

BILAN DU MAÎTRE D'OUVRAGE CONCERTATION PRÉALABLE

Du 30 septembre au 30 novembre 2022



TRAMWAY
2028

Projet d'extension du tramway

Financé par



tramway2028.fr



Caenlamer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

Sommaire

○ Préambulep.3	○ Les réponses de Caen la mer aux questions et recommandations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)p.18
○ Le projet d'extension du réseau de tramway p.4 <ul style="list-style-type: none">• Rappel du contexte p.5• Les objectifs p.5• Les caractéristiques du projet d'extension du tramway p.6	○ Les enseignements de la Concertation p.23
○ Le dispositif de concertationp.8 <ul style="list-style-type: none">• Les objectifsp.9• Les modalités et le déroulementp.9	○ Les orientations du maître d'ouvrage p.26 <ul style="list-style-type: none">• Les mesures retenues à l'issue de la concertation .. p.28
○ La synthèse des contributions du publicp.15	○ Les contributions faites lors de la concertation qui n'ont pas été retenuesp.29 <ul style="list-style-type: none">• Le tracé retenup.31• Les prochaines étapes p.32• Le calendrier prévisionnel p.32

Préambule

Le projet d'extension du tramway a fait l'objet d'une concertation préalable du 30 septembre au 30 novembre 2022, organisée par la Communauté urbaine Caen la mer, en tant que maître d'ouvrage.

Cette concertation s'est déroulée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Suite à la décision prise lors de la séance plénière du 6 avril 2022 (référence N°2022/43), la CNDP a fixé les modalités de la concertation et en a confié la réalisation à la Communauté urbaine Caen la mer. Elle a par ailleurs nommé Messieurs Bruno Boussion et Rémi Wacogne, garants.

Pendant plus de huit semaines, la Communauté urbaine est venue à la rencontre des habitants pour leur présenter le projet, les inviter à participer à la concertation, et recueillir leur avis. Les réunions publiques, les stands mobiles, les marches exploratoires, les permanences d'information et les ateliers thématiques ont été organisés pour donner l'occasion à chacun de s'exprimer et de débattre de l'opportunité de réaliser ce projet de transport et d'aménagement structurant.

Totalement inscrite dans les axes du Projet de Territoire et dans les documents de planification, l'extension du réseau de tramway se décide et se construit à l'échelle du territoire de Caen la mer. C'est pourquoi, tous les habitants ont reçu un dépliant explicatif avec un coupon pré-affranchi, afin de leur permettre d'apporter leur contribution au projet. Pour compléter ce dispositif, une plateforme de concertation permettant de déposer un avis en ligne, était ouverte pendant toute la durée de la concertation, sur le site tramway2028.fr





1



Le projet d'extension du réseau tramway

Rappel du contexte

En service depuis l'été 2019 et doté de trois lignes, le tramway suit actuellement un axe Nord-Sud. Les trois lignes de tramway accueillent chaque jour, plus de la moitié des voyageurs qui empruntent le réseau de transports urbains Twisto, soit 50 000 voyageurs. Grâce à une offre performante, elles permettent de desservir les zones denses de la Communauté urbaine, en reliant Hérouville Saint-Clair à Ifs (T1) ; le Campus 2 au Nord, à la Presqu'île (T2) et le centre-ville de Caen, au niveau de la station Château-Quatrans, à Fleury-sur-Orne (T3).

Cependant, d'autres secteurs nécessitent une amélioration ou un renforcement de l'offre de transports, tout comme de nouvelles zones en cours d'urbanisation, où seront notamment implantés des équipements à rayonnement métropolitain majeurs (le Palais des sports, le nouveau quartier de la Presqu'île) qui renforcent la compétitivité économique et l'attractivité de Caen la mer. Le projet d'extension du tramway, sur un axe Est-Ouest, s'inscrit dans une stratégie plus globale en faveur de l'amélioration du cadre de vie et du développement des mobilités partagées et décarbonées.

Les objectifs



Au-delà de l'enjeu climatique, il s'agit de desservir équitablement le territoire, en prolongeant les lignes actuelles vers des zones densément peuplées ou en pleine urbanisation, de services et d'emplois.

Le tout-voiture a par ailleurs montré ses limites sociales et environnementales, avec une consommation accrue d'espaces et de ressources. Le choix d'étendre le réseau tramway sur l'agglomération compte parmi les solutions alternatives à la voiture. Elle doit amener les usagers à intégrer le report modal dans leurs déplacements quotidiens, en privilégiant les transports en commun à la voiture particulière.

De plus, ne rien faire, serait aller à l'encontre de la nécessité sociale et environnementale et des politiques publiques portées par la collectivité qui, au travers de son projet de territoire, s'engage dans des actions visant à rendre celui-ci plus attractif économiquement tout en améliorant le cadre de vie. Caen la mer est engagée dans la transition écologique et cela passe notamment par la promotion des transports en commun, moins émetteurs de gaz à effet de serre, et des mobilités actives qui constituent des solutions alternatives à la voiture particulière.

Les caractéristiques du projet d'extension du tramway



Des aménagements structurants pour un espace public partagé

- **2 lignes** à destination de l'Ouest de la Communauté urbaine
- Près de **11,5 km** de nouvelles voies
- **10 rames** supplémentaires
- **17 nouvelles stations**
- Des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes
- **Trois parkings-relais** : dans le futur Palais des Sports, à Beaulieu et au Chemin-Vert

Une offre voyageur renforcée

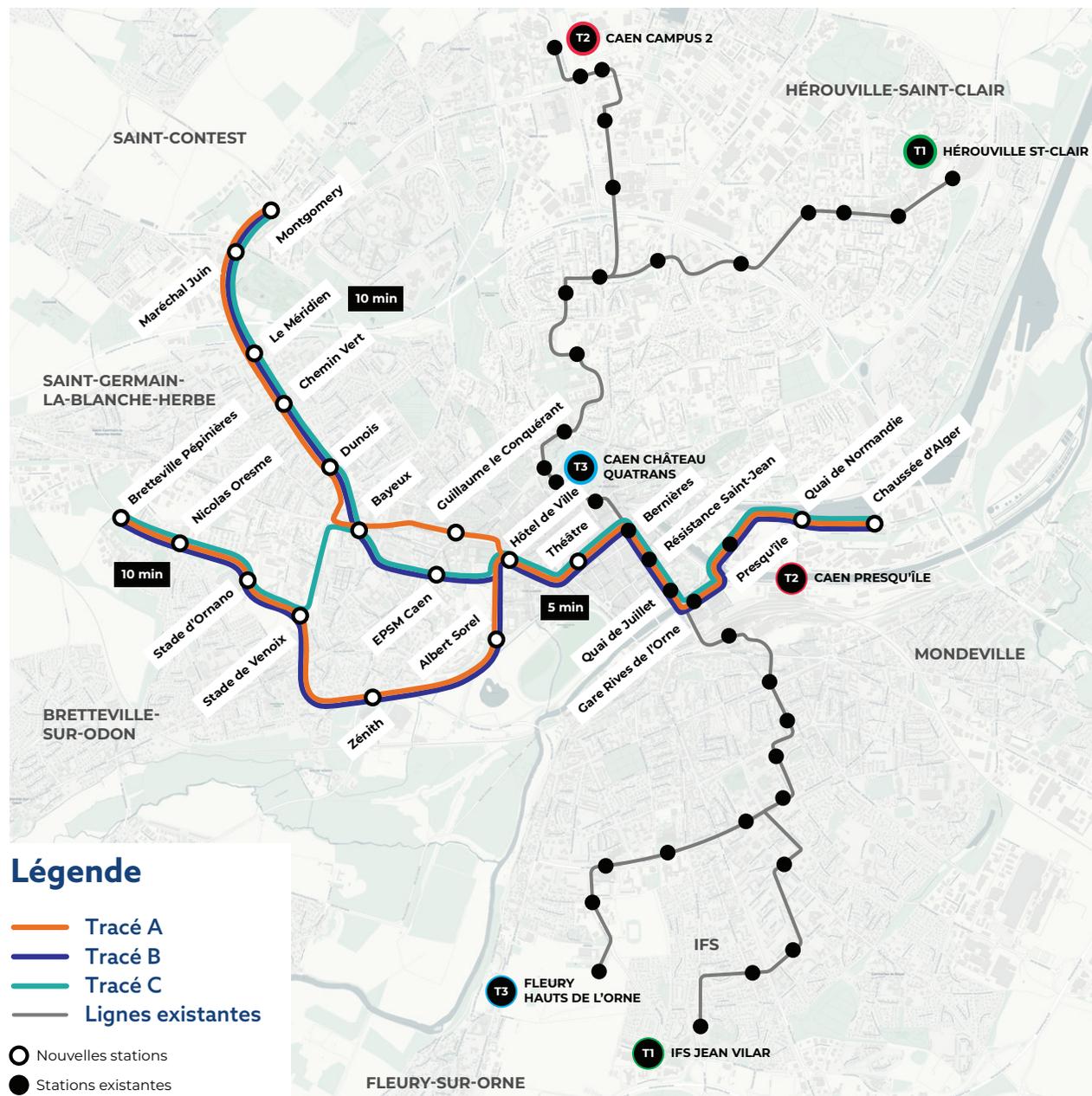
- Un tramway **toutes les 10 min** sur chaque branche, **toutes les 5 min** sur le tronçon commun de l'axe est/ouest et toutes les 2 minutes 30 sur l'Avenue du 6 Juin (futur tronçon commun entre les deux axes nord/sud et est/ouest)
- **36 000 voyages quotidiens** attendus à la mise en service des nouvelles lignes

De nouveaux secteurs desservis

- Vers **Saint-Contest** via le Chemin-Vert, pour relier le plus grand quartier de Caen au centre-ville.
- Vers **Bretteville-sur-Odon** via Beaulieu, pour desservir des équipements publics majeurs tels que l'Hôtel de Ville, le lycée Malherbe, le stade d'Ornano, le Zénith, le Parc Expo ou encore le futur Palais des sports.
- Vers **la Presqu'île**, pour accompagner son urbanisation et desservir les 2 400 logements et les commerces du Nouveau Bassin ainsi que le bas du quartier Saint-Jean-Eudes.

