



Caen, le 23 mai 2025

Le Président

ASSOCIATION CAEN-OUEST SAINT-PAUL
ENVIRONNEMENT
17 PLACE SAINT-PAUL
14000 CAEN

Madame, Monsieur,

Votre courrier du 3 février 2025 appelle de ma part les réponses suivantes.

Tout d'abord, je constate au travers des nombreux échanges menés au cours de la concertation préalable et de la concertation continue avec de multiples acteurs et habitants de Caen la mer, que l'argumentaire exposé, auquel j'ai porté à chaque étape de son développement la plus grande attention, ne saurait être considéré comme largement partagé dans la population. Les comptes-rendus des nombreuses réunions publiques menées depuis l'origine du projet ou encore des réunions de travail avec plusieurs associations actrices du développement du territoire et librement disponibles sur le site internet de l'opération (<https://projet-tramway.caenlamer.fr/>) en attestent.

Concernant le rapport de la MRAe, comme précisé dans l'introduction de ce document, celui-ci ne constitue en aucun cas une appréciation du bien-fondé du projet, mais bien un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement dans le projet. Ainsi, la MRAe rappelle dès le préambule à son avis :

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Extrait avis N° MRAe 2024-5443, Préambule, p2/22.

Ce rapport doit donc permettre, au travers de ses recommandations, d'améliorer la prise en compte de l'environnement et la qualité de l'évaluation environnementale. A ce titre, des compléments d'informations seront apportés en réponse à l'avis de la MRAe au travers d'un mémoire qui sera annexé au dossier d'enquête mis à disposition du public à l'été 2025.

Si ce sont bien les études environnementales complémentaires qui imposent le report de l'enquête publique, l'ensemble des recommandations de la MRAe seront adressées dans le cadre du mémoire en réponse.

Sur la « situation des lignes de tram existantes », l'argumentaire que vous développez trouve toutes ses réponses dans notre précédent échange, et en particulier la réponse qui vous a été faite en date du 16 août 2023 qui précise les limites de votre raisonnement. Elle rappelle en particulier à quel point la fréquentation actuelle et

prévisionnelle du réseau de Caen (respectivement 3 100 et 3 150 voy/jr/km) est comparable à celle de communes de taille et de développement équivalent comme Le Havre (2 890 voy/jr/km) et Angers (3 250 voy/jr/km).

Sur la question de « l'engagement du projet », vous avez récemment interpellé Caen la mer sur les chiffres de fréquentation. Je préciserai donc ici les différents chiffres rencontrés :

L'évolution de fréquentation de 36 000 voyageurs / jours correspond à l'évaluation menée au stade des études préliminaires réalisées en 2021 avec les hypothèses de l'époque. L'étude de 2021 comprenait en particulier une extension supplémentaire du réseau vers la Presqu'île, et accompagnait l'urbanisation de ce quartier dense et résidentiel, donc la conception impliquait une forte dépendance des habitants aux modes doux et aux transports en commun.

Le chiffre de 22 000 voyageurs / jours correspond à l'évaluation, au travers des études ayant permis l'élaboration du dossier d'enquête publique, de l'évolution de fréquentation sur le réseau tramway à l'horizon de la mise en service. Ce chiffre atteint environ 31 000 voyageurs / jours à l'horizon 2040.

Ainsi, l'abandon de l'extension a une incidence notable sur la fréquentation de l'extension projetée. De même, la nouvelle estimation tient compte de la mise à jour des hypothèses d'évolutions démographiques, de développement de l'emploi, de modification des pratiques de déplacements.

En revanche, comme il a été précisé lors des réunions publiques et rappelé ci-dessus, la fréquentation projetée sur l'opération – avec les hypothèses mises à jour et l'abandon de l'extension Presqu'île – rapportée au linéaire d'infrastructures desservi, s'établit à un niveau équivalent au réseau existant, soit 3 150 voyageurs par jour et par kilomètre de réseau dès la mise en service contre 3 100 à ce jour. Ce chiffre atteint 3 500 voyageurs par jour et par kilomètre de réseau en 2040. Ainsi, la fréquentation évaluée au sein du dossier d'enquête publique, quand bien même elle ne constitue pas le seul argument en faveur du projet, n'apparaît pas remettre en cause la pertinence de l'opération.

