est à peu près le même secteur, et on a besoin de

garder aussi ces gens-là qui viennent de temps en temps chez nous pour plein de raisons, ils viennent travailler et font fonctionner par exemple l'hôpital, ils viennent aussi consommer, etc., dans nos commerces, et puis le deuxième facteur, c'est aussi la capacité des uns et des autres à acquérir une voiture. Là où en 1970, il y avait un véhicule par ménage, aujourd'hui, on en a parfois quatre.

- *Cette étude d'impact a été réalisée ?*

Réponse de Joël Bruneau : L'étude d'impact sur l'environnement est en cours, ainsi que des études techniques. Nous allons débiter une étude faune-flore, acoustiques, etc, qui seront soumises en 2024 à l'enquête publique.

Aujourd'hui, nous ne disposons pas d'une estimation de baisse ou de stabilisation du nombre de véhicules, parce qu'une stabilisation dans une population qui croît, c'est indirectement une baisse de pourcentage, et ils ne seront pas les mêmes à la mise en service du tram, 10,15,20 ou 30 ans après. Nous sommes actuellement en phase de concertation préalable. Une chose est sûre, si on ne fait pas le projet, on ne donne pas de chance d'avoir des transports en commun qui vont être plus performants sur les secteurs concernés.

- *Peut-être pourrait-on éviter des coûts en essayant de ne pas doubler les lignes déjà existantes. Si vous voulez, à partir du Théâtre, de l'avenue du 6 Juin, on a déjà une ligne de tram qui fonctionne très bien, je ne comprends pas comment ça se fait qu'on double les lignes qui existent déjà.*

Réponse de Joël Bruneau : On ne va pas les doubler. Il n'y aura pas de travaux entre Bernières et la Bibliothèque. IL s'agit d'illustrer qu'à terme, les trams vont venir proposer des origines/destinations.

La station Bernières ne sera pas un terminus. L'itinéraire proposé sera plus large, pour proposer des origines/destinations qui peuvent être sollicitées par les habitants du territoire. De même, sur la Presqu'île, il n'y aura pas de tram-navette pour faire les 2 kilomètres de ce secteur. Ces secteurs viendront renforcer l'offre du centre-ville, ce qui fait que pour aller d'un pôle du centre-ville historique vers le pôle gare, en venant à un arrêt de tram, nous aurons des trams qui passeront plus fréquemment qu'aujourd'hui.

Les nouvelles lignes passeront toutes par le secteur que vous évoquez, sur l'avenue du 6 Juin, c'est-à-dire sur les rails actuels où ils passent aujourd'hui, une rame toutes les 5 minutes, dans un sens ou dans l'autre, ce sera toutes les 2min30. Il y aura davantage de tramways qui passeront sur l'avenue du 6 Juin.

- *Vous évoquiez la ligne 2, quand je la prends et que je vais à la gare, je change en centre-ville, et il n'y a pas de problème. On n'aurait pu arrêter si vous voulez une ligne... Moi, j'aurais pensé, si vous voulez, démarrer de Bretteville, aller jusqu'au centre à l'Hôtel de Ville et après,*

repartir vers Montgomery. J'aurais fait une ligne comme ça, pas une ligne qui s'en irait jusqu'à la Presqu'île.

Réponse de Joël Bruneau : Oui, je vois très bien, qu'on ait une ligne en croissant finalement, qui ne soit pas maillée avec le réseau actuel.

L'intérêt de le mailler avec le réseau actuel, c'est d'aller chercher des origines/destinations qui pourraient au maximum se faire sans correspondance. On a des secteurs qui sont en développement, ça revient à la première question qui était posée : à quoi ressemblera Caen dans trente ans, dans quarante ans, dans cinquante ans ? On va avoir des zones qui vont potentiellement muter au gré des projets urbains, aller se raccorder sur l'existant, c'est proposer des origines/destinations qui vont être beaucoup plus variées que si nous avions deux tramways déconnectés.

