



Caen, le 5 septembre 2025

**Le Président**

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

Madame, Monsieur,

Nous continuons d'apporter la plus grande attention à vos sollicitations, et je souhaite par la présente apporter une réponse à votre courrier du 28 juillet 2025, notamment en ce qu'il cherche à mettre en cause la probité de Caen la mer dans la conduite de l'opération d'extension du tramway.

### **P+E+S**

Dans votre courrier, vous citez le rapport de la société Egis intitulé « Rapport de phase 1 – M4 : Etude des futures lignes de TCSP » qui indique « Une desserte en tramway se justifie pour les tronçons au même niveau de P+E+S que le réseau tramway existant. Un même niveau de fréquentation peut donc être attendu sur ces tronçons ». Vous en déduisez que Caen la mer aurait ainsi dû abandonner l'option du tramway. Vous déformez ici le propos puisque le rapport indique précisément par cette formulation que la desserte tramway est justifiée. La suite du rapport liste d'ailleurs divers avantages relatifs à ce mode de transport.

C'est encore dans ce rapport que sont confirmés les P+E+S par kilomètre des extensions projetées - citées tant en réunions publiques que dans les documents du projet - soit entre 14 000 et 16 000 P+E+S / km selon la branche considérée (et hors incidence de l'extension Presqu'île) et l'horizon de projection (2021 ou 2035), comparables avec celles du réseau existant (10 000 à 17 000 P+E+S / km selon la branche et l'horizon de projection considérés).

Au stade des études de 2021, la proposition de Caen la mer de recourir au tramway apparaissait donc parfaitement justifiée, chiffres à l'appui. Il est à rappeler, comme nous le précisons dans notre courrier du 7 octobre 2024, que le choix du tramway relève également de nombreux autres critères parmi lesquels figurent en particulier l'insertion urbaine (emprise moindre), la désimperméabilisation des sols, le confort, l'accessibilité, la mutualisation du centre de maintenance, qui confortent encore le choix du mode tramway.

### **Fréquentation**

Sur la question de la fréquentation, vous vous interrogez sur les raisons du passage d'une estimation de 36 000 voy. / jr en 2021 à 22 000 voy. / jr en 2024. Vous questionnez en particulier la bonne information de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), des citoyens et des élus sur cette évolution.

Sur ce point en particulier, votre connaissance de ces chiffres montre à elle seule la transparence de la collectivité dans l'exercice. Cette évolution a notamment été présentée lors des trois réunions publiques qui se sont tenues en avril 2024, emportant de facto la communication auprès de la CNDP et des citoyens. Rappelons que les documents supports et compte-rendu de ces réunions sont librement accessibles sur le site internet du projet.

Par ailleurs, la nouvelle estimation de la fréquentation figure au dossier d'enquête publique et a donc été soumise à l'instruction des services de l'Etat et en particulier de la MRAe. Ces acteurs ont donc bien eux aussi en leur possession les données les plus à jour.

Sur les raisons de cette évolution, nous vous avons déjà apporté des premiers éléments de réponse au travers de notre courrier du 7 octobre 2024, à savoir qu'elle tient compte de la non-réalisation de l'extension Presqu'île, ainsi que de l'évolution des comportements liés aux transports en commun sur le territoire de Caen la mer.

Plus précisément, la simulation réalisée en 2021 et aboutissant à une projection de 36 000 voy. / jr s'appuyait sur les résultats de l'enquête sur les déplacements dans le Calvados et sur le territoire de Caen la mer de 2012, la dernière en date à l'époque, qui conduisaient à prévoir une croissance continue de l'usage des transports en commun. La nouvelle simulation réalisée fin 2023 tient compte de l'enquête réalisée en 2022, qui a, au contraire de la tendance courante en 2012, marqué une relative stagnation de l'usage des transports en commun par rapport à l'enquête précédente.

Notons au passage que ces deux simulations ont été menées par la société Egis dans le cadre des missions qui lui ont été confiées en vue de répondre à l'appel à projets lancé par l'Etat d'une part, et dans le cadre de ses missions de maîtrise d'œuvre générale de l'opération d'autre part. A ce titre, ces chiffres bénéficient de toute la crédibilité et l'expertise du groupe Egis, spécialiste de ce type d'étude comme vous le soulignez vous-même à juste titre.

Caen la mer a fait le choix de s'appuyer sur l'enquête de 2022 pour tenir compte des dernières tendances, quand bien même celles-ci étaient significativement impactées par les conséquences de la récente crise sanitaire (le réseau de transports en commun n'avait pas retrouvé à l'époque sa dynamique d'avant crise), mais aussi par l'apparition du télétravail et la baisse globale des déplacements. Il est à noter toutefois que la fréquentation du réseau a depuis retrouvé une dynamique de croissance marquée, avec une progression des validations de +6,4% de 2022 à 2023, et de +9,2% de 2023 à 2024. L'estimation de fréquentation de 22 000 voy. / jr constitue en cela un chiffre considéré comme très sécuritaire.

