

PRÉSENTATION DE L'AVANCÉE DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER SAINT-PAUL - VENDREDI 29 MARS 2024

Concertation continue sur le projet d'extension du réseau de tramway

10 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Martin ODEN, Directeur de la Maîtrise d'ouvrage de la société Transamo;
- Didier LOMBARD, Directeur de la Maîtrise d'œuvre- groupement ;
- Gervais SENFARA, Chargé du suivi du projet tramway – Direction projet tramway de Caen la mer.

Lors de ce nouveau temps d'échanges, les résultats des études d'avant-projet et la conception, telle qu'elle est imaginée aujourd'hui avec l'ensemble des aménagements périphériques, ont été restitués conjointement par la Maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maîtrise d'œuvre, aux conseillers des quartiers où l'extension du tramway sera aménagée. Dans le cadre de cette nouvelle phase, les modifications évoquées lors des précédents conseils de quartiers et réunions publiques qui se sont tenus en fin d'année 2023, ont été intégrées aux aménagements, notamment sur le secteur Saint-Paul.

Présentation des plans : du boulevard Dunois jusqu'au centre commercial de la Halle Molière :

Explication sur les grands principes d'aménagement du secteur

M. Oden : les bandes cyclables se distinguent par le couleur rouge-brun pour éviter les conflits entre cyclistes et piétons. Cette distinction colorimétrique permet de différencier les aménagements sur l'espace public et les usages associés et ainsi éviter les conflits piétons/ vélos, vélos/ voitures. Cela sera valable sur l'ensemble du projet, pour donner une bonne visibilité aux aménagements. Enfin, vous voyez en gris clair, tous les espaces qui vont être dédiés aux piétons, et en gris intermédiaire, les places de stationnement. Les stations de tramway sont matérialisées en bleu.

Station Dunois, côté trottoir, des abris vélos seront accolés à l'arrière des abris de la station. Deux autres stations seront respectivement situées au niveau de la rue de Cussy, et de la rue de Stockholm, et enfin en haut du Chemin Vert, au niveau du centre commercial Molière. Vous pouvez voir également, un emplacement réservé pour une sous-station, c'est un local qui permet d'alimenter le tramway en énergie électrique, à partir des lignes hautes tension qui sont enterrées dans la ville.

- *C'est un bâtiment ?*

M. Oden : il y a un bâtiment technique, mais qui sera habillé architecturalement et s'oriente plutôt sur du bois. Ces bâtiments doivent s'intégrer dans le quartier, il y aura un travail architectural sur chacun d'entre eux. Nous ne sommes pas sur des postes transformateurs comme ceux que vous avez pu voir il y a quelques décennies maintenant, des blocs béton disséminés ici et là.

Sur l'insertion du tramway au niveau de ce secteur, la circulation générale sera en sens unique descendant, la voie de tramway à double sens, des trottoirs de part et d'autre, du stationnement sera préservé sur la partie latérale côté habitations. Il est proposé de disposer des alignements d'arbres qui viendront s'intercaler entre les places de stationnement, pour rehausser le niveau de végétation dans la rue du Chemin Vert. Un deuxième alignement d'arbres est également proposé entre la voie du tramway et la route, permettant de séparer ces usages-là. Enfin, une continuité piétonne sera aménagée tout du long ainsi qu'une piste cyclable, bi-directionnelle avec quatre mètres de large, ce qui correspond au nouveau standard, et, dans les zones plus resserrées, trois mètres de large minimum. Parmi les sujets qui avaient pu être évoqués, notamment au niveau de l'école Fernand Léger, le groupe scolaire n'est pas touché dans son emprise dans l'aménagement de la rue. Nous conservons les limites foncières existantes.

En bas, au niveau du carrefour Dunois, le carrefour sera globalement remanié, avec une densité de traversée cyclable et piétonne qui permet une bonne fluidité des échanges, aussi bien avec la partie sud de la rue du Chemin Vert, qu'avec la rue d'Hastings, et la connexion avec le périphérique cyclable. Les fonctionnalités routières seront conservées dans ce secteur.

Un point que l'on avait évoqué la dernière fois, et que je réitère, concerne cette station ici, où l'on peut avoir l'impression que l'on dispose de place autour. En réalité, d'un point de vue du tracé du tramway, elle est très contrainte dans sa position, entre l'alignement de la rue du Chemin Vert et la partie Chemin Vert sud, que l'on doit rejoindre avec une forme de baïonnette, donc cette position de station est un peu une donnée d'entrée, de la conception de part et d'autre.