- *Le matériel sera le même que le tramway actuel ? Jje suis un peu étonné sur le plan du financement. Je pense que vous avez pris conscience qu'on change de paradigme en ce moment. Alors, les bases 2021 ne sont plus celles de 2022 et ne seront pas celles de 2023. Et il y a un mot qui relève de cela, c'est l'inflation. Prenez conscience... Aujourd'hui, je peux vous le dire, moi, je suis un ancien banquier, l'inflation, elle n'est pas venue pour un an. Ecoutez toutes les chroniques économiques d'aujourd'hui, le directeur de la Banque de France dit : elle va durer minimum entre deux et trois ans, voire peut-être quatre ou plus. La subvention de 40 millions de l'Etat va-t-elle être revalorisée ? Et les autres subventions ? Et donc sur ce projet-là, la maintenance, les rames, tout ça va subir l'inflation par les salaires, parce que les gens, il va bien falloir les payer... Il y a deux choses qu'on ne dit pas suffisamment aux Français, quand vous dites qu'on a changé de paradigme, c'est qu'effectivement, on a tous, qu'on en dise, bénéficié, y compris malheureusement les plus pauvres d'entre nous, d'une augmentation de pouvoir d'achat liée à deux choses essentielles, qui ont disparu ou qui sont en train de disparaître et qui sont liées, et qui pour certaines avaient de gros inconvénients. Un : on avait une énergie très peu chère, ramenée à l'heure de SMIC, et puis il y a une deuxième chose qui nous a permis de gagner tous du pouvoir d'achat, c'est le fait qu'on pouvait acheter un certain nombre de biens construits dans des pays du Tiers-monde avec un coût de main-d'œuvre extrêmement bas. Le prix de transport va croître à cause du prix de l'énergie et parce que, aussi, on va essayer de relocaliser, parce que la mondialisation un peu effrénée qu'on a connue à une époque a quand même un certain nombre d'inconvénients majeurs dans des pays comme le nôtre. Tout ça est en train de disparaître, et cela va de toute façon alimenter des coûts plus élevés. Le problème aujourd'hui, est que l'inflation va plus vite que l'augmentation des revenus des gens. Et si on veut casser le rythme de l'inflation, à un moment, il faut éviter évidemment ce cycle, etc.*

Réponse de Joël Bruneau : Sur le projet tel qu'il est imaginé, par rapport aux hypothèses, y compris pessimistes que nous avons retenues, il est finançable. Mais si on arrivait dans les mois qui viennent à une situation extrêmement négative où on aurait la conjonction de trois éléments, d'abord une inflation encore plus importante que ce qu'on a connu sur les coûts, notamment de matériaux, de construction, etc., on est déjà 20 à 25% au-delà, ce qui est intégré aujourd'hui, de ce qu'on aurait pu imaginer en 2020 par exemple. Imaginez qu'à cause du prix de l'énergie, parce qu'on a déjà une revalorisation, nos bus, ne fonctionnent pas avec l'air du temps, ils fonctionnent avec une énergie qui coûte plus cher qu'il y a deux ans. Si ça continuait à augmenter beaucoup, deuxième élément qui pourrait être très négatif. Et puis il y a un troisième élément à prendre en compte : quand vous empruntez sur trente ans, comme on l'a fait la dernière fois, en 2017-2018, où on était à un taux inférieur à 1,5%. Aujourd'hui, on serait sans doute sur trente ans à 3%, si on était demain à 6%, cela changerait la donne. Donc concrètement, ce que je vous dis, c'est que si on était dans cette situation assez catastrophique et dans le même temps l'aide de l'Etat ne serait pas revalorisée, le projet deviendrait non finançable. Je ne lancerai évidemment pas un projet dont on saurait avant de le lancer que nous sommes dans l'incapacité de le payer. Dans ce cas-là, nous ferions ce qui se fait ailleurs, c'est-à-dire que soit on le tronçonne, ce n'est plus le même projet, soit on le repousse afin de continuer à mettre de l'argent de côté comme on fait déjà en ce moment, pour arriver à le financer.

De manière très concrète, le dossier de concertation, les documents que vous voyez-là ont été préparés à partir de l'hiver dernier, où on a commencé à travailler pour passer dans tous nos circuits de validation, avec la Commission nationale du débat public. Donc on ne vous met pas dans un dossier qui a commencé à être préparé à l'hiver dernier des estimations qui pourraient peut-être être plutôt celles d'en ce moment, c'est pour ça que vous voyez encore les estimations 2021. La maquette budgétaire du projet va vivre à chaque étape du projet, et cet hiver, on va s'atteler à nouveau à ce sujet-là pour évidemment tenir compte des différents éléments.

