

Sujet : [INTERNET] Avis enquête publique relative au projet d'aménagement de Chronolignes sur le réseau urbain de transport publics de Le Mans Métropole

De : élus.ces@lemans.fr

Date : 04/04/2024 16:10

Pour : pref-utilite-publique@sarthe.gouv.fr

Monsieur Le Président de la commission d'enquête,

Nous nous permettons de vous adresser notre avis concernant le projet d'aménagement de Chronolignes (CL) sur le réseau urbain de transport public de Le Mans Métropole, projet soumis à enquête publique.

Nos observations portent sur :

1. Le montant en constante augmentation du coût du projet des trois lignes qui, rapporté aux effets attendus, eux limités, paraît non proportionné

Un coût en augmentation constante

Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (pièce n° 9 : appréciation sommaire des dépenses), à la page 6, l'estimation sommaire des dépenses liées au projet d'aménagement des CL (données issues de l'AVP de juin 2022) montre une différence très significative avec les crédits budgétaires à mobiliser en 2024

Le budget annoncé est de 70,430 M€ HT, mais lors du dernier Conseil Communautaire de Le Mans Métropole du 15 février 2024, a été votée une enveloppe de 99,7 M€, soit plus de 29 millions d'euros de différence.

Historiquement les crédits budgétaires votés pour y faire face ont fortement augmenté. A l'origine, l'enveloppe prévue et votée lors du conseil communautaire de LMM du 4 juillet 2018 était de 30 Millions euros (M€). Lors du conseil communautaire de LMM du 28 janvier 2021, le budget est passé à 60,7 M€. Lors du conseil du 27 octobre 2022, le budget est, cette fois passé, à 78 M€. Enfin lors du Conseil Communautaire de LMM du 15 février 2024, l'enveloppe a une nouvelle fois augmentée avec un montant de 99,7 M€ voté.

En l'espace de trois ans et demi et quatre délibérations, le coût du projet a donc été multiplié par trois.

Il est à noter que certaines dépenses ne rentrent pas dans le champ de l'évaluation socio-économique réalisée et jointe au projet alors qu'elles paraissent pourtant liées et indispensables (enfouissement des réseaux et anticipation du « RCS », dont le document évaluation socio-économique ne donne par ailleurs aucune définition).

Il y a donc une interrogation sur le coût prévu (en l'état 99,7 M€) engageant la collectivité et les montants annoncés dans le dossier et dans l'évaluation socio-économique ; cela rend plus fragile les gains espérés et prive de pertinence un avis sur une valeur nette positive du projet, l'écart entre le coût et les supposés bénéfiques (cf. annexe1).

Des effets attendus limités

Par rapport à la situation actuelle, les gains de temps de parcours à l'horizon 2040 sont d'environ 3 min, soit 7% de gain par rapport au temps de parcours total (page 25 / 42 de l'évaluation socio-économique).

Ce gain de temps est monétarisé mais la qualité des usagers concernés au regard des raisons et fréquences d'utilisation n'est pas précisée ni distinguée.

Ces effets attendus limités sont aussi à mettre en relation avec l'absence de toute mise en perspective de ce projet avec l'évolution du réseau et les besoins des habitants et usagers.

2. L'absence de toute mise en perspective de ce projet avec l'évolution du réseau et des besoins des habitants et usagers

Plus fondamentalement le projet se fait à nature, desserte et fréquence du réseau équivalent sans qu'« aucune autre restructuration du réseau de transport en commun de Le Mans Métropole, exploité par la SETRAM n'est (*ne soit*) prévue » (page 11 de l'évaluation socio-économique du projet et notre point de vue sur celle-ci cf. Annexe 1 à la suite) ni esquissée.

Ce point est important car il ne permet pas de dire si les transformations projetées emporteront une adaptation des transports collectifs au bénéfice d'une amélioration du plus grand nombre des habitants et utilisateurs au regard du coût élevé du projet.