Par ailleurs, la rue Fernand Léger et la rue située en face, conservent leurs fonctionnalités. La rue de Secqueville sera fermée au niveau de l'intersection avec la rue du Chemin Vert. En revanche, la connexion entre la rue de Secqueville et la rue de Norrey par la rue de Fronville sera maintenue, sans toucher au City Stade, mais éventuellement, en reprenant un peu de place sur l'espace enherbé pour le passage de la piste cyclable.

Nous vous présentons des plans basés sur l'avancement des études, il y a encore des points qui seront traités sur le second semestre de l'année.

- *Pour la rue de Secqueville, où faudra-t-il passer ?*

M. Oden : Il faudra passer par la rue de Cussy et la rue de Franqueville, si vous venez par la rue du Chemin Vert.

M. Joyau : On avait évoqué cette fermeture-là, en lien avec les difficultés qui peuvent parfois exister dans le quartier, avec les personnes qui veulent éviter le boulevard dès qu'il est embouteillé et qui du coup prennent les rues parallèles, et utilisent ces rues-là comme shunts. Du fait de leur largeur, cela peut amener à des circulations rapides. Cette fermeture permettra de réduire les effets de shunt.

- *Le fait est qu'il y a deux projets, même si, visiblement ils n'ont pas d'intérêt commun, en tout cas ils se passent en même temps : un projet immobilier et un projet tramway. Ce qui est embêtant, c'est qu'on aimerait bien la copie finale, parce qu'ici Monsieur Joyau m'avait dit qu'il n'était pas question de construire au milieu du parc. Là, il y a quatre immeubles de la rue du Chemin, qui sont déjà tombés, les immeubles de Caen la mer Habitat. On a une partie des démolitions, il nous manque une partie des constructions, et je pense que tant qu'on n'a pas juxtaposé les deux projets, on peut faire mieux concernant l'utilisation de terrain. On nous dit qu'on construirait au milieu du parc, le parc n'est quand même pas là, il fait même tout ça, avec une aire sportive, là c'est une cohérence. On ne peut pas construire là, alors qu'il y en a quatre là, je ne comprends pas.*

N. Joyau : Tout cet espace devient de l'espace public, pour venir ensuite le long de la rue du Chemin Vert.

- *Oui, mais ça n'empêche pas que l'on peut construire là.*

N. Joyau : Effectivement, il est prévu ici de construire sept maisons par Caen la mer Habitat. Le projet sera présenté par Caen la mer Habitat, le 17 avril. Effectivement aujourd'hui, ça n'apparaît pas sur le plan parce que nous ne disposons pas encore des éléments.

- *C'est un peu dommage de ne pas juxtaposer les deux, puisqu'ils arrivent en même temps, à quelques mois d'intervalles et on a une vision séparée, ce qui est un peu dommage.*

N. Joyau : Ça sera fait prochainement, quand on sera en mesure de le faire.

- *C'est quand même une absurdité de construire là, dans la continuité : maison de quartier, City parc, ainsi que le gymnase de l'autre côté. Et quand notre association Caen Ouest pour l'Environnement a défendu les relations entre l'aspect culturel et avec la Maison de quartier et les trois écoles, et les aspects sportifs aussi, on avait des diagonales...*

N. Joyau : Ce que je vous propose Monsieur, puisque nous parlons du projet Caen la mer Habitat, c'est que vous l'évoquiez éventuellement lors de la réunion publique, pour que l'on puisse se concentrer ici sur le projet tramway.

- *Non mais c'est bien que ceux qui présentent le projet aient une vision globale.*

N. Joyau : Madame Bernard, cela fait un an et demi que l'on évoque ce sujet.

- *Et on veut informer l'équipe projet, parce que comme j'ai l'impression qu'il n'y a pas de fusion entre les deux. Parce que qu'on me dise qu'on ne va pas construire au milieu du parc, excusez-moi, mais ce n'est pas le milieu du parc.*

N. Joyau : C'est la continuité.

- *Nous n'allons pas construire au milieu du parc, c'est quelques pavillons qui vont venir s'installer effectivement sur le terrain. Donc ça pour vous, c'est construire au niveau du parc.*

N. Joyau : C'est la continuité, qui d'ici va partir en biseau, ici. Toute cette partie-là, va devenir de l'espace public. Maintenant, je pense qu'on ne sera jamais d'accord sur ce sujet, Madame Bernard. Donc on va reprendre la discussion, sur le projet tramway.

