

Contribution sur le projet de deux lignes de tramway sur fer de l'agglomération

PREAMBULE

Par courrier en date du 11 mars 2013, le Président de Viacités a fait part au Président de Caen la mer de son souhait de recueillir l'avis du Conseil de développement dans le cadre de la concertation organisée sur le projet de tramway sur fer de l'agglomération.

Le Président de la Communauté d'agglomération Caen la mer a donc saisi le Conseil de développement de Caen la mer et Caen-Métropole par courrier du 11 avril 2013 afin de remettre un avis sur le projet du futur transport en commun en site propre qui comportera deux lignes de tramway sur fer.

Le Président de Viacités était venu présenter au Conseil de développement, lors d'une Assemblée plénière le 20 novembre 2011, les réflexions sur le projet global de mobilité durable de l'agglomération pour les 20 à 30 prochaines années. Adopté le 14 décembre 2011, confirmant les investissements dans toutes les solutions alternatives à la voiture (covoiturage, vélo, plans de mobilité...), le projet global de mobilité prévoyait aussi et surtout le remplacement d'ici 2018 de l'actuel TVR par un tram fer et la construction d'une ligne 2. Le 11 décembre 2012, mettant en avant les critères de fiabilité, de capacité, de performance et le réalisme financier du projet, les élus du Comité syndical de Viacités ont voté à l'unanimité pour un tram fer équipant également la ligne 2.

Le Président de Viacités est venu présenter le projet de lignes 1 et 2 en tram fer aux membres du Conseil de développement le 15 mai 2013. Suite à cette présentation, le Conseil de développement s'est réuni en groupe de travail le 27 mai 2013.

Au regard du délai particulièrement contraint imposé par le calendrier de concertation pour la préparation de son avis, le Conseil de développement souhaite attirer l'attention de la Communauté d'agglomération et de Viacités sur deux points:

- Cette contribution porte uniquement sur les éléments clés du projet compte tenu du calendrier de concertation très contraint dans lequel s'inscrit sa préparation ;
- Les observations formulées par le Conseil de Développement ont été élaborées à partir des informations financières et techniques données par le Président de Viacités.

Il tient cependant à rappeler qu'il s'agit d'un avis formulé dans le cadre d'une enquête publique qui se déroule en avril, mai et juin 2013. La concertation porte sur le projet global « transformation de la ligne 1 de TVR en tramway fer et réalisation de la ligne 2 en tramway fer ». Elle vise un public le plus large possible – usagers, riverains, habitants, associations et acteurs socio-économiques, élus, et plus généralement toute personne intéressée. Elle a pour objectifs de :

- **Présenter** au public les enjeux et les objectifs du projet de lignes 1 & 2 en tramway sur fer.
- **Inform**er le public du contenu du projet, notamment du tracé de référence et de ses variantes, de la position des stations, du calendrier envisagé et du déroulement prévisionnel des travaux.
- **Permettre de s'exprimer**, les personnes présentes pourront poser des questions et Viacités apportera des réponses.
- **Recueillir** l'avis, les observations et les suggestions des citoyens.

I. Position générale

Globalement, le Conseil de développement ne peut être que très favorable à ce projet.

A) Un projet très positif :

Les principaux objectifs du projet de tramway :

- Améliorer de façon significative la fréquentation du réseau de transports collectifs ;
- Accompagner le développement de l'agglomération en assurant une desserte performante des zones d'habitat, d'emplois et d'activité commerciale ;
- Accélérer les projets d'aménagements et d'embellissement urbains ;
- Réduire la pollution atmosphérique.

Le Conseil de développement attache une grande importance au fait que le projet de tramway s'inscrive dans le Projet global de mobilité durable. Il estime ainsi très positif que le projet de tramway prenne en compte l'**intermodalité** et s'accompagne d'**actions complémentaires** favorisant une mobilité durable, notamment :

- Une réorganisation du réseau de bus et un renforcement des pôles d'échanges ;
- Une réflexion sur l'aménagement et la réalisation de parcs relais, à condition qu'ils soient bien positionnés en périphérie pour assurer une fréquentation optimale ;
- Le développement d'itinéraires pour les modes actifs le long du tracé du tram, connectés aux itinéraires existants grâce à des aménagements de qualité. L'enjeu est ici d'élaborer un maillage complémentaire pour les piétons et vélos par la création de voies douces et cyclables et de parcs à vélos.
- Une volonté d'aménagement et de qualité de l'espace public : engazonnement des voies, design moderne et novateur.

Le Conseil de développement pense qu'il est en effet **plus que nécessaire de remplacer l'actuelle ligne 1 de TVR** qui a montré ses limites, compte tenu des problèmes que ce matériel roulant rencontre actuellement : manque de fiabilité et de capacité aux heures de pointe. Il tient à exprimer aux élus la vigilance à avoir sur le tramway pour ne pas reproduire les mêmes erreurs que pour l'actuel TVR.

