

ANALYSE du BILAN de la CONCERTATION TRAMWAY 2028

Sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public)

POSITION DES ASSOCIATIONS

Association Caen Ouest Saint Paul Environnement
Association Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert
Association Village St Etienne
Riverains résidence St Paul

1. REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Cette analyse fait suite à la diffusion récente du **Rapport du Bilan des Garants de la Concertation**.
Le présent dossier a pour objectif de compléter les informations disponibles pour les membres du Bureau de la Communauté Urbaine qui vont être amenés à se prononcer sur le projet Tram.
La décision vous engage à titre personnel et collectif ; elle sera lourde de conséquences sur le fonctionnement des transports dans Caen intra-muros ainsi que sur le budget de Caen La Mer .
Ce bilan de concertation aurait dû d'emblée constater que cette concertation publique a été organisée après que les élus du Bureau Communautaire aient décidé de retenir la solution tramway. La première étape de la concertation a donc été biaisée. En revanche, le rapport des garants ne doit pas l'être.

Qu'en aurait-il été du bilan, si la question de l'opportunité avait été posée, ce qui était pourtant requis en premier lieu dans la lettre de mission de Mme Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP, qui rappelle la loi ?

2. AVIS ET REMARQUES DÉTAILLÉS

Dans l'ensemble, les points soulevés par les participants sont évoqués.
Nous donnons ci-après nos compléments d'analyses :

Page 4

«Une forte proportion des avis émis portait sur les questions posées (tracé, stations, parking) sans désapprouver le projet ».

Dans un bilan qui se veut neutre par essence, nous sommes très étonnés de cette remarque qui hélas donne par avance le ton.

Rappel de la Déclarations des garants (Synthèse p23) : *« Le cadre de la procédure a donc été souvent rappelé et précisé, notamment en termes d'égalité de traitement des contributions par rapport aux arguments formulés et non à la quantité de celles-ci, en la distinguant de l'enquête publique. »*

Certes, le cadre de la procédure a été rappelé mais les habitants ont seulement été conviés à répondre à des questions orientées, canalisées sur les trajets à envisager, en oubliant le point INITIAL, pierre angulaire de la suite du débat : « LE BESOIN ».

On partait ainsi de facto du principe que le projet tram était retenu ce qui est contraire à l'esprit de la concertation exposé officiellement dans la lettre de mission aux garants.

Page 5

« Des réponses précises ne pourront être apportées qu'une fois le tracé retenu. Il apparaît indispensable de reprendre ces questionnements dès le début de la concertation continue en associant le public concerné ».

Comment et pourquoi parler des tracés si le besoin n'est pas avéré. C'est le point n°1 incontournable à traiter avant toute poursuite du travail.

Ensuite, et seulement si le besoin est prouvé, une analyse de situation la plus exhaustive possible en termes d'impacts environnementaux, de circulation, de places de parking-relais..... doit être réalisée,

avant le choix du tracé. Ce sont ces éléments aujourd'hui non travaillés qui aideraient à la décision d'un choix de tracé si le projet était retenu.

Le tableau des demandes de précisions et/ou recommandations (page 5) se rapporte de facto à un projet décidé.

Le maître d'ouvrage n'a apporté aucun élément tangible qui prouve que le projet soit nécessaire.

En revanche, des éléments sérieux ont été apportés par les associations qui montrent que ce projet est inutile.

Page 8

Objectifs du projet selon la Communauté urbaine

« Tandis que la population de l'agglomération caennaise est passée d'environ 183.000 à 276.000 habitants durant les 50 dernières années, la part de la voiture individuelle est devenue prépondérante (51%) parmi les modes de transport.

Cette augmentation a concerné surtout les communes qui entourent Caen, dont les principaux axes routiers apparaissent saturés. L'analyse des enjeux de déplacements actuels et à moyen terme (horizon 2035), en particulier en termes de population, emplois et scolaires, a ainsi conduit la Communauté urbaine Caen la Mer à proposer la réalisation d'un nouveau corridor de transports en commun en site propre (TCSP) dans l'axe est-ouest ».

La population de Caen est stable alors que celle des communes de l'agglomération Caen La Mer a augmenté d'environ 100.000 habitants avec impacts sur les axes routiers périphériques saturés aux heures de pointe.

