

Auteur.rices :

Rudy L'ORPHELIN

Alexandra BELDJOUDI

François JOLY

Lilian BELLET

Céline PAIN

Membres du groupe Caen Ecologiste et Citoyenne au conseil municipal de Caen

Le territoire de Caen la mer accuse un grave retard en matière de mobilité durable. Victime de choix d'aménagement qui ont favorisé l'étalement urbain, lequel a produit une dépendance particulièrement forte à la voiture individuelle.

Victime, notre territoire l'est aussi du fait des choix politiques réalisés ces dernières décennies en matière de transports collectifs. Pour les TCSP (transports en commun en site propre), la perspective d'un réseau doté d'un axe nord-sud associé à un axe est-ouest se dessine déjà dans les années 90. Que de temps de perdu depuis lors. Rappelons-ici les déboires du TVR (tramway sur pneus) inauguré en 2002, prévu pour 30 ans, et qui a dû être abandonné mi-vie pour être remplacé par un Tram fer. Rappelons encore le choix de Joël Bruneau, actuel maire de Caen, de renoncer à la réalisation d'une deuxième ligne de Tramway en 2014 sur l'axe est-ouest alors que son lancement était prêt. Si les échéances du projet qui nous est aujourd'hui présenté sont respectées, il aura donc fallu attendre près de 30 ans pour que ce projet de « deuxième ligne » se réalise sur l'axe est-ouest. Ce dernier ne le sera d'ailleurs que de manière partielle puisque les perspectives de raccordement vers Mondeville (ou encore vers Colombelles) sont encore dans les limbes.

Depuis d'adoption du nouveau Plan de Déplacement urbain en 2013, aucune réflexion d'ensemble sur les mobilités à Caen la Mer n'a été menée et le chantier du Plan local d'urbanisme intercommunal habitat et mobilités (PLUihm) commence à peine. Pourtant, l'extension du réseau de Tramway devrait selon nous s'intégrer à une stratégie d'ensemble de report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transports. Force est de constater qu'une telle stratégie fait défaut. Nous peinons à cerner les objectifs poursuivis par la majorité. L'absence de fondement de ces décisions par des indicateurs fiables de type enquêtes-ménages nous interroge. De telles enquêtes ont pourtant été réalisées ces derniers mois et nous ne pouvons que regretter que leurs résultats n'aient pas été communiqués au public à l'occasion du débat qui fait l'objet de la présente contribution

La droite locale aux responsabilités n'a pas d'ambition en matière de transports à la hauteur des enjeux climatiques et sociaux. Leur vision se résume à « l'équipement Tram en 2028 » sans assumer les choix à faire en matière d'alternatives à la voiture individuelle, sans chercher à construire une politique de transport cohérente avec une politique d'habiter et de vivre le territoire et une politique d'aménagement du territoire.

Dans un contexte de dérèglement climatique dont nous percevons tous et toutes les effets, ici et maintenant, qui touchent plus durement les plus précaires, les collectivités ont la lourde

responsabilité d'agir, d'agir vite, pour rattraper les retards et prendre des décisions exemplaires. Il faut construire la ville durable et solidaire.

A cet égard, notre contribution à cette concertation a pour vocation de présenter les objectifs que devraient viser notre collectivité en matière de transports au sein du territoire de Caen la Mer (I) tout en faisant état des points de vigilances identifiés sur les 3 tracés soumis à la concertation (II).

I. Mener une politique de mobilités répondant aux enjeux sociaux et climatiques

Aujourd'hui, toute politique de mobilité doit poursuivre des objectifs clairs tels que :

- Réduire drastiquement la place de la voiture à la faveur des modes de déplacement doux et des transports collectifs qui doivent devenir ultra-majoritaires ;
- Proportionner la place de la voiture à un usage partagé de ce mode de déplacement et non plus calibrer les routes selon un usage individuel ;
- Dédier tous les fonds mobilité exclusivement à des projets à impact positif sur les plans sociaux et environnementaux, en actant l'abandon de tous les projets routiers ;
- Mettre en cohérence les politiques de mobilité et les politiques d'aménagement du territoire.

Il est indispensable que tout choix politique en matière de mobilités vise à **offrir à toutes et tous des services de transports collectifs, accessibles, confortables et attractifs**. Dans un souci d'équité sociale, mais aussi de **réduction des émissions de gaz à effet de serre** par la diminution du trafic automobile.

A ce titre, il est nécessaire de **lutter contre l'autosolisme**, qui concerne 8 conducteur.rices sur 10 le matin (étude Vinci 2022, baromètre de l'autosolisme). **Les ménages doivent avoir des alternatives pour leur trajet domicile-travail mais également pour les besoins du quotidien** (courses, écoles, sorties culturelles et loisirs).

Les tarifs des transports en commun et de mise à disposition de vélos doivent être accessibles pour créer des changements d'habitudes. **Nous renouvelons notre proposition de rendre les transports en commun gratuits pour les moins de 25 ans**. Nous proposons également, **pendant la période de tension où nous sommes appelés à la sobriété énergétique, à mettre en place un abonnement à 5 euros par mois pour l'ensemble du réseau de transport**. Nous incitons à **lancer des opérations « ma ville sans voiture » par exemple le samedi avec gratuité des transports collectifs et neutralisation de la circulation automobile dans le centre-ville et ses abords**.

Par ailleurs, **l'apaisement de la circulation sur l'ensemble du territoire de Caen la mer doit être impérativement recherché**. La mise en place du tramway ne doit pas dégrader davantage les conditions de déplacement des plus vulnérables. Le projet tram et plus largement la politique mobilité doivent être élaborés en cohérence avec les politiques piéton.ne.s, cyclistes, poussettes et personnes à mobilité réduite. A ce jour, la majorité des travaux réalisés crée des conflits piéton.ne.s/cyclistes et voitures/cyclistes.