Par ailleurs l'impact des modifications de circulation à certains points considérés comme pouvant être problématiques et que généreront les nouvelles lignes n'est ni évoqué ni approché de façon quantitative ou qualitative.

3. La non prise en compte des effets environnementaux dans les espaces urbains traversés

L'aménagement des lignes aura des effets sur l'espace urbain et paysager. Ils ne sont pas ou peu évoqués par les documents soumis à la consultation.

Les bénéfices et coûts associés à la perception et l'utilisation du cadre de vie et aux aménités paysagères dans les différents espaces urbains concernés par le projet sont, eux aussi, ignorés. Pourtant la littérature socio-économique évoque des bénéfices liés à la présence d'arbres existants et de verdure en général générant de la fraîcheur et d'autres bienfaits qui pourraient être pris en compte.

Sur la question des 200 arbres qu'il est prévu d'abattre avenue Bollée, il est dit que ces arbres seraient en mauvais santé : 87 % des arbres étaient en bonne santé selon le diagnostic de 2019 établi par les services de la Ville, ils ne seraient plus que 20 % en 2023 !

Nous avons demandé à Mme l'Adjointe au Maire de la Ville, déléguée à « la Nature en ville, Végétalisation et Qualité architecturale », l'étude phytosanitaire des arbres par courrier du 15 décembre 2023 et du 30 janvier 2024, et nous n'avons reçu à ce jour aucune réponse. Notre demande est justifiée par l'avis sur le projet rendu en octobre 2023 par la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) qui énonçait « *La MRAE demande à la collectivité de mieux justifier son impossibilité d'éviter l'abattage des arbres et les conséquences notamment en matière de lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbains* ».

4. Une concertation dont la portée interroge

Nous nous interrogeons aussi sur la concertation mise en place entre 2020 et 2023 et la prise en compte des besoins de nos concitoyens.

Ainsi une pétition a recueilli un nombre important de signataires (près de 8000 signatures dont plus de 2700 sur Le Mans - Référence de la pétition : <https://agir.greenvoice.fr/petitions/sauvegardons-les-200-arbres-de-l-avenue-bollee-au-mans>).

Si une réelle concertation avait été menée la pétition signée par près de 8000 personnes n'aurait probablement pas vu le jour ; de plus plusieurs aménagements demandés comme le maintien de places de stationnement, notamment des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite, ou la réalisation d'aménagements adaptés nécessaires pour les livraisons des commerces, auraient été pris en compte

Compte-tenu de tous ces éléments, nous demandons un moratoire,

- le temps de disposer d'éléments budgétaires et financiers cohérents sur le projet ;
- et de disposer d'une approche d'ensemble des transports collectifs à horizon des années couvertes par le projet ce que ne permet pas le dossier soumis à avis ;
- le temps aussi de mener les concertations nécessaires.

Pour toutes ces raisons exposées et afférentes, **les élus du groupe CÉS de la Ville du Mans et de Le Mans Métropole sont défavorables à ce projet en l'état et faute des éléments ci-dessus mentionnés.**

Vous remerciant par avance de l'attention bienveillante que vous voudrez bien porter à cet avis, nous vous prions de croire, **Monsieur Le Président de la commission d'enquête**, à l'assurance de nos salutations les

meilleures.

Les Élus du Groupe Citoyen Écologiste et Solidaire
5 rue des Jacobins
72000 Le Mans
Tél 02.43.47.45.30
elus.ces@lemans.fr

Annexe 1

Point de vue sur l'évaluation socio-économique jointe et à l'appui duquel plusieurs de nos observations sont formulées plus haut

Sur la forme de l'étude socio-économique.

Cette étude de 42 pages a le mérite d'exister même si sa compréhension en est difficile à raison d'une absence de définition de termes techniques utilisés et de celle d'une synthèse grand public utile au plus grand nombre. De ce point de point elle est probablement difficilement intelligible voire inintelligible pour la plupart des personnes consultant les documents de l'enquête publique.