- *La piste cyclable située ici, oblige-t-elle à casser un immeuble ?*

N. Joyau : On l'a fait passer ici, parce que Caen la mer Habitat a prévu dans le projet qu'il porte, de démolir. On ne démolit pas pour faire passer la piste cyclable.

- *Donc on a de la place, ici à construire.*

N. Joyau : Je redis juste, que Caen la mer Habitat a voté, en Conseil d'administration en 2019, la démolition de tous ces bâtiments. Après discussion avec la ville, Caen la mer Habitat va réhabiliter quatre de ces bâtiments, avec une isolation par l'intérieur, afin de conserver l'aspect pierres de Caen. Caen la mer Habitat a prévu la démolition de ces immeubles-là, c'est pour cela que l'on s'empare de cet espace pour projeter un aménagement et non l'inverse.

M. Oden : Un autre objectif est de préserver au maximum, les terrains de pétanque qui sont situés ici.

- *Et ça la petite verrue, elle reste aussi ?*

M. Oden : Oui.

- *Bravo ! Au niveau architectural, comparé à des pierres de Caen c'est magnifique ! Vraiment zéro.*

N. Joyau : L'objectif sera peut-être de l'habiller différemment.

- *Oui je pense que ça sera pas mal. Pour en revenir à la rue de Secqueville, jusqu'où sera-t-elle tronquée ?*

M. Oden : Il y aurait ici, une voirie qui permettra de rejoindre la rue de Secqueville, et la rue de Norrey. Donc la rue de Franqueville est maintenue jusqu'ici.

N. Joyau : Jusqu'ici, la piste cyclable n'est pas dessinée au mètre près.

Une rue très dangereuse cette rue de Norrey, où les gens ont effectivement une priorité à droite, si tout d'un coup on passe par cette rue-là, que je ne prends jamais, parce qu'il n'y a pas de visibilité, et s'il y a des trottinettes et des vélos, avec un angle droit et une grande haie. Faites-en sortes, qu'ils passent rue de Cussy, sinon... vous disiez qu'on ne pouvait pas mettre, « destiné aux riverains ». Donc vous mettez, des dos d'âne tous les cinq mètres.

- *Pourquoi vous vouliez qu'ils descendent ?*
- *Parce qu'ici ils n'ont pas la priorité à droite !*

D. Lombard : On réfléchit pour mettre cette zone, en zone trente également. Tout ça va prendre forme, demain s'il n'y a plus ce shunt, ils ne passeront plus par là.

- *Il faut prévoir la circulation quand même !*

D. Lombard : Madame Bernard, ils ne vont pas prendre la rue de Cussy pour descendre ici, pour reprendre la rue de Cussy plus loin. Là, ils vont tout droit. Ils ne vont pas passer devant chez vous pour reprendre la rue de Cussy deux mètres plus loin.

M. Oden : Les gens auront beaucoup plus d'intérêt à prendre la rue de Secqueville.

D. Lombard : S'ils veulent aller ici, ils vont tourner rue de Cussy, ils ne passeront pas devant chez vous.

- *L'accès pour les habitations qui seraient construites sur le terrain de sport, se ferait donc par la rue de Secqueville ?*

N. Joyau : Oui.

- *L'abattage des arbres est prévu à quelle époque ?*

M. Oden : L'abattage des arbres sera réalisé de septembre à mars, dans une époque, qui ne soit pas pénalisante, par zone quand il n'y pas d'habitat d'espèces qui serait détecté dans les arbres.

- *Ce qu'on voit c'est qu'il n'y plus d'arbres. Vous en replantez trois fois le nombre, mais le temps qu'ils aient la même configuration...*

M. Oden : Ceux qui seront abattus sont identifiées par les points rouges, essentiellement entre la rue de Jersey et la rue de Secqueville. Les plus grands sujets seront conservés.

- *Il y a que des grands sujets là aussi. Il y a même un corridor, un tunnel de verdure pour cette piste cyclable.*
- *Et les arbres que vous projetez de planter là, pour la proximité du tramway ne constitueront pas un handicap ?*

M. Oden : Ici c'est possible parce qu'on a suffisamment de place entre le tramway et la voirie. Nous sommes sur trois mètres à peu près, compatibles avec une plantation d'arbre, les essences seront sélectionnées pour satisfaire les contraintes.

