

**RÉPONSE du 3/02/2025 À CAEN LA MER (CLM) SUR LES SUJETS :
FRÉQUENTATION, SOLUTION ALTERNATIVE, RAPIDITÉ/CONFORT DU TRAM**
(Courriers des associations du 19 août 2024 et de CLM du 7 octobre 2024)

0. PRÉAMBULE

Le 19 août 2024, les Associations ont alerté Caen la mer et les habitants de l'agglomération sur 3 points importants du projet d'extension du tram (tracé B) :

- Fréquentation insuffisante,
- Rapidité contestée par rapport au bus,
- Solutions alternatives manquantes.

CLM a répondu officiellement le 7 octobre 2024 aux Associations avec ses propres arguments qui sont loin d'être convaincants. **Nous sommes donc en désaccord sur ces points.**

Entre ces 2 dates, un rapport majeur est paru : celui de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) qui pointe les insuffisances du dossier tram.

L'analyse de la MRAe souligne notamment les points suivants (paragraphe « synthèse », page 3 sur 22) :

« Le choix du projet retenu par l'intercommunalité nécessite d'être davantage justifié. La comparaison avec les solutions de substitution raisonnables doit être plus précise, notamment en ce qui concerne l'option de bus ou de trolley-bus avec plateformes dédiées ; le dossier doit présenter des données quantitatives notamment en matière de fréquentation et de bilan carbone prévisionnel global et comprendre une analyse des impacts de chacune des solutions envisagées sur l'environnement et la santé humaine ».

La MRAe fait donc des constats qui vont dans le même sens que nous.

Au final, les compléments d'études identifiées par la MRAe sur le fond, sont selon nous la conséquence de manques majeurs et de la **qualité argumentaire insuffisante** du dossier tram présenté par CLM.

Dans ce contexte de questionnements sur le projet, Caen la mer via des communiqués de presse, ou en réunion publique des vœux du maire (une seule phrase) ou encore un paragraphe sur le site tramway rubrique « actualités », donne l'information de changement de planning avec la raison suivante : *« Dans le cadre du passage du tramway dans l'enceinte du lycée Malherbe, la Communauté urbaine Caen la mer doit remblayer 1500m³ environ du lit majeur de l'Orne qui sont à compenser. Aussi, Caen la mer prévoit de valoriser cette surface, en amont du parc des Expositions.*

Afin d'apporter les réponses les plus complètes, des études complémentaires et un inventaire portant sur la faune et la flore doivent être réalisés durant une année complète sur l'emprise de cette compensation ».

D'ores et déjà, nous notons que Caen la mer ne fait aucunement mention des études de fond qui doivent être engagées relatives à **la justification du choix du projet tram retenu**, l'étude de **solutions alternatives raisonnables**, ainsi que des données quantitatives notamment en matière **de fréquentation** du tram.

Ces études sont pourtant des prérequis à l'engagement du projet.

A ce stade, début 2025, il est donc utile de préciser notre position sur les réponses de CLM du 7 octobre sur les problèmes que nous avons évoqués et de faire le point sur les conditions dans lesquelles le projet a vu le jour et va se poursuivre.

1. GENÈSE DU PROJET ET MISE EN PERSPECTIVE

1.1 Situation des lignes de tram existantes

Le réseau existant est constitué de 3 lignes T1, T2 et T3 qui forment un « axe Nord-Sud ». Ce réseau est très hétéroclite. En effet, les 2 lignes T1 et T2 sont chargées et utiles aux heures de pointe et peu chargées en dehors. La fréquentation de ces deux lignes se situe à -40 % de la fréquentation minimale des lignes de tram françaises.

La ligne T3 présente des caractéristiques alarmantes. En effet, cette ligne n'aurait jamais dû exister tant sa fréquentation est faible. Selon les chiffres de fréquentation de 2023, **celle-ci se situe à -60 % de la fréquentation minimale française**. Cette ligne a coûté de l'ordre de 120 M€ d'argent public en pure perte.

Nous soulignons par ailleurs que CAEN est très mal situé en termes de fréquentation dans le réseau de tram français.