Les hypothèses de tracés

La cartographie ci-contre donne une vue d'ensemble des trois tracés soumis à la concertation.





2



Le dispositif de concertation

Les objectifs

Conformément aux articles L121-9 et R-121-8 du Code de l'Environnement, et dans sa volonté constante d'instaurer un dialogue dans le cadre de ses grands projets structurants, Caen la mer a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en vue d'organiser une concertation préalable. Cette instance indépendante et neutre en a fixé les modalités et le calendrier.

Les modalités et le déroulement

• L'information légale

Conformément à l'article L-121-16 du code de l'Environnement, la concertation a été annoncée préalablement :

- Le 14 septembre 2022, par voie de presse, dans les journaux Ouest France et Liberté.
- Le jeudi 15 septembre 2022, sur les panneaux d'affichage légaux à l'Hôtel de la Communauté urbaine, à l'Hôtel de Ville de Caen ainsi qu'à la Mairie de Saint-Contest.

Le dossier de concertation ainsi qu'un registre pour recueillir les avis, ont été mis à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de la Communauté urbaine, à l'Hôtel de Ville de Caen

et à la Mairie de Saint-Contest, ainsi que lors de toutes les permanences publiques.

• La tenue d'un stand d'information à la Foire internationale de Caen

Du 16 au 25 septembre 2022, un stand d'information dédié au projet a été animé par les équipes de Caen la mer, afin de sensibiliser les visiteurs au projet et annoncer la phase de concertation réglementaire. Près de 2000 personnes sont venues échanger sur le sujet. Cette démarche en amont a contribué à mobiliser les riverains lors de la concertation.



• Le communiqué de presse

Le 5 septembre 2022, un communiqué a été diffusé à la presse ainsi qu'au réseau des communicants des communes de Caen la mer, afin d'annoncer le lancement de la concertation préalable, ses modalités de participation et le calendrier des événements organisés pour cette première phase.

• La campagne d'affichage

Du 15 septembre au 30 novembre 2022, une campagne d'affichage a été déployée sur différents lieux afin de toucher un large public : en station, sur le réseau tramway, sur les vitres d'une rame de tramway, sur les bus, sur les panneaux d'affichage d'entrée et de sortie de Caen, sur les panneaux d'information en gare de Caen, ainsi que sur le réseau d'affichage extérieur et intérieur des principaux centres commerciaux (Carrefour Côte de Nacre, Carrefour d'Hérouville Saint-Clair et Mondeville 2), soit un total de 240 faces d'affichage utilisées.



• Le dépliant d'information

Le dépliant d'information a été diffusé à chaque foyer du territoire et mis à disposition dans les lieux accueillants du public des 48 communes de la Communauté urbaine (mairies, gare, lieux culturels et de loisirs, espaces de co-working, entreprises des secteurs potentiellement desservis, agence Twisto), soit une diffusion en 166 500 exemplaires. Ce support qui présente une synthèse des objectifs et des enjeux du projet d'extension du tramway, ainsi que les dates des principaux événements de la concertation (les réunions et permanences publiques, les marches et les ateliers thématiques), est assorti d'un coupon détachable et préaffranchi, permettant de laisser un avis sur le projet.



• La vidéo de présentation du projet

Afin de présenter le projet de manière visuelle et synthétique, une vidéo a été réalisée et projetée sur le stand de la Foire de Caen, ainsi qu'en introduction des réunions publiques et des ateliers thématiques. Elle est accessible sur le site tramway2028.fr, dans la rubrique vidéothèque.

• Des spots radios

Du 23 septembre au 6 octobre, un spot radio a été diffusé 98 fois, sur la radio Tendance Ouest, à fréquence régulière sur des plages horaires de grande écoute.

• Des insertions dans la presse locale

Des articles dédiés à la concertation ont été diffusés dans les journaux papier Ouest France (1/2 page) et Tendance Ouest (1/4 de page la semaine du 28 septembre 2022) disponibles en kiosque.

Le visuel de la campagne d'affichage a été diffusé sur la bannière du site de Ouest France (du 21 au 28 septembre 2022) et sur le site de Tendance Ouest (du 26 septembre au 2 octobre 2022).

• Le relais sur les réseaux sociaux

Tout au long de la concertation, plusieurs messages ont été diffusés sur les réseaux de la Communauté urbaine, pour inviter les habitants à participer aux réunions publiques et aux autres événements, pour les inciter à s'exprimer sur les outils de concertation mis à leur disposition (plateforme participative en ligne, coupon préaffranchi, registres légaux). Cette diffusion a permis de toucher 2783 personnes via les réseaux sociaux.

Ces messages ont été partagés aux communes membres

afin qu'elles puissent s'en faire le relais.

Enfin, le visuel de la campagne de communication a été affiché en bandeau de couverture des pages Facebook et Twitter de Caen la mer du 17 au 30 novembre 2022.

• Le site internet

Afin d'impliquer l'ensemble des acteurs et offrir à chacun la possibilité de s'exprimer, la collectivité a créé un site internet dédié au projet ainsi qu'une plateforme participative. Doté de modules cartographiques thématiques pour chacun des trois tracés proposés à la concertation, cet outil a permis de s'informer sur les enjeux du projet et les scénarios étudiés, de s'exprimer et participer aux différents événements (balades et ateliers thématiques). 9 806 visites ont été comptabilisées sur le site internet pendant toute la durée de la concertation.

concertation.tramway2028.fr



• Les rencontres avec le public

40 Événements ont été organisés durant la concertation répartis comme suit :

- 11** Réunions publiques dont 3 dédiées aux salariés puis aux dirigeants d'entreprises
- 3** Marches exploratoires
- 2** Ateliers thématiques
- 5** Permanences publiques
- 19** Stands d'information itinérants



• Les réunions publiques

Afin de mobiliser un maximum de personnes, les réunions publiques se sont tenues en soirée, dans chacun des quartiers concernés par le passage du tramway.

Les réunions se sont déroulées selon un même schéma :

- Introduction par l'association **Choisir la médiation en Normandie** : présentation de l'ordre du jour, des intervenants, et des modalités de prise de parole et de modération.
- Présentation du rôle de la **CNDP** par les garants
- Présentation du **projet**, des **objectifs visés** et de la **concertation**
- Temps d'échanges avec les participants

Six médiateurs de l'association Choisir la médiation en Normandie, ont assuré l'animation de chaque réunion et des ateliers thématiques, par binôme.

Deux interprètes en langue des signes membres du **collectif Normand'ILS** étaient également présentes pour traduire les propos et faciliter les échanges avec un public sourd ou mal entendant.

Chaque réunion a été enregistrée et a fait l'objet d'un compte-rendu publié sur le site tramway2028.fr.

• La participation en chiffres

Près de 3000 personnes sont venues s'informer sur le projet et échanger lors des différents événements.

ÉVÈNEMENTS	NOMBRE DE PERSONNES
Stand de la Foire de Caen	1567
11 réunions publiques	509
2 ateliers thématiques	20
3 marches exploratoires	76
5 permanences	26
Stands sur les marchés	800
TOTAL	2998



• Le dépliant d'information

Afin que les habitants et les riverains puissent mieux appréhender le projet et ses impacts locaux, trois marches exploratoires, sous forme de déambulation, ont eu lieu sur des secteurs clés des tracés envisagés. Pour toucher un large public, ces marches se sont tenues le samedi matin, de 10h à 12h :

- **Samedi 22 octobre :**
📍 Rues du Carel et Damozanne
- **Samedi 5 novembre :**
📍 Rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant
- **Samedi 12 novembre :**
📍 Rue du Chemin vert

Après une introduction par le directeur du projet tramway, des points d'arrêts ont permis aux participants de mieux comprendre les propositions d'insertion, de circulation, de stationnement, sur les principaux secteurs à enjeux du passage du tramway.



• Les ateliers thématiques

Deux ateliers thématiques, sur inscription et ouverts à tous, ont été organisés les 11 octobre et 8 novembre, de 18h à 20h30, au MoHo.