Vous mettez par ailleurs en doute la légitimité de la décision du Bureau communautaire lequel n'aurait pas été convenablement informé des données du projet, en particulier sur la fréquentation. Pourtant, le programme de l'opération a été confirmé et amendé par délibération du Bureau communautaire le 11 avril 2024, lequel a également retenu le lancement de la procédure d'enquête publique, sur la base des études mises à jour. Vous noterez d'ailleurs que ces délibérations ont été prises après la réunion publique du 9 avril 2024, durant laquelle les chiffres de fréquentation ont été publiquement partagés.

Enfin, concernant le coût du projet, son utilité, le calcul de la fréquentation, je vous renvoie au dossier d'enquête publique qui sera publié à l'été, dès sa finalisation, et en vue de l'enquête publique.

Sur la concertation, votre position a là aussi fait l'objet de multiples réponses, en particulier lors de chacune des réunions publiques durant lesquelles vous êtes intervenus, en attestent les comptes-rendus publiés sur le site de l'opération. La concertation n'est pas un référendum sur une ou plusieurs questions imposées par le maître d'ouvrage, mais un temps et un espace donné pour permettre à chacun de s'exprimer sur le projet, que ce soit sur son opportunité ou toute autre question. Si Caen la mer a souhaité en particulier recueillir les avis des participants sur les différents tracés lors de la concertation préalable, à aucun moment les sujets de débats n'ont été restreints à cette question-là.

Le garant de la CNDP a d'ailleurs relevé dans son rapport rendu public le 30 août 2024 :

RESULTATS DE LA CONCERTATION CONTINUE

Une prise en compte des observations du public

[...]

Les réunions ont permis aux opposants au projet de faire état de leurs arguments pour mettre en cause son opportunité et au maître d'ouvrage de réaffirmer ses choix.

Extrait du rapport du Garant de la CNDP en date du 30 août 2024

Ainsi, votre accusation d'une concertation biaisée apparaît infondée, ce que confirme le regard extérieur et indépendant du garant.

Sur les questions de vitesse, de confort et des solutions alternatives, l'ensemble des réponses vous ont déjà été communiquées au travers de nos précédents courriers qui restent disponibles sur le site internet de l'opération, preuve que vos sollicitations ne restent pas sans réponses :

- Courrier du 7 octobre 2024 en réponse à votre proposition de bus électriques ou biogaz
- Courrier du 7 octobre 2024 en réponse à votre interpellation sur la comparaison des vitesses du tramway et du bus
- Courrier du 7 octobre 2024 en réponse à votre question sur la fréquentation estimée

Je tiens toutefois à rappeler que, si notre courrier du 7 octobre 2024 précise effectivement que le critère du confort est dimensionnant, ce n'est pas comme argument prédominant dans le choix d'un mode de transport, mais dans la manière de calculer la vitesse admissible de tel ou tel moyen de transport. Il apparaît donc dans votre courrier que vous n'hésitez pas à détourner nos propos, loin d'une logique constructive de débat, mais dans le seul but de jeter le discrédit sur le travail mené sur ce projet.

De la même façon, votre proposition de bus électriques ou biogaz n'est en rien comparable avec l'opération tramway, puisque celle-ci ne comporte aucun aménagement d'infrastructures, ni de site propre ni pour le renouvellement urbain, comme cela a déjà été longuement précisé dans notre précédente correspondance. Il n'est à ce titre pas prévu d'étude comparative avec la solution retenue sur l'opération tramway.

Sur la question de la fréquentation, en compléments des précisions apportées ci-avant, je tiens à souligner que l'ensemble des évaluations menées au cours de cette opération et communiquées aux différentes étapes de concertation ont été établies par des sociétés d'ingénierie compétentes et reconnues. En ce sens, la collectivité ne dispose d'aucun fondement sérieux pour remettre en question ces études qui s'appuient sur une large collecte de données à l'échelle de Caen la mer, sur la mise en œuvre de modèles de déplacements sophistiqués et éprouvés. Les résultats de ces études seront publiés au sein du dossier d'enquête publique dès la finalisation de ce dernier, soit à l'été 2025.

