

CAEN-OUEST SAINT-PAUL

ENVIRONNEMENT

Association d'Ecologie Urbaine
Qualité de vie, patrimoine et cadre de vie en ville

19 place Saint-Paul, 14000 CAEN

☎ : 02 31 73 41 17

stpaulenv@orange.fr

Et Associations partenaires cosignataires

Monsieur Joël BRUNEAU,
Président de Caen la Mer
Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE
Vice-Président Caen la Mer

Le 26 septembre 2023

Objet : Réponse aux Président et Vice-Président de Caen La Mer (votre courrier du 16 août 2023)

Nous répondons à votre courrier du 16 août, et il faut noter que c'est la première fois que nous obtenons une réponse argumentée et nous vous en remercions.

Nous voulons à notre tour débattre à partir de vos réponses et apporter des compléments et clarifications.

Ce document se doit d'être porté au dossier « concertation continue ».

Notre position actuelle est qu'il n'y a toujours pas d'éléments convaincants démontrant l'utilité d'une ligne supplémentaire de tramway surtout vis-à-vis de la dépense engagée par rapport au service rendu.

Précisions sur l'opportunité du projet

Qui contesterait qu'il faille limiter la circulation automobile ? Mais cela n'entraîne nullement la mise en place automatique d'une nouvelle ligne de tramway, mais simplement en priorité, un développement des transports en commun associé à des mobilités douces (marche à pied, vélo, trottinette...).

Donc un débat démocratiquement constitué serait : Quelle forme de transport en commun est la plus adaptée à ces quartiers de Caen ?

Et c'est bien cette discussion sur l'opportunité du tramway par rapport aux bus (biogaz ou électrique - 100/150 places) qui n'a pas été faite.

Vous déclarez : « Plusieurs solutions ont été étudiées : tramway, bus avec couloirs réservés ou bus classiques. Par délibération, le 21 octobre 2021, **les élus du Bureau communautaire ont décidé de retenir la solution tramway.** » Point à la ligne ! Pour mémoire, le BHNS qui a été évoqué un moment a été éliminé rapidement pour des raisons d'emprise sur la chaussée.

Donc la « concertation » s'est surtout canalisée sur les différents trajets potentiels (périmètre officiel de la concertation), mais pas sur l'opportunité puisque les élus du Bureau communautaire dans leur « très grande sagesse » ont décidé à huis clos la forme de transport en commun la plus judicieuse !

Il est très curieux que ce soit ce Bureau de Caen la Mer qui décide d'un projet concernant prioritairement Caen intra-muros.

1) Préambule

Enquêtes transports

Vous nous déclarez que l'enquête Origine-Destination est terminée, et que les résultats sont disponibles.

Ce qui intéresse les habitants de l'Agglomération c'est :

- Que tire-t-on de ces enquêtes ?
- Quelles sont les conséquences des résultats sur les stratégies **globales et locales** à mettre en œuvre pour l'aménagement des transports en commun de **toute l'Agglomération** ?

Jusqu'à présent, nous n'avons quasiment pas d'information sur ces stratégies. Nous savons par contre, qu'une nouvelle ligne de tram Est-Ouest est envisagée pour 300 M€ sans que les études préliminaires nécessaires et essentielles aient été engagées. Nous avons également le nom des « futures » stations, ce qui est vraiment accessoire. Le nom des stations supprimées serait encore plus utile, pour que chacun connaisse les conséquences du tram, dont notamment celle de se préparer à marcher plus, s'il en a la capacité et perdre plus de temps.

A ce propos, une personne travaillant au centre commercial de Mondeville et prenant le bus L1 à l'arrêt Coty, comment fera-t-elle à l'avenir pour se rendre à son travail ? Et combien de temps mettra-t-elle ?

Nous disposons maintenant de résultats sous forme de tableaux bruts, sur la fréquentation des lignes de bus et tram depuis mai 2023. Nous ne disposons toujours pas hélas des conclusions qu'en tire Caen la Mer.