Le problème se situe en périphérie et non dans Caen intra-muros. Cela a été exprimé dans les contributions.

Là encore, on a fait fi du bon sens et on voudrait développer les transports intra-muros alors qu'ils sont déjà largement suffisants.

Caractéristiques du projet

« 36 000 voyages quotidiens supplémentaires sont attendus suite à la mise en service des nouvelles lignes. »

36.000 ! D'où sort ce chiffre ?

Les seuls chiffres donnés sont des projections hasardeuses, donc ni sûres, ni fiables.

Les chiffres actuels sont difficilement accessibles, non commentés et surtout ne justifient pas ce projet de tram.

Dans cette concertation, tout a été fait pour cacher les chiffres aux citoyens !

Il est intéressant à ce stade de se reporter à la note du CERTU (Centre Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques) « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale ».

D'après cette note du CERTU, pour le volet « **opportunité** » deux critères principaux doivent être pris en compte pour évaluer une future ligne de transport en commun:

- **la géographie**
- **la fréquentation**

Pour la nouvelle ligne de tramway Est-Ouest, la géographie ne se prête pas à sa mise en place:

- Elle part d'une zone actuellement inondable, alors qu'en sera-t-il malheureusement dans quelques années?

- Elle emprunte une partie de la ligne 1 induisant une rigidité de l'ensemble du réseau ferré et interdisant la traversée de l'avenue du 6 juin aux voies perpendiculaires (créneaux trop courts pour le passage des automobilistes).

- Puis elle doit traverser la partie ancienne de la ville avec ses rues étroites obligeant de créer une voie unique à cadencement serré, sur plus d'un kilomètre, rue Guillaume et rue de Bayeux, aux risques des fondations vétustes et des sites historiques déjà fragilisés.

- Enfin, quels que soient les tracés, de nombreux arbres (plus de 200) devront être abattus et des immeubles démolis, patrimoine de la reconstruction d'une ville bombardée.

Qu'en est-il de la **fréquentation**? Les comptages effectués par l'association "Pas chemin de fer mais chemin vert" et les tableaux fournis par KEOLIS montrent que les bus des lignes 1 et 2 sont largement suffisants pour la demande en transport de la population.

Un bilan énergétique réel sur les lignes de tramway actuelles par rapport à la fréquentation serait intéressant. Les frais d'exploitation seront-ils soutenables avec cette fréquentation ?

Donc une nouvelle ligne de tramway Est-Ouest n'est absolument pas justifiée.

Curieusement, alors que la population caennaise est stable et que celle de Caen la mer a augmenté d'environ 100 000 habitants, on investirait bien au-delà de 300 M€ pour construire une nouvelle ligne de tramway, dans une ville déjà bien pourvue en transport en commun. La logique élémentaire serait de développer les transports en commun à la périphérie pour réduire les transports en voiture particulière.

Alors comment peut-on avoir confiance dans le dossier Tram qui ignore ces recommandations ?

Alternatives mises au débat

Dans les dépliants envoyés, il est précisé : « *plusieurs solutions ont été étudiées : tramway, bus avec couloirs réservés ou bus classiques.* »

Où est la comparaison avec les bus classiques ? Fournir ces éléments était la moindre des choses. Ceci était facile puisque les chiffres du retour d'expérience existent – où sont-ils ?

Seule une étude comparant le tramway avec les bus BHNS a été très brièvement évoquée dans le dossier de concertation préalable puis mise en ligne plus complètement (15 jours avant la fin de la concertation) et de plus il n'a pas été publié de comparaison avec les bus classiques.

Ainsi le débat serait donc clos ! Alors, pourquoi concerter les citoyens ?

Page 9

Le coût global prévu avoisine les 300 M€, hors inflation : 40 M€ de l'état, 40 M€ de Caen la Mer soit 220 M€ à emprunter.

Le coût de l'ensemble des trams existants, ayant existé et /ou à venir dans la ville se rapprocherait du Milliard d'€. De tels chiffres ne sont pas à manipuler à la légère dans une ville de 106.000 habitants. Pour mémoire, le budget annuel de la ville de Caen est de l'ordre de 200 M€.

L'insuffisance des informations économique et financières ne permet pas de débattre des enjeux socio-économiques, ni de ses impacts sur l'aménagement du territoire.

