

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

Association
PAS CHEMIN DE FER
MAIS CHEMIN VERT

4, Rue de Guernesey

14000 CAEN

tel : 06 43 97 00 38

Caen, le 19 aout 2024

PRÉVISIONS DE LA FRÉQUENTATION DE LA LIGNE DE TRAM TRACE B

(Suite aux 3 Réunions Publiques des 09-16-18 Avril 2024)

1. PRÉAMBULE :

Quand des chiffres stratégiques de fréquentation du tram sont diffusés tardivement, sans commentaires détaillés, on ne peut qu'être très vigilant sur leur validité.

Nous sommes dans cette situation pour le plus gros projet de la ville depuis 15 ans. Une dépense de 288 M€, non encore réévaluée est en jeu.

2. BILAN DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'AVRIL 2024

Trois réunions se sont succédées, les 09-16 et 18 avril, et il n'y en aura pas d'autres.

On pouvait s'attendre à ce que ces réunions apportent enfin des éclaircissements sur l'épineux problème de la fréquentation de la ligne en projet (tracé B) et donc de son utilité qui à ce jour n'est toujours pas démontrée. Jusqu'à présent, nous n'avons que l'affirmation sans démonstration, que la ligne tracé B aura une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour, calculée à l'aide de modélisations et extrapolations, sur lesquelles nous n'avons aucune information.

Nous n'avions pas compris que ces 3 réunions publiques portaient sur la couleur des revêtements de sol, des essences d'arbres qui seront plantés avec une précision proche du mètre et les degrés Kelvin des nouveaux éclairages publics. Nous avons été littéralement abreuvés de ces détails. Nous avons même eu droit à un exposé sur la préservation des hérissons d'Europe et que le tram ferait un détour pour ne pas les déranger.

Ces éléments sont certes intéressants, mais c'est le genre de détail que l'on traite une fois que le projet est consolidé et a toutes les chances d'aboutir.

Nous pensions que ces dernières réunions apporteraient enfin la preuve que le tram était utile, ce qui est bien l'objet principal de la Concertation. Un des passages décisifs pour obtenir le feu vert est donc de montrer que le tram aura effectivement une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour. Ce chiffre est toutefois encore très inférieur aux fréquentations observées dans les villes françaises qui ont un réseau tram.

Pour être honnête, le sujet de la fréquentation a été succinctement abordé. Ont été présentées une diapositive sous forme de tableau et une demi-page d'explication à la gloire de la fréquentation dans un futur lointain dont la municipalité déclare se soucier.

Nous notons que la municipalité dans ses présentations considère systématiquement les fréquentations/km de voies en considérant les tronçons communs comme une seule voie. Cela permet de gonfler artificiellement les fréquentations. C'est la fréquentation par ligne qui permet d'évaluer par exemple, la surcharge ou la sous charge effective des lignes. C'est aussi la longueur de ligne qui permet d'évaluer les km parcourus physiquement par les rames. Avec 4 lignes peu chargées sur un tronçon commun (même voie) on risque de faire apparaître une fausse surcharge en calculant les fréquentations/km de voies. La longueur de voie est un paramètre qui peut servir à optimiser un réseau, mais il ne représente pas la réalité du transport. De notre côté, nous ne considérons que les longueurs de ligne qui permettent notamment de faire des comparaisons d'exploitations notamment entre villes et d'utiliser les textes des revues techniques sur les transports.

Nous reproduisons ci-après ce tableau qui n'est absolument pas explicité, dans son intégralité sans aucune correction, et donnons en Annexe I, le texte de sa présentation.

-
- Etude comparative :
 - Référence : situation sans le projet d'extension
 - Projet : situation avec le projet d'extension
 - Une amélioration de 38% de la fréquentation du réseau à l'horizon 2029
 - Un maintien de la densité de déplacement : 3150 voy./ km de réseau contre 3100 voy./km actuellement.

Journée ouvrable	2022	Référence 2029	Projet 2029	Projet 2040
T1	26 900	28 400	30 600	32 800
T2	14 600	17 700	18 500	20 700
T3	9 100	11 100	20 800	23 200
T4			10 100	12 000
Total	50 600	57 200	79 200	88 800

Plusieurs choses sautent aux yeux et réclament les éclaircissements suivants :

1. Où sont mentionnées la ligne B en projet, en cours d'évaluation, et sa fréquentation ?
2. Quelles sont les unités des chiffres affichés ?
3. Les fréquentations des lignes restent stables mais augmentent de 38%. Quel est exactement l'apport de la ligne B pour laquelle l'Etat (à hauteur de 40M€) et les citoyens (le complément) sont sollicités ?
4. Comment se situent ces augmentations par rapport aux prévisions officielles que nous rappelons ci-après ? Ces chiffres sont-ils en cohérence ?
5. Le passage de 3100 à 3150 voyageurs/km constitue-t-il un succès ou un échec, en se comparant à d'autres villes (par exemple : Dijon, Tour, Grenoble, Nice en utilisant les km de ligne)?