Dans notre dernier courrier du 27 juin mis sur le site concernant l'analyse des résultats de l'enquête Origine-Destination, nous avons tiré nous-mêmes de ces chiffres et en nous basant sur des références officielles, la conclusion que le projet était inutile et devait être arrêté.

Nous disposons par ailleurs depuis peu, et suite à nos recherches, d'une synthèse des résultats de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA réalisée par l'organisme AUCAME (Agence d'Urbanisme de Caen Normandie). Ce document « Flash AUCAME 42- mars 2023 » aurait dû et doit désormais être porté au dossier de la concertation. Il fournit des résultats globaux sur l'ensemble des transports utilisés dans l'Agglomération et sur les pratiques des habitants. Nous relevons notamment que seulement 9% des déplacements sont faits en transports collectifs. Un tel chiffre doit quand même interpeler afin de définir une stratégie globale pour améliorer, faciliter et optimiser la fréquentation des transports dans toute l'Agglomération. La nouvelle ligne de tram envisagée, très locale, rigide, mangeuse de budget de par sa nature, répondrait-elle à ce problème ? On ne comprend pas ce qu'apporte une solution tram par rapport à une solution simple de bus (électrique/biogaz de 150 places si besoin) pour la circulation localisée Est-Ouest dans la ville.

L'investissement faramineux pour le tram devrait être utilisé et réparti pour améliorer la circulation globale des transports dans la totalité de l'Agglomération. Le coût du tram est tel que la solution bus est envisageable et réalisable dès à présent, avec un budget bien moindre que pour une seule ligne de tram.

L'organisme AUCAME explique le but, la méthode de l'enquête et a fourni son analyse sur la globalité des déplacements à partir de 6 409 interviews.

De votre côté, vous faites état de « 52 000 **réponses** à analyser pour établir la fréquentation, reconstituer l'ensemble des déplacements en transports en commun ».

En quoi consistent ces 52 000 réponses ?

L'enquête Caen la Mer n'a toujours pas fourni son analyse et les orientations conséquentes qu'elle en dégage. Cette étude doit être précisée en termes d'objectifs, méthodes, réponses et surtout interprétation. Par ailleurs, quel est le lien entre ces 2 études : enquête mobilité AUCAME et enquête Origine-Destination Caen La Mer?

L'analyse AUCAME est très riche d'enseignements. Pour résumer :

- Comment se déplace-t-on ? 53 % en voiture et 9% en transports en commun.
- Pourquoi se déplace-t-on ? loisirs et visites des proches en priorité, achats en 2^{ème} position, travail en 3ème position.
- Où se déplace-t-on ? 90 % des déplacements des habitants de la communauté urbaine sont réalisés au sein même de Caen La Mer.

AUCAME déclare d'ailleurs avec sagesse et raison : « **cette enquête donne une photographie exhaustive de la mobilité quotidienne des habitants d'un territoire, connaissance indispensable pour évaluer les besoins de mobilité et élaborer les politiques de transport et d'aménagement à mener** ». C'est d'ailleurs ce que nous vous demandons.

Cette enquête ne fait que confirmer ce que nous avons déjà exprimé dans les contributions. L'enquête montre que le travail n'est plus la priorité mais les loisirs et constate une très forte progression de l'utilisation du vélo. Le projet optimal de transport dans l'agglomération dont Caen, doit intégrer tous ces éléments.

Compétences du bureau communautaire.

Qu'apprend-t-on ? La décision sur l'opportunité d'une ligne de tramway a été prise avant de connaître les résultats de l'enquête Origine-Destination réalisée entre le 22 février et le 18 mars 2022 et communiqués aux élus de Caen la Mer le 16 janvier 2023 !

Donc les élus ont la préscience, pas besoin d'études, ils savent !

On peut également souligner la réactivité de ce bureau puisqu'il est capable le jour même du vote et en un tournemain, de changer un tracé A favori pour un tracé B très différent. Un événement indiquant que des doutes s'installent est à souligner : il y a eu 4 voix contre, et 7 abstentions.

