



Caen, le 7 octobre 2024

Le Président

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

Madame, Monsieur,

Suite à votre contribution du 19 août 2024 « Le tram est-il vraiment plus rapide que le bus », je tiens à vous rappeler que le projet est porté par la Communauté urbaine Caen la mer et non par la Ville de Caen. La municipalité, que vous incriminez, n'est pas directement concernée. C'est donc Caen la mer qui vous apporte des éléments de réponse.

Je vous précise également que, durant les concertations préalable et continue, que ce soit dans nos supports de présentation du projet ou lors des nombreuses réunions publiques, ce que nous avons essayé de mettre en avant, c'est le gain de temps de parcours pour l'usager pour aller d'un point A à un point B, en comparant la situation actuelle, donc un trajet en bus, avec la situation projetée, donc un trajet en tramway. Il ne s'agissait absolument pas de comparer les capacités intrinsèques de deux matériels roulants différents, le tramway ou le bus.

Cependant, quel que soit le véhicule considéré, c'est le confort du voyageur qui est le facteur dimensionnant. Ainsi, on ne prend pas en compte, pour l'établissement des temps de parcours, les accélérations et freinages maximaux des matériels roulants mais des valeurs intermédiaires qui garantissent le confort des usagers.

En ce qui concerne les arrêts en station, je me dois, là-aussi, de vous apporter quelques compléments d'information. Une station supplémentaire a un impact de 30 à 45 secondes sur le temps de parcours. Cet impact comprend la décélération, le temps d'arrêt en station et l'accélération en sortie de station. Dans le cas du tramway, ce temps d'arrêt est de 15 à 20 secondes, selon l'affluence, et ce temps est très court compte tenu des six portes doubles situées latéralement sur la rame, permettant un échange voyageurs très rapide. Par contre, dans le cas d'un bus, ce temps d'arrêt est plus long car la montée des voyageurs ne s'effectue que par la porte avant.

Vous évoquez ensuite la réalisation d'un site propre pour le bus, que vous qualifiez de « facilement envisageable et à faible coût ». Au contraire, le site propre bus est plus difficilement réalisable, compte tenu de sa largeur de 7m en alignement droit et de 12m dans les courbes (contre respectivement environ 6m et 7,50m pour le tramway). Cette largeur a un impact direct sur l'insertion de la plateforme accueillant le bus, notamment dans les rues étroites, sur lesquelles les autres fonctionnalités de la voirie ne peuvent être rétablies ou que partiellement (cheminements piétons, aménagements cyclables, stationnement, alignements d'arbres...). De plus, la durée de vie d'un bus, voire d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), est inférieure à celle d'un tramway. En effet, le matériel roulant peut être utilisé pendant au maximum 15 ans, contre 30 à 40 pour un tramway. De même, l'infrastructure doit être régulièrement reprise, en raison des ornières générées par le passage systématique des pneumatiques au même

endroit. Au final, le coût de possession d'un BHNS est élevé et tend à se rapprocher du coût d'un tramway.

Ainsi, le gain de temps de parcours ne se réalise donc pas par le matériel roulant ou par ses arrêts mais par le site propre et la priorité absolue aux carrefours donnée au véhicule de transport en commun, ainsi que par le tracé plus direct pour rejoindre le centre-ville. Notre comparaison porte donc, comme cela est indiqué dans nos documents, sur le temps de parcours pour une origine / destination identique, entre la situation actuelle et la situation projetée. Il ressort que ces temps de parcours sont améliorés en situation projet par rapport à l'existant.

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, ...

J'espère que ces éléments seront de nature à répondre à vos interrogations et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président



Thierry SAINT