Le but était de travailler conjointement avec les participants sur l'organisation de la circulation autour du tramway, le nombre et le positionnement des stations ainsi que les dispositifs de mobilités à mettre en place aux abords des stations.

Ce format a été apprécié par les participants qui ont pu travailler sur cartes, de manière pédagogique et constructive, sur la base des scénarios proposés par Caen la mer.

L'atelier du 11 octobre : Répartis en deux groupes, les 10 participants ont mené une réflexion commune afin de répondre à la question suivante : « Une fois le tramway inséré dans l'espace public, comment vais-je circuler en voiture ? » sur plusieurs tronçons des tracés proposés pour les futures lignes de tramway.

L'atelier du 8 novembre : Répartis en deux groupes, les 9 participants ont mené une réflexion commune sur les thématiques suivantes :

- Le nombre et le positionnement des stations de tramway et des parkings-relais ;
- L'organisation des mobilités autour des stations de tramway ;
- Le maillage des 4 lignes qui pourront être exploitées à terme.

Chaque atelier a fait l'objet d'un compte-rendu publié sur le site

tramway2028.fr



• Le stand d'information mobile

Afin d'inciter le maximum de personnes à participer à la concertation préalable, les équipes de Caen la mer sont allées à la rencontre des habitants, via la tenue d'un stand mobile sur les marchés des secteurs concernés, dans quatre centres commerciaux ainsi qu'à la Colline aux oiseaux. Cette démarche a permis de toucher près de 800 personnes sur le projet et sur les modalités de la concertation.



• Les permanences d'information

Les permanences d'information

Cinq permanences d'information en présence du directeur du projet et des garants de la CNDP, se sont tenues sur différents lieux du territoire afin de permettre aux riverains qui le souhaitent de venir s'informer sur le projet. Le dossier de concertation préalable ainsi qu'un registre des avis étaient mis à leur disposition.

Les permanences se sont tenues les rencontres :

- Au Pôle de vie de quartier du Chemin Vert
- À la Mairie de Saint-Contest
- À la Maison de quartier Venois
- À la Bibliothèque Alexis de Tocqueville
- À l'Hôtel de Ville de Caen

• Les chiffres clés de la participation

1327 personnes ont partagé leurs contributions sur le projet dont le détail par support est présenté dans le tableau ci-après.

Support d'origine des contributions	Nombre de contributions recueillies
Plateforme participative	
Module «Avis libre»	282
Module cartographique «Stations»	227
Module cartographique «Parking-relais»	34
Registres légaux	7
Coupons préaffranchis renvoyés	761
Cahiers d'acteurs	16
TOTAL	1327



3



La synthèse des contributions du public



• L'opportunité du projet

Une majorité des participants a accueilli favorablement le projet d'extension du tramway, qui tend à apporter une solution de mobilité durable et décarbonée face à la croissance de l'utilisation de la voiture sur le territoire de Caen la mer, et plus généralement face aux problématiques du réchauffement climatique.

• Le choix du mode

L'extension du réseau de TCSP en tramway est accueillie favorablement par bon nombre de participants. Certains cependant interrogent ce choix au regard de son coût important et de l'impact qu'il pourrait avoir sur la circulation automobile (réduction ou suppression des voies de circulation routière) et du stationnement. D'autres ne voient pas la nécessité d'étendre le réseau de tramway car ils considèrent que l'offre de transports en commun est satisfaisante ; cependant, pour d'autres contributeurs, l'offre de bus gagnerait à être plus performante sur certaines lignes (fréquence des bus, arrêts desservis).

• Le financement du projet

Le coût du projet et la capacité financière de la Communauté urbaine à le porter ont été souvent abordés, dans un contexte où l'inflation et l'augmentation des coûts de l'énergie sont au cœur des préoccupations publiques. Le Président de Caen la mer a rappelé qu'un tracé serait choisi à la condition qu'il soit finançable par la collectivité, ce qui est le cas actuellement. Si la conjoncture internationale et économique devait évoluer défavorablement, la soutenabilité financière et les modalités de poursuite du projet seraient questionnées par le maître d'ouvrage. Les variations des coûts en fonction de chacun des tracés ont également été source de débats, notamment lors des

réunions publiques. Certaines pistes d'économies ont d'ailleurs été proposées par le public comme le report de l'extension de la branche sur la Presqu'île ou l'équipement des rames en batteries.

• L'impact environnemental

Plusieurs participants, ont exprimé des inquiétudes quant au maintien des alignements d'arbres dans la rue du Chemin Vert, le long de la Prairie sur le boulevard Guillou ou encore au niveau de l'Avenue Albert Sorel et du boulevard Pompidou. D'autres ont pu faire part de leurs préoccupations sur les nuisances sonores provoquées par le tramway, ainsi que sur l'usage des batteries.

• L'équipement des rames en batteries

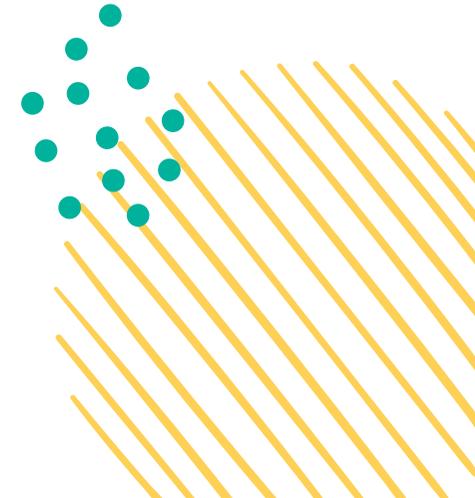
L'installation de batteries embarquées sur les rames du tramway compte tenu du rapport entre le coût de cet investissement et leur durée de vie, a été questionné. Des inquiétudes ont été exprimées sur la fiabilité du système pour le bon fonctionnement du tramway au quotidien. Plusieurs personnes ont suggéré l'alimentation par le sol, en prenant l'exemple du tramway de Bordeaux.

• L'emplacement des stations

De nombreuses contributions ont porté sur le positionnement des stations proposées et l'implantation de stations supplémentaires afin de bénéficier d'une meilleure desserte de leur quartier, des grands équipements et commerces. Il ressort de la concertation que la majorité des avis a été favorable à l'implantation initiale des stations quel que soit le tracé proposé.

• L'implantation des parkings-relais

Les contributeurs sont unanimes sur la nécessité qu'ils soient implantés à proximité immédiate de stations de tramway. Cette proximité conditionnera, pour une majorité d'entre eux, le changement de pratiques dans leurs déplacements. Plusieurs participants estiment que les parkings existants du Super U de Saint-Contest, ou encore celui situé rue de Bourgogne à Caen, ne doivent pas servir de parkings-relais. Comptant parmi les sujets d'aménagement à fort enjeu, ce volet du projet a été abordé particulièrement lors de l'atelier thématique du 8 novembre.



• L'organisation du stationnement et la circulation automobile

Sur cette thématique, les principales préoccupations exprimées par le public se sont concentrées sur le centre-ville, et particulièrement sur les secteurs sensibles que sont les rues du Carel, Damozanne ainsi que Guillaume le Conquérant et Bayeux. À l'occasion de l'atelier du 11 octobre, les participants ont fait ressortir certains points de vigilance, qu'ils ont porté à l'attention du maître d'ouvrage :

- Maintenir l'accès et le stationnement à proximité des établissements scolaires ;
- Prévoir un accès pour les bus, au parking situé en contrebas du gymnase de la Haie Vigné ;
- Revoir la possibilité de maintenir un double sens sur le haut de Damozanne ;
- Étudier la possibilité d'effectuer un retournement de circulation au niveau de la rue Molière et prévoir des stationnements à proximité des commerces.
- Une crainte forte a été exprimée sur les risques de report de circulation de transit liés à la fermeture de la rue de Bayeux et de la rue Guillaume le Conquérant.

D'autres contributeurs ont souligné la difficulté de choisir un tracé, estimant ne pas disposer de données chiffrées et de projections suffisantes sur les répercussions sur la circulation automobile pour chaque scénario proposé.

• Le report modal

Une majorité de participants a demandé à la collectivité une attention particulière sur la bonne prise en compte des moyens adaptés pour un bon report modal, (installer des dispositifs de mobilités actives aux abords des stations, veiller à la proximité des parkings-relais au plus près de la ligne de tramway, assurer des aménagements cyclables le long des tracés).

• La réorganisation du réseau de transport public

De nombreux habitants se sont interrogés sur le maintien des lignes de bus dans les secteurs où le tramway serait inséré. D'autres ont demandé à la Communauté urbaine d'apporter attention spécifique à ce sujet afin qu'une parfaite complémentarité soit créée entre les lignes de bus et les lignes de tramway pour favoriser le report modal.

• Le passage du tramway dans le cœur de ville (rue de Bayeux et rue Guillaume le Conquérant)

Nombre de riverains, dont des commerçants et des habitants de ce secteur, ont exprimé leur crainte sur la préservation des bâtiments, sur les nuisances sonores générées par le tramway que ce soit pendant les travaux ou au quotidien, sur les problématiques liées aux livraisons des commerces ainsi qu'à l'accès des riverains, pour circuler et se garer.