Sur le fond, quatre observations peuvent être faites

1 Une étude dont les hypothèses mettent en évidence des gains *in fine* limités en temps

Plusieurs points méritent d'être soulignés : l'étude est faite sur la base d'hypothèses de report de 7, 7 % de la circulation existante sur les nouvelles lignes CL (cf. pages 19 et 21) avec un gain de passager de 5, 928 Millions de passagers en 2040 et une augmentation des fréquences et du nombre de kilomètres parcourus. L'augmentation du recours au vélo (en lien avec les aménagements anticipés) au regard de cette évolution serait lui de seulement 2 %. Par rapport à la situation actuelle, les gains de temps de parcours à l'horizon 2040 sont d'environ 3 min, soit 7% de gain par rapport au temps de parcours total (page 25 / 42).

Ce gain de temps est monétarisé mais la qualité des usagers concernés au regard des raisons et fréquences d'utilisation n'est pas précisée ni distinguée.

Le nombre de kms faits en véhicule particulier et économisés serait de 6 174 000 kms en 2040. D'autres gains sont monétarisés y compris celui du recours à des bus à hydrogène même si l'équipement en matériels roulants serait identique sans nouvelles CL.

2 Une VAN positive mais discutable au regard du montant des investissements prévus dont le périmètre varie selon les sources disponibles

Il est à noter que certaines dépenses ne rentrent pas dans le champ de l'étude qui paraissent pourtant liées et indispensables (enfouissement des réseaux et anticipation du « RCS », dont le document ne donne aucune définition) (cf. p 35).

Au final la valeur actualisée nette socioéconomique (VAN SE) ^[1] est à l'horizon 2040 légèrement positive à 2,272 M€, valeur au final assez faible alors même que le montant de l'investissement dans l'étude est compris entre de 74 M€ (valeur cumulée) à 75 M€ (valeur actualisée) et diffère du montant du projet en crédits budgétaires estimé à 99, 7 Millions € (+33 % par rapport à la valeur actualisée).

Les 74 / 75 M€ tiennent compte de la subvention versées dans le cadre de l'Appel à Projets relatif aux transports collectifs en site propre de l'ordre de 6 880 M €.

3 L'absence d'une vision d'ensemble de la configuration du réseau

Plus fondamentalement le projet se fait à nature, desserte et fréquence du réseau équivalent sans qu' « aucune autre restructuration du réseau de transport en commun de Le Mans Métropole, exploité par la SETRAM n'est prévue » (page 11) ni esquissée. Ce point est important car il ne permet pas de dire si les transformations projetées emporteront une adaptation des transports collectifs au bénéfice d'une amélioration du plus grand nombre des habitants et utilisateurs au regard du coût élevé du projet.

Par ailleurs l'impact des modifications de circulation à certains points considérés comme pouvant être problématiques que généreront les nouvelles lignes ne sont ni évoquées ni approchées de façon quantitative ou qualitative.

4 L'insuffisance d'une prise en compte des avantages et coûts urbains et environnementaux

L'aménagement des lignes aura des effets sur l'espace urbain et paysager. Ils ne sont pas évoqués par l'étude. Les bénéfices et coûts associés à la perception et l'utilisation du cadre de vie et aux aménités paysagères dans les différents espaces urbains concernés par le projet sont hors du champ de ladite étude. Pourtant la littérature socio-économique évoque des bénéfices liés à la présence d'arbres existants et de verdure en général générant de la fraîcheur et d'autres bienfaits qui pourraient être pris en compte.