Le Conseil de développement a toujours été favorable aux projets qui apportent une **meilleure accessibilité pour tous à la mobilité**. Le déploiement d'une ligne 2, attendue par la population et qui va offrir une mobilité nouvelle aux usagers, est en ce sens une réponse favorable. Cette ligne nouvelle va être **facteur de cohésion sociale et d'égalité territoriale** en permettant notamment le désenclavement de quartiers prioritaires.

Le Conseil est également favorable aux projets qui visent à offrir une solution alternative à la voiture, notamment pour **réduire les émissions de gaz à effet de serre et l'impact sur notre environnement**. L'objectif d'un passage de 60% à 50% d'utilisation de la voiture est essentiel.

Cependant, le tramway ne peut diminuer la part modale de l'automobile dans les déplacements que si d'autres mesures accompagnent cet investissement : limitation du stationnement en centre-ville, développement de parcs relais à des emplacements pertinents... La voiture doit être contrainte en ville (sauf pour les résidents qui doivent pouvoir se garer à très bon marché) pour que la population soit incitée à utiliser le tramway, à la condition bien entendu que l'offre de service de ce transport public réponde aux besoins de ses utilisateurs potentiels (amplitude horaire et fréquence notamment).

Enfin, le tramway est un **facteur d'attractivité du territoire**. Il permet de repenser l'aménagement urbain, d'embellir la ville tout en améliorant le cadre de vie.

B) Mais des interrogations sur les conditions de réussite du projet :

Le Conseil de développement s'interroge sur le tracé de la ligne 2 et identifie plusieurs enjeux, intimement liés :

- **un enjeu de niveau de fréquentation** : quelle sera la fréquentation en 2018? Quel est le seuil nécessaire pour rentabiliser un tram? Est-ce la demande qui génère le projet de ligne ou le projet de tramway qui génère la fréquentation? Existe-il une simulation avec un service similaire de bus qui puisse "rassurer" sur la fréquentation attendue?

- **un enjeu d'égalité territoriale** : la liaison est-ouest semble faible, l'est de l'agglomération étant peu desservi par le tramway tandis que la zone du terminal de la branche D de la ligne 2, à Bretteville, n'est pas encore urbanisée. L'existant et les besoins d'aujourd'hui ne sont pas suffisamment pris en compte. De plus, des zones d'habitat à l'est sont par exemple en expansion sur Colombelles et Mondeville, mais le tracé de la ligne 2 ne couvre pas ces zones. Il en va de même à l'ouest, à Verson par exemple, où des projets d'urbanisation à moyen terme sont prévus.

Le Conseil de développement comprend qu'il faille anticiper sur l'urbanisme. Un nouveau service est créé pour une zone avec une projection de population et de densité dans 10 ans. Il est essentiel de se projeter dans l'avenir mais il s'agit également de s'assurer que ceux qui vivent déjà là aient une bonne desserte en transport en commun et une bonne qualité de vie. En compensation, des lignes performantes de bus doivent être maintenues ou créées afin de couvrir les besoins actuels : en termes de fréquence, d'amplitude horaire et de temps de trajet.

- **un enjeu de capacité du matériel roulant** : est-ce que le remplacement des bus existants par le tramway sur la ligne 2 apporte un service aussi performant ?

- **un enjeu de mesure de l'impact sur l'environnement** : s'agissant de l'embellissement urbain et de la lutte contre la pollution atmosphérique, le Conseil de développement ne peut être qu'en accord. Il souhaiterait néanmoins avoir des précisions quand aux objectifs chiffrés et aux indicateurs sur la pollution atmosphérique.

II. Les variantes sur les tracés des lignes 1 et 2 :

A) Ligne 1:

L'itinéraire de base de la ligne 1 de tramway reste identique au tracé actuel de la ligne 1. Cependant 4 variantes de desserte sont envisagées, en complément d'une réflexion sur le positionnement et le nombre de stations.

La première variante serait la modification du terminus Nord à Hérouville-Saint-Clair de la branche B afin de simplifier son insertion et faciliter les extensions éventuelles de la ligne, le coût restant à définir en fonction du positionnement du terminus.

La seconde variante serait la modification du terminus Nord de la branche A actuellement situé à CAEN Campus 2.

La troisième variante concerne la station Université qui serait déplacée en amont de la station existante afin d'améliorer la perspective sur le campus universitaire. Cette variante provoquerait un surcoût de 2 M€.

La quatrième variante serait le déplacement de la station Quai de Juillet de l'autre côté de l'Orne dans l'objectif d'offrir une desserte plus directe des Rives de l'Orne. Cette variante engagerait un surcoût de 0,5 M€.

S'agissant de la **première variante**, le Conseil de développement souhaiterait avoir des précisions complémentaires sur les extensions envisagées. Quelles extensions, vers où et à quel coût ? Est-ce pour mieux desservir d'autres quartiers d'Hérouville? Il est question de travaux "d'anticipation" mais sans indications sur la prospective.

Le Conseil de développement est favorable à la **deuxième variante**. Il estime que ce tracé serait cohérent en cela qu'il anticipe l'avenir et la desserte de Spiral 2. Il s'interroge néanmoins sur le devenir du parc relais existant.