Le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement (tramway, vélos, piétons, voitures...) fait partie des principaux sujets au cœur des débats. Certains commerçants ont partagé leurs inquiétudes sur la phase de travaux longue et impactante pour l'accessibilité et la fréquentation de leurs commerces. L'insertion en voie unique a également été source de questionnements, certains usagers considérant que ce type d'insertion générerait des perturbations sur le réseau de tramway au quotidien.

Au contraire, certains contributeurs, proposent de profiter des aménagements urbains, 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.

• Le passage au sein de l'Établissement Public de Santé Mentale (EPSM)

Nombre de participants à la marche exploratoire et aux réunions publiques, se sont interrogés sur l'impact du passage du tramway dans l'enceinte de cet établissement, au niveau de la sécurisation des lieux pour maintenir la circulation des patients et du personnel soignant. Dans son cahier d'acteur, la direction de l'EPSM fait d'ailleurs état des difficultés que pourraient rencontrer les équipes soignantes et les patients pour accéder à deux bâtiments en particulier (les bâtiments Hélios et Père Jamet).

• Le passage dans la rue du Chemin Vert

Les avis concernant l'insertion du tramway dans ce secteur sont partagés. Une part des habitants pour qui les transports en commun sont le seul moyen de mobilité, s'interroge sur la réorganisation du réseau de bus, et notamment de la ligne 1, qui compte parmi les lignes les plus empruntées. Une partie des habitants et des commerçants du quartier du Chemin Vert ont affiché leur opposition ferme sur l'opportunité même du projet d'extension, estimant que la desserte en bus du quartier était suffisante.

Dans ce secteur, les inquiétudes des résidents ont également porté sur le maintien des alignements d'arbres et des haies qui longent la rue du Chemin Vert.

Certains contributeurs ont proposé que le tramway soit inséré en site mixte (la circulation routière s'effectue sur la plateforme du tramway) dans le bas de la rue du Chemin Vert.



4



Les réponses de Caen la mer aux questions et recommandations des garants de la CNDP

Le bilan des garants a été publié sur les sites internet de la Commission Nationale du Débat Public et du projet tramway2028.fr, le 30 décembre 2022, soit 30 jours après la concertation préalable.

Ce bilan fait état de l'organisation de la concertation par Caen la mer et de la participation du public. Ce document détaille les principaux sujets, questionnements et contributions, qui ont rythmé les débats.

Cette partie présente les réponses de la Communauté urbaine aux questions et recommandations posées par les garants en conclusion de leur bilan.

Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes qui met en question les capacités financières du budget des transports ?

La Communauté urbaine Caen la mer est un territoire économiquement dynamique. En effet, en un an, 2 300 emplois privés ont été créés sur l'agglomération. Ainsi, depuis 2015, 30 % des emplois créés en Normandie l'ont été sur le territoire de Caen la mer, alors que cette dernière ne représente que 10 % de la population normande.

Ce dynamisme économique se traduit concrètement dans le Versement Mobilité (VM), qui est la principale source de financement du budget annexe des transports. À titre d'exemple, entre 2016 et 2021, le Versement Mobilité a augmenté de 8,2 M€, soit une hausse de 15,4 %. Cette évolution correspond à + 3,08 % en moyenne par an, pour une inflation moyenne de + 1,2 % par an sur cette période. Dans le cadre de la prospective financière du projet, Caen la mer a retenu une hypothèse très prudente d'évolution annuelle du VM à « inflation + 0,5% ».

Pour ce qui concerne la dette et les observations de la Chambre Régionale des Comptes, il convient de préciser que la dette du budget annexe des transports

a naturellement augmenté entre 2016 et 2021, compte tenu de la réalisation du projet Tramway 2019. Ainsi, la capacité de désendettement du budget Transports se situait à 11 années au 31/12/2021, tandis que l'épargne nette s'établissait à 6,5M€. De son côté, l'épargne nette du budget principal se situait à 21,7 M€.

Le budget annexe des transports est un budget autosuffisant. Cela se traduit par un encours de dette qui décroît chaque année, sans besoin de nouveaux emprunts pour financer les investissements courants (renouvellement des bus notamment). Les nouveaux emprunts sont sollicités pour la réalisation de projets d'envergure, tel que l'opération Tramway 2028.

Pour la réalisation du projet, une prospective financière, régulièrement actualisée, tient compte d'hypothèses prudentes sur les recettes (Versement mobilité, ...) et réalistes sur les postes de dépenses (inflation à 6% en 2022 et 3% au-delà, coûts d'exploitation du réseau de transport, ...), ainsi que sur les taux des emprunts envisagés pour la réalisation du projet (3% sur 30 ans).

Dans ce contexte et sur la base de ces éléments, l'agence de notation internationale Moody's a de nouveau maintenu sa notation et sa perspective lors de la dernière revue de gestion de novembre 2022, affirmant ainsi la solidité et la résilience financière de la Communauté urbaine Caen la mer dans le contexte actuel (inflation et crise énergétique). Ainsi, Caen la mer s'est vue attribuer une note de A1 perspective stable sur le long terme, et une note P-1 sur le court terme, ce qui correspond à la meilleure notation possible.

Les hypothèses de la prospective et celle-ci seront régulièrement actualisées tout au long du projet pour en garantir la soutenabilité financière à tout moment.

Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi ce n'est pas possible.

Des études ont pu être évoquées lors des réunions de concertation. Celles relatives à l'enquête Origine-Destination sur le réseau de transport et à la faisabilité

du projet ont été partiellement diffusées pendant cette période. Dès que cette enquête sera finalisée, des compléments seront mis à disposition sur le site dédié au projet tramway2028.fr.

L'enquête Ménages-Déplacements, dont les résultats sont en cours d'analyse, sera publiée.

Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous pris en compte l'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?

Dans l'hypothèse d'un passage du tramway par l'EPSM, pour les tracés B et C, Caen la mer poursuivra son travail de collaboration, initié depuis 2013 avec l'établissement, lors du premier projet d'extension sur un axe est ouest, puis repris dans le cadre de ce nouveau projet d'extension, afin qu'il soit impliqué dans les études de conception. La réalisation des aménagements devra être compatible avec le fonctionnement du site. Pour rappel, en 2022, différents temps d'échanges ont également été organisés : le 14 janvier avec le directeur, le 15 septembre avec l'équipe de direction et le 7 novembre avec le Conseil de Surveillance de l'établissement.

L'ARS sera associée autant que de besoin, à la définition des modalités de poursuite de l'exploitation du bâtiment Père Jamet ou des mesures compensatoires en cas de difficultés avérées et trop importantes pour le maintien de l'activité sur ce site.

Le budget spécifique dédié à cet effet fait partie des provisions pour aléas, intégrées au budget de l'opération à ce stade du projet. Ainsi, toute mesure compensatoire (aménagement spécifique, nouveau bâtiment, ...) serait financée sur cette ligne d'aléas.

Dans le cadre de ces échanges, Caen la mer pourrait s'adjoindre les services d'un conseil externe, spécialisé dans le domaine hospitalier, afin de trouver les meilleurs compromis entre les parties pour permettre la réalisation du projet.

○ **L'équipement en batteries des tramways sera-t-il maintenu si vous ne reprenez pas le tracé A ? Ou bien cet équipement sera-t-il différé ?**

Compte tenu des enjeux patrimoniaux et de préservation de sites remarquables, les sections d'infrastructures de tramway situées à l'Ouest de la station Hôtel de Ville, à l'extrémité du boulevard Bertrand, seront circulées par le tramway sans ligne aérienne de contact (LAC). Cette disposition sera mise en œuvre autour de l'Hôtel de ville de Caen, sur une ou deux inter-stations (environ 1 km), quel que soit le tracé retenu.

Ainsi, pourraient être circulés sans LAC, les tronçons suivants :

➤ **Sur le tracé A**

- De la station Hôtel de Ville à la station Bayeux
- De la station Hôtel de Ville à la station Albert Sorel

➤ **Sur le tracé B**

- De la station Théâtre à la station EPSM Caen
- De la station Théâtre à la station Albert Sorel

➤ **Sur le tracé C**

- De la station Théâtre à la station EPSM Caen

Afin de garantir la plus complète interopérabilité du matériel roulant entre les lignes de tramway actuelles et futures, la totalité du parc de matériel roulant sera équipé de systèmes d'autonomie embarquée. Les rames à construire et existantes seront ainsi équipées de batteries en toiture leur permettant de franchir ces zones sans LAC et de procéder à une recharge lente des batteries sur les autres sections dotées de LAC.

Compte tenu de l'équipement de toutes les rames de tramway et de l'opportunité que cela représente, un autre tronçon d'infrastructures de tramway sera exploité sans LAC. Ainsi, elle sera déposée sur les lignes de tramway existantes, entre les stations Bernières et Place de la Mare, permettant ainsi de dégager les perspectives sur l'église Saint-Pierre et le Château de Caen. Cette opération pourrait être réalisée à l'été 2027.