Dans ce contexte défavorable pour les trams existants, en particulier sur la ligne T3, un nouveau projet de tram axe Est-Ouest ne pouvait être engagé qu'en prenant de grandes précautions, notamment en ce qui concerne son potentiel de fréquentation.

Cela a-t-il été le cas ?

1.2 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 de voyageurs potentiels (entre 87 000 et 89 000) établis par Egis est très inférieur à ceux des lignes existantes induisant un nombre de voyageurs effectifs bien inférieur à ceux de ces lignes. Sachant qu'il y a un rapport de 4,5 à 6,5 entre voyageurs potentiels et voyageurs effectifs, la fréquentation réelle sur ces tracés ne peut être que très faible (**14 000 à 19 000 voyageurs/jour** : chiffres base 2022)

Pourtant les « Responsables Tram » de CLM ont fait le choix de poursuivre le projet et d'annoncer, ce qui est douteux, une **fréquentation de 36 000 voyageurs/jour**. En effet, ce chiffre de fréquentation, qu'Egis n'a jamais validé et qui n'apparaît jamais dans son rapport, représente pratiquement le double des fréquentations maximales existantes. Aucune étude publiée ne justifie ce chiffre.

Malgré cette situation paradoxale, avec des bases douteuses, qui auraient dû entraîner l'arrêt rapide 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 tram et l'engagement du projet, puis en un deuxième temps, après la Concertation Préalable sur sa poursuite en validant le tracé B, (unanimité avec quelques abstentions). Ce tracé B amputé de la presqu'île devient pourtant le pire en termes de fréquentation.

Pour ajouter de la confusion à la situation, l'ex maire et président de Caen la mer M. Bruneau a déclaré le 5/10/2022, en jouant bizarrement contre son camp : « *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* ».

C'est bien une des seules déclarations officielles sur le projet à laquelle nous souscrivons entièrement. En effet, les problèmes sont 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 poursuivre. Le cas de l'échec de la ligne T3 aurait dû servir d'alerte.

Ce n'est ni le rôle, ni la mission pour une entité comme CLM d'entraîner une agglomération de 270 000 habitants dans une telle situation.

Nous demandons que CLM fasse connaître officiellement sa perception et son évaluation des risques relatifs au projet. Il est possible que cette démarche d'évaluation n'ait jamais eu lieu et que les risques connus par certains de CLM n'ont jamais été communiqués aux votants, ni discutés.

Toute équipe projet sait que l'évaluation des risques est primordiale ; c'est un passage obligé, quitte à ce que cette évaluation aboutisse à l'arrêt du projet. Les conséquences d'un mauvais projet, c'est à dire inutile dans le cas présent, sont bien pires que son arrêt.

De plus, pour pallier tout échec de la solution retenue, tout projet doit être accompagné de solutions alternatives, ce qui ne fut pas le cas.

2. DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET DE LA CONCERTATION CONTINUE

Dans notre courrier du 19/08/2024, nous n'avions pas abordé le processus de la Concertation Préalable et de la Concertation Continue. CLM a souhaité le faire en développant sur une page et demi et a exprimé sa satisfaction.

En tant que citoyen, nous allons donc donner notre vision du déroulement de celles-ci en nous basant sur des faits. C'est le meilleur moyen d'être objectif.

2.1 CONCERTATION PRÉALABLE

Dès le début de la concertation préalable, les associations ont décelé des manquements importants au dossier de ce projet de plus de 288,5 millions d'euros (chiffre 2021 non réévalué officiellement).

Dans le courrier du 7 octobre, CLM rappelle le déroulement de la concertation préalable en citant même l'article du code de l'environnement L121-15-1.

Soulignons que cet article précise les objectifs de la concertation préalable : « Le champ de la concertation doit donc être particulièrement large et doit permettre de débattre :

- de **l'opportunité**, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux sociaux économiques qui s'y rattachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.
- **des solutions alternatives** y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable. »

Nous constatons immédiatement que CLM se retranche derrière l'article de loi pour essayer de justifier une conduite de projet et une concertation dans les règles. En fait, CLM a

volontairement omis de traiter et de porter au débat la partie opportunité (utilité) qui est pourtant la **clé de voûte** de tout projet.