- *Je voulais juste savoir si l'ensemble du personnel soignant avait été consulté avant d'envisager de traverser l'EPSM. Y-a-t-il une possibilité d'une autre voie ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Nous avons rencontré à plusieurs reprises l'EPSM, les directions et les instances représentatives du personnel, et les représentants des familles d'usagers. Ils vont participer à cette concertation, vraisemblablement remettre un cahier d'acteurs.

Intervention de M. Boussion : Sur cette question, en tant que garant, dans le cadre de la préparation de la concertation, on a rencontré un certain nombre de personnes, et personnellement, j'ai rencontré les syndicats de l'EPSM pour les informer de la concertation, donc il y a eu une information directe au niveau des syndicats sur ce projet. De plus, dans une concertation, chacun est libre de parler comme il a envie.

Réponse de Joël Bruneau : Indépendamment du projet tel qu'il est aujourd'hui, ce qui a été acté dans le Plan local d'urbanisme de 2013, c'est effectivement une voie réservée qui traverse l'EPSM pour, à l'époque déjà, un transport en site propre. L'autre voie possible... Oui, effectivement, qui n'est pas plus simple pour autant, c'est effectivement l'axe rue Guillaume, rue de Bayeux. Par rapport à l'EPSM, se posait justement une question, c'était de couper... Le tramway traverse l'EPSM, donc il y aurait un problème par rapport à des services, un bâtiment qui serait isolé du reste de l'hôpital.

- *Ce trajet me pose question, travaillant à l'EPSM, et juste dans le service à côté du tracé, ça me semble délicat pour différentes raisons, est-ce que le personnel a été consulté, et pas forcément seulement sa direction, son conseil de surveillance et ses représentants élus ?*

Réponse de Joël Bruneau : C'est le bâtiment Jamet* qui est concerné, dont vous parlez, Madame, qui a été réhabilité il y a quelques années, et effectivement, si cette option était retenue, ça obligerait de toute façon à trouver une solution pour qu'il ne reste pas isolé du reste de l'EPSM, et qu'il y ait soit par au-dessus, soit par en-dessous une solution.

- *Une passerelle ou un souterrain ?*

Réponse de Joël Bruneau : Il faudrait assurément qu'il y ait un passage, sachant qu'un tramway circule toutes les 5 minutes, dans un sens ou dans l'autre, il ne faut pas imaginer un mur de 5 mètres de haut, on a le droit de traverser, d'ailleurs, en centre-ville rue Saint-Pierre, on fait ça tous les jours.

Quel que soit le tracé retenu, il y aura des impacts. Effectivement, sur l'EPSM, sur les tracés B et C, l'impact est fort, une fois un des trois tracés retenus, il y aura de toute façon une concertation continue qui sera mise en place avec la définition de modalités de réalisation, et qui incluent notamment des mesures dites compensatoires pour permettre, en l'occurrence ici, à l'établissement, de pouvoir continuer à fonctionner. Il y aura nécessairement une concertation avec les professionnels du domaine si jamais le tramway devait passer ici.

- *Avec la construction du nouveau CHU, que va devenir l'arrêt du CHU ? Car il me semble que son entrée va reculer, donc nous serons tous confrontés à la chose.*

Réponse de Joël Bruneau : Effectivement, c'est un sujet qui avait été anticipé avant la mise en service du tramway en 2019. Il est nécessaire que l'on trouve une solution éventuellement en lien avec le CHU, pour que depuis l'arrêt actuel, il y ait un système éventuellement de navette, qui pourrait être automatisée sur un lieu, sur une voie dédiée, qui permette aux patients comme aux visiteurs d'être transporté entre l'arrêt du tramway et l'entrée de l'hôpital. En revanche, il n'est pas prévu d'effectuer un crochet en tramway tel qu'il a été conçu en 2002.

