



Caen, le 7 octobre 2024

Le Président

ASSOCIATION CAEN-OUEST SAINT-PAUL
ENVIRONNEMENT
17 PLACE SAINT-PAUL
14000 CAEN

Madame, Monsieur,

Votre contribution du 19 août 2024 relative à la solution alternative des bus électriques / biogaz reprend les arguments de votre contribution du 27 juin 2023, je vous apporterai donc les mêmes éléments de réponse.

Il n'est pas possible de comparer le projet tramway global avec uniquement des bus, quelle que soit leur motorisation. En effet, le projet Tramway 2028 intègre le renouvellement des réseaux souterrains (électricité, gaz, réseaux d'eau potable, eaux usées...), le système de transport et les aménagements urbains. Il concourt ainsi à l'amélioration de l'offre de transport et du cadre de vie par la redistribution de l'espace public au profit des modes actifs et des transports en commun, par des aménagements de qualité (conception, matériaux...) et une volonté affichée de renforcer la végétalisation des espaces publics. A titre d'exemple, la végétalisation de la plateforme prévue sur 70 à 80% du tracé du tramway serait totalement impossible dans le cas d'un bus avec ou sans site propre. La réalisation d'une plateforme bus (7m de large) sur les 10,4 km du linéaire de projet représenterait ainsi une imperméabilisation supplémentaire de l'ordre de 60 000 m² par comparaison avec le tramway.

En ce qui concerne l'amélioration de l'offre de transport (temps de parcours, régularité, confort...), elle repose notamment sur la réalisation d'un site propre avec priorité absolue aux carrefours. Ce n'est pas le matériel roulant seul qui peut répondre à cet enjeu. Le matériel roulant est retenu pour sa capacité et l'évolutivité de celle-ci ou encore sa durée de vie par exemple. Ainsi, un bus articulé peut transporter 100 à 120 voyageurs, là où un tramway peut en emporter de 210 à 370. Se pose alors la question du coût d'exploitation dans la durée, puisqu'il faut deux à trois bus pour transporter l'équivalent d'un tramway. De plus, la durée de vie de ces bus est de 15 ans, alors que celle d'un tramway est de 30 à 40 ans. A noter également que le tramway apporte des conditions de confort et d'accessibilité largement supérieures à celle des bus.

Pour l'exploitation des lignes envisagées par le projet, sur le même tracé, ce qui est impossible compte tenu du tronç commun avenue du 6 juin, il faudrait au minimum 13 bus articulés. Sur la base du coût d'achat que vous mentionnez, à savoir 850 000 €, le coût d'acquisition des bus, y compris leur renouvellement, s'élève à 22,1 M€. Ce coût est à comparer avec l'acquisition de 10 rames de tramway (nombre tenant compte du parc actuel et de la mutualisation avec les lignes existantes) à un coût unitaire d'environ 2,3 M€, soit un total de 23 M€. De nouveaux bus électriques nécessiteraient aussi un nouveau dépôt, celui situé à Hérouville-Saint-Clair étant saturé, impliquant une consommation foncière supplémentaire contradictoire avec les objectifs de réduction de l'artificialisation et un investissement complémentaire significatif. Il faudrait également prévoir les infrastructures électriques pour pouvoir recharger simultanément tous ces bus la nuit.

Enfin, la desserte en bus des quartiers desservis par le tracé B nécessiterait de maintenir dans l'hyper centre-ville une infrastructure routière conséquente (pôle bus Théâtre, voies bus sur le boulevard Leclerc et la rue de Bernières), qui bloquerait toute perspective d'extension du plateau piétonnier et de revalorisation urbaine tel que prévues dans le cadre de l'opération Tramway 2028. A contrario, le choix de l'option tramway permet de réduire l'espace dédié aux bus ou à la voiture et de valoriser plus encore l'infrastructure déjà existante sur le tronc commun, tout en assurant des conditions de correspondance optimales pour les voyageurs.

Par ailleurs, Caen la mer, au travers de son projet de territoire et de sa feuille de route « Caen la mer en transition » s'est engagée dans la transition écologique du territoire, notamment par la promotion des transports en commun moins émetteurs de gaz à effet de serre, et des mobilités actives comme alternatives à l'automobile. En ce sens, et indépendamment du projet tramway, Caen la mer procède à la mutation de son parc de bus diesel vers des bus biogaz. Ainsi, une station d'avitaillement en biogaz a été construite sur le dépôt des bus à Hérouville-Saint-Clair et ce sont aujourd'hui 70 bus standards et 9 articulés qui sont exploités sur le réseau Twisto.

En conclusion, c'est donc la question du tramway ou du bus (quelle que soit l'énergie utilisée) qui a été appréciée au profit du tramway selon les différents arguments développés ci-dessus et rappelés dans le dossier de concertation mis à la disposition du public. L'étude de l'électrification du parc ou du passage au biogaz n'est donc pas pertinente dans la mesure où d'une part, elle ne répond pas aux mêmes objectifs (capacité, régularité, évolutivité, confort, accessibilité, renouvellement urbain, désimperméabilisation etc.) et, d'autre part, fait déjà l'objet d'une opération de renouvellement du parc au profit du biogaz amorcée depuis plusieurs années.

Au final, l'opportunité d'un tel projet ne peut s'apprécier indépendamment critère par critère mais bien sur un ensemble de critères qui permettent de retenir la solution globalement la mieux adaptée aux enjeux visés : efficacité du transport, capacité, accessibilité, confort, régularité, fiabilité, pérennité, renouvellement urbain, ...

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président



Thierry SAINT