La concertation a été lancée via un dépliant distribué « On vous transporte en 2028 ». **Pour preuve de cette omission**, la solution tramway était imposée sans débat public et les Caennais ont donc été conduits à se prononcer, contrairement aux directives de la loi, sur un champ très limité, c'est à dire :

- 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 débat sur l'opportunité du projet, et 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 utilité et fréquentation en tant que tel, sauf par bribes, au fil des discussions initiées par les associations, qui en groupe, ont pu faire un travail d'analyse sur les données (une centaine de tableaux bruts, sans analyses) de fréquentation diffusée au dernier moment, en même temps qu'un rapport d'ingénierie d'Egis. **Nous émettons donc un avis négatif sur cette première phase de concertation incomplète.**

2.2 CONCERTATION CONTINUE

Lors de la concertation préalable, l'expression citoyenne était possible sur le site « tramway 2028 » sous forme de contributions ou de cahiers d'acteurs consultables par tous.

Par contre, lors de la concertation continue, l'expression citoyenne ne pouvait se faire officiellement que sur le site internet du projet **consultable uniquement par l'équipe projet et donc sans aucune visibilité pour les citoyens.**

Combien de personnes ont écrit sur ce site au contenu gardé secret ? Quelles sont les questions et les réponses ? Combien ont été reçues ? Presque 2 ans après le démarrage de la concertation continue, aucune analyse, aucun bilan n'ont été diffusés.

Pour notre part, nous pouvons témoigner que nos contributions à titre individuel en tant que membres de nos associations n'ont pas eu de réponse. CLM a d'ailleurs déclaré qu'il y aurait « réponse ou pas ! » c'est-à-dire selon son bon vouloir. Ainsi, un texte établissant une actualisation du coût du tram a été envoyé sans retour. Ce texte était-il gênant ?

L'éthique des responsables aurait dû être de répondre systématiquement.

Dans ce contexte dissuasif, nous avons pu apprécier l'implication du garant pour nous permettre de publier nos contributions sur le site de la concertation continue. Le résultat des modalités de cette concertation a conduit à ce que seule une association force les barrières. Ce manque d'accès direct à l'expression n'a pu que décourager les citoyens.

En conclusion, notre jugement est que cette concertation continue a été biaisée et continue de l'être avec une information contrôlée, voire verrouillée. Nous avons la forte présomption de la volonté d'implanter un tram inutile à tout prix, en évitant toute contestation du projet.

3. VITESSE vs CONFORT

Pour rappel, depuis le début de la concertation, la proposition d'un tracé tram desservant le quartier dense de la Folie Couvrechef a été immédiatement et fermement retoqué par CLM du

fait que la rapidité du tram serait un peu inférieure à celle du bus. Dans ce cas, CLM en conclut que les habitants devront se passer du tram.

La définition de la rapidité du tram est ambiguë car il s'arrête 2 fois moins qu'un bus.

Après que CLM ait vanté la soi-disant rapidité du tram que nous avons contestée, chiffres en mains, nous avons appris à notre grande surprise que l'atout majeur du tram résidait maintenant dans son confort.

Pour ce qui concerne le confort du tram, CLM déclare que ce facteur est « **dimensionnant** ». C'est un mot très fort, lourd de signification, qui indique la grande importance que CLM attribue à ce critère. Cependant, CLM ne tient pas compte de la réalité du transport vécu par les voyageurs : l'espacement inter station doublé, l'éloignement de la station gare sont des facteurs aggravants d'inconfort et de pénibilité rédhibitoires qui affectent les personnes avec bagages, les personnes avec des jeunes enfants et les personnes handicapées, ce qui annule le petit avantage de confort du tram. De plus, l'intermodalité forcée tram <---> bus, rue de Bernières notamment, serait également une cause supplémentaire d'inconfort, voire même de pénibilité et de perte de temps pour tous par rapport aux lignes directes L1 et L2 de bus sans coupure actuellement.