- *Entre la voirie existante et le trottoir, y aura-t-il assez de place pour mettre les arbres ?*

M. Oden : Oui, les trottoirs font quatre mètres minimum.

- *Il ne faudrait pas qu'il soit nécessaire de les élaguer tous les ans.*

M. Oden : Non.

- *J'ai remarqué, qu'il y avait un panneau sur lequel il est écrit « Chemin des écoliers ». Je crois, que c'est surtout parce que les petits scolaires, vont prendre*

le tram, avec leur belle piste piétonne il n'y aura plus personne dans le tram. Parce que moi, je serais parent je dirais « Tu prends tes jambes et tu prends le chemin des écoliers. ». Ils vont jusqu'à Charles de Gaulle, ce n'est pas loin.

- *Ils vont aussi jusqu'à Saint Contest.*

- *Vous n'avez même plus la Presqu'île, vous perdez 10 000 habitants.*

N. Joyau : Ça ne répond pas à la question, nous parlons des aménagements ce soir. Il y aura une réunion publique pour aborder tous ces sujets.

- *Et là ? Quatre mètres c'est ça ?*

D. Lombard : Cela doit être entre trois et quatre mètres en effet.

- *Pas trois ! Quatre ! Sinon là, je ne vais plus pouvoir sortir de chez moi !*

N. Joyau : C'est le chiffre que l'on vous a envoyé, et ça n'a pas bougé.

D. Lombard : Dans cette zone, nous avons la nécessité d'avoir une station qui est dans un axe droit, on se retrouve après avec une espèce de twist. Effectivement là on a pas mal de contraintes, il y a une petite restriction. Il y aura certainement une vision entre les sous-stations avec un habillage bois et une intégration qui est faite par nos architectes, qui est proposée de manière à ce que l'on ait quelque chose le plus harmonieux possible. Concernant le choix des arbres, on a aussi des paysagistes qui peuvent proposer des essences. Aujourd'hui, les techniques de création de fosses sont plus avancées et on prend beaucoup plus d'attention, à des sujets qui se développent beaucoup plus rapidement.

N. Joyau : L'architecte des bâtiments de France suit le projet. Il y a un rendez-vous avec lui pour lui présenter les aménagements.

- *A quoi correspondent les petits triangles ?*

M. Oden : Les accès des particuliers, pour s'assurer que le plan est bien compatible avec tous les accès.

- *Concernant les arbres, il y en a eu deux de remis et ils ne poussent pas. Il y en a deux dans l'angle, il y en a au moins un qui est mort, il n'y a plus que l'encadrement de bois autour, donc y a intérêt à bien les choisir !*
- *Pour les arrêts qui sont face à face, vous avez prévus une séparation physique pour pas que les gens ne traversent pas à cet endroit ?*
- *Par exemple à Lyon, sur les stations importantes, ils ont déjà mis une séparation.*

N. Joyau : Elles sont toutes traversantes. Le fait qu'elles soient végétalisées va aider à dissuader, pas comme des stations comme celle de Saint-Pierre où c'est en béton. Mail n'y aura pas de séparation physique de prévue.

M. Oden A l'arrivée en station, le tramway est quand même très ralenti, parce qu'il accoste à proximité du quai pour l'accessibilité, ça reste une conduite à vue.

- *La zone de faible émission, parce qu'il y a quand même une aberration, parce que vous allez quand même dans quatre, cinq ans en faire une zone de faible émission, non ? Parce que les parkings relais ne sont pas dedans, ce qui est curieux.*

N. Joyau : A la mise en service, il y n'y a que les véhicules qui seront non identifiés, qui seront interdits dans la ZFE, même les 4 ou 5 seront autorisés dans un premier temps.

- *Les non identifiés, peuvent aller jusqu'au parking-relais ?*

N. Joyau : Oui, on peut faire des poches de stationnement, à l'intérieur de la ZFE pour aller jusque-là.

- *Ce n'est pas la réponse qu'il y avait eu à la réunion, ou justement, il y avait eu ce truc un peu incongru.*

N. Joyau : Il va y avoir une mise en cohérence, pour pouvoir accéder au tramway.

- *Non parce que là c'est une incohérence dans le projet quand même.*
- *Avant il y avait la station sans parking relais.*

N. Joyau : Il y avait le parking relais, mais il n'y avait pas la station immédiatement à côté, il fallait faire deux cent mètres pour aller à la station.