[1] https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-guide-evaluation-e-regles-de-decision_final-final.pdf

les élu-es du Groupe « Citoyen Écologiste et Solidaire »



**citoyen
écologiste
solidaire**

02 43 47 45 30 / elus.ces@lemans.fr

5 rue des Jacobins, 72000 Le Mans

Retrouvons-nous aussi sur   

Groupe Citoyen Écologiste et Solidaire

5 rue des Jacobins, 72000 Le Mans

Tél : 02.43.47.45.30 - 06.14.98.83.27

elus.ces@lemans.fr

— Pièces jointes : —

Avis Élus CÉS Enquête publique chronolignes.docx

41,5 Ko

Avis Élus CÉS Enquête publique chronolignes.pdf

150 Ko

Le Mans, le 4 avril 2024



**Élus du groupe Citoyen
Écologiste et Solidaire de la Ville
du Mans**

**Avis sur l'enquête publique
relative au projet d'aménagement de Chronolignes
sur le réseau urbain de transport publics de Le Mans Métropole**

Monsieur Le Président de la commission d'enquête,

Nous nous permettons de vous adresser notre avis concernant le projet d'aménagement de Chronolignes (CL) sur le réseau urbain de transport public de Le Mans Métropole, projet soumis à enquête publique.

Nos observations portent sur :

- 1. Le montant en constante augmentation du coût du projet des trois lignes qui, rapporté aux effets attendus, eux limités, paraît non proportionné**

Un coût en augmentation constante

Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (pièce n° 9 : appréciation sommaire des dépenses), à la page 6, l'estimation sommaire des dépenses liées au projet d'aménagement des CL (données issues de l'AVP de juin 2022) montre une différence très significative avec les crédits budgétaires à mobiliser en 2024

Le budget annoncé est de 70,430 M€ HT, mais lors du dernier Conseil Communautaire de Le Mans Métropole du 15 février 2024, a été votée une enveloppe de 99.7 M€, soit plus de 29 millions d'euros de différence.

Historiquement les crédits budgétaires votés pour y faire face ont fortement augmenté. A l'origine, l'enveloppe prévue et votée lors du conseil communautaire de LMM du 4 juillet 2018 était de 30 Millions euros (M€). Lors du conseil communautaire de LMM du 28 janvier 2021, le budget est passé à 60,7 M€. Lors

du conseil du 27 octobre 2022, le budget est, cette fois passé, à 78 M€. Enfin lors du Conseil Communautaire de LMM du 15 février 2024, l'enveloppe a une nouvelle fois augmentée avec un montant de 99,7 M€ voté.

En l'espace de trois ans et demi et quatre délibérations, le coût du projet a donc été multiplié par trois.

Il est à noter que certaines dépenses ne rentrent pas dans le champ de l'évaluation socio-économique réalisée et jointe au projet alors qu'elles paraissent pourtant liées et indispensables (enfouissement des réseaux et anticipation du « RCS », dont le document évaluation socio-économique ne donne par ailleurs aucune définition).

Il y a donc une interrogation sur le coût prévu (en l'état 99,7 M€) engageant la collectivité et les montants annoncés dans le dossier et dans l'évaluation socio-économique ; cela rend plus fragile les gains espérés et prive de pertinence un avis sur une valeur nette positive du projet, l'écart entre le coût et les supposés bénéfiques (cf. annexe1).

Des effets attendus limités

Par rapport à la situation actuelle, les gains de temps de parcours à l'horizon 2040 sont d'environ 3 min, soit 7% de gain par rapport au temps de parcours total (page 25 / 42 de l'évaluation socio-économique).

Ce gain de temps est monétarisé mais la qualité des usagers concernés au regard des raisons et fréquences d'utilisation n'est pas précisée ni distinguée.

Ces effets attendus limités sont aussi à mettre en relation avec l'absence de toute mise en perspective de ce projet avec l'évolution du réseau et les besoins des habitants et usagers.

2. L'absence de toute mise en perspective de ce projet avec l'évolution du réseau et des besoins des habitants et usagers

Plus fondamentalement le projet se fait à nature, desserte et fréquence du réseau équivalent sans qu'« aucune autre restructuration du réseau de transport en commun de Le Mans Métropole, exploité par la SETRAM n'est (*ne soit*) prévue » (page 11 de l'évaluation socio-économique du projet et notre point de vue sur celle-ci cf. Annexe 1 à la suite) ni esquissée.