L'entrée du CHU sera située plus à droite, en se rapprochant des bâtiments qui sont actuellement en construction. Effectivement, ce sera plus loin.

- *J'entends tout le monde dire : nouveau tramway pour aller à la gare. Mais il n'y passe pas, il passe aux Rives de l'Orne, mais il ne passe pas à la gare.*

Réponse de Frédéric Norais : Les Rives de l'Orne sont situées à proximité de la gare qui bénéficie de deux entrées.

- *Une personne en situation de handicap, peut avoir du mal avec les escalators...*

Réponse de Joël Bruneau : Vous avez raison, il y a des escaliers au niveau de l'entrée sud, ce qui n'est pas aussi accessible. Il y a un ascenseur aussi.

- *Il faut prendre tout le souterrain.*

Réponse de Joël Bruneau : L'autre solution, c'est effectivement, de changer de tramway et d'effectuer une correspondance pour prendre un autre tramway qui va à la gare. Les lignes ne sont pas encore figées. On peut imaginer que la ligne qui vient de Baulieu aille rive droite, s'arrête à la station Gare, et que la ligne de Saint-Contest aille aussi sur la rive droite. Donc ces sujets-là ne sont pas encore figés.

Dans le schéma qui apparaît à l'écran, la dépose s'effectue à l'arrêt Gare-Rives de l'Orne. Donc effectivement, il faut traverser l'esplanade des Rives de l'Orne, aller prendre l'ascenseur pour descendre au niveau du souterrain, et remonter ensuite sur le bon quai.

Concernant le budget de fonctionnement, vous faites une option technique de batterie, je reviens là-dessus, je vais prendre en parallèle, par exemple l'achat d'un vélo électrique, d'un montant actuel d'environ 2000€. Le coût d'une batterie s'élève à près de 400€, or quand on a un usage de ce vélo électrique régulier, au bout de quatre-cinq ans, vous la changez, ça veut dire que tous les quatre-cinq ans, vous allez effectivement avoir un coût, à inflation zéro, on va dire, de 25%. Nous passerons dans le centre-ville sans ligne aérienne et utiliseront ces batteries-là quotidiennement.

Or, vous m'avez répondu sur la durée, mais pas sur le coût de changement de batterie tous les huit ans, ça peut être assez conséquent, si je fais le parallèle sur les voitures électriques qu'on vend actuellement, ce sera le même problème, les propriétaires devront changer leur voiture, sur une utilisation moyenne des Français, c'est tous les quatre ans à peu près. Or, tout de suite, c'est à peu près 30% du coût de la voiture. Ce choix technique m'interroge, pour finalement ne pas avoir de ligne aérienne. Il y a l'aspect esthétique, mais le budget de fonctionnement sur vingt ou trente ans, peut également interroger.

Réponse de Frédéric Norais : Concernant le système de batterie, il y a un certain nombre de composants sur le véhicule, la batterie seule, aujourd'hui, c'est à peu près 300 à 350 000€ par tramway, et dans la maquette financière, on a intégré les plans de renouvellement tous les huit ans de ce dispositif. Ce volet est bien intégré dans la soutenabilité financière de l'opération, tant en investissement qu'en renouvellement périodique.

- *Je repose ma question : par rapport à un budget de fonctionnement de près de 70 millions actuellement, avec l'extension des lignes, celui-ci sera plus élevé. Quelle sera la part sur huit ans de ce volume financier ? Combien de fois 300 000€ ?*

Réponse de Frédéric Norais : L'investissement concerne uniquement les batteries, c'est 36 rames fois 300 000€, donc entre 11 et 12 millions d'euros pour les batteries, à renouveler tous les huit ans, et c'est intégré dans les maquettes financières, mais c'est de l'investissement.

On paie 65 000 euros, mais comme on a 15 millions de recettes...

Nos recettes sont supérieures à ces 65 000 car il y a aussi, au-delà du coût de fonctionnement de l'offre actuelle, le remboursement des emprunts contractés au fur et à mesure de la modernisation du système.

Réponse de Nicolas Joyau : Dans la maquette budgétaire du projet, deux maquettes sont travaillées : à la fois celle du projet par rapport au sujet de l'investissement, et celle du budget annexe des transports.