Page 12

« Au moment de la concertation, le projet dans son ensemble se présente à un stade avancé de développement et l'«option zéro» est considérée par le porteur du projet comme insoutenable, dans la mesure où « si l'usage de la voiture actuelle se maintient, en tenant compte de l'évolution démographique à l'horizon 2030, la croissance du flux automobile complexifierait les déplacements, ce qui se traduirait par une augmentation significative des embouteillages, de la pollution atmosphérique et sonore, et une saturation de l'espace public ».

« Le Stade Avancé » : C'est bien ce genre de déclaration qui nous interpelle car cela revient à forcer l'adhésion au projet, alors que **la concertation ne fait que débiter.**

Quant à l'évolution démographique, elle se situe à l'extérieur de Caen. Il est des citoyens qui quittent les villes !

La « non soutenabilité de l'option zéro » n'a absolument pas été démontrée. Ce serait même l'inverse.

L'option zéro ne peut pas se réduire à : TRAM ou RIEN. L'option choisie peut avantageusement consister en DES CHOIX INTERMEDIAIRES QUI N'ONT PAS ETE INVESTIGUES.

Les compléments des lignes existantes, dans et surtout hors de l'agglomération ont été abordés par des participants. Mais cela ne figure étonnamment pas dans les préoccupations de la municipalité caennaise.

Garantir le droit à l'information et à la participation

«la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projets ».

Pourquoi, d'emblée, les garants ne se sont-ils pas manifestés pour faire respecter le choix citoyen en regard du respect complet de la lettre de mission, c'est-à-dire l'option opportunité du projet ?
Non, la qualité et l'objectivité n'ont pas été garanties !

Page 13

« Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du Code de l'Environnement précise bien que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent 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 avons souligné ci-dessus, en principal, **les graves insuffisances non abordées et non documentées de cette concertation** en regard de l'article L121-15-1 du Code de l'environnement repris dans lettre de mission de la CNDP ?

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

« Outre le travail constant de préparation de la concertation en accompagnement de la Communauté urbaine Caen la mer, entre les mois d'avril et juillet 2022 nous avons rencontré ou pris contact avec une série d'acteurs dont notamment :

- Le Secrétariat général de la préfecture du Calvados (DREAL, ARS, DDTM) ;
- Le CAUE du Calvados ;
- L'EPSM et la présidente du Conseil de Surveillance ;
- Les syndicats CGT et CFDT pour l'EPSM ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Caen Normandie ;
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat Normandie ;
- Les bailleurs sociaux Caen la Mer Habitat et La Caennaise ;
- Des associations de commerçants ;
- Les établissements scolaires du Lycée Malherbe, du collège St Pierre, de l'école primaire Sainte Bernadette, ainsi que l'Organisme de gestion de l'enseignement catholique de Caen ;
- Deux associations de cyclistes »

Des comptes rendus de ces réunions sont-ils disponibles?

Et pourquoi nos deux associations (Caen Ouest St-Paul Environnement et Pas chemin de fer mais chemin vert) n'ont-elles pas été contactées, alors qu'elles sont environnementales et qu'elles ont de l'antériorité sur le sujet ?

Page 14

L'utilité de la concertation en question

« Dans l'ensemble la mise en place d'une concertation préalable a été bien accueillie, même si pour certains, aussi bien favorables qu'opposés au projet, il ne s'agirait que d'une formalité dans la mesure où le choix d'un tracé serait déjà arrêté ».

Une concertation PREALABLE : préalable à QUOI ? À UNE DECISION DEJA VALIDEE ?

Une formalité ?

Nous, les citoyens, n'apprécions pas les tours de passe-passe où les élus et la « com », nous présentent un dépliant prédigéré réduit à trois tracés sans réaction particulière des garants.

Page 15

« Nous avons également **insisté** pour que l'opportunité du projet soit mise en question et l'option zéro explicitée, recommandation partiellement accueillie dans l'insertion du paragraphe « Et si on ne faisait rien ? » (Dossier de concertation, p. 12).

« Diverses données et documents complémentaires citées par le Maître d'ouvrage dans le dossier et plus tard durant la concertation elle-même, concernant notamment les données de fréquentation du réseau de transport public, n'ont pas été publiées à ce stade malgré nos demandes en ce sens (voir section suivante). Leur poids dans les argumentations développées par le porteur du projet, y compris en termes d'opportunité du projet, aurait justifié une plus grande transparence ».