Pour ce qui concerne l'offre de bus, le développement d'infrastructures nouvelles de tramway est une opportunité pour l'amélioration du réseau de bus associé. Ainsi, le

réseau Twisto en bus de Caen la mer sera amené à évoluer dans le cadre du projet d'extension du réseau tramway à horizon 2029.

Les nouvelles lignes de tramway et la restructuration du réseau de bus s'inscrivent dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public 2025 -2031.

Dans le cadre de la préparation de ce projet, Caen la mer, en concertation avec les communes du territoire, a élaboré un réseau restructuré, avec pour objectifs de desservir les futurs projets urbains mis en œuvre, d'assurer une forte complémentarité entre tramway et réseau bus et enfin d'offrir une desserte adaptée aux besoins et aux potentiels de l'ensemble des communes du territoire.

Les grands principes de restructuration du réseau à horizon 2029 sont guidés d'une part, par l'extension du tramway avec une nouvelle desserte en deux branches du secteur Ouest en direction de Caen Pompidou et Saint-Contest Athéna et d'autre part, par la volonté de rompre avec le principe actuel de desserte directe par toutes les lignes de bus depuis et vers le centre-ville de Caen. Actuellement, il existe un réseau convergeant sur le centre-ville :

- o Quasiment toutes les lignes passent au centre-ville ou à la gare ;
- o Une superposition de l'offre avec peu de lignes très attractives ;
- o Une desserte des communes périurbaines seulement partielle, par des lignes de proximité longues avec peu d'offre.

Le développement d'infrastructures nouvelles du tramway est donc une opportunité pour l'amélioration du réseau de bus associé. La nouvelle offre ainsi proposée sur des secteurs à fortes densités de besoins de déplacement, va permettre :

- De réinventer et redéployer l'offre bus sur d'autres secteurs à potentiel, au profit d'un réseau maillé en recherchant une articulation et une complémentarité tramway / bus avec des correspondances facilitées et de nouvelles liaisons possibles.
- De créer de nouvelles opportunités d'accès au réseau, augmentant ainsi les possibilités d'origines-destinations d'un point à un autre, grâce à des correspondances optimisées bus / tramway permettant davantage de connexion, avec pour objectifs de réduire la présence concentrée des bus dans le centre-ville et de favoriser une circulation moins polluante.

Le schéma de principe suivant illustre les orientations de restructuration pour le réseau 2029 :