Avec le coût d'une délégation de service public et de son évolution, avec les investissements, le projet de tram, ce n'est pas le seul investissement de la communauté urbaine, on renouvelle notre parc de véhicules par exemple, donc ces investissements sont intégrés dans la maquette globale. On va bien faire vivre ces deux maquettes budgétaires pour à la fois s'assurer de la soutenabilité du projet, mais aussi pour avoir des perspectives à plus long terme sur le budget annexe global.

- *Pour le premier TVR, un choix technique a été fait sur des argumentaires financiers de fonctionnement disant que ça coûterait moins cher et finalement, on s'apercevait quinze ans plus tard qu'il nous coûtait beaucoup plus cher, et en plus le constructeur a fait défaut. Et ce qui*

m'interroge aussi, c'est que dans l'avenir, par rapport aux batteries électriques, on sait que ce sont des terres rares, etc., à trente ans, ou vingt ans, est-ce qu'au regard du développement électrique, tout type de déplacements, parce qu'on parle de la voiture électrique particulière, mais normalement, on devrait aussi avoir le même développement par rapport au transport des marchandises, les camions, etc., cette sur-demande entraînerait-elle un surcoût ?

Réponse de Joël Bruneau : Vous avez raison, mais de la même façon, quelle sera demain la capacité européenne, pour alimenter en tout électrique ce qui est estimé par exemple avec la transformation progressive ? On estime qu'il faut augmenter la production électrique, on voit bien qu'on est un peu juste quand même, à l'échelle européenne, et les experts affirment qu'il faudra, 15% de production électrique en plus pour faire face à une flotte automobile, même moins importante en électrique.

Et en ce qui concerne le sujet concret des batteries pour les parties les plus patrimoniales, ce n'est pas non plus irréversible... il y a effectivement une forme d'aléas très relatif quand même par rapport à l'échelle du montant global, et qu'on ne peut pas mettre sur la même proportion, que sur l'enjeu du TVR, c'était tout le système qui était expérimental.

- *Puisqu'on est dans l'alimentation du tram en centre-ville, il y a une autre possibilité qui existe, notamment à Bordeaux et à Nice, c'est l'alimentation par le sol, qui est aussi beaucoup plus coûteuse, apparemment. Est-ce que ça a été envisagé ?*

Réponse de Frédéric Norais : c'est un système beaucoup plus coûteux, vous l'avez évoqué, qui est en service à Bordeaux depuis 2003, donc c'est aussi un dispositif éprouvé qui est mis en place sur ces agglomérations. Le choix avait été fait lors de l'appel d'offres du matériel roulant en 2015-2016 du projet précédent. Tenant compte du retour d'expérience du TVR, de ne pas demander de solution propriétaire, c'est-à-dire qu'il n'y ait qu'un seul constructeur capable de produire et de proposer une solution. Aujourd'hui, il n'y a qu'Alstom qui propose une solution avec une alimentation par le sol, donc on était plutôt parti sur un dispositif de batterie qui, potentiellement, était le dénominateur commun avec tous les constructeurs, tous avaient dans leur catalogue la faisabilité de l'autonomie par batterie, et on ne voulait plus d'un système dont on pouvait ensuite dépendre d'un seul fournisseur et industriel. C'est l'expérience TVR qui a parlé, effectivement.

- *Je reviens sur la question de l'hôpital. Avez-vous fait des statistiques, pour la station EPSM, sur le nombre de gens qui peuvent être à cette station ? Il y a des gros inconvénients, ça dessert aussi l'EPSM, les salariés, les familles, les personnes qui viennent et qui côtoient l'EPSM, donc le périmètre qui est tout autour, sans nier la difficulté que ça pose, évidemment. Mais cette station-là, a vocation à desservir à la fois toutes les personnes qui sont autour ou toutes les personnes pour qui ça pourrait être une destination.*

Réponse de Frédéric Norais : Les enquêtes ne sont pas faites par station. On regarde effectivement autour des stations la densité de population emplois scolaires, donc c'est ce qui est fait globalement sur le trajet. Cependant, on ne positionne pas une station uniquement par rapport à ça, on regarde sur un tracé, un corridor, cette densité de population, ensuite on essaie de positionner les stations avec des inter-stations qui soient plus ou moins équidistantes, et on croise ça avec les pôles d'attractivité et de centralité qu'on peut avoir, et avec l'emprise au sol qui est disponible. C'est multifactoriel, le fait qu'on pose une station ici ou là. Le nombre et l'emplacement des stations est aussi un des grands éléments de cette concertation, sur lequel tout le monde est amené à s'exprimer. On est sur un des gros enjeux de cette concertation, aujourd'hui, on a ciblé des inter-stations qui sont plus ou moins cohérentes avec des pôles de centralité également.