De nombreuses villes comme Paris, Lyon, Marseille s'équipent à grande échelle en bus électriques et biogaz. Nous soulignons que les bus électriques sont eux aussi confortables puisque silencieux et sans vibration. Dans le contexte caennais, les critères de rapidité et confort sont, selon nous, des facteurs très secondaires d'autant plus que les différences avec les bus sont faibles.

Contrairement à CLM, les facteurs que nous estimons les plus importants sont dans l'ordre d'importance :

- 1) la fréquentation,
- 2) le rapport coût /service rendu,
- 3) l'acceptabilité ou non des dégâts collatéraux irrémédiables dans la ville en fonction du service rendu,
- 4) la souplesse et l'adaptabilité.

Avec ces critères, que nous qualifierons de réalistes, le tram ne coche aucune case.

CLM réalise-t-elle qu'avec une différence de coût de plusieurs centaines de Millions d'€, les critères confort et rapidité deviennent sans objet sur des trajets moyens de 10 à 15 min ?

Dans une période où la dette nationale est un sujet majeur, comment peut-on mettre en avant un confort discutable et qui plus est d'un coût exorbitant ?

4. SOLUTIONS ALTERNATIVES

Comme CLM n'a fait qu'une lecture orientée de notre proposition de solution alternative et a produit des commentaires infondés, nous rappelons l'intégralité des caractéristiques de notre proposition :

*« Un système de bus (Électriques/Biogaz) (100/150 places) qui serait mis en œuvre pour le projet tracé B dans la ville de Caen, avec **une augmentation ponctuelle ou non des zones en site propre existantes et de système de priorité aux feux tricolores**, comme c'est déjà le cas, correspondrait parfaitement aux besoins de la ville. Nous avons démontré dans nos contributions que le coût d'une telle solution sur une durée de 30 ans serait de l'ordre de 17M€, soit 20 fois moins que la solution tram. »*

Contrairement à ce que CLM déclare pour décrédibiliser cette solution, nous ne faisons nulle part mention de BHNS mais de bus électriques ou biogaz, sans obligation de site propre. Les tracés des lignes L1 et L2 qui desservent le centre-ville, la gare, Mondeville et le Mémorial nous paraissent convenables, évitant particulièrement l'inutile passage sur l'avenue du 6 juin. Elles donnent entière satisfaction.

Les critiques de CLM ont des fondements douteux et le détournement de nos propos est inacceptable.

Notre proposition de la « SOLUTION BUS » répond à un principe auquel nous sommes très attachés. En effet, pour répondre aux besoins des citoyens de l'agglomération à qui on propose un projet de transport, nous nous imposons l'obligation de proposer une solution élaborée sur le principe « du strict nécessaire au moindre coût ».

Il est évident que cela est à l'opposé des valeurs de CLM et donc de ses propositions exorbitantes.

CLM a formulé 2 autres critiques relatives aux coûts.

Notre évaluation de coût serait très sous-estimée en raison essentiellement de 2 postes passés sous silence :

- La dégradation coûteuse de la chaussée (ornières dues aux passages des bus à pneus),
- La nécessité de construire un entrepôt supplémentaire coûteux.

Le tout ferait que notre proposition que nous estimons à 17 M€ (calcul volontairement maximisé sur la base de bus électrique pour 30 ans) serait similaire au coût du tram de 350 M€. Si l'on suit ces hypothèses de chiffrage pour les bus, alors le remplacement en cours des 180 bus en service dans la ville coûterait 6 Milliards d'Euros ! CLM persiste-t-elle encore dans son argumentation ?

Le citoyen de l'agglomération mérite qu'on lui présente une contre-argumentation plus crédible. Ce n'est pas l'option que CLM a choisie.

Nous allons tout de même apporter quelques éléments pour élaborer une réponse plausible :

1) CLM remplace toute la flotte de bus (180 bus) par des bus biogaz, qui sont aussi hélas à pneus. Cela fait des centaines de pneus qui vont faire des ornières dans la ville par rapport au nombre limité de pneus des bus nécessaires à notre solution. Notre projet s'intègre simplement dans le projet de CLM de remplacement de ses bus, sans autres exigences supplémentaires, sauf si le budget le permet.