Cette décision pose un problème démocratique : qui connaît les modes de fonctionnement de Caen la Mer ? On apprend qu'il y a un bureau déclaré compétent, mais pas le Conseil communautaire, parce que les statuts de Caen la Mer le stipulent. Et attention, c'est le summum de la transparence, car ce bureau se réunit à huis clos !

Caen La Mer en déduit « qu'il n'y a donc aucune volonté de cacher quelque information que ce soit et de ne pas faire preuve de transparence dans les prises de décisions relatives au tramway ». Caen La Mer manie à la perfection les oxymores !

En résumé, un maire de la communauté urbaine, sans connaître les résultats de l'enquête sur la mobilité et dans le secret du bureau communautaire, peut prendre une décision concernant un projet essentiellement caennais, sans que la population concernée ne soit consultée.

2) Analyse de la fréquentation des lignes 1 et 2 du réseau de bus

Le schéma de raisonnement proposé va à l'encontre du guide CERTU 2004 intitulé : « Les modes de transports collectifs urbains - Éléments de choix par une approche globale des systèmes ».

La comparaison doit se faire en fonction du nombre de voyageurs au km, selon les taux de remplissage effectif et non selon le remplissage potentiel des véhicules à l'heure de pointe.

En partant d'une hypothèse moyenne de 75 % de remplissage aux heures de pointe pour les bus et les tramways, le CERTU propose ce tableau :

	Nb passagers	Consommation	Unités	Score GEP/km	Score/Per
AUTOBUS	60	42	l/100km	420	7,0
TRAMWAY	160	5	kWh/km	1000	6,3

Alors, en consultant le tableau proposé, on constate quelques différences :

La consommation du bus a été majorée à 53 l/100km alors que celle du tram minorée à 3,7 kWh/km. Dans plusieurs documents, cette consommation est évaluée entre 6 et 12 kWh/km suivant la vitesse moyenne sur le réseau. Alors d'où vient ce chiffre ? Est-ce le résultat réel de la consommation du tramway sur la ligne 1 ? Ce qui devrait être le cas.

Maintenant l'écart entre le score en GEP/km s'explique par le fait que l'électricité n'est pas une énergie primaire, il faut la produire à partir d'une autre énergie charbon, diesel, nucléaire ou renouvelable.

En clair, quand on transforme du gasoil en électricité, on produit aussi de la chaleur. Le CERTU aurait retenu environ un rendement de 50 % (pour mémoire une centrale nucléaire a un rendement d'environ 35%) pour obtenir le score de 1000 GEP/km proche de la réalité.

Bien sûr qu'il faut raisonner par rapport à la consommation énergétique/km **et par passager** en utilisant des chiffres les plus proches de la réalité de la ligne prévue.

Le tramway est un véhicule lourd qu'il faut remplir un minimum pour qu'il soit valable énergétiquement parlant.

Quant aux émissions de CO₂, il faut bien sûr, encore une fois, comparer le tramway avec des bus au biogaz ou électriques et non avec les bus diesel qu'il faut éliminer.

Avec les bus électriques il n'y aura pas plus d'émission de CO₂ qu'un tramway. Dans les deux cas, tout dépendra de l'origine de l'électricité.

Les fréquentations des lignes L1, L2 et L3 (18 000 voyageurs par jour) couvrent en très grande partie celles du tracé A du tram. Aujourd'hui, le choix du tracé B minore davantage ces chiffres. Nous arrivons donc à une fréquentation prévisionnelle majorée de 18 000 voyageurs par jour, très loin des 36 000 annoncés.

Le cas des surcharges supposées et non observées des lignes L1 & L2 à certaines heures de pointe et sur des courtes distances de quelques kms, pourrait de toute façon, se résoudre simplement, comme le font toutes les villes, avec un coût marginal, en augmentant ponctuellement les fréquences de passages de bus de 150 places et non pas avec un tram de 300 M€ avec ses 200 places. Si chaque ville choisissait une solution tram pour régler des problèmes de surcharges ponctuelles, les villes seraient submergées de trams, en faillite et sous tutelle. Sachons raison garder. Caen se dirige-t-elle vers cette solution ?