Il est temps de s'en inquiéter. Y aurait-il des choses à ne pas divulguer aux caennais ainsi qu'aux décideurs de la communauté urbaine afin de faire accepter le tram ?

L'expression : « *Nous avons insisté* » est insuffisante car LA LOI EXIGE QUE LA CONCERTATION PORTE AUSSI SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET. Les constats des garants démontrent L'OPACITE de cette OBSCURE CONCERTATION.

L'aspect opportunité du projet est enfin abordé. Il a fallu attendre la page 15 ! Alors qu'un nombre significatif de contributions dont des cahiers d'acteur ont traité ce point avec arguments à l'appui. Ce point a même fait l'objet d'une déclaration officielle par voie d'avocat de la non-conformité de la concertation par rapport au cahier des charges émis par Mme JOUANNO, à destination des garants. Pourquoi noyer ce point au milieu du rapport alors qu'il aurait logiquement dû faire partie des points essentiels dès la première page ? (Cf. cahier d'acteur n°2)

Page 16 et 17 :

«*En revanche, le **stade avancé de développement du projet** au moment de la concertation s'est traduit par une conception du champ de celle-ci relativement restreinte de la part du maître d'ouvrage. Ainsi, les éléments soumis à concertation mis en évidence dans les supports de communication et d'information sont le choix entre les trois tracés alternatifs proposés, l'emplacement des stations et des parkings relais et l'organisation du futur réseau de tramway. Ces thèmes constituent toutefois des entrées dans la réflexion sur l'opportunité et les enjeux du projet et il n'a pas semblé que cette formulation put contraindre ni restreindre l'expression du public à cet égard*».

Les garants ont tout à fait raison de dénoncer ce stade avancé de développement du projet. Donc la concertation citoyenne n'était plus possible ! Alors pourquoi la CNDP accepte-t-elle de démarrer une concertation réduite à un champ restreint ?

Des citoyens ne se sont pas découragés d'emblée, les persévérants, car tout était fait pour que le public qui aurait eu envie de s'opposer au projet se dise, « c'est trop tard, ça ne sert à rien, tout est déjà joué d'avance».

Page 17 et 18

Comment se fait-il que les dépliants de la concertation n'aient pas été distribués dans le quartier St Paul, quartier concerné par le projet ? Non plus, dans une large partie du chemin vert ? Constat a-t-il été dressé ? NON ! Surprenant pour des quartiers impactés directement.

Page 19 :

« Des études et informations complémentaires publiées tardivement

.... Si les résultats de l'Analyse du stationnement sur le secteur Guillaume le Conquérant et Bayeux et de l'Enquête auprès des commerces sont amplement repris dans le Dossier de concertation (pp.47-48 et 49 respectivement), ces études n'ont pas été publiées intégralement. Des demandes de communication d'une enquête conduite par Kéolis sur la fréquentation du réseau de transport, ligne par ligne, sont également restées sans suite ».

Les garants constatent qu'il y a eu OBSTRUCTION ; il est vrai que le dossier soumis aux citoyens est incroyablement VIDE.

« ..., plusieurs documents demandés par le public, comme par exemple l'étude d'impact en vue de l'évaluation environnementale, sont en cours d'élaboration ou le seront successivement, en fonction de la décision sur la poursuite du projet identifiant l'éventuel tracé retenu ».

Les études d'évaluation environnementale sont à constituer en 1^{er} temps et non à posteriori. Ce qui permet également de juger de l'opportunité du projet.

Remarque : où en est l'avancement du projet puisque ces études ne sont pas faites ?

« D'autres enquêtes parfois citées durant la concertation n'étaient pas encore finalisées à ce stade ; il conviendra de mettre ces informations à la disposition du public **avant la décision de Caen La Mer sur le projet** ».

Quelles enquêtes ?

Quand vont-elles apparaître ?

Une disponibilité affirmée des porteurs du projet

Le seul technicien de la Communauté urbaine présent en déambulation et aux réunions publiques que nous avons pu rencontrer et interroger, avenant et disponible, mais aussi très désarmé, n'ayant pu répondre à des questions clés du projet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ? « Un champ du débat restreint ? »

Les principaux « éléments soumis à concertation » par la Communauté urbaine Caen la mer, soulignés à l'issue des présentations lors des réunions publiques et des ateliers thématiques mais aussi dans la structure de la plateforme participative, ne semblent pas avoir restreint le champ de la concertation. « De même, la catégorie « avis libre » a recueilli plus de contributions sur la plateforme participative que toutes les autres ...»