M. Oden : On remonte rue de Cussy, rue Alfred de Musset. Ici un sujet, on est en échange avec la copropriété Belvédère, puisque l'on vient mordre, sur le foncier de la copropriété, donc ça fait quelques arbres qui sont coupés ici, qui seront replantés à la demande de la copropriété, le long de la piste cyclable. Ça permet de refaire un aménagement cyclable complet, alors qu'aujourd'hui, il est uniquement d'un côté, de l'autre côté. Ensuite, on retourne la rue des Treize Acres, avec la connexion, avec les aménagements cyclables existants. La rue Chateaubriand, il y avait une étude à un moment, de la mettre en impasse, mais ça s'est avéré, techniquement, assez compliqué et contraignant pour les résidents, donc le choix a été fait de maintenir le débouché de cette rue Chateaubriand. Ce qu'on n'a pas précisé, mais évoqué la fois dernière, c'est que toutes les intersections avec le tramway, sont gérées par des feux, pour la sécurité du passage. Ce sera aussi le cas, de la rue Schuman.

- *C'est dès lors qu'on le traverse ?*

M. Joyau : Dès qu'il y a des carrefours où les voitures et le tramway circuleront.

M. Oden : Cela ne sera peut-être pas nécessairement utile à l'avenir, on verra. Ça sera plutôt le trafic qui va le dire. Par contre ici, c'est le tramway qui l'impose.

On arrive donc sur le secteur Molière, vous voyez que la voirie n'est plus grise, mais beige. Ce n'est pas nécessairement la couleur définitive, mais ça reste à déterminer. Cela symbolise une zone de plateau, avec un aménagement plus qualitatif pour marquer la centralité du quartier et le point avec le secteur commerçant et la liaison avec l'avenue Coty. Ici on aura une cohérence d'aménagement, sur ce point central avec la station située au niveau du centre commercial. Il y a eu un travail assez poussé sur la station par la maîtrise d'œuvre sur le sujet des nivellements, parce que la pente est très forte, à partir de l'avenue Coty, ce qui rend l'implantation des rampes, qui permettent l'accessibilité aux stations, un peu compliquée. Pour vous donner un peu

de détail, une rampe ne doit pas dépasser 15%, et la pente ici naturelle est de 3,5 %. C'est pour ça qu'il y a eu un travail sur le positionnement de la station très précis, pour faire en sorte d'avoir des rampes qui sont suffisamment courtes, parce qu'on n'est pas encore dans la zone de plus forte pente, et afin de rester à proximité du centre commercial.

- *Au CHU, la pente de la passerelle est importante. Quel est son pourcentage ? Parce que pour avoir été plusieurs mois à l'hôpital, je peux vous dire que passer sur la voie piétonne, ça crisse beaucoup. Parce qu'il y a la station, après le tram descend vite, mais pour monter, ça crisse énormément. Alors est-ce que c'est parce qu'elle est en bois ?*

M. Oden : Quand vous dites que ça crisse, c'est au niveau du bruit ?

- *Oui, c'est poussif, surtout en montée.*

M. Oden : La pente est plus forte, oui, mais vous dire le pourcentage exacte, je ne sais pas. En tout cas il n'y a pas de problématique sur la ligne existante pour que le tramway monte, ça j'en suis sûr.

- *Il n'y a pas d'habitation et tout ça si vous voulez, comme c'est une passerelle, le bruit il n'y a que moi en tant que piéton qui l'entendait avec les autres.*

N. Joyau : C'est la première fois que j'entends qu'il crisse sur cette passerelle-là.

- *Personne n'emprunte cette passerelle.*

M. Oden : La passerelle piétonne a été installée, justement parce qu'il y a des flux importants.

N. Joyau : Les pentes ne sont pas génératrices de crissement, ce sont les virages.

M. Oden : Ce n'est pas la pente la plus forte du tracé, donc je vous assure que ce n'est pas un problème de véhicule qui est tout à fait capable de passer ce viaduc, il y a d'autres pentes bien plus fortes.

M. Oden : Il permet d'aller jusqu'à la rue Alfred de Musset.

M. Oden : C'est autorisé à partir de la rue du Chemin Vert qui est mise en double sens, à partir de la rue Alfred Musset, dans le sens Musset vers le périphérique.