Une des raisons avancées pour justifier ce tram serait l'augmentation du nombre de conducteurs de bus aux heures de pointe, comme si un nouveau tram n'impliquait pas aussi de nouveaux conducteurs. Chacun peut se rendre compte que le surcoût dû aux conducteurs est sans commune mesure avec le coût global du tram et en tirera sa propre conclusion sur la logique, la cohérence et le souci de la communauté urbaine de la bonne gestion de l'argent public.

3) Analyse des chiffres des tramways des lignes T1-T2 & T3

« Là aussi, l'analyse est biaisée » déclarez-vous. Parole d'expert !

Lorsque les trois lignes passent par un tronçon commun, cela diminue l'investissement nécessaire mais en aucun cas, cela ne diminue **la longueur du réseau ferré exploité**. Il y

aura évidemment une augmentation de fréquence de passages de tramways sur ce tronçon commun.

Donc c'est bien 23km et non 16km la longueur du réseau ferré exploité. On obtient alors : $50\,500/23 = 2195$ voyageurs/km/jour.

Vous évoquez les surcharges des lignes T1 et T2. Nous ne les contestons pas. Cela a déjà été vécu par nous-mêmes mais uniquement aux heures de pointe. Cela n'est pas étonnant compte tenu des zones desservies et des très importants générateurs d'usagers : zones industrielles, de recherches et d'enseignement (3 campus), zones tertiaires, zones commerciales, FACs et résidences universitaires, CHU,...

Nous ne contestons pas l'utilité de ces lignes dans ces zones à certaines heures.

Ce n'est pas par ce qu'il y a des surcharges ponctuelles que ces lignes sont très chargées en moyenne. C'est simplement ce que nous disons.

Vous annoncez résoudre le problème des surcharges en augmentant les fréquences. C'est simplement du bon sens. Toutes les villes font cela.

Si le souci de Caen la Mer est de pallier avec le projet tram tracé B, des charges de voyageurs, existantes ou supposées, nous ne pouvons qu'être sceptiques.

En effet, le projet de tram n'a jamais concerné le quartier de la Folie Couvrechef – Mémorial – clinique St Martin, très peuplé, ni la Ligne 6, la plus chargée. De plus, la ligne B sélectionnée dessert les zones Zénith - Palais des Sports réputées peu peuplées sauf très ponctuellement (spectacles, événements sportifs...).

Caen la Mer avait d'ailleurs déclaré lors de la réunion du 09/11/2022 à la Folie Couvrechef, quartier le plus dense de Caen, que le tram aurait un trajet trop long par rapport au bus, et que le bus standard actuel était suffisant. Les critères pour l'implantation d'un tram sont donc à géométrie variable.

Nous en concluons que la solution Bus (électrique/biogaz – 100/150 places) suffit bien à répondre à tous les besoins.

Le Président de Caen la Mer a déclaré par ailleurs : « 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 périurbain. »

Dans la même veine, on déclare de-ci de-là, dans les réunions publiques tram, que dans les trente prochaines années, on prévoit une croissance très modérée de population intra-muros, ce qui est cohérent avec la stabilité constatée depuis 30 ans. Par ailleurs, comme le déclare le Président de Caen La Mer : « le développement se fait surtout en périphérie de Caen, dans les zones d'activités où le problème existe et **qu'il ne sera pas résolu par le tram** ».

Dans le même cadre, il est nécessaire d'évaluer en complément, l'impact, en termes de fréquentation et de service rendu, de l'abandon envisagé de la desserte du secteur Presqu'île. Le grand projet Est-Ouest se rétrécit et devient de plus en plus le demi-projet Ouest-Centre ville !

Ce qui nous inquiète particulièrement, c'est que Caen la Mer nous montre une vision floue et pleine de contradictions sur la situation actuelle et les besoins futurs.

Ce qui ressort, c'est que le plan actuel qui consiste à implanter une nouvelle ligne de tram ne résout rien, coûte 300 M€ minimum, hors inflation, en pure perte et produit 70 000 t de CO₂ pour rien.

La stratégie pour l'Agglomération et la ville est à repenser complètement.