Pour éliminer toute ambiguïté, le coût effectif d'un bus propre doit être basé simplement sur le coût de remplacement en cours de la flotte de bus de l'agglomération. Pourquoi ne pas avoir fait cela puisque CLM a tous les chiffres en main ?

2) Faut-il un nouvel entrepôt de stockage ? Les bus de notre solution remplacent les bus existants des lignes L1 et L2. Nous sommes donc à nombre de bus constant de la flotte existante. Pourquoi un nouveau dépôt serait-il nécessaire et quel en serait le coût ?

Cette solution alternative permet de garder une bonne capacité de financement pour attaquer le grand projet de transport visant à traiter la congestion en périphérie de la ville, qui est le vrai problème et dont CLM ne parle pas. CLM regarde ailleurs. Serait-ce un projet trop ambitieux et trop difficile à maîtriser ?

En conséquence, la stratégie transport dans l'agglomération est complètement à revoir.

Demande Formelle : pour comprendre les positions et critiques de CLM, nous réitérons notre demande formelle de mettre à disposition du public sur le site de la concertation,

l'étude de cette solution alternative que CLM a soi-disant réalisée et qui a été officiellement évoquée dans le dépliant de lancement de la concertation « on vous transporte en 2028 ».

5. FRÉQUENTATION

Dans notre contribution précédente du 19 Août 2024, nous avons volontairement reproduit dans leur intégralité le tableau de fréquentation de CLM et la page de commentaire l'accompagnant. Ceci afin d'éviter toute ambiguïté dans les discussions futures.

Et CLM vient justement de créer cette ambiguïté : contrairement à ce que CLM affirme, nous maintenons que ce tableau est de très mauvaise qualité avec des unités manquantes et que le commentaire d'accompagnement est flou et absolument pas de nature, selon l'expression de CLM, à « apporter les clés de lecture des chiffres avancés » compréhensibles par tout un chacun. Ce tableau avec ses commentaires ne donne absolument pas clairement l'évaluation de la fréquentation de la ligne tracé B. Nous réclamons depuis le début de la concertation, une évaluation réaliste

A quel endroit la fréquentation de la ligne B (tracé d'origine) qui est une donnée essentielle pour le projet, est-elle donnée explicitement? Nulle part.

Comme CLM s'est toujours refusée à communiquer sur ce point stratégique, nous avons fait un travail de vérification et extrait du tableau ce que CLM estime, de manière cachée, être la fréquentation de cette ligne.

Ce n'est pas la première fois que les Associations font le travail d'information vers le public à la place de CLM. Ce fut déjà le cas pour l'interprétation de « L'enquête Origine Destination ».

Il a fallu pousser CLM dans ses derniers retranchements, avec des demandes répétées, pour qu'enfin dans son courrier du 7 octobre 2024, une évaluation rectificative de fréquentation de **22 000 voyageurs/jour apparaisse enfin, plus de 2 ans après la mise en débat du projet.** Cette déclaration a masqué une réalité connue dès le début.

36 000 voyageurs étaient assurés par CLM. Où sont passés les 14 000 voyageurs manquants ? Ils ont existé virtuellement durant plus de 2 ans et maintenant ils disparaissent des données chiffrées. **Cela remet en cause la sincérité du projet.**

Nous ne validons toujours pas le chiffrage de 22 000 qui repose sur un calcul basé sur les kms de voies et non de lignes comme cela doit être la règle. Il a toutefois le mérite d'être plus réaliste que le chiffre officiel initial. Nous avons notre propre évaluation qui conduit à un chiffre inférieur (14 000 à 19 000). Nous avons explicité notre méthode pour évaluer la fréquentation dans notre dernière contribution du 19 août 2024. A ce jour, cette méthode n'a pas fait l'objet de critique.