Comme nous le rappelions précédemment (voir courrier du 7 octobre 2024), cette nouvelle estimation n'est pas de nature à remettre en cause la pertinence du projet. Ce chiffre de 22 000 voy. / jr ne constitue en effet pas le seul critère de choix et s'analyse par ailleurs en regard de l'étendue de l'extension. Si des seuils en valeur absolue (fréquentation journalière sur la ligne) existent dans la littérature, ils ne peuvent être considérés seuls dans l'élaboration d'une stratégie de transports, en particulier dans le cas d'une extension maillée avec un réseau existant. Dans le cas présent, la fréquentation de l'extension s'établit à 3 150 voyageurs / jr / km, un chiffre à nouveau comparable avec le réseau existant qui confirme la pertinence du choix du tramway.

## Coûts

Vous comparez à plusieurs reprises le coût de l'opération d'extension du tramway de Caen la mer avec des références extérieures.

Concernant la référence au projet TEOR de Rouen, la comparaison avec un projet initié en 1996 et mis en service en 2001 apparaît peu pertinente, 24 ans après. En particulier, il n'est pas juste de retenir un ratio de 5,5 M€/km, lequel a été arrêté à la clôture de l'opération. Une simple actualisation en valeur 2021 (année de référence des coûts de l'opération d'extension du tramway de Caen la mer) conduirait déjà à un coût de l'ordre de 9,1 M€/km.

Concernant le tableau issu du guide CEREMA « Référentiel pour le choix des systèmes de transports collectifs à haut niveau de service – Décembre 2018 », il convient également de préciser que ce tableau a été publié pour la première fois dans le guide CERTU « Le coût des transports collectifs urbains en site propre – 2011 », et que les fourchettes de coûts avancées n'ont pas été actualisées. Par ailleurs, le guide CEREMA précise, quelques lignes après ce tableau :

« en France les projets de tramways s'accompagnent régulièrement de projet d'aménagement urbain. [...] »

Ces aménagements liés au « tramway à la française » ont un impact non négligeable sur l'investissement. Les aménagements hors plateforme peuvent ainsi représenter près de 40% du coût total d'une ligne de tramway.

Cependant, un BHNS qui aurait les mêmes ambitions urbaines atteindrait des coûts proches de ceux du tramway. »

Source : guide CEREMA « Référentiel pour le choix des systèmes de transports collectifs à haut niveau de service – Décembre 2018 »

Ce propos corrobore tout à fait notre précédente réponse du 7 octobre 2024, en quoi l'analyse des coûts ne peut se faire qu'à périmètre équivalent, en particulier sur la question des dévoiements de réseaux et des aménagements urbains.

Par ailleurs, si comme l'avance le CEREMA, le coût en BHNS serait a minima proche des coûts du tramway, ils seraient dans le cas présent majorés :

- par la nécessité de construire un nouveau dépôt, tandis que l'extension tramway s'appuiera quant à elle sur le centre de maintenance des tramways existant
- par le doublement du linéaire du tronc commun des tramway qui sera emprunté par l'extension (1,3 km)
- par la nécessité de dissocier les voies aller et retour dans des rues distinctes dans les secteurs les plus étroits, imposant des surfaces d'aménagement et des impacts supplémentaires, en raison d'une infrastructure plus large pour le BHNS.

**En conclusion :**

Votre approche des coûts est biaisée puisque la réalisation d'une ligne de BHNS sur 10,4 km ne saurait être réalisée pour un montant de 60 M€ aux conditions économiques actuelles, et encore moins si elle couvre les mêmes ambitions d'aménagements que l'opération tramway actuelle. A plus forte raison, aucune solution de substitution en site propre offrant un confort, une régularité, un temps de parcours et un renouvellement urbain comparable au tramway ne permettrait un coût 5 à 10 fois moindre comme vous l'avancez.

L'ensemble des études menées jusqu'à aujourd'hui ont permis de démontrer l'intérêt et la viabilité, y compris dans son financement, de l'opération d'extension du tramway, à commencer par les études menées par Egis, citées dans votre courrier, et dont vous faites une interprétation orientée et erronée.

Il n'y a eu aucun gonflement des chiffres, mais bien une actualisation des études communiquée de façon parfaitement transparente (réunions publiques, dossier préalable à l'enquête publique ...).

Ainsi, le dossier qui sera présenté à l'enquête, et qui a d'ores-et-déjà été instruit par les services de l'Etat, bénéficie de cette actualisation et s'avère parfaitement cohérent en particulier sur la question de la fréquentation.

Au regard de ces éléments, le raisonnement que vous développez ne permet pas de remettre en cause la pertinence de l'opération à laquelle nous apportons la plus grande attention compte-tenu du service attendu par la population, et déjà plébiscitée par de nombreux acteurs du territoires et citoyens au cours des multiples réunions publiques et rencontres que nous avons menées. Nous n'avons en effet d'autre intérêt dans ce dossier que de continuer de développer l'attractivité de notre territoire, de répondre aux préoccupations quotidiennes de sa population - telles que les déplacements, le cadre de vie, la résilience face au changement climatique - et de le préparer aux enjeux d'avenir en offrant une nouvelle alternative à l'usage de la voiture individuelle.

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

Pour le Président et par délégation,  
Le Vice-président



**Thierry SAINT**