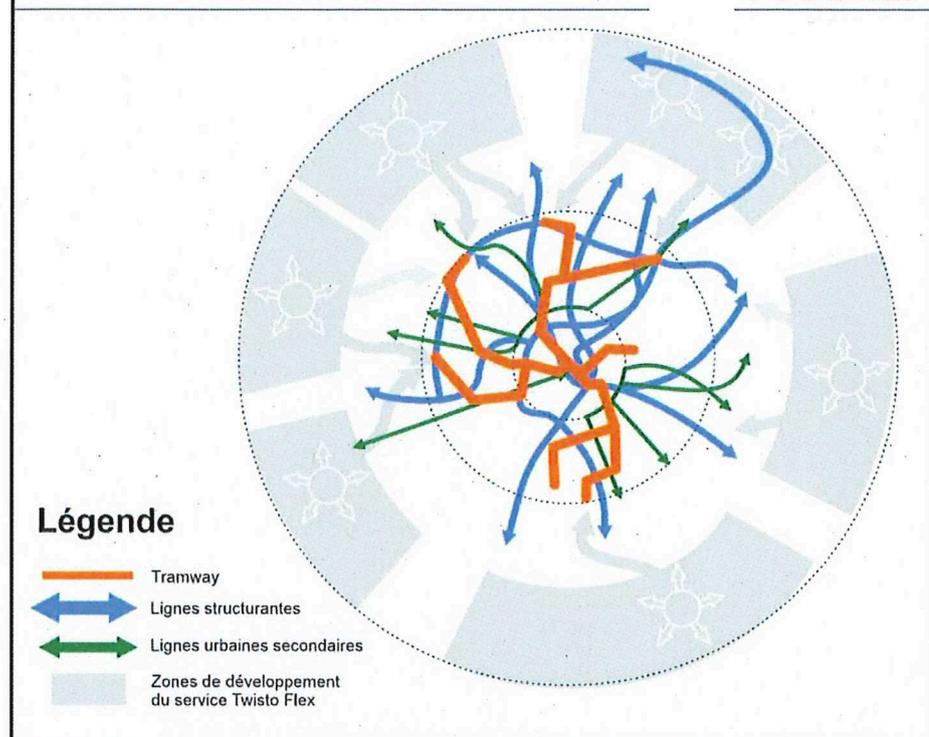


Figure 1 : Schéma de principe de restructuration du réseau 2028

Le principe de restructuration s'articule autour de quatre types de dessertes hiérarchisées :

- Le tramway. Les nouvelles lignes de tramway impliquent une restructuration des lignes existantes passant par le centre-ville ainsi que celles en doublon des branches du tramway ;
- Les lignes structurantes. Il s'agit du réseau armature offrant un maillage de Caen et de la périphérie. Certaines lignes sont diamétralisées et offrent une connexion Nord/Sud ou Est/Ouest en desservant le centre-ville de Caen et/ou la gare ;

Avec un maillage Est-Ouest et Nord Sud avec des lignes à 10 minutes complémentaires au tramway.

- Les lignes urbaines. Elles offrent une connexion entre la périphérie et Caen en desservant finement les quartiers mais en limitant la traversée du centre-ville ;

Avec une desserte des principaux quartiers urbains avec des lignes à 15 min en pointe et 20 minutes en journée :

- Une desserte des communes en périphérie avec des lignes à 20 minutes connectés aux axes structurants au centre-ville de Caen ;

Un territoire maillé spatialement et temporellement avec des lignes de proximité.

- Les zones de transport à la demande Twisto Flex, mise en œuvre dès 2025 dans 6 zones périurbaines, en connexion avec les lignes fortes du réseau bus et tramway (points de correspondances) perdureront et s'inscrivent dans la continuité d'un réseau articulé et complémentaire.

Autre principe essentiel au développement du réseau, le cadencement des lignes de bus a été retenu pour le nouveau réseau, et ce, pour plusieurs raisons :

- Le cadencement est source de transparence sur la définition de l'offre ;
- Il permet une lisibilité des horaires et donc de qualité de service surtout aux heures creuses avec des niveaux d'offre plus faibles et aux périodes où l'exploitant maîtrise le mieux ses temps de parcours ;
- Les intervalles offerts cadencés peuvent faire l'objet d'ajustements fins pour répondre à des pics de trafics : doublement d'un service ponctuel ou d'une fréquence offerte sur une période courte d'hyper-pointe et sur une section particulière d'une ligne ;
- La régularité de l'horaire peut être un atout énorme pour optimiser les moyens de production : toute solution de productivité dégagée sur une heure se multiplie automatiquement sur toutes les heures de service de même catégorie ;
- Le cadencement des lignes peut aussi permettre des correspondances entre les lignes, de meilleure qualité et plus systématiques ;
- Il implique d'une part une fréquence fixe (donc un intervalle constant entre deux bus, exemple : 10 min HP, 20 min HJ), d'autre part la répétitivité des horaires d'une heure à l'autre, d'un jour à l'autre et ceci toute l'année. Chaque usager mémorise les horaires de passage de son bus sur sa ligne à son arrêt. De cette manière, les horaires sont très simples et très lisibles, facilement mémorisables par la clientèle.

Comme vous pouvez le constater à nouveau, nous apportons la plus grande attention à chacune de vos sollicitations. Si celles-ci sont les seules publiées sur le site internet de l'opération, ce n'est pas en raison d'une culture du secret comme vous le suggérez dans votre courrier, mais bien parce qu'il s'agit des seules contributions déposées formellement au cours de la concertation continue. Ce point est d'ailleurs confirmé dans le rapport du garant de la CNDP dans « les chiffres clés de la concertation » récapitulés en page 8 de son rapport.

6. Contributions (toutes déposées par l'association St Paul environnement)

Extrait du rapport du Garant de la CNDP en date du 30 août 2024

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président



Thierry SAINT