○ **Aucun objectif chiffré de report modal ne figure dans le dossier, ni une estimation des flux de véhicules concernés selon l'emplacement des parkings-relais. Sur quelles bases seront déterminées les capacités optimales de ces parkings, notamment si vous optez pour des silos qui pourront difficilement évoluer dans le temps ?**

Les parkings relais sont des lieux de report modal, permettant aux usagers de stationner leur voiture individuelle afin de poursuivre leur déplacement en empruntant un mode de transport collectif. Ce sont donc des lieux essentiels à l'intermodalité, incitant au report modal entre véhicule particulier et transport en commun. Les parkings relais sont alors conçus comme des lieux offrant à la fois du stationnement de rabattement et une connexion avec le réseau de transport en commun, sur des lignes à forte fréquence. Ils contribuent ainsi à une réduction de l'usage exclusif de la voiture individuelle et permettent d'en limiter les nuisances, notamment environnementales.

Leur dimensionnement sera déterminé lors de la phase de conception du projet. Il peut être basé sur deux approches :

- L'étude de la population du bassin versant du parc relais, permettant d'extrapoler une clientèle potentielle ;
- L'estimation à partir des volumes de trafic automobile des usagers de la voiture potentiellement intéressés par un rabattement.

Le nombre de places de stationnement ainsi calculé permettra de définir les surfaces au sol nécessaires pour les parkings relais. Le choix d'un parking silo dépendra de la surface disponible et du nombre de places nécessaires. Un parking aérien peut également évoluer ultérieurement en parking en ouvrage.

Des réflexions seront également menées pour que ces lieux puissent aussi favoriser l'intermodalité vers les transports en commun à partir d'autres modes. Ils pourront ainsi être équipés d'abris vélos sécurisés par exemple.

○ **Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements ?**

Une réunion publique est fixée le mercredi 1^{er} mars 2023 à 18h30, à l'Hôtel de la Communauté urbaine, pour présenter les enseignements que le porteur de projet tire de la concertation.

○ **Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet en produisant notamment les différentes études techniques réalisées dans le cadre du projet.**

Un site internet dédié au projet existe. Il était opérationnel avant la cyberattaque subie par Caen la mer le 26 septembre 2022. Pour permettre le bon déroulement de la concertation, une plateforme participative, avec le même nom de domaine, à savoir www.tramway2028.fr, a été déployée, et ouverte au public, le 30 septembre 2022, date du lancement de la concertation préalable du projet. Ce site internet permettra de poursuivre les échanges au-delà de la concertation préalable et tout au long du projet. Il sera ainsi possible de s'informer en continu sur le projet et son actualité, sur les travaux et leurs impacts. Les futures études techniques diffusables figureront dans le dossier d'enquête publique. Elles seront, alors, publiées sur le site du projet tramway2028.fr.

○ **Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet.**

Lors de la phase de conception du projet par le maître d'œuvre, Caen la mer prévoit bien d'impliquer les riverains au réaménagement de l'espace public, notamment en les associant lors de réunions publiques sectorisées. Y seront débattues des alternatives permettant l'amélioration du cadre de vie et l'aménagement de l'espace public de part et d'autre des infrastructures du tramway.

Associer le public à l'échelle de l'agglomération à la mise en œuvre d'une stratégie globale de mobilités, qui inclue la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la Zone à faibles émissions (ZFE) de Caen.

Bien que cela ne fasse pas partie des éléments de la concertation, nous informons que la stratégie globale de mobilités inclut la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la ZFE de Caen, sera au cœur du prochain Plan Local Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité (PLUi-HM).

Ce document stratégique et réglementaire sera unique pour l'ensemble du territoire. Il constituera le projet politique de Caen la mer en matière de développement, d'aménagement, d'habitat, d'urbanisme mais aussi de mobilité.

Ce document dont la prescription a été entérinée par une délibération du conseil communautaire du 23 mai 2019 intégrera, en effet, un volet mobilité et se substituera au Plan de Déplacements Urbains (PDU) actuellement en vigueur.

Conformément aux dispositions de la loi ALUR pour renforcer l'articulation et la cohérence des politiques de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements, la Communauté urbaine a effectivement choisi d'élaborer un PLUi intégrateur valant PLH et PDU. Pour organiser au mieux les déplacements à l'échelle communautaire, le lien entre urbanisme et déplacements s'inscrit au cœur du projet de PLUi comme un principe incontournable pour organiser la transition écologique du territoire.

Dans le cadre de l'élaboration de ce document, une large concertation est mise en place auprès des différents acteurs du territoire ainsi qu'auprès du grand public afin de permettre à chacun de :

- S'informer sur le contenu du projet (dans la presse locale, les bulletins d'informations de Caen la mer) ;
- Saisir les enjeux du territoire puis les orientations et les changements que le PLUi-HM va impliquer ;
- Donner son avis, exprimer ses attentes, proposer

ses idées pour l'évolution de Caen la mer à moyen et long terme via les registres déposés en mairie et au siège de Caen la mer, par courrier ou par email. Pour favoriser la participation du public, différents moyens sont à disposition du public pour s'informer, débattre et échanger :

Un site Internet

Un site spécifique a été créé pour le PLUi-HM :

pluihm-caenlamer.fr.

Il comporte des informations et documents permettant au public de s'appropriier le projet, de prendre connaissance des grandes étapes de la procédure et des modalités de concertation.

Des réunions publiques

Il est prévu d'organiser une réunion publique à chaque phase importante du projet dans les communes entre le débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et l'arrêt du projet.

Une réunion publique « Partageons le diagnostic » a, par exemple, eu lieu le 7 juillet 2022 à Hérouville Saint-Clair, réunissant plus de 60 participants dont une vingtaine en ligne.

Après un temps d'introduction des élus, le diagnostic a été présenté selon 4 axes : le portrait de Caen la mer, les équipements et services, la mobilité et l'habitat suivi d'un temps d'échanges avec les participants.

Des ateliers participatifs

Le public est aussi invité à participer à des ateliers participatifs pour s'informer sur le projet, et exprimer ses attentes. En petits groupes, les participants sont invités à proposer des idées pour l'avenir de Caen la mer autour de cartes du territoire et de fiches d'expression. Chaque groupe de travail présente ensuite ses axes de réflexion en termes d'habitat, de mobilité, d'environnement ou de développement économique.

Différents ateliers ont déjà été organisés : le mardi 6 décembre 2022 à Troarn, le jeudi 8 décembre à Lasson, le mardi 13 décembre à Hermanville-sur-Mer et le mercredi 14 décembre à Bourguébus.

Des bus tours

Des bus tours ont également été mis en place pour que le grand public puisse mieux connaître le territoire le 19 novembre et le 26 novembre 2022.

L'objectif était de découvrir les différents secteurs qui composent l'agglomération (agricoles, naturels, urbains) en présence d'intervenants experts de ces sujets, comprendre les implications et les enjeux du territoire et contribuer aux réflexions menées pour la phase « projet d'aménagement et de développement durable » du PLUi-HM.

Tout au long du parcours, les participants étaient invités à donner leur avis sur les enjeux du projet d'aménagement et de développement durable du PLUi-HM : habitat, mobilités, cadre de vie, environnement...

Il est à noter qu'en parallèle de la démarche PLUi-HM, Caen la mer a mis en place, en 2021, un comité des partenaires.

Cette instance rassemble :

- Des acteurs du transport : Keolis, Vélibis, ...
- Des associations de citoyens et usagers : Udaf, Familles rurales, UFC Que choisir, FNAUT Normandie, Usagers Caen Paris, club des modes actifs...
- Des acteurs économiques
- Des citoyens tirés au sort

Caen la mer réunit ce comité pour évoquer les rapports d'activités du délégataire, le bilan de la rentrée, les perspectives de l'année suivante et les éventuelles évolutions tarifaires. Des réunions sont aussi organisées spécifiquement pour présenter des grands dossiers tels que : le Plan Local Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité (PLUi-HM), le projet d'extension du tramway. Le Projet Tramway 2028 y a ainsi été présenté le 24 novembre 2022.

Cette démarche globale d'association du public sera poursuivie tout au long du processus d'élaboration du PLUi-HM.

○ **Associer le public de l'agglomération aux réflexions sur les parkings-relais, la réorganisation des réseaux de transport.**

La concertation préalable a permis à chacun de s'exprimer sur le positionnement et le nombre des parkings relais. Le choix des emplacements rue du Chemin Vert et boulevard Pompidou ont ainsi été confortés et retenus.

À l'issue de la concertation, il a été retenu la possibilité d'un parking relais supplémentaire, au niveau du terminus boulevard Maréchal Juin. Le public sera de nouveau associé lorsque des orientations se dégageront.

Pour ce qui concerne la réorganisation du réseau de transport, que ce soit pour le schéma d'exploitation du réseau global de tramway ou pour la restructuration du réseau de bus, des études seront lancées une fois le tracé défini. Les évolutions de l'offre de transport, accompagnant tant la phase travaux que la mise en service du tramway en 2028, seront présentées largement au public, notamment lors des réunions publiques de présentation de l'avancée du projet Tramway.