4) Démonstration que 36 000 voyageurs /jour sur le tracé B en projet n'est pas plausible.

Nous avons fourni 4 démonstrations, basées sur vos chiffres officiels de fréquentation, exprimant que le chiffre de 36 000 voyageurs/jour n'était pas du tout réaliste voire très surévalué. Finalement, dans votre réponse, vous n'en déconstruisez aucune. Vous indiquez que le chiffre de 36 000 provient d'extrapolations dont il n'existe aucune trace. Ce point du dossier mérite quelques éclaircissements.

Si l'on fait l'hypothèse conservatrice que la nouvelle ligne du tracé B de 11,5 km, aura une fréquentation comparable à celle de la ligne T1 qui est la plus chargée, on arrive à : 26 000 voyageurs/jour, ce qui constitue un facteur excessif de majoration.

Cependant, les lignes T1 et le tracé B ne sont absolument pas comparables en termes de potentialités du fait de la faiblesse des gisements d'usagers de l'Ouest de Caen (aucun générateurs d'importance à l'Ouest n'est comparable à ceux de la ligne Nord-Sud).

Tous ces éléments sont détaillés dans notre document du 27 juin sur notre analyse Origine-Destination.

Par ailleurs, vous justifiez la fréquentation potentielle de la ligne Est-Ouest en faisant appel à l'argument de l'attractivité du tram qui peut être très variable. Vous citez à ce titre le Rapport : « *Etude du retour d'expérience des choix entre tramway et BHNS dans les agglomérations françaises 2017. Revue Transports urbains - 2017/2 (N° 131)* » qui fait état de quelques cas de fortes augmentations de fréquentations.

Cela reste donc un pari très risqué, non pas avec votre argent, mais avec l'argent des habitants de l'agglomération. Caen, ville de 106 000 habitants n'a pas de réserve de voyageurs potentiels sur l'Ouest et le tram ne peut pas et ne va pas siphonner toutes les lignes de bus restantes.

Pour notre part, nous citons et retenons, un extrait important de ce même rapport :

- « Si le trafic attendu est inférieur à 30 000 voyages par jour, le choix peut se porter sur le BHNS de 18 m, le BHNS de 24 m ou le tramway de 24 m ;
- si le trafic attendu est compris entre 30 000 et 45 000 voyages par jour le choix peut se porter sur le BHNS de 24 m ou tous types de tramways ;
- si le trafic attendu est supérieur à 45 000 voyages par jour, le choix devra se porter sur le tramway»

(N.B. : dans ce rapport les aspects coût/service rendu sont peu abordés)

Puisque ce rapport constitue pour vous une référence, pourquoi ne pas avoir cité cela ? C'est le plus important pour orienter les choix. Serait-ce contraire à votre doctrine « **tram à tout prix - quoiqu'il en coûte** » et en conséquence très embarrassant ?

Pour ce qui concerne la question : choix du bus ou tram, cela est cohérent avec nos positions et les références officielles que nous redonnons ci-après :

Vous nous demandez quelles sont les sources relatives au critère de 4000 voyageurs/jour/km. **Vous estimez également que ce critère est irréaliste.** L'est-il vraiment ? Examinons les données.

Ces sources sont facilement accessibles, elles vous ont déjà été communiquées officiellement dès novembre 2022. Il suffit simplement de lire dans le dossier « cahier d'acteurs » du dossier concertation (2^{ème} sur la liste) et intitulé : « cahier d'acteurs du groupement d'associations : Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert, association Caen Ouest St Paul environnement... »

Nous les redonnons ci-après :

Données chiffrées sérieuses consultables, relatives à la fréquentation des trams en France :

(1) «Progressivement la question, la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes (moins de 300.000 habitants est posée, notamment dans le rapport coût/besoin » (Revue Transport /Environnement /Circulation TEC – N° 203- Septembre 2009-N° Spécial Transport Public et Territoire)

(2) « 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)

(3) «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

A l'attention de Caen-la Mer, nous rappelons que des Cahiers d'Acteurs ainsi que des contributions dans la partie « Avis Libres » ont développé un nombre conséquent d'éléments argumentés et chiffrés qui vont à l'encontre du projet tram. Il faudrait normalement y répondre : argument contre argument en les portant officiellement au dossier. C'est ce que votre réponse du 16 août a enfin initié.