Ce point est important car il ne permet pas de dire si les transformations projetées emporteront une adaptation des transports collectifs au bénéfice d'une amélioration du plus grand nombre des habitants et utilisateurs au regard du coût élevé du projet.

Par ailleurs l'impact des modifications de circulation à certains points considérés comme pouvant être problématiques et que généreront les nouvelles lignes n'est ni évoqué ni approché de façon quantitative ou qualitative.

3. La non prise en compte des effets environnementaux dans les espaces urbains traversés

L'aménagement des lignes aura des effets sur l'espace urbain et paysager. Ils ne sont pas ou peu évoqués par les documents soumis à la consultation.

Les bénéfices et coûts associés à la perception et l'utilisation du cadre de vie et aux aménités paysagères dans les différents espaces urbains concernés par le projet sont, eux aussi, ignorés. Pourtant la

littérature socio-économique évoque des bénéfices liés à la présence d'arbres existants et de verdure en général générant de la fraîcheur et d'autres bienfaits qui pourraient être pris en compte.

Sur la question des 200 arbres qu'il est prévu d'abattre avenue Bollée, il est dit que ces arbres seraient en mauvaise santé : 87 % des arbres étaient en bonne santé selon le diagnostic de 2019 établi par les services de la Ville, ils ne seraient plus que 20 % en 2023 !

Nous avons demandé à Mme l'Adjointe au Maire de la Ville, déléguée à « la Nature en ville, Végétalisation et Qualité architecturale », l'étude phytosanitaire des arbres par courrier du 15 décembre 2023 et du 30 janvier 2024, et nous n'avons reçu à ce jour aucune réponse. Notre demande est justifiée par l'avis sur le projet rendu en octobre 2023 par la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) qui énonçait « *La MRAE demande à la collectivité de mieux justifier son impossibilité d'éviter l'abattage des arbres et les conséquences notamment en matière de lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbains* ».

4. Une concertation dont la portée interroge

Nous nous interrogeons aussi sur la concertation mise en place entre 2020 et 2023 et la prise en compte des besoins de nos concitoyens.

Ainsi une pétition a recueilli un nombre important de signataires (près de 8000 signatures dont plus de 2700 sur Le Mans - Référence de la pétition : <https://agir.greenvoice.fr/petitions/sauvegardons-les-200-arbres-de-l-avenue-bollee-au-mans>).

Si une réelle concertation avait été menée la pétition signée par près de 8000 personnes n'aurait probablement pas vu le jour ; de plus plusieurs aménagements demandés comme le maintien de places de stationnement, notamment des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite, ou la réalisation d'aménagements adaptés nécessaires pour les livraisons des commerces, auraient été pris en compte

Compte-tenu de tous ces éléments, nous demandons un moratoire,

- le temps de disposer d'éléments budgétaires et financiers cohérents sur le projet ;
- et de disposer d'une approche d'ensemble des transports collectifs à horizon des années couvertes par le projet ce que ne permet pas le dossier soumis à avis ;
- le temps aussi de mener les concertations nécessaires.

Pour toutes ces raisons exposées et afférentes, **les élus du groupe CÉS de la Ville du Mans et de Le Mans Métropole sont défavorables à ce projet en l'état et faute des éléments ci-dessus mentionnés.**

Vous remerciant par avance de l'attention bienveillante que vous voudrez bien porter à cet avis, nous vous prions de croire, **Monsieur Le Président de la commission d'enquête**, à l'assurance de nos salutations les meilleures.

Les Élus du Groupe Citoyen Écologiste et Solidaire

5 rue des Jacobins

72000 Le Mans

Tél 02.43.47.45.30

elus.ces@lemans.fr

Annexe 1

Point de vue sur l'évaluation socio-économique jointe et à l'appui duquel plusieurs de nos observations sont formulées plus haut

1. Sur la forme de l'étude socio-économique.

Cette étude de 42 pages a le mérite d'exister même si sa compréhension en est difficile à raison d'une absence de définition de termes techniques utilisés et de celle d'une synthèse grand public utile au plus grand nombre. De ce point de point elle est probablement difficilement intelligible voire inintelligible pour la plupart des personnes consultant les documents de l'enquête publique.