En amont, cette réorganisation sera travaillée en associant les communes, le Panel Utilisateurs du Réseau Twisto et le Comité des Partenaires (cf question précédente).

○ **Prendre en compte les problématiques propres à chaque commerçant, chef d'entreprise, responsable d'institution, en les associant à la définition des solutions à apporter aux impacts que comporte le projet.**

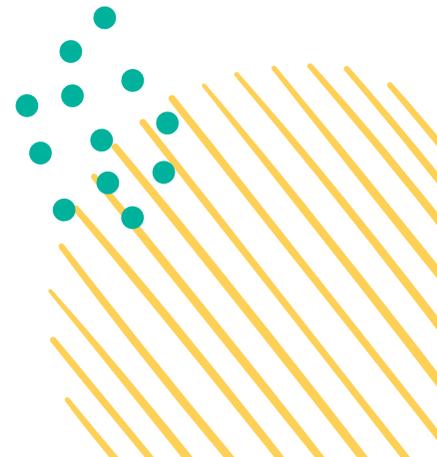
Un dialogue personnalisé a déjà été initié avec chaque commerçant, chef d'entreprise ou responsable d'institution, avant même la concertation préalable.

Avec eux et leurs organes représentatifs, le dialogue se poursuivra pendant toute la durée du projet, notamment lors de la phase de conception. Il s'agira alors de recueillir et d'intégrer au mieux les demandes exprimées pour les aménagements définitifs mais également de prendre en compte leurs besoins pendant la réalisation des travaux, afin de minimiser les impacts de ceux-ci. Caen la mer a le souci de la préservation de l'activité économique pendant et après la réalisation du projet Tramway 2028.

Par ailleurs, pendant la phase travaux, une Commission d'Indemnisation Amiable sera mise en place afin de réparer les préjudices économiques subis par les commerçants, artisans, membres des professions libérales. Elle s'appuiera sur les grands principes issus des textes et de la jurisprudence.

○ **Mobilités douces : impliquer le milieu associatif (pistes cyclables, abris vélos)**

En marge de la concertation préalable, le projet a fait l'objet d'une présentation au Comité des Partenaires, dans lequel siègent notamment les associations concernées par les mobilités douces. Les échanges se poursuivront pendant la phase de conception du projet, sur les aménagements cyclables et leur continuité, notamment les raccordements au réseau cyclable existant, sur les abris vélos, la signalisation, le franchissement des carrefours, ...





5



Les enseignements de la Concertation

La concertation a permis de montrer qu'il n'y avait pas de remise en cause globale de l'opportunité du projet d'extension du tramway. Le public a exprimé son adhésion pour développer une offre plus importante de transports en commun sur le territoire, avec des demandes de prolongement des lignes existantes et en projet. Aucun argument rédhibitoire contre un tracé en particulier n'a été partagé. Seul, le tracé C est apparu en retrait, au motif qu'il ne dessert pas les grands équipements.

• Sur des thématiques génériques

› Les parkings-relais

À la suite de la concertation, une attention particulière sera portée par le maître d'ouvrage, sur l'implantation des parkings-relais, afin qu'ils soient aménagés à proximité immédiate des terminus des lignes, à leur sécurisation, ainsi que sur les services qui pourraient y être proposés (abris vélos par exemple).

Une réflexion sera à mener sur des parkings en silo (dont au terminus Montgomery).

› La circulation et le stationnement

Une vigilance sera portée sur l'organisation des reports de circulation afin d'éviter que les rues de desserte des quartiers ne deviennent des axes de reports de transit.

› L'intermodalité

Des pôles d'échanges en lien direct avec les stations du tramway seront aménagés, comme par exemple, sur l'Avenue Albert Sorel.

Les futurs aménagements cyclables réalisés le long du tramway seront connectés au réseau cyclable existant. Aux abords des stations, des équipements seront prévus pour les cycles (arceaux vélos, abris, ...).

› Le positionnement des stations

Les stations seront positionnées au plus près des pôles générateurs de trafic et à proximité immédiate des parkings-relais.

Une station supplémentaire proche de l'avenue Henry Chéron augmenterait l'attractivité du tramway et favoriserait l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains de bus.

› Le patrimoine végétal

La conservation du patrimoine arboré étant l'une des priorités du maître d'ouvrage, les alignements d'arbres seront préservés dans la mesure du possible, notamment dans les secteurs du Chemin Vert et de Beaulieu. De même, la Communauté urbaine veillera à éviter tout impact sur le double alignement d'arbres situés le long de la Prairie.

› La réorganisation du réseau de transports en commun

Caen la mer poursuivra le développement d'un réseau de transports publics fort et structurant. L'offre de bus sera révisée afin d'être complémentaire avec celle du réseau de tramway.

Des réflexions seront lancées pour résoudre les problèmes de congestion qui affectent certaines lignes de bus, particulièrement les lignes 1, 2, 6, qui font partie des lignes structurantes du réseau actuel.

• Sur des secteurs particuliers

› Secteur centre-ville (rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant – Tracé A)

Ce tracé propose une réelle opportunité de réhabilitation des espaces publics et de mise en valeur du bâti.

Une vigilance sera à apporter à la préservation de ce bâti, notamment pendant la phase travaux, mais également au-delà en phase d'exploitation. Des mesures constructives spécifiques seront à adopter (dispositifs d'atténuations de vibrations, ...).

La réorganisation et l'accessibilité du stationnement devront faire l'objet d'études approfondies, ainsi que le maintien de la desserte des établissements scolaires situés le long du tramway.

Les futures études de circulation porteront sur un périmètre élargi autour du projet afin de traiter le risque de report dans des rues non prévues à cet effet.

Dans ce secteur, la voie unique contraint l'exploitation du tramway et limite les perspectives d'amélioration de la fréquence pour faire face à un afflux de voyageurs.

Par ailleurs, la restructuration du réseau de bus est rendue plus complexe sur les liaisons Est-Ouest et dans le secteur de la rue Caponière.

📍 Secteur centre-ville (rues du Carel, EPSM Caen, Capitaine Boualam, Damozanne, Bayeux – Tracés B et C)

Ce tracé permet d'accompagner la transformation du quartier de la cité de l'air avec l'aménagement de nouveaux espaces publics. Dans ce secteur, l'exploitation du tramway peut s'opérer sans contrainte particulière. La fréquence pourrait aisément être améliorée ultérieurement, pour faire face à de nouveaux besoins. Enfin, la restructuration du réseau de bus serait plus simple, si la circulation se maintenait sur les rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant.

Dans l'hypothèse du passage du tramway sur ce secteur, Caen la mer et l'EPSM poursuivront leurs échanges pour définir conjointement les modalités de continuité de l'exploitation de l'établissement. Les mesures compensatoires nécessaires seront mises en place.

Lors des études de conception, l'accessibilité du gymnase de la Haie Vigné et de l'EPHAD sera prise en compte.

Les futures études de circulation porteront sur un périmètre élargi autour du projet afin de traiter le risque de report dans des rues non prévues à cet effet.

📍 Secteur Boulevard Guillou (Tracés A et B)

Des mesures d'exploitation spécifiques (horaires, fréquence, renforts) seront à prévoir pour la desserte des manifestations sportives et culturelles.

📍 Secteur Beaulieu (Tracés A, B et C)

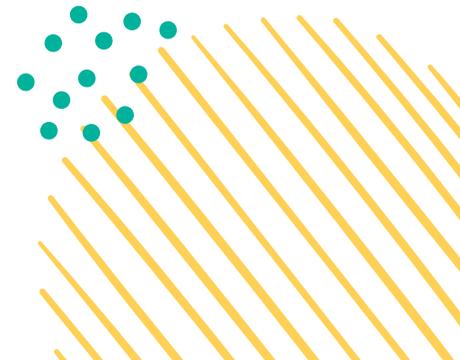
La piste cyclable située sur le boulevard Pompidou sera repositionnée le long du tramway afin d'être sécurisée.

Lors des études de conception, les modalités de franchissement de la plateforme, par les riverains pour rejoindre le boulevard Pompidou depuis les sorties de parking souterrain des résidences, devront être traitées.

Un parking public accolé au parking-relais au niveau du terminus permettrait de compenser une partie du stationnement supprimé dans la contre-allée.

📍 Secteur Saint-Contest (Tracés A, B et C)

Compte tenu des suggestions faites par une grande partie des participants aux réunions publiques qui se sont tenues à Saint-Contest et à la CCI le maître d'ouvrage lance une réflexion sur la création d'un parking silo mutualisé pour le parking-relais et le stationnement lié aux activités de la zone.





6



Les orientations du maître d'ouvrage

• La confirmation du choix du tramway

Pour les avantages qu'il offre aux voyageurs : sa capacité, l'amélioration des temps de parcours, une offre plus importante à l'égard des besoins évolutifs des personnes, le tramway est le mode de transport qui apparaît le plus pertinent.