Leur lecture attentive et des réponses circonstanciées s'imposent pour prendre les bonnes décisions en connaissance de cause. L'inverse serait problématique pour la ville et l'agglomération.

Secteur Bernières

Vous annoncez une optimisation des lignes de bus dans le secteur Bernières, **en les supprimant**. En conséquence, il ne restera donc qu'une seule option de transport sur ce secteur : le tram.

Nous vous laissons le soin d'expliquer et de justifier auprès des voyageurs qui prennent une autre direction que la Presqu'île, la gymnastique qu'ils vont devoir effectuer :

Bus → tram → bus pour parcourir quelques centaines de mètres. Bonjour les correspondances, vive le transfert de charge !

Comment a été prise cette décision ?

Il serait aussi très utile pour les usagers concernés, de savoir ce qui les attend après la suppression planifiée d'autres lignes.

5) Solutions alternatives – Perspectives

Vous déclarez que nos deux projets (le vôtre/le nôtre) ne sont pas comparables. Nous sommes entièrement d'accord!

Vous avez fait une très bonne description objective de votre projet. Nous reprenons vos termes :

« Le projet tram propose un système global de transport avec infrastructures en site propre (voies ferrées, stations, alimentation en énergie), systèmes, matériel roulant, aménagements urbains ».

Ce projet tram impose dans la réalité d'adapter la ville au tram. Il s'agit donc de la restructurer, c'est à dire :

- rails,
- béton omniprésent pour infrastructures rigides +++,
- caténaires et contexte d'industrialisation et de minéralisation de nos quartiers,
- stations – quais à fortes emprises,
- remises, dépôts,
- circulation automobile empêchée, embouteillée,
- chantier lourd, barricadé, inaccessible, durable, impactant les circulations, les commerces, les accès collectifs ou individuels...
- modification majeure de la morphologie de la ville,
- projet dit « structurant », c'est-à-dire ouvert à la destruction des bâtis existants et patrimoniaux pour bétonisation et densification de grande hauteur?

Les Caennais souhaitent-ils cette restructuration, la souhaitent-ils vraiment ? Sont-ils conscients de cela, sont-ils précisément informés, outre les prospectus trop succincts ?

La liste des dégâts collatéraux (non limitative) :

- Lycée Malherbe amputé,
- Hôpital psychiatrique coupé en deux,
- Démolition inadmissible d'immeubles du patrimoine de la reconstruction en pierre de Caen, rue du chemin vert (*ce n'est soi-disant pas lié au tram...*),
- Grandes nuisances sonores du tram, vibrations, résonances métalliques...,
- Risque d'abattage de plus de deux cents arbres en particulier le long de la rue du Chemin Vert et le long du boulevard Georges Pompidou,
- Terrain de sport idéalement placé au cœur du quartier St Paul, supprimé pour reloger les habitants des immeubles patrimoniaux démolis,
- Suppression des stationnements et sorties de garages le long du parcours,
- Problèmes d'accès pour les véhicules de secours,
- Ville coupée en deux, avenue du 6 Juin devenue infranchissable (cadencement),
- Pollution inutile de 70 000 t de CO₂
- -----

Comme restructuration, il est difficile de faire pire...! Tout cela en affirmant bien sûr faire une œuvre écologique. Chacun se fera sa propre opinion.

Notre perspective, c'est exactement l'inverse de ce que propose le projet de Caen la Mer.

Il s'agit non pas d'adapter la ville aux transports mais inversement d'adapter les transports à la ville. Humainement, sociologiquement et écologiquement, cela nous semble plus acceptable, logique et cohérent.

Nous avons déjà expliqué notre proposition dans notre dernier courrier du 27 juin dans les contributions du dossier « la concertation continue ».

