

Caen, le 19 aout 2024

LA SOLUTION ALTERNATIVE DES BUS ÉLECTRIQUES / BIOGAZ

Lors de la concertation préalable du 30 septembre au 30 novembre 2022, sous l'égide de la CNDP, nous n'avions pour éléments d'information que le dossier « Dossier de Concertation Préalable » et un dépliant de 4 feuillets portant le titre « **On vous transporte en 2028 ! participez à la concertation** ».

Dans ce dépliant « on vous transporte en 2028 », dans le paragraphe intitulé « les solutions étudiées », nous pouvions lire « *la Communauté urbaine Caen La Mer a lancé une étude afin d'analyser les besoins en transports en commun et définir les orientations de ces prochaines années. 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». **Nous n'avons pas trace du débat qui a conduit à ce choix, ni connaissance des éléments d'appréciation du dossier classé « top secret », ce qui est indigne pour une concertation démocratique !**

L'étude bus classiques versus électriques ou biogaz existerait donc depuis très longtemps. Nous demandons donc, à nouveau, sa publication.

Lors des réunions publiques et dans des contributions, les associations ont toujours demandé que la solution bus classiques soit étudiée car cette solution est de loin la moins coûteuse, évite des dommages collatéraux irréversibles en termes d'architecture, respecte la cohérence des travaux récents réalisés dans 2 institutions : EPSM (bâtiment Jamet rénové), lycée Malherbe (terrains de sport refaits à neuf), et finalement la production de 65 000 tonnes de CO₂. Preuve que le projet était très immature avec une première préférence affichée pour le tracé A, qui se transforme finalement en choix du tracé B, ce qui entraîne des dépenses supplémentaires pour défaire et refaire, ce qui vient d'être fait. De plus, 400 arbres matures seraient sacrifiés, ce qui correspond à une vision inversée de ce qu'il faut faire en ce moment pour répondre au défi climatique.

Les éléments qui ont été donnés pour justifier la ligne de tramway sont uniquement (diapo 6 bilan du maître d'ouvrage restitution 01/03/2023) :

Une augmentation constante :

- De la congestion automobile
- Des temps de parcours
- La pollution atmosphérique et sonore
- La consommation des ressources et de l'espace.

Il s'agit d'une liste à la Prévert dont le but est de **dramatiser sans aucunes données citées en référence**. Le tramway n'est pas forcément la seule solution, d'autant plus qu'elle ne concerne qu'une toute petite partie du réseau et va rendre infranchissable l'Avenue du 6 juin et donc couper la ville en 2. Nous sommes maintenant habitués, dans ce dossier tram, à des analyses de situation peu rigoureuses et non argumentées. Pourquoi la solution bus propre n'a-t-elle pas été présentée comme une autre solution, puisqu'elle a déjà été réalisée et non publiée ?

Un système de bus propres (Électriques/Biogaz) (100/150 places) qui serait mis en œuvre pour le projet tracé B dans la ville de Caen, avec une augmentation ponctuelle ou non des zones en site propre existantes et de système de priorité aux feux tricolores correspondrait parfaitement aux besoins de la ville.

Nous avons démontré dans nos contributions que le coût d'une telle solution **sur une durée de 30 ans serait de l'ordre de 17M€, soit 20 fois moins que la solution tram**.

Nous avons également démontré dans notre dernière contribution que les bus actuels pratiquement sans site propre et tram intégralement en site propre, faisaient jeu égal pour le critère de rapidité en raisonnant équitablement avec le même nombre de stations.

Il est clair que cette solution rend les mêmes services que le tram avec un coût 20 fois moindre. Il est également très clair que le tram, qui a pour objet de remplacer les 2 lignes de Bus L1 et L2 qui transportent 13 600 voyageurs par jour est complètement surdimensionné avec un coût complètement exorbitant. Pour bien comprendre cela, nous signalons que la ville de Dijon a pris l'option tram pour remplacer deux lignes de bus de longueur comparable à celles de Caen (20 km), mais qui doivent transporter 53 000 voyageurs/jour, soit 4 fois plus qu'à Caen.

Actuellement les lignes de bus 1 et 2 donnent entière satisfaction et sont loin d'être surchargées ; c'est pourquoi nous ne comprenons pas que la Municipalité s'acharne à vouloir les remplacer par des lignes de tramway. De plus, elle se refuse à porter la moindre attention à la solution bus propres de 100/150 places, que nous préconisons depuis juin 2023 soit plus d'un an ! Le plus paradoxal, c'est que les bus propres remplacent peu à peu les bus actuellement en service dans la ville. Il suffirait tout simplement de mettre en œuvre localement des bus propres de 100/150 places, là où sont les besoins, pour pérenniser le système de transport de la ville pour 30 ans, avec la capacité d'absorber une augmentation de fréquentation jusqu'à +50 %... Tout cela dans l'hypothèse d'une croissance affirmée de cette ville (et Agglo) soumise à une très forte contrainte écologique vitale (ressource en eau).

Notre perspective est donc 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.

Pour étayer notre position, 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, par des véhicules aux normes. Alors comment justifier le projet d'une ligne supplémentaire de tram de 10,4 km, unique, isolée avec une fréquentation très limitée (15 à 18 000 voyageurs/jour, très loin des 36 000 annoncés). 40 000 voyageurs devraient être attendus pour envisager un tram (*Rappel les voyageurs potentiels (PES) de la ligne tracé B, sont très faibles : 87 000 voyageurs par jour, bien inférieurs aux lignes actuelles T1-T2-T3*).

- 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 Électrique » 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).

En résumé, avant d'engager des centaines de millions d'euros trop rapidement sans justification suffisante, il est nécessaire de publier l'étude des bus électriques/biogaz (100/150 places) qui coûtent 20 fois moins chers, rendent le même service que le tram même dans des conditions d'exploitation sans site propre et évitent les nombreux dommages collatéraux irréversibles.

Ce choix répondrait aux 2 contraintes actuelles : poursuivre la transition écologique tout en respectant la contrainte budgétaire dans une période d'exigence stricte de sobriété qui est une préoccupation permanente. C'est la nouvelle boussole !

Le dossier tram, à moins de 3 mois de l'Enquête Publique est très incomplet, dont particulièrement le volet solution alternative bus propres électriques/biogaz -100/150 places) que la municipalité semble ne pas connaître ! ... en apparence...

En conclusion, nous demandons formellement à la municipalité de diffuser rapidement toutes les études relatives existantes, sur la solution bus standards.

Nous demandons également qu'elle se positionne sur cette solution notamment en faisant un chiffrage sur le strict nécessaire.

Par les temps difficiles qui s'annoncent pour la France, les optimisations et les économies doivent devenir la pratique courante.