Son emprise réduite facilitera l'insertion dans les secteurs les plus contraints, ainsi qu'une meilleure redistribution de l'espace public au profit des autres usages de la voirie.

• Le tracé retenu à l'issue de la concertation

➤ En termes de transport, sur le secteur centre-ville :

Dans l'hypothèse du tracé A, la voie unique, est une disposition dont l'exploitabilité est contrainte. En effet, sur la voie unique, les tramways circulent alternativement dans un sens puis dans l'autre sur la même voie. Ainsi, les aléas d'exploitation sur un sens affectent également l'autre sens de circulation. La régularité de la ligne peut donc être perturbée, d'autant plus que le risque d'événements pouvant avoir un impact sur la circulation du tramway est important (traversée de carrefours, croisement d'entrées riveraines, etc.).

De plus, l'évolutivité de l'exploitation sur une ligne avec voie unique est limitée. Le linéaire de voie unique envisagé pour le tracé A ne permettrait pas d'améliorer la fréquence en-dessous de 8 minutes par sens, afin de faire face ultérieurement à un afflux de voyageurs.

Le passage du tramway dans les rues Guillaume Le Conquérant et de Bayeux rend également plus complexe la restructuration du réseau de bus, notamment sur les liaisons Est-Ouest et dans le secteur de la rue Caponière.

Dans l'hypothèse du tracé B, le tramway circule en voie double, parfois en site mixte, avec des voies différenciées selon le sens de circulation. La gestion des aléas est ainsi plus aisée et la régularité de la ligne mieux garantie.

La fréquence d'exploitation du tramway pourrait aisément être améliorée ultérieurement.

La restructuration du réseau de bus permettrait une meilleure offre dans les quartiers situés autour du tramway.

➤ En termes d'insertion et d'aménagement, sur le secteur centre-ville :

Dans l'hypothèse du tracé A, certains perçoivent le passage du tramway comme une opportunité de mise en valeur et de redynamisation des rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux. D'autres, au contraire, considèrent qu'il compromettrait l'activité économique de ce secteur, en phase travaux mais également au-delà. De potentiels conflits d'usages sont également craints en raison du statut de ces deux rues sur lesquelles seraient autorisées les circulations riveraines, de desserte d'établissements scolaires, de livraisons en parallèle de la voie du tramway.

Lors de l'atelier consacré à la circulation automobile ou lors de la marche exploratoire dans ce secteur, de nombreux participants ont exprimé leur appréhension vis-à-vis des reports de circulation de transit qui pourraient s'opérer dans les rues de desserte du quartier, non dimensionnées à cet effet, en raison de la fermeture de la rue Guillaume le conquérant et de la rue de Bayeux.

Enfin, l'accessibilité au stationnement et la circulation dans l'enceinte de l'Hôtel de Ville sont également identifiées comme des préoccupations fortes à l'issue de la concertation.

Dans l'hypothèse du tracé B, le passage du tramway permet d'accompagner la transformation du quartier avec l'aménagement de nouveaux espaces publics. Le tramway

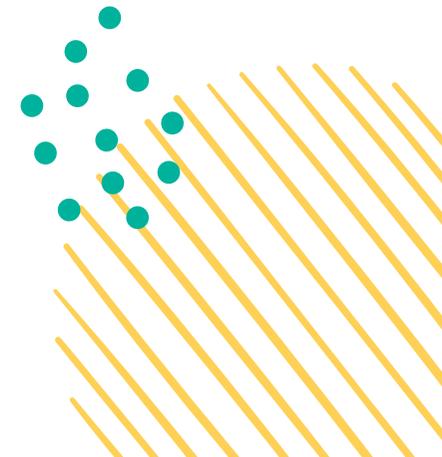
proposerait une desserte directe des logements construits dans l'ancienne enceinte du Bon Sauveur, mais également ceux de la Cité de l'Air. Les nouveaux espaces culturels situés dans le Quartier Lorge (FRAC, Cité Théâtre, Studio 24), avec la réhabilitation des Ecuries, bénéficieraient d'une offre de transport de qualité.

La traversée de l'EPSM suscite néanmoins de nombreuses craintes quant aux modalités de maintien de l'activité du bâtiment Père Jamet, qui se retrouverait isolé du reste de l'établissement.

Compte tenu des éléments exposés ci-avant relatifs à l'exploitabilité et à l'insertion du tramway et au regard des différents échanges et contributions partagées dans le cadre de la concertation préalable, les élus de la Communauté urbaine Caen la mer ont retenu le tracé B. Ce choix permettra de desservir le territoire de manière équitable et de connecter l'ensemble des quartiers au cœur de ville grâce au prolongement des lignes actuelles vers des secteurs tels que Beaulieu, Saint-Contest, le Chemin Vert et la Presqu'île.

L'extension du réseau de tramway permettra de rejoindre rapidement des quartiers densément peuplés et des secteurs d'activité économique et d'attractivité où sont implantés des équipements publics majeurs (Hôtel de Ville, stade nautique Eugène Maës, Lycée Malherbe, zone d'activité de Saint-Contest., Colline aux oiseaux ...).

Retrouvez en page 31 la cartographie du tracé final, enrichi suite aux contributions des participants à la concertation



Les mesures retenues à l'issue de la concertation



- Dans le secteur du Chemin Vert, une station supplémentaire sera aménagée au niveau du futur parking relais, afin de faciliter le report modal.
 - Un ouvrage de franchissement du périphérique, uniquement dédié au tramway et aux modes actifs sera construit, en parallèle de l'ouvrage existant qui restera dévolu à la circulation routière.
 - Une étude pour une insertion du tramway en site mixte sur le bas de la rue du Chemin Vert sera réalisée. Cette configuration pourrait permettre une meilleure insertion des pistes cyclables et maintenir au mieux le patrimoine végétal.
 - Les sens de circulation actuels dans la rue du Chemin Vert seront maintenus.
 - Une station supplémentaire sera implantée au carrefour de l'avenue Henry Chéron, du Boulevard Detolle et de la rue Caponière.
- Cela permettra d'améliorer l'attractivité du tramway et favoriserait l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains de bus.
- Afin de maintenir l'alignement des arbres le long du boulevard Guillou, le tramway passera dans l'enceinte du lycée Malherbe.
 - Dans le secteur du centre-ville, les futures études de circulation porteront sur un périmètre élargi autour du projet afin de traiter le risque de report dans des rues non prévues à cet effet.
 - Dans la continuité du projet tramway 2019, la Communauté urbaine soutiendra les commerçants dont les établissements sont situés sur le tracé, en mettant en place une Commission d'indemnisation amiable.



7



Les contributions faites
lors de la concertation qui
n'ont pas été retenues

La desserte de Colombelles, Epron, Mondeville et du quartier de la Folie-Couvrechef

Plusieurs participants se sont interrogés sur le fait que la desserte de Colombelles, Epron et Mondeville ne soit pas proposée dans le projet d'extension du tramway contrairement à la Presqu'île. Lors des réunions publiques, le Président et le Vice-Président aux mobilités de Caen la mer, ont précisé que la desserte en tramway de ces communes a été étudiée. Il en est ressorti que sur ces secteurs, le potentiel de Population / Emplois / Scolaires (PES) à horizon 2035, situé entre 4000 et 7000 PES/km, contre 15000 pour les lignes de tramway actuelles et futures, est insuffisant pour justifier une desserte prioritaire en tramway.

À titre d'exemple, dans le secteur de Mondeville, notamment sur l'axe de la route de Paris, la Population / Emploi / Service chute aux alentours de 4000, soit trois fois moins que la moyenne du tracé proposé. Alors que 3200 logements sont en cours de construction sur la Presqu'île, qui permettront à terme d'accueillir près de 12000 PES, dans un périmètre de 500 m autour de la station.

Le prolongement du tramway vers le quartier de la Folie-Couvrechef

Ce secteur bénéficie d'une desserte par la ligne de bus 2 dont la fréquence de 10 minutes est identique à celle

du tramway. Une desserte en tramway n'améliorerait pas le temps de parcours en passant par le Chemin Vert (20 minutes pour rejoindre le Théâtre)

Néanmoins, des réflexions seront prochainement lancées pour résoudre la congestion de la ligne de bus 2 constatée sur le secteur du centre-ville.

Le prolongement vers Carpiquet

Le potentiel de Population / Emplois / Scolaires à horizon 2035 est insuffisant pour justifier d'une desserte prioritaire en tramway. Le choix de positionner le terminus sur le secteur de Beaulieu permettra un prolongement ultérieur vers Bretteville-sur-Odon ou la Maladrerie.