2. Sur le fond, quatre observations peuvent être faites

2.1 Une étude dont les hypothèses mettent en évidence des gains *in fine* limités en temps

Plusieurs points méritent d'être soulignés : l'étude est faite sur la base d'hypothèses de report de 7,7 % de la circulation existante sur les nouvelles lignes CL (cf. pages 19 et 21) avec un gain de passager de 5,928 Millions de passagers en 2040 et une augmentation des fréquences et du nombre de kilomètres parcourus. L'augmentation du recours au vélo (en lien avec les aménagements anticipés) au regard de cette évolution serait lui de seulement 2 %. Par rapport à la situation actuelle, les gains de temps de parcours à l'horizon 2040 sont d'environ 3 min, soit 7% de gain par rapport au temps de parcours total (page 25 / 42).

Ce gain de temps est monétarisé mais la qualité des usagers concernés au regard des raisons et fréquences d'utilisation n'est pas précisée ni distinguée.

Le nombre de kms faits en véhicule particulier et économisés serait de 6 174 000 kms en 2040. D'autres gains sont monétarisés y compris celui du recours à des bus à hydrogène même si l'équipement en matériels roulants serait identique sans nouvelles CL.

2.2 Une VAN positive mais discutable au regard du montant des investissements prévus dont le périmètre varie selon les sources disponibles

Il est à noter que certaines dépenses ne rentrent pas dans le champ de l'étude qui paraissent pourtant liées et indispensables (enfouissement des réseaux et anticipation du « RCS », dont le document ne donne aucune définition) (cf. p 35).

Au final la valeur actualisée nette socioéconomique (VAN SE)¹ est à l'horizon 2040 légèrement positive à 2,272 M€, valeur au final assez faible alors même que le montant de l'investissement dans l'étude est compris entre de 74 M€ (valeur cumulée) à 75 M€ (valeur actualisée) et diffère du montant du projet en crédits budgétaires estimé à 99,7 Millions € (+33 % par rapport à la valeur actualisée).

Les 74 / 75 M€ tiennent compte de la subvention versées dans le cadre de l'Appel à Projets relatif aux transports collectifs en site propre de l'ordre de 6 880 M €.

¹ https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-guide-evaluation-e-regles-de-decision_final-final.pdf

2.3 L'absence d'une vision d'ensemble de la configuration du réseau

Plus fondamentalement le projet se fait à nature, desserte et fréquence du réseau équivalent sans qu' « aucune autre restructuration du réseau de transport en commun de Le Mans Métropole, exploité par la SETRAM n'est prévue » (page 11) ni esquissée. Ce point est important car il ne permet pas de dire si les transformations projetées emporteront une adaptation des transports collectifs au bénéfice d'une amélioration du plus grand nombre des habitants et utilisateurs au regard du coût élevé du projet.

Par ailleurs l'impact des modifications de circulation à certains points considérés comme pouvant être problématiques que généreront les nouvelles lignes ne sont ni évoquées ni approchées de façon quantitative ou qualitative.

2.4 L'insuffisance d'une prise en compte des avantages et coûts urbains et environnementaux

L'aménagement des lignes aura des effets sur l'espace urbain et paysager. Ils ne sont pas évoqués par l'étude. Les bénéfices et coûts associés à la perception et l'utilisation du cadre de vie et aux aménités paysagères dans les différents espaces urbains concernés par le projet sont hors du champ de ladite étude. Pourtant la littérature socio-économique évoque des bénéfices liés à la présence d'arbres existants et de verdure en général générant de la fraîcheur et d'autres bienfaits qui pourraient être pris en compte.