Pour mettre un peu d'éclairage sur les augmentations présentées dans ce tableau, il est utile de rappeler les prévisions officielles d'augmentation de fréquentation pour 2035 et de population à l'horizon 2040 :

Augmentations selon (EGIS – RAPPORT DE PHASE 1 M4 : ETUDE DES FUTURES LIGNES DE TCSP 17 mars 2021) :

Pour l'extension B (2035) :

- Chemin Vert –St Contest : + 6% sur 2,7 km

- Beaulieu : + 20% sur 2,2 km

- Reste du trajet : 3% à 4%.

Pour cette ligne B, à partir de ces informations, l'augmentation globale de 7 à 8 % à l'horizon 2035/2040 peut être prise comme hypothèse.

Augmentation de la population Caennaise

-2018 : 107 200 habitants (Insee)

-2040 : 115 000 habitants, soit + 6% (Information Ouest France avec comme source la municipalité – 25-05-2024)

Au final, les chiffres de la société Egis et ceux de l'Insee conduisent à anticiper une évolution très modérée de fréquentation du tram à l'horizon 2040, contrairement aux prévisions de la municipalité.

Pour résumer, le tableau des fréquentations est inquiétant s'il est le reflet des réflexions et prévisions de la municipalité. Il montre que le sujet est pris avec une légèreté qui n'est pas de mise devant les sommes en jeu (288 M€-2021) et les dégradations que subirait la ville.

Pour notre part, nous trouvons cela scandaleux et ce jugement est encore aggravé par la situation financière dans laquelle rentre la France.

Comme les Associations travaillent depuis la concertation préalable sur une prévision réaliste de la fréquentation du tram en projet, nous avons une certaine expérience de ces chiffres. Nous trouvons depuis longtemps que la fréquentation sera de l'ordre de la moitié de ce qui est annoncé. Nous avons donc tenté d'extraire de ce tableau des éléments de prévisions de fréquentation de la ligne B puisque nous sommes toujours dans un brouillard savamment entretenu !

A titre d'exercice, nous avons simplement considéré que la nouvelle lignes : T3(nouveau) était constituée de [T3(ancien) + Branche Beaulieu] et que la Ligne tracé B correspondait au total à [T4 + T3(nouveau) - T3(ancien)]

Les chiffres des colonnes 3 et 4 permettent de faire ce type de calcul. Nous arrivons à une évaluation de la Ligne tracé B de l'ordre de 20 000 voyageurs/jour. Ce chiffre très faible n'est pas du tout étonnant. Il est cohérent avec le très faible PES officiel de cette ligne (*87 000 voyageurs par jour et même moins avec l'abandon du secteur presque'île*)

Le chiffre trouvé est en complète contradiction avec ce que la municipalité avait annoncé (36 000 voyageurs/jour). Il manque 16 000 voyageurs ! Où sont-ils passés ?

En fait, ces 16 000 voyageurs qui manquent n'ont jamais existé réellement. Ils n'ont été inventés que pour justifier un tram injustifiable !

En conséquence, nous demandons donc à la municipalité qu'elle fournisse sa propre évaluation avec ses propres modélisations de la fréquentation de la ligne du tracé B qui fait l'objet de la concertation.

Elle doit bien entendu en tirer les conséquences sur la poursuite ou non du projet.

3. CONCLUSION – COMPLÉMENTS NÉCESSAIRES

Les chiffres de fréquentation de la ligne en projet tracé B se révèlent très surévalués ! La différence est pratiquement d'un facteur 2 !

En résumé et pour conclure, nous faisons les demandes suivantes :

Nous demandons donc formellement à la municipalité :

1. Qu'elle clarifie son tableau de fréquentation en utilisant strictement le paramètre « Longueur de LIGNE sans prise compte de tronçon commun ». Par exemple T3 et T4 sont à considérer comme indépendantes ainsi que T1,T2 et T3(ancien)»

2. Qu'elle réponde aux questions suivantes :

- a) Où sont mentionnées la ligne B en projet et sa fréquentation ?**
- b) Quelles sont les unités des chiffres affichés, (rigueur technique et scientifique sont fondamentales)**
- c) Les fréquentations des lignes restent stables mais augmentent de 38% Quel est exactement l'apport de la ligne B pour laquelle l'État (à hauteur de 40M€) et les citoyens (le reste) sont sollicités ?**
- d) Comment se situent ces augmentations par rapport aux prévisions officielles que nous avons rappelées ? Ces chiffres sont-ils en cohérence ?**
- e) Quelles sont les significations des colonnes 3 et 4 : « Référence 2029 » et « Projet 2040 » ?**
- f) Le passage de 3100 à 3150 voyageurs/km constitue-t-il un succès ou un échec en se comparant à d'autres villes (par exemple : Dijon, Tours, Grenoble, Nice en utilisant les km de ligne). Est-il cohérent avec les augmentations de fréquentations annoncées ?**

3. Qu'elle fournisse sa propre évaluation de la fréquentation de la ligne du tracé B qui fait l'objet de la concertation.

Elle doit bien entendu en tirer les conséquences sur la poursuite ou non du projet.