La question principale qui se pose est : Comment CLM tient-elle compte de ce chiffre très bas (22 000) pour encore justifier son projet ? Selon nous, et le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme), la fréquentation est le critère déterminant.

Le CERTU fournit une donnée importante : la plupart des lignes françaises ont une fréquentation supérieure à 4000 voyageurs/jour/km (*réf. CERTU: Revue Transport /Environnement /Circulation TEC - N° 203- Septembre 2009-N°Spécial Transport Public et Territoire*)

Le seuil minimal peut ainsi être fixé à ce niveau de fréquentation qui correspond pour la ligne B de 10,4 km à 42 000 voyageurs/jour.

Ainsi la fréquentation de 22 000 voyageurs/jour estimée par CLM pose un gros problème et le critère fréquentation devient très discriminant pour la poursuite du projet, la fréquentation effective étant pratiquement deux fois inférieure **au minimum national**.

Les membres du bureau communautaire de CLM qui ont voté le projet sur la base de 36 000 voyageurs par jour doivent être informés de cette baisse drastique (-40%).

Il serait normal que CLM présente officiellement les faits, l'importance qu'elle leur accorde et les conséquences qu'elle en tire pour le projet : poursuite ou réorientation pour traiter les vrais problèmes de transports de l'Agglomération.

Le chapitre « Fréquentation » n'est pas clos. Nous sommes à un stade intermédiaire. De nombreux compléments sont nécessaires comme le souligne la MRAe.

L'existence d'études sur l'évaluation de la fréquentation ont été évoquées par CLM au moins à 3 reprises :

- au début du projet,
- dans un échange stérile entre CLM et les Associations les 16 août et 26 septembre 2023,
- à l'occasion des réunions publiques d'avril 2024,
- dans le dernier courrier CLM du 7 octobre 2024.

Demande Formelle : Nous demandons formellement à CLM de mettre à disposition du public sur le site de la concertation, ces études soi-disant existantes et retenues depuis 1 à 2 ans pour certaines.

Nous demandons également de mettre à disposition les études ayant permis de déterminer les prévisions récentes de fréquentations extrapolées à 2040, et d'évaluer si les chiffres sont compatibles avec l'augmentation de population de 6% établie par l'INSEE pour 2040, ainsi que les augmentations de PES déterminées par Egis pour les branches Beaulieu et St Contest à l'horizon 2035.

Pour terminer, nous demandons de faire apparaître clairement et séparément l'apport de la ligne tracé B dans les prévisions de fréquentation pour 2040.

6. PROJET DE RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE BUS

CLM, dans sa réponse du 7 août 2024, n'a pas abordé la restructuration du réseau de bus prévue dans le projet de « transport dans l'agglomération ». Cette restructuration a un tel impact délétère que nous prenons l'initiative de développer ce thème complètement occulté afin d'informer les citoyens.

CLM travaille sur ce sujet en toute discrétion et n'a pas prévu d'information ni de débat citoyen avant l'enquête publique. Le projet risque de s'engager sans que les citoyens aient la moindre information sur le sujet. Pourtant, c'est le 2ème volet de la concertation, au même niveau que le tram.

Les informations dont nous disposons proviennent d'un échange avec CLM le 16 août 2023.

CLM a lâché une information capitale :

« L'objectif de la restructuration du réseau de bus est bien de ne pas laisser de lignes le long du tracé du tramway, ainsi il ne devrait plus y avoir de bus rue de Bernières, les usagers se reporteront bien sur le tramway, avec un impact significatif sur la fréquentation. »

Ainsi, il devient clair que le but caché est cyniquement de remplir le tram et non d'optimiser le réseau bus. En effet, le secteur Bernières a un potentiel de voyageurs élevé (PES). Malgré cette restructuration qui s'apparente plutôt à une déstructuration, CLM qui a revu significativement à la baisse ses estimations de fréquentation estime une fréquentation faible de la ligne tracé B de 22 000 voyageurs/jour, même en profitant du secteur Bernières.

