

PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY

**ON VOUS
TRANSPORTE
EN 2028**
participez à la
concertation

Cahier d'acteur

Du 30 sept
au 30 nov
2022

TRAMWAY
2028

Financé par




Caenlamer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

A QUELLE(S) QUESTION(S) DE LA CONCERTATION SE RAPPORTE VOTRE CAHIER D'ACTEURS ?

- ✓ Les tracés envisagés
- ✓ Le nombre et la position des stations de tramway
- ✓ Le nombre et la position des parkings-relais
- ✓ Le schéma d'organisation du futur réseau de lignes de tramway

LES AUTEURS ET LES CONTRIBUTEURS (CHAMP OBLIGATOIRE)

Groupes Europe Écologie Les Verts de la communauté urbaine Caen-la-Mer

Rédacteurs : Alexandra Beldjoudi, Sophie Börner, Xavier Delbeque, Christophe Driesbach, Sylvain Girodon, Alain Gruenais, François Joly, Noëlle Le Maulf, Jean-Marc Mandonnet, Clara Monnier, Katell Prigent, Aurélie Traoré.

VOTRE CONTRIBUTION EN TEXTE (4 PAGES DE 2000 CARACTÈRES MAXIMUM)

Nous vous remercions de vous limiter à 8000 caractères maximum.

EELV Caen la mer est favorable à une nouvelle ligne de tramway pour créer une alternative à la voiture, mais à certaines conditions précises :

1) Pour renforcer l'attractivité du réseau, la vitesse commerciale du tram dans son ensemble (anciennes et nouvelles lignes) doit être portée de 15 à 20 km/h comme la moyenne nationale. Pour cela, il est nécessaire de réduire le nombre de stations sur les lignes existantes en ciblant un intervalle de 400 à 600 m, et d'améliorer la priorité aux carrefours pour garder une vitesse constante.

2) Il faut augmenter la fréquence du tramway (existant comme projeté) avec trois modes différenciés :

- En heures de pointe (matin et soir), 6 minutes d'intervalle sur les branches et 2 minutes en tronçon central,
- En journée courante, 10 minutes sur les branches,
- En heures creuses, pas plus de 20 minutes sur les branches.

3) Afin de permettre une vitesse et une fréquence commerciale suffisante, nous nous opposons au passage du tramway sur une voie unique. Il nous paraît en revanche nécessaire de doubler l'avenue du 6 juin pour assurer un vrai maillage du réseau et ne pas regrouper 4 branches sur un seul tronçon. Le coût de ce maillage est inférieur à celui prévu pour la suppression des lignes aériennes de contact.

4) Quelle que soit la décision retenue pour le tracé (A, B ou C), il faut profiter des modifications lourdes de voirie et de circulation, pour piétonniser la rue Guillaume Le conquérant et pacifier les places Fontette et Louis Guillouard en priorisant les traversées piétonnes entre l'Est et l'Ouest.

5) Ce tracé doit s'accompagner sur toute sa longueur de pistes cyclables bi-directionnelles, nettement distinguées des trottoirs piétons. Le réseau Vélolib doit être développé au-delà des zones desservies par le tramway pour permettre d'y donner accès.

6) Prise en compte, dès la conception du projet, de la place de l'arbre. Celui-ci doit en faire complètement partie et ne doit surtout pas être un objet de décor a posteriori.

7) Nous sommes opposés à l'utilisation de batteries sur une partie du tracé devant son coût écologique (850 Kg de batterie/tram, à renouveler tous les 7 à 8 ans). La suppression des lignes aériennes de contact doit être interrogée devant son coût financier, mais si elle est choisie nous privilégions le système d'alimentation par le sol qui a fait ses preuves à Bordeaux et ailleurs.

8) Le prolongement des branches existantes, notamment au Nord à la Bijude, ainsi que des branches projetées à la Folie-Couvrechef et à la Maladrerie doit être développé dans la foulée des travaux à venir. Envisager dès à présent les prolongements possibles afin de permettre une réserve foncière suffisante.

9) Il est nécessaire d'étudier un tramway rapide ou tram-train de Caen à la mer en passant par la quatre voie de Ouistreham.

10) Il est important que le tram desserve tous les projets et équipements structurants de la ville, existants ou à venir. Il doit servir de colonne vertébrale pour construire la ville de demain. Il est important d'étudier en parallèle d'autres moyens de transport, comme celui d'un téléphérique, qui relierait la rive droite (Demi-Lune) à la station Chaussée d'Alger et à la rive gauche.

11) Toutes ces lignes nouvelles doivent se doter d'un parking relais en silo à leur terminus afin de permettre aux visiteurs extérieurs de laisser leurs voitures pour aller en ville.