Nous partons des constats suivants :

- 1. A l'horizon 2035, dans le cadre de la transition énergétique, il va falloir de toute façon, remplacer à court et moyen terme, en démarrant dès à présent, tous les bus diesels des lignes existantes, avec des véhicules aux normes. Alors comment justifier le projet d'une ligne supplémentaire de tram de 11,5 km, unique, isolée avec une fréquentation limitée,
- 2. Les études, dont celle d'EDF, montrent que « le bus électrique » est la meilleure solution pour l'indicateur de « changement climatique ». Le biogaz, bien qu'acceptable vis-à-vis des normes, reste moins performant.
- 3. La solution biogaz est un peu moins coûteuse, intermédiaire entre l'électrique et le diesel. Elle est acceptable selon les nouvelles normes.
- 4. Les capacités en passagers sont de l'ordre de : bus articulé : 150 passagers – tram : 200. Différence non déterminante.
- 5. Plusieurs villes françaises dont Marseille (870 000 habitants) ont fait le choix de la solution « Bus Electrique » et ont déjà commencé à équiper plusieurs lignes. Un remplacement total est visé pour 2035 (flotte de 630 bus).
- 6. L'Île de France est dans la même démarche avec un mix électrique/biogaz de plusieurs centaines de bus déjà en service et a lancé un appel d'offre supplémentaire.
- 7. Le retour d'expérience des bus électriques est bon, ainsi que celui des bus biogaz.

-8. Un bus électrique standard coûte 600 000 € (respectivement 850 000€ pour un bus articulé). En comparaison, 300M€ pour un tram standard, correspondent au coût de **500** bus électriques standards ou 350 bus articulés (soit l'équipement de 3 fois la ville de Caen). La ville de Caen utilise environ 180 bus (125 standards et 53 articulés hors minibus, midibus et autocars). Leur coût de remplacement serait de l'ordre de 120 M€ pour toutes ces lignes. Même si ce coût est doublé sur 30 ans, la ville serait équipée en totalité, pour le prix d'une seule ligne de tram.

Ces chiffres sont à mettre en regard des 300M€ minimum pour une seule ligne de tram intra-muros de seulement 11,5km. **Ce qui montre que toute la stratégie élaborée pour l'avenir des transports en commun de la ville de Caen est inadaptée et complètement à revoir.**

Un projet alternatif consiste donc à stopper dès à présent le projet de tram ligne B qui est sur de mauvais rails, et de l'inclure dans un projet beaucoup plus vaste qui vise à remplacer toute la flotte de bus diesels de l'Agglomération de Caen la Mer par des bus (électriques ou biogaz). L'opération de remplacement a démarré. Quand prévoyez-vous, dans l'agglomération, le remplacement de tous les bus diesel ?

Cette solution, très souple et adaptable, évite notamment de dépenser des centaines de M€, de produire 70 000 tonnes de CO₂, et d'endommager irrémédiablement la morphologie de la ville. **Les études devront alors se reporter principalement sur l'optimisation du réseau de toute l'agglomération de façon à inciter efficacement à la pratique des transports en commun.**

6) Conclusion : (la vôtre)

Votre conclusion, se limite seulement à la « restructuration » du quartier St Paul, et à la récupération de la dette de CO₂ résultant de la construction du tram.

Concernant le quartier St Paul, « Nous faisons un amalgame » déclarez-vous.

Il n'y a aucun amalgame. La démolition de certains immeubles Patrimoine de la reconstruction est bien liée à votre projet du tramway rue du Chemin vert.

En effet, lors du premier projet de la précédente municipalité, il a été formellement déclaré que la démolition de ces immeubles permettrait le passage du tramway. A vous, d'apporter, la preuve du contraire.

Que ce soit pour le passage du tram ou pour des raisons d'isolation thermique, la démolition est impardonnable et inacceptable à divers titres :

- Christine Leconte, Présidente du Conseil National de l'Ordre des architectes, lors de la soirée « Caen la Mer en transition » a précisé devant les responsables de Caen La Mer et les élus : "maintenant il faut, comme pour l'alimentation, privilégier les ressources de proximité, produire le moins de déchets possibles, **pas de démolition mais rénovation**, et construire avec des matériaux renouvelables (bois, terre, chanvre...) ».