- *Actuellement, a déjà été réfléchi le problème des places de parkings qui vont être supprimées à l'hôpital... et le problème pour relier ce bâtiment, a-t-il déjà été évoqué, des solutions ont-elles été proposées ?*

Réponse de Frédéric Norais : Le sujet a été évoqué et à ce stade, on n'est pas encore assez avancés pour faire des propositions de solutions.

- *Donc on va choisir le trajet avant d'avoir proposé des solutions aux problèmes ?*

Réponse de Joël Bruneau : On va choisir le tracé après avoir regardé de très près le bilan des garants de la concertation, bilan qui intégrera, je n'en doute pas, les questionnements de l'EPSM, auxquels la collectivité devra répondre. Voilà ce que je peux vous dire à ce stade dans le calendrier de la prise de décision. Quand on prend la décision sur un tracé, on ne sait pas très précisément où on reconstitue du stationnement, quelle technique très particulière on a pour pouvoir faire le pont entre un secteur et l'autre, etc. En revanche, une fois que la solution est prise, la concertation continue se met en place, et on se met tous autour de la table pour trouver les solutions qui semblent être les plus pertinentes.

- *L'enquête publique suit-elle la décision du tracé ou la précède-t-elle encore un petit peu ?*

Réponse de Joël Bruneau : Le choix du tracé doit avoir lieu effectivement dans les trois mois suivant la concertation, ensuite, les études se poursuivront et tout ça donne lieu à enquête publique.

A ce stade, les solutions techniques n'ont pas été étudiées dans le détail, mais par exemple, sur le sujet de l'EPSM, si ce tracé était retenu, il faudrait être en capacité de répondre aux impératifs de bon fonctionnement de l'établissement public de santé mentale.

- *Si l'EPSM apporte les arguments pour dire que ça pose un problème par rapport à la qualité de soin ?*

Intervention de M.Boussion : dans le cadre d'une concertation, toutes les voix sont égales. Ce qui signifie que vous-même, vous pouvez très bien développer, par un avis que vous déposez, des arguments qui vont dans un sens ou dans un autre. Et il y a une deuxième possibilité qui est offerte au niveau de la concertation, c'est quand on parle de cahier d'acteurs, ça correspond à une parole qui est portée par un groupe, ça peut être un groupe de salariés, des syndicats, le personnel soignant, les médecins, la direction. Effectivement, si aucun argument n'est développé au niveau de l'EPSM pour ou contre, on ne pourra pas reprocher à la communauté d'avoir pris une décision s'il n'y a pas eu d'arguments en face. Donc l'important, ce sont les arguments qui sont développés. Arguments qui vont être déposés sur la plateforme Tramway 2028, que tout le monde peut consulter, et que nous allons reprendre dans notre bilan. La communauté urbaine, devra y répondre dans son mémoire en réponse, en expliquant comment elle aura pris en compte ces arguments pour justifier son choix.

Par ailleurs, une enquête publique, se fait sur projet précis, donc ça ne peut se faire qu'après le choix du tracé, mais tous les choix techniques qui vont être faits ensuite jusqu'en 2024, ce qui explique qu'il y a un délai aussi long avant d'arriver à l'enquête publique.

En conclusion, il est rappelé que la concertation se tient jusqu'au 30 novembre 2022 et qu'il est important qu'un maximum de personnes puissent se faire entendre dans ce cadre.

Réponse de Joël Bruneau : Vous avez tous les éléments sur ce document, et y compris l'enveloppe, si vous voulez le faire par écrit, l'enveloppe T qui vous permet d'éviter l'affranchissement.