La conclusion immédiate devrait être que la déstructuration du réseau bus impactant durement 12 lignes majeures au minimum en centre-ville ainsi que des milliers de voyageurs est complètement inutile et nocive. Mais CLM continue à lancer discrètement des études de restructuration du réseau bus inutiles et coûteuses.

L'impact pour les voyageurs de ces lignes est évident, ils vont subir une intermodalité forcée sur 800m : Bus←→Tram←-Bus, avec 2 conséquences immédiates :

- 1) Une pénibilité lourde pour les personnes handicapées, personnes accompagnant des jeunes enfants, et personnes voyageant avec bagages.
- 2) Une perte de temps pouvant aller jusqu'à 15mn par trajet.

CLM sait parfaitement tout cela, mais cyniquement, elle place encore à ce jour, la rapidité du tram et son confort parmi les critères « dimensionnant » pour le choix d'un moyen de transport.

CLM devrait plutôt conclure qu'au final, le tram est discrédité. **C'est notre conclusion.**

Il est impensable que plus de 2 ans après le début des concertations et à 10 mois de l'Enquête Publique, nous en soyons à ce stade de désinformation.

Suite à notre analyse des faits ci-avant, nous comprenons maintenant pourquoi nous sommes dans cette situation de rétention d'informations.

Demande Formelle : Nous demandons à CLM une poursuite effective de la concertation, avec un autre « modus operandi », c'est-à-dire dans des conditions transparentes, dans l'esprit de la concertation préalable et cela sous l'égide de la CNDP, avec un suivi effectif par le Garant. Des réunions publiques doivent être organisées rapidement pour informer les citoyens. Le projet complet tram + bus doit être présenté avant l'enquête publique. Enfin, cette phase de concertation doit permettre une expression libre et accessible à tous des avis exprimés.

7. CONCLUSION

Nous ne sommes pas opposés aux trams par principe. Des villes comme Dijon ont réussi leur projet avec une fréquentation forte. Ce n'est pas du tout le cas de Caen. Notre position est que le tram est inutile pour cause de manque de fréquentation et qu'il peut être remplacé par des bus électriques dont la capacité va maintenant au-delà de 150 voyageurs.

Le projet tram de par son coût, sa rigidité et son manque total d'adaptabilité, n'apporte aucune perspective pour l'amélioration des transports en commun dans l'Agglomération.

La récente série d'échanges avec CLM marque un tournant. En effet, CLM revoit fortement à la baisse ses prévisions de fréquentation de la ligne en projet.

La fréquentation nouvellement estimée passe de 36 000 à 22 000 voyageurs/jour (-40%)

CLM met beaucoup de critères relatifs aux trams sur le même plan dont : le confort qu'elle estime de manière surprenante : « **dimensionnant** ». La fréquentation quant à elle, reste absente car les enjeux visés sont « efficacité du transport, capacité, accessibilité, confort, régularité, fiabilité, pérennité, renouvellement urbain... ». Quant au critère « **coût** », celui-ci est totalement absent des préoccupations de CLM.

Ce n'est pas du tout notre position. Nous hiérarchisons les critères et la fréquentation est discriminante. Un moyen de transport qui ne remplit pas sa fonction ne doit pas faire partie des options.

Un autre critère discriminant est la somme des dégâts collatéraux qui selon nous sont rédhibitoires dans le cadre d'un projet inutile.

La restructuration du réseau bus qui représente l'autre moitié du projet doit faire l'objet d'une concertation réelle et transparente à engager immédiatement, tant l'enjeu est important.

C'est également de la responsabilité de CLM d'établir un plan visant à résoudre les problèmes importants de circulation en périphérie. C'est là où sont les vrais problèmes, avec en plus, un futur gros problème de financement.

Le budget prévu pour le tram doit donc changer d'affectation, ce que permettrait la mise en œuvre de solutions alternatives beaucoup moins coûteuses et répondant aux besoins. Ainsi, un budget important serait dégagé pour se concentrer sur la périphérie.

Y-a-t-il un plan d'action en préparation pour la périphérie ? Aucune communication n'a été faite en ce sens à notre connaissance.

Pourtant, c'est ce projet qui est important.