C'est exactement ce que nous réclamons. Ces immeubles en pierres de Caen récupérées en partie sur les gravats des bombardements, avec des murs de 40cm ne sont pas des passoires thermiques mais doivent être simplement rénovés en isolant notamment les combles (principale source de déperdition de la chaleur), sas d'entrée, capteurs solaires...

- Le caractère principal du quartier St Paul est qu'il est issu de la reconstruction : maisons Suédoises, Finlandaises, Américaines et traditionnelles françaises. Ces immeubles en pierres de Caen sont l'emblème de cette identité.

Alors avant de les démolir, il faut des raisons sérieuses, impératives et argumentées. On ne restructure pas un quartier à l'emporte-pièce, qui plus est, dans une ville qui a été amplement bombardée.

- De plus, à l'avenir, ce sera la lutte contre les canicules qui sera le plus pénible. Ces immeubles dans un environnement arboré et constitués d'appartements traversant sont les plus adaptés moyennant quelques rénovations.

- Par ailleurs, puisque ces démolitions n'ont, paraît-il, aucun rapport avec le passage du tramway, alors pourquoi, dans ce cas, ne pas rénover sans destruction, exactement sur leur emplacement actuel ? Cela épargnerait la disparition d'une partie du terrain de sport contigu à la maison de quartier, ce qui serait enfin une nouvelle positive. Celle-ci, récemment rénovée, devrait voir sa fréquentation augmentée et l'ensemble maison de quartier et terrain de sport, forme depuis plus de 60 ans, un tout cohérent dans le quartier. Encore une restructuration délétère pour la ville et sa jeunesse ?

Le cas de ces immeubles n'est pas à traiter à la légère, les experts et les historiens ne sont ni écoutés, ni entendus ! Paradoxe stupéfiant dans une ville qui a reçu récemment le label « Patrimoine de la reconstruction » !

La « récupération affichée » des 70 000t de CO₂ émises par les travaux est basée en grande partie sur les kms de bus diesel évités et sur une supposition de kms de voiture évités.

En remplaçant, dès maintenant les bus diesel par des bus électriques/biogaz, on supprimera ou on limitera ces émissions de CO₂ sans émettre au préalable 70 000t de CO₂ !

Il faut rappeler, comme le précise le GIEC : chaque tonne de CO₂ émise contribue au réchauffement climatique.

7) Notre conclusion :

Enfin, pour conclure sur l'ensemble de vos réponses, nous constatons que vos arguments n'ont pas beaucoup évolué sur la logique et la justification de votre projet.

Comme justification vous utilisez notamment l'argument de la **fréquentation potentielle**, bien trop insuffisant pour un projet de plus de 300 M€ minimum.

Au contraire, nos prévisions de fréquentation sont basées sur l'analyse de vos chiffres officiels, en prenant systématiquement et très honnêtement les chiffres majorants. Cette méthode nous paraît beaucoup plus rationnelle pour éviter les déconvenues et limiter les risques.

On ne comprend pas ce qu'apporte une solution « tram à tout prix » par rapport à une solution simple de bus (électrique/biogaz de 150 places si besoin) pour la circulation localisée Est-Ouest dans la ville.

Le projet de Caen la mer, qui devrait s'appeler « **TRANSPORTS 2028 DANS L'AGGLOMERATION CAEN LA MER** » est restreint à une ligne Est-Ouest (disons plutôt Ouest-Centre ville) de tram intra-muros et ne résout d'aucune façon le problème majeur de la circulation à la périphérie. Ce projet est dangereux pour la morphologie de la ville et inquiétant pour la santé financière de l'agglomération. **Il n'apporte aucune perspective pour l'amélioration des transports en commun dans l'Agglomération.**

Association Caen-Ouest St Paul Environnement
Association Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert
Collectif Riverains quartier St Paul.

Copies:

- Monsieur Bruno BOUSSION, Garant
- Monsieur Frédéric NORAIS, Direction Projet Tramway