L'extension des zones de desserte du tramway ne peut avoir pour effet d'isoler les quartiers non desservis. Par conséquent, **nous proposons de mettre en place une offre de bus sur voies réservées et cadencée pour ces quartiers de Caen**. **Le réseau actuel souffre d'un cruel manque de fiabilité : selon les données fournies par le délégataire dans son dernier rapport, 1 bus sur 3 n'est pas à l'heure**.

Le déploiement d'un tram-train au Sud de Caen, un tramway rapide ou tram-train de Caen à la mer en passant par la quatre-voies de Ouistreham ou encore le projet de **téléphérique** qui relierait la rive droite (Demi-Lune) à la station Chaussée d'Alger et à la rive gauche, **sont à étudier**.

Une véritable politique de mobilité ne peut aujourd'hui faire fi de l'impérative réduction de la voiture en ville. Il est temps de reconquérir l'ensemble des places de la ville qui, en réalité, sont à l'état de parking ou de rond-point (par exemple places Fontette et Louis Guillouard), en favorisant leur piétonisation et leur végétalisation. **Toute nouvelle création de place de stationnement doit être conditionnée à la vocation de stationnement pour personne à mobilité réduite ou parking relais desservi par un réseau de transport régulier et attractif.**

Aussi, pour une politique de mobilité attractive, il convient de proposer des alternatives performantes à la voiture. Pour cela, il faut envisager de dédier, a minima, une voie sur deux de toutes les routes en 2X2 voies, au bus et covoiturage, tout en organisant une hiérarchie des priorités dans toute la ville : Bus/Tram, cyclistes, piétons, voitures.

Enfin, il est temps de revoir la logique de la construction de places de stationnement à l'occasion de l'édification de logements, **en limitant à 0,5 place par logement lorsqu'ils se situent dans les corridors tram ou des principales lignes de bus**. Ce principe est également valable pour la construction d'immeubles de bureaux. Plus largement, une promotion des transports doux et collectifs doit être réalisée auprès des entreprises en accompagnant toute entreprise du territoire à l'élaboration de plans de mobilité d'entreprises favorisant largement les transports doux et collectifs avec des modalités d'évaluation et de suivi de ces plans. Les administrations se doivent d'être exemplaires en la matière en étant les premières à engager de tels plans.

Enfin, nous constatons que les travaux de développement du Tram prévoient une nouvelle fois de desservir le centre-ville caennais. Dès lors que ces travaux sont portés par la Communauté Urbaine Caen la mer, il convient d'équilibrer ces nouvelles lignes avec des lignes circulaires de bus afin de desservir de manière plus performante les communes de la première couronne entre elles et pas seulement avec le centre-ville caennais. Le projet Tram 2028 est encore trop caenno-centré et n'intègre pas suffisamment ces communes de la première couronne.

II. Quelques points de vigilance sur les différents tracés

Dans le projet tramway tel que présenté jusqu'alors, beaucoup d'éléments manquent à l'appel pour le considérer comme un projet cohérent qui s'intègre dans une vision plus large de la ville durable.

Il apparaît comme élaboré de manière déconnectée des politiques d'urbanisme, d'aménagement et de solidarité. Il n'intègre aucune stratégie d'intermodalité, aucune réflexion sur la protection du végétal et du patrimoine arboré.

C'est un projet « isolé » comme si le projet d'installation d'un tram se suffisait à lui-même.

Par conséquent, dans cet exercice contraint, nous ne déclinons ici que les points de vigilance à prendre impérativement en considération pour chacun des tracés.

Concernant le tracé A, le projet ne s'accompagne malheureusement pas d'une clarification sur le futur statut de la rue Guillaume le Conquérant. Or, selon nous, seule une piétonisation effective de cette rue est compatible avec le passage du Tram.

Nous tenons à pointer les potentiels conflits d'usage qui résulteraient d'une situation de non-choix visant à ne surtout fâcher personne.

En effet, ne pas fermer totalement la circulation automobile sur ce secteur posera des difficultés à la fois aux piéton.ne.s, cyclistes, usager.e.s du tram, automobilistes et commerçant.e.s, du fait de l'étroitesse de la rue.

Il faut imaginer une piétonisation totale de toute la rue. Pour que celle-ci soit apaisée et effective, il s'agit d'organiser des solutions pour les paquets volumineux de commerçants ou encore l'accès aux commerces aux personnes à mobilité réduite. Par exemple, pour les client.e.s, il pourrait être proposé un système de livraison pour les achats d'objets encombrants ou lourds.

Par ailleurs, les coûts des travaux de ce tracé doivent intégrer les frais d'indemnisation des commerçant.e.s, élaborés en concertation avec eux.

Concernant les tracés B et C, le passage par l'EPSM pose de nombreuses questions.

En l'état, les 2 tracés impliquent la destruction d'un mur d'enceinte de l'établissement, ainsi que l'isolement d'une des annexes de l'établissement. Au total, 85 lits sont susceptibles de disparaître au sein de l'établissement psychiatrique si l'un de ces 2 tracés est retenu.

Nous partageons également les inquiétudes soulevées concernant le bien-être des patient.e.s de l'établissement si le tramway était amené à traverser l'établissement.

L'extension du tramway ne saurait avoir pour conséquence une altération néfaste de la qualité et des possibilités d'accueil en soin psychiatrique sur notre territoire.

Rudy L'ORPHELIN, Alexandra BELDJOUDI, Francis JOLY, Lilian BELLET, Céline PAIN

