

# L'extension du tramway est inutile pour ces habitants mobilisés, des bus suffiraient

Jusqu'à ce jeudi 16 octobre, les usagers et habitants de Caen peuvent donner leur avis sur le projet d'extension du tramway. Très investie sur le sujet, l'association Caen Ouest Saint-Paul environnement n'a pas manqué de le critiquer dans l'enquête publique.

**R**etardé d'un an, le projet d'extension du tramway à Caen et Saint-Contest se remet sur les rails d'un calendrier officiel. Au bout d'un mois, l'enquête publique s'achève ce jeudi 16 octobre. Avec une dernière permanence, à l'Hôtel de ville de Caen, des trois commissaires-enquêteurs.

premiers, lundi 15 septembre, à rencontrer les commissaires de l'enquête publique. Ceux qui s'affirment « combattifs », qui ont « beaucoup bossé » mais passent pour des « râleurs » auprès des élus de Caen, ont exposé trois griefs.

## La fréquentation suffisante ?

- En premier, ils contestent l'utilité même du tramway. En raison de la fréquentation anticipée sur les deux lignes de l'extension - la ligne T3 prolongée vers Beaulieu; la ligne T4 créée jusqu'à Saint-Contest via le Chemin Vert. En fin de concertation, Caen la mer avait ramené ses projections de 36 000 voyageurs par jour à 22 000 voyageurs, soit 11 000 pour chaque branche. Pour Nicolas Joyau, cela serait « sous-estimé », si l'on se fie à la reprise de la fréquentation du tramway existant depuis 2022. « On arrive à un ratio de 3 150 voyageurs au kilomètre. On est dans les standards du Havre ou d'Angers. »

Pour Raymond Chaussin, de Caen Ouest Saint-Paul environnement, elle serait « trop basse » : « On ne devrait pas imaginer de faire un tramway avec si peu de voyageurs. » L'association se fonde sur une étude, datant de 2016, des



L'enquête publique sur l'extension du tramway s'achève ce jeudi 16 octobre. C.J.

cabinets TTK et Trans-Missions, comparant le recours au tramway ou aux bus à haut niveau de service (BHNS). Elle en retire ce constat : « Chaque mode a sa zone de pertinence. En dessous de 30 000 voyages par jour, le BHNS s'impose; au-dessus de 45 000, c'est le tramway. Entre les deux, il y a débat. »

Dans sa contribution, Raymond Chaussin l'indique : « Sur cette base de 22 000 voyageurs par jour, le tramway n'est plus une solution. Il faut parler des bus articulés (biogaz ou électriques), d'éventuelles modifications nécessaires du réseau de bus et des travaux à engager

pour faciliter leur circulation des bus en ville. » Après avoir fait ses « propres comptages » un matin « aux heures de pointe », l'association n'a pas trouvé les lignes de bus Lianes 1 et 2 « en surcharge ». C'est pour ça qu'elle préconise de les redévelopper « sur site propre ». Une solution bien moins coûteuse que le tramway.

## Plus de 70 M€ de surcoût

- Justement, l'association le déplore, « le dossier d'enquête publique ne comprend rien d'actualisé sur le coût » du projet. Il reste fixé à 288,5 M€, « en euros 2021 », précise Nicolas Joyau. Pour le moment, le

budget de l'extension repose sur 40 M€ de soutien de l'État, 40 M€ sur fonds propres de Caen la mer et plus de 200 M€ via l'emprunt.

Avec l'inflation et des taux de crédit en hausse, le montant n'est plus d'actualité pour Caen Ouest Saint-Paul environnement. L'association table désormais sur 360 M€, vu « l'évolution des indices des prix des travaux publics » et le manque de « recettes supplémentaires » - le taux du Versement mobilités des entreprises ayant « atteint sa limite haute ». Elle en déduit son surcoût de plus de 70 M€, reposant uniquement sur l'endettement. L'association tempête : « Mettre

une telle somme dans un mode de transport surdimensionné est choquant et ne permettra plus d'investir dans d'autres domaines. » Selon Nicolas Joyau, « le projet d'extension, entre les services qu'il va rendre et son coût, est équilibré et répond aux standards d'un projet tramway ».

## « Coup de tampon »

- Enfin, les adhérents de Caen Ouest Saint-Paul environnement s'interrogent sur « la restructuration du réseau de bus », découlant du remplacement de certaines lignes par le tramway. D'après eux, sur cette question, « c'est le vide absolu » dans le dossier fourni par Caen la mer. Du moins, elle apparaît au détour d'une « évaluation socio-économique », à travers une carte traçant « des lignes bleues, rouges et vertes sans aucune indication de localisation ». Un plan « incompréhensible » pour l'association.

Face à ces arguments « troublants », les membres de Caen Ouest Saint-Paul environnement attendent désormais « du préfet qu'il ne mette pas un coup de tampon sur l'autorisation [sic] d'utilité publique ».

Christophe JACQUET