Le Conseil de développement est réservé sur la **troisième variante** en raison du rapport coût généré / valeur ajoutée du déplacement de l'arrêt. Il tient à signaler qu'il est nécessaire de conserver l'interconnexion rapide entre le tram le bus, mais de sécuriser davantage la traversée piétonne.

Le Conseil de développement est défavorable à la **quatrième variante** estimant que le déplacement de la station Quai de juillet à proximité des Rives de l'Orne génère un déséquilibre de desserte d'une rive par rapport à l'autre pour les habitants.

B) Ligne 2:

La ligne 2 de tramway s'étendra sur un corridor Est-Ouest et desservira les communes de Caen et Bretteville-sur-Odon.

La ligne 2 reliera les Rives de l'Orne et le quartier de la Gare SNCF au quartier du Chemin Vert par la branche C, et à Bretteville-sur-Odon par la branche D.

Elle sera exploitée en deux lignes : la ligne C « Le Méridien- Rives de l'Orne », d'une longueur commerciale de 4,9 km ; la ligne D « Bretteville Pépinières – Rives de l'Orne », d'une longueur commerciale de 6,4 km.

Son tracé retrouve celui de la ligne 1 en centre-ville de Caen et dessert notamment l'Hôtel de Ville et le Théâtre, points de convergence de nombreuses lignes de bus, qui n'étaient pas desservis par la ligne 1.

La ligne 2 comportera 15 stations, représentera 7,8 km d'infrastructures (dont 900 m en tronçon commun avec la ligne 1 et 4 stations communes).

Les variantes envisagées modifieraient le parcours de la ligne dans l'hyper-centre de Caen.

La première variante modifierait le tracé entre les arrêts « Théâtre » et « Bernières ». Le tracé serait plus direct mais ne desservirait pas la station « Saint-Pierre », qui est un pôle d'échanges majeur de l'agglomération (coût équivalent au tracé de référence).

La seconde variante emprunterait la rue Sadi Carnot, la rue de Verdun puis la rue du Havre pour rejoindre l'itinéraire de base au sud de la Place de la Résistance. (Surcoût de 4,5 M€).

Le Conseil de développement est favorable à la **première variante**. Il la juge cohérente car d'un coût équivalent au tracé de référence, à condition d'offrir un couloir de bus dédié sur toute la rue Saint Jean.

Le Conseil de développement est défavorable à la **seconde variante**. Il estime qu'elle est peu convaincante et engendre un surcoût même si elle pourrait permettre de redynamiser les commerces de la deuxième partie de la rue de Saint Jean. Néanmoins, il semble que cette zone soit suffisamment desservie.

III. Les points de vigilance

Le Conseil de développement souhaite attirer l'attention des élus de Viacités sur les sujets suivants :

- la réorganisation du réseau de bus : veiller à offrir un service optimum sur l'ensemble de l'agglomération ;
- les modes actifs : veiller à la continuité des itinéraires ;
- la réalisation de parc relais : veiller à ce qu'ils soient bien positionnés ;
- pendant la période de travaux : veiller à la continuité de service (évaluer ce qui est en place, vérifier que cela correspond aux besoins de la population, communiquer et être réactif aux évolutions à apporter pour assurer la qualité du service). Le Conseil de développement suggère qu'un groupe d'usagers-témoins soit mis en place.
- l'ensemble du marché : veiller au respect du calendrier, éviter les surcoûts et bien maîtriser les clauses du contrat de maintenance ;
- la desserte de la Presqu'île en transports en commun : préserver la possibilité d'une desserte grâce à la ligne 2.

Conclusion

Le Conseil de développement a souhaité s'interroger sur la question suivante : "qu'est-ce qui nous fera prendre le tram en 2018, à quelles conditions aurons-nous envie de l'utiliser?" Il s'agissait d'être concret et d'insister sur les messages clés à transmettre. L'arrivée du tramway fer dans l'agglomération doit en effet générer une fidélisation des usagers actuels des transports en commun et le report modal des usagers de l'automobile.

« Nous aurons envie de prendre le tram si:

- on peut avoir confiance dans le service rendu, si le service est fiable, si le tram arrive à l'heure ;
- la fréquence et l'amplitude horaire sont au rendez-vous,
- la fréquence des rames est suffisante à n'importe quelle heure de la journée ;
- l'intermodalité voiture/TC/vélo est fonctionnelle : par conséquent, l'emplacement des parkings-relais doit être particulièrement étudié. »

L'avis et les propositions émis par le Conseil de développement ne prétendent pas à l'exhaustivité. Ils constituent simplement une contribution de la société civile à un projet important pour l'avenir de l'agglomération caennaise.

Ses avis et ses propositions se fondent sur des principes forts : la proximité et la qualité du service public, la place du citoyen au cœur de tous les dispositifs et l'adaptation aux défis environnementaux.

Le Conseil de développement tient à signaler son regret de n'avoir pas été associé au Plan de déplacements Urbains.

Il tient à réaffirmer son souhait que les politiques de service de transports en commun soient accompagnées de politiques de restriction de la voiture afin que ce service devienne plus performant, plus compétitif et concurrentiel vis-à-vis de l'automobile.