



Caen, le 7 octobre 2024

Le Président

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

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier en date du 19 août 2024, vous commentez tout d'abord le déroulé des réunions publiques et indiquez que l'objet principal de la concertation serait de démontrer l'utilité de l'opération tramway. Vous ajoutez que l'obtention du « feu vert » passerait par la démonstration d'une fréquentation attendue de 36 000 voyageurs/jour sur le périmètre de l'extension objet de l'opération.

Sur le processus de concertation tout d'abord, celle-ci est constituée de deux phases encadrées par le code de l'environnement : la concertation préalable et la concertation continue.

La première a pour objectif de permettre le débat autour du projet en associant le public à son élaboration (articles L121-15-1 et L121-16 CE). Cette concertation s'est tenue dès 2022, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dont le garant a pu produire un rapport confirmant le respect des dispositions légales et le bon déroulement de cette étape. Conformément au code de l'environnement (article L121-16), Caen la mer, maître d'ouvrage, s'est appuyée sur cette concertation préalable pour déterminer les mesures jugées nécessaires aux enseignements tirés de la concertation préalable, lesquels sont consignés dans le bilan de la concertation élaboré par Caen la mer, approuvé par délibération du Bureau communautaire du 28 février 2023 et disponible sur le site internet projet tramway2028.fr.

La concertation se prolonge depuis sous la forme d'une concertation continue qui durera jusqu'à l'enquête publique, conformément à l'article L121-16-2 du code de l'environnement. Celle-ci permet de poursuivre la bonne information et la participation du public au travers de modalités convenues avec le garant désigné par la CNDP et notamment :

- La possibilité pour le public d'exprimer ses remarques par tout moyen et notamment au travers du site internet du projet ;
- La tenue de réunions publiques qui ont eu lieu en octobre 2023 puis en avril 2024 dans l'ensemble des quartiers concernés par le projet ;
- La diffusion de plans provisoires ouverts aux remarques du public pour une prise en compte dans le processus d'étude ;
- Des rencontres bilatérales, à l'initiative de Caen la mer ou des participants à la concertation continue (à ce stade, près de 80 rencontres ont été menées à ce titre).

L'enquête publique étant prévue à l'automne 2024, il n'est pas prévu de nouvelles réunions publiques dans le cadre de la concertation continue qui s'achèvera à cette

échéance. D'autres réunions publiques seront toutefois prévues, après l'enquête publique, pour poursuivre la bonne information du public sur le déroulement du projet et particulièrement sur l'organisation des travaux prévus à partir de début 2025.

Ces éléments démontrent la volonté de Caen la mer, non seulement d'informer le plus largement possible, mais également d'associer directement le public au processus de concrétisation de l'opération.

Sur la question de l'autorisation du projet (« feu vert »), celui-ci est soumis à diverses demandes d'autorisation, notamment au titre du code de l'environnement, du code de l'urbanisme, du code du patrimoine et du code de l'expropriation.

Au titre du code de l'environnement notamment, l'opération est soumise à une évaluation environnementale qui vise à déterminer l'ensemble des impacts, positifs ou négatifs, de l'opération. Celle-ci est complétée d'une évaluation socio-économique qui détermine plus précisément les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement que représente cette opération.

Ce sont ces évaluations, constitutives du dossier qui sera soumis à l'enquête publique, qui démontreront finalement le bénéfice globalement attendu pour la collectivité. Ces évaluations, en cours d'instruction, feront l'objet d'avis des services de l'Etat et des collectivités concernées. Le dossier qui sera soumis à l'enquête publique comprendra ainsi, pour la bonne information du public et conformément au code de l'environnement, ces évaluations et les avis émis.

L'enquête publique sera conduite par une commission d'enquête, indépendante du projet, désignée par le Tribunal Administratif.

Dans le cadre de l'opération, le Préfet est l'autorité compétente pour autoriser le projet. A l'issue de cette procédure et s'appuyant sur le rapport de la commission d'enquête, c'est donc par un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique que le projet sera autorisé.

Les évaluations précédemment citées s'appuient bien entendu sur la fréquentation pour estimer les bénéfices attendus dans le cadre du projet, mais elles portent sur un périmètre bien plus large intégrant l'ensemble des impacts environnementaux et sociétaux. Ainsi, l'atteinte de tel ou tel niveau de fréquentation ne saurait à lui seul confirmer ou infirmer l'opportunité du projet.

Concernant la fréquentation à proprement parler, vous regrettez une présentation succincte et questionnez la compréhension des éléments présentés lors des réunions publiques.

Veillez à ce titre noter que le support de présentation a été explicité en séance afin d'apporter les clés de lecture des chiffres avancés. Vous retrouverez la retranscription fidèle des explications apportées en séance dans les comptes-rendus librement accessibles sur le site tramway2028.fr, par exemple en p14 du compte-rendu de la réunion publique tenue à Beaulieu le 9 avril 2024. En particulier :

- Les chiffres avancés dans le tableau de fréquentation s'entendent en voyageurs par jour ;
- La colonne « Référence 2029 » correspond aux projections réalisées tenant compte notamment des évolutions démographiques ou du nombre d'emplois par quartier, sans mise en œuvre du projet d'extension ;

- La colonne « Projet 2029 » correspond aux mêmes projections intégrant cette fois la mise en œuvre du projet d'extension.

Le projet constituant une extension du réseau existant, Les bénéfices attendus s'apprécient nécessairement sur l'ensemble du réseau projeté à terme. Le bénéfice en termes de fréquentation peut donc s'apprécier à l'horizon 2029 par la comparaison des deux colonnes mentionnées ci-dessus, soit une progression de 38%, ou encore 22 000 voyageurs par jour, qui quantifie précisément l'apport de l'extension à l'échelle du réseau.

La fréquentation progresse encore à l'horizon 2040 avec près de 10 000 voyageurs / jour supplémentaires attendus, pour atteindre à l'échelle du réseau 88 800 voyageurs / jour, contre 50 600 voyageurs / jour actuellement.

Cette projection tient compte des évolutions du projet par rapport aux études préliminaires et notamment de la non-réalisation de l'extension vers la Presqu'île. Cette évolution notable résulte de la suspension du projet d'urbanisation de la Presqu'île de Caen, décidé par la municipalité, dans l'attente du résultat d'études hydraulique sur les conséquences de l'augmentation du niveau de la mer sur ce secteur. L'effet, significatif sur la fréquentation projetée, n'apparaît toutefois pas de nature à remettre en cause l'opportunité de l'opération d'extension du tramway qui conserve tout son sens vers l'ouest, pour la desserte des bassins de population des quartiers Beaulieu et Chemin Vert, du pôle d'activité situé autour de la zone Parc Athéna de Saint-Contest, ou encore des nombreux grands équipements situés aux abords des lignes projetées (Parc des Expositions, Zénith, Palais des Sports, Stade d'Ornano, etc.).

Enfin, la fréquentation par km d'infrastructure est un indicateur simple qui permet d'apprécier un rapport entre le bénéfice attendu en termes de transports publics (la fréquentation) et l'effort d'investissement nécessaire (globalement lié à la longueur de la ligne). Le maintien de la valeur de 3 100 voyageurs / km (ou sa légère progression à 3 150 voyageurs / km) montre la pertinence du projet d'extension et la cohérence avec le réseau actuel.

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