

ANALYSE des CHIFFRES DES DOCUMENTS MIS EN LIGNE  
(Rapport EGIS commandé par la municipalité & Tableaux diffusés le 14-11-2022)

Quand il y a un flou, il y a un loup...

Lorsque les chiffres sont gênants, et qu'on ne souhaite pas qu'ils soient connus, on les cache et on les diffuse au dernier moment.

Sommes-nous dans cette situation, avec les chiffres relatifs au tramway de Caen ?

Les chiffres relatifs au tramway, réclamés depuis le début de la Concertation, arrivent bien tard !  
16 jours avant la fin de cette Concertation !

Nous avons maintenant à notre disposition 2 tableaux, supposés de fréquentations, sans date et légendes, et sans une seule ligne d'explication sur la façon dont ils ont été obtenus, ce qui aurait permis de les comprendre pour en tirer vraiment parti.

Quelle a été l'exploitation qui en a été faite ?

Nous avons également un rapport de la société EGIS diffusé à Caen la mer dès mars 2021, soit il y a 19 mois !

Ce rapport n'est accompagné d'aucun document de synthèse de la municipalité qui aurait dû afficher ses commentaires, interprétations et conséquences réalistes qu'elle pouvait en tirer.

Chacun pourra se faire son opinion sur ces faits !

### 1. QUE NOUS APPREND CE RAPPORT ?

Ce rapport est daté de mars 2021. A-t-il été étrangement oublié au fond d'un tiroir pendant des mois ? Sans nos demandes, il n'aurait certainement jamais vu le jour officiellement. Il est porté à notre connaissance dans la concertation, bien trop tard. Est-ce normal ? Est-ce une preuve de respect des Caennais et de l'esprit de la CONCERTATION ? Comment avoir le temps de l'examiner, de se faire une opinion et au final, si on le souhaite, déposer une contribution en temps utile ?

Que nous apprend ce rapport ? Est-il un élément majeur dans la Concertation qui va bientôt prendre fin ? Le nouveau tram, (tracé A ou B ou C) est-il utile ? Indispensable ? OUI ou NON ?

1) Tout d'abord, dans ce rapport on ne trouve ni statistique, ni analyse sur les fréquentations permettant de fournir des prévisions réalistes et étayées pour le futur.

2) Page 6 : on déclare : « *En service depuis l'été 2019, le nouveau tramway structure le réseau de transport urbain suivant un axe Nord - Sud. Ces trois lignes de tramway permettent de desservir avec une offre performante les zones denses de la communauté urbaine Caen la mer.* »

Tout le monde peut déclarer cela, même les sceptiques du tramway pour la ville de Caen.

Hélas, ce qui compte, ce n'est pas d'avoir une offre performante, c'est la Fréquentation qui doit justifier le tram. Fréquentation qui n'est pas du tout au rendez vous !

3) Page 36 : On indique les zones PES (Population Emplois Scolaires) où le **tram serait justifié. Le critère retenu est (P+E+S) au moins égal à celui des lignes existantes.** Le retour d'expérience des lignes existantes n'a visiblement pas été pris en compte dans le rapport EGIS, puisque les chiffres de fréquentations de ces lignes sont très insuffisants au moins d'un facteur 2 à 3 en fréquentation pour justifier un tramway !

Dans le rapport d'EGIS, les éléments suivants, bien que connus dans le domaine des transports urbains, n'ont jamais été évoqués :

*Par exemple :*

a) « Il s'agit du mode de transport le plus indiqué quand il faut transporter plus de 45.000 voyageurs/jour sur une même ligne »

(Les Echos, jeudi 16 février 2017)

b) « En 2005, la quasi totalité des lignes de tramway dépassait **4.000 voyageurs/km de ligne.** »

(CERTU : Revue Transport /Environnement /Circulation TEC – N° 203- Septembre 2009-N° Spécial Transport Public et Territoire)

Avec le critère défini par EGIS, « **le critère retenu est (P+E+S) au moins égal à celui des lignes existantes** », on serait amené à multiplier les lignes alors qu'il n'y a pas de demande suffisante ! Une fois de plus : « **L'offre ne crée pas la demande !** »

Même si le mot d'ordre de la municipalité est : « **il faut être audacieux ! Le tram n'a pas vocation à être rentable !** », le bon mot d'ordre est « **il faut plus que jamais traquer les dépenses inutiles !** » **Serions-nous dans l'aveuglement ?**

**Bien sur qu'un moyen de transport public n'a pas vocation à être rentable. Notre devoir est de le définir le plus adapté aux différentes situations.**

**Nous ne sommes plus, et pour longtemps, dans une période faste de croissance où l'énergie coule à flot.**

## **2. QUE NOUS APPRENNENT LES 2 TABLEAUX MIS À DISPOSITION ?**

Dans les 2 tableaux relatifs aux lignes 1 et 2, on voit apparaître des chiffres de (7272 montées/descentes – ligne 1) et (6320 – ligne 2) (on suppose : voyageurs en moyenne par jour et correctement mesurés ?). Il en faudrait au moins 5 fois plus par ligne pour envisager un tram : (soit : 40.000 minimum).

En 2019, la fréquentation des 3 lignes de tram existantes (T1+T2+T3) était de 39.000 voyageurs/jour (d'après Wikipedia en 2019). Avec la Covid, ce chiffre n'a pas dû beaucoup évoluer.

En l'absence de chiffrage déclaré officiellement, actons le chiffre de 40.000 pour 3 lignes. Cependant on aurait pu s'attendre, dans ce cas, à une fréquentation de (3x40.000 voyageurs soit 120.000 voyageurs !). Un peu moins aurait pu passer, mais pas une telle différence...

Ces lignes (T1+T2+T3) auraient-elles déjà été implantées, sans véritables études des besoins ? C'est bien possible vu le retour d'expérience de la fréquentation.

## **3. CONCLUSION**

En conclusion, on ne peut que s'interroger sur les orientations issues de ce rapport et de ces tableaux, qui ne nous éclairent pas pour se forger une opinion positive. Au contraire, elles nous éclairent pour aller dans le sens d'un arrêt du projet inadapté à la ville de Caen et sa périphérie de 260.000 habitants au total.

L'agglomération Caennaise, incluant les communes périphériques qui ne seront jamais desservies par le tram, utilise peu les 3 lignes existantes. Comment pourrait elle être intéressée par une ligne supplémentaire ?

Si ces interprétations sont correctes, tous ces chiffres de fréquentation étant connus, ou du moins facilement accessibles sur plusieurs années, le projet n'aurait même jamais dû donner lieu, à des études préliminaires, dont il serait intéressant par ailleurs de connaître les coûts.

**Pour envisager un tram : N'oublions jamais ces 2 chiffres : 40.000 voyageurs/ligne par jour ou 4000 voyageurs/ km ! Pour être, tout simplement, dans la norme de la pertinence d'un tramway**