Ce commentaire des garants est contraire à la charte de la CNDP et outre passe leur mission qui se veut neutre et indépendante.

Il est bien évident que le champ restreint reconnu par la commission a biaisé la concertation, les avis libres étaient alors le seul moyen de porter au débat l'opportunité du projet.

Page 20

« Des trois réunions organisées spécifiquement pour les salariés et chefs d'entreprise des secteurs de Saint-Contest et de Beaulieu respectivement, 7 personnes ont participé à celle à l'intention des chefs d'entreprise, tandis que les autres ont été marquées par une absence de participation. La CCI, qui a accueilli deux de ces réunions, avait pourtant relayé l'information auprès des entreprises ; on peut ainsi s'interroger sur les raisons de cette faible participation, d'autant que le budget annexe de la Communauté urbaine sur lequel pèserait le projet repose en partie sur le versement mobilité, qu'elle perçoit des employeurs de plus de 11 salariés »

Effectivement, c'est un fait important. Il serait éclairant de connaître ces raisons.

Page 37

« Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

1) Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes qui met en question les capacités financières du budget des transports ?

2) Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi cela n'est pas possible.

3) Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous pris en compte l'avis de l'ARS ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?

4) L'équipement en batteries des tramways sera-t-il maintenu si vous ne retenez pas le tracé A ? Ou bien cet équipement sera-t-il différé ?

5) Aucun objectif chiffré de report modal ne figure dans le dossier, ni une estimation des flux de véhicules concernés selon l'emplacement des parking-relais. Sur quelles bases seront déterminées les capacités optimales de ces parkings, notamment si vous optez pour des silos qui pourront difficilement évoluer dans le temps ?

6) Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements que vous tirez de cette concertation ? »

Ce paragraphe récapitule les principales précisions à apporter. Nous attendons des réponses argumentées qui tiennent compte de la conjoncture actuelle (l'évolution du prix des matières premières, les coûts de l'énergie, l'évolution des taux d'intérêt....).

Il est fort étonnant et incompréhensible que ce récapitulatif des précisions demandées par la commission ne parle pas de l'opportunité et plus précisément de la fréquentation.

Dans tout management de projet, on doit d'abord établir « l'Utilité du Projet ».

Si celle-ci n'est pas démontrée, on arrête le projet !

En CONCLUSION, le projet « Tramway 2028 » est inadapté pour l'axe Est-Ouest.

Ce projet est inopportun à divers titres :

- Capacité de financement discutable, aggravée par la conjoncture actuelle,
- Tracés inadaptés à la géographie et à la morphologie du secteur Ouest de la ville,
- Absence de fréquentation prévisible compte tenu des fréquentations déjà trop faibles,
- Les projets décidés d'avance, sans études sérieuses de leur opportunité, répondent rarement aux objectifs affichés,
 - Dégâts collatéraux très importants : Architecture historique, commerces locaux, démolition d'immeubles et de terrains de sport, suppression d'arbres, dégradation du mode de vie agréable et paisible de la ville,
 - Les transports en commun type Tram génèrent une dette carbone originelle importante, résultant de leur fabrication et des travaux urbains conséquents et irréversibles,
 - Pas d'intérêts notables pour les communes de la périphérie de Caen.

La politique de la mobilité doit s'inscrire dans le contexte global de la crise climatique.

Ainsi, le maître mot qui en découle est la **sobriété** :

- sobriété de moyens de transports priorisés dans leurs trajets (Bus), peu énergivores, souples et adaptatifs, fréquents, proches des habitants et des usagers, favorisant les mobilités douces (vélos),
- sobriété respectueuse des bâtis patrimoniaux et des espaces arborés.

Pour Caen, où il importe d'être en harmonie avec la morphologie d'une ville verte et historique, l'emploi de BUS utilisant les énergies renouvelables du futur serait l'option à privilégier.

Pour finir nous pouvons reprendre la conclusion d'un participant :

« L'aménagement de Caen et de ses environs mérite mieux que des décisions politiques fluctuantes au grès des appels d'offres gouvernementaux et des possibilités de subventions. »