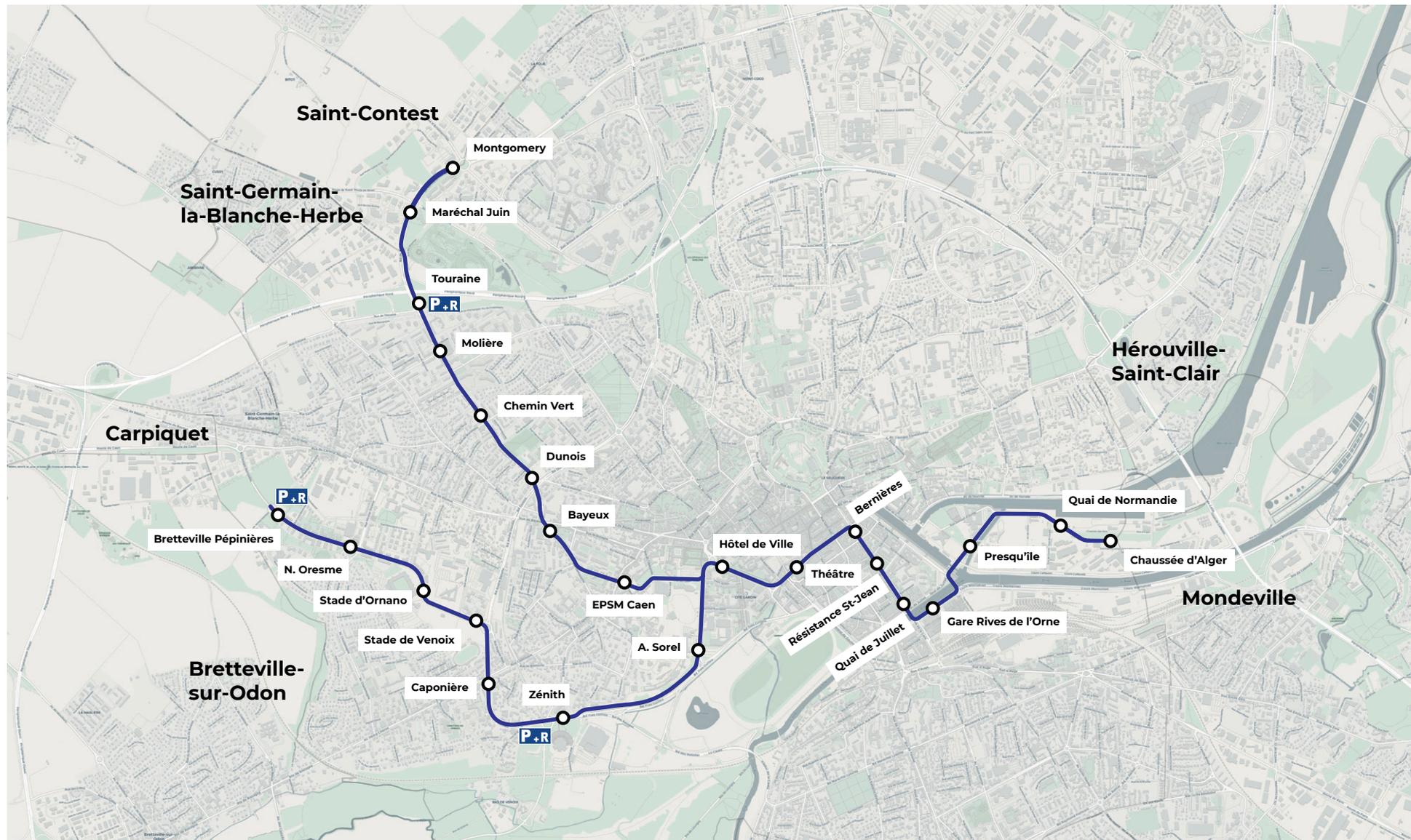
Par ailleurs, les carrières situées dans cette zone doivent être confortées et l'urbanisation de la ZAC de Beaulieu reste à terminer.

Le passage de la branche Chemin Vert par le boulevard Guillou

Cette option ne permettrait pas de desservir le secteur dense situé autour de l'Hôtel de Ville de Caen. Avec un tramway toutes les 5 minutes sur le boulevard Guillou, l'offre serait surabondante.

Aucun gain de temps de parcours par rapport à l'offre de bus actuelle dont bénéficient les habitants de la branche Chemin Vert (17 minutes pour la liaison Molière/Théâtre).

Le tracé retenu



Les prochaines étapes

Les études de conception du projet et les diagnostics qui se dérouleront jusqu'en 2024, permettront d'apporter des réponses techniques plus précises. Elles donneront lieu à des échanges complémentaires dans le cadre de la concertation continue, qui se tiendra jusqu'à l'enquête publique, en 2024.

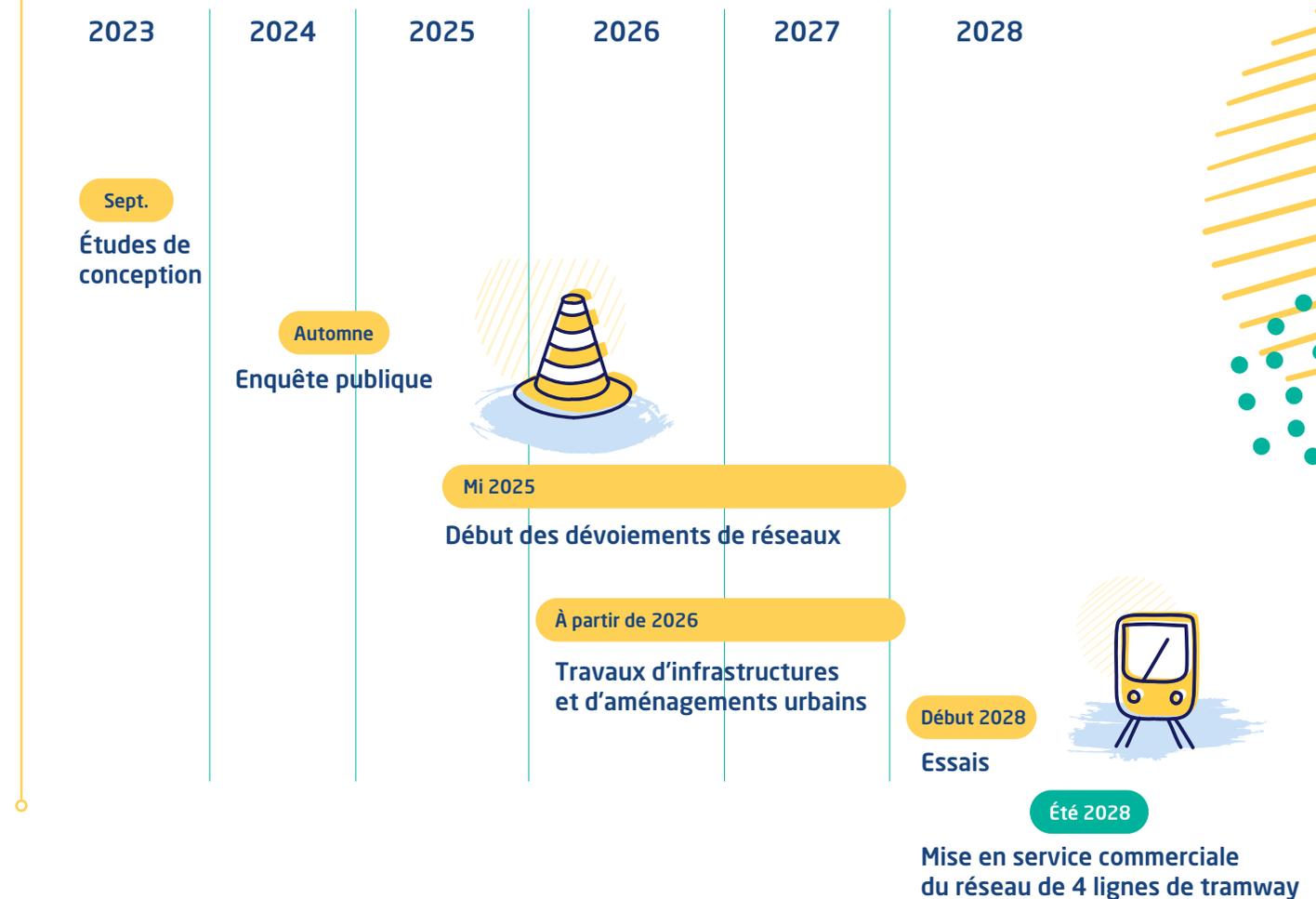
Le projet affiné et enrichi grâce aux enseignements tirés de la concertation préalable, puis de la concertation continue, sera présenté aux habitants et fera l'objet d'un nouveau temps d'échanges à l'occasion de l'enquête publique.

Tout au long du projet, une concertation volontaire va perdurer via l'actualité régulière sur le site internet tramway2028.fr, les réseaux sociaux de Caen la mer et des communes membres, ou encore l'affichage qui sera mis en place sur le terrain pour accompagner la population à chaque nouvelle phase, notamment lors des travaux.

Les études techniques et d'impact vont débuter, avec notamment le lancement début mars des investigations topographiques : topographiques, géotechniques, des diagnostics, des opérations de comptages, etc.

Le calendrier prévisionnel

Les grandes étapes du projet



ON VOUS TRANSPORTE EN 2028



Suivez l'actualité sur

tramway2028.fr

TRAMWAY
2028

✉ tramway@caenlamer.fr

caenlamer.fr

Financé
par


**PRÉFET
DU CALVADOS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