- *Allez mettre des feux au niveau de l'intersection de la rue Alfred Musset et Chemin Vert*

M. Oden : Oui, pas sur Franqueville.

- *Parce que là, il y a un gros problème, au niveau visibilité. C'est un peu dangereux, ce double sens. Parce que là, s'il y a des vélos qui descendent à toute vitesse...*

M. Oden : Les vélos seront gérés par feux, avec le tracé piéton, et le passage du tramway.

- *Le vendredi, on prend le bus pour aller au marché place Saint-Sauveur, Comment fera-t-on avec l'arrivée du tramway ?*

M. Oden : Vous prendrez le tramway, et vous arriverez place Saint Sauveur, à l'arrêt Hôtel de Ville, rue de Bernières.

- *Douze lignes de bus en moins, rue de Bernières !*

N. Joyau : Au cœur de la rue de Bernières oui, ensuite, elles seront redirigées dans le centre-ville.

M. Oden : Depuis l'Hôtel de Ville, vous êtes à une centaine de mètres de la place Saint-Sauveur.

N. Joyau : On a des lignes qui aujourd'hui descendent et qui s'arrêtent au niveau des fossés Saint Julien, et pourront repartir par ailleurs vers le centre-ville.

- *Et les jeunes qui vont au lycée Charles de Gaulle ?*

N. Joyau : nous sommes en train de revoir le réseau de bus, le sujet n'est pas encore terminé. Depuis le lycée Charles de Gaulle il n'y aura pas de difficulté, les collèges et lycées continueront à être desservi par le réseau bus.

M. Oden : Alors la rue Corneille et la rue de Molière restent ouvertes avec les mêmes sens de circulation, qu'aujourd'hui. On va retrouver, toujours, nos continuités cyclables, tramway etc. Le trottoir ici, le long des façades, pour faciliter l'accès aux résidences, des raccordements cyclables sur les rues qui sont perpendiculaires. Les traversées piétonnes, notamment au niveau de la grande promenade, pour pouvoir continuer ce flux, des arrêts de bus avec des correspondances directes vers Molière, pour permettre justement dans l'organisation du réseau bus, d'envisager des bus qui passeraient dans le secteur et auraient leur correspondance. De la même manière, la possibilité de faire ça avec des bus à proximité de la station Chemin Vert.

M. Oden : On arrive sur la station Chemin Vert, qui a été rebaptisée suite à la concertation, qui est assez proche du centre commercial Molière, mais qui mérite d'être en face direct, du parking relais qui s'implante sur le parking existant, et à proximité de la rue de Champagne qui sera fermée. Le flux de la rue de Champagne passera par l'avenue de Touraine, pour rejoindre la rue du Chemin Vert. Ce parking a une capacité de près de 80 places, et sera susceptible d'évoluer si le succès est au rendez-vous, vers d'autres typologies de parking.

M. Oden : L'idée est de faire en sorte que les voitures restent sur la rue de Touraine pour le flux périphérique, et éviter d'amener le transit à proximité des habitations.

- *Parce que là ça coupe, la troisième voie, qui justement permettait de tourner.*

M. Oden : On aura plus que deux voies, un arrêt de bus ici en encoche pour ne pas bloquer les voitures qui vont sur le périphérique, en connexion direct, lui aussi avec le parking relais et la station tram. Une piste cyclable a également été ajoutée, sur l'avenue de Touraine, qui va raccorder avec le projet de renouvellement urbain Chemin Vert, qui traite la partie entre la rue d'Authie et ce secteur-là, dont on vient assurer la continuité, pour rejoindre la rue d'Authie, la rue du Chemin Vert. Le tramway s'insère hors de l'ouvrage existant, sur un nouvel ouvrage du franchissement du boulevard périphérique, qui supportera : le tramway, les cycles et un trottoir, ce qui permet d'offrir également aux piétons une alternative. Actuellement on se trouve le

long du boulevard qui est très roulant, là on pourra être à bonne distance entre les modes de déplacement doux et le trafic.

N. Joyau : Avant que l'on passe le périphérique, juste pour préciser de nouveau, les alignements d'arbres que vous voyez le long de la rue du Chemin Vert sont des arbres existants. Ici, il n'y a pas d'arbres abattus, ils sont maintenus depuis la rue des Treize Acres.

D. Lombard : À l'intersection de la rue du Chemin Vert et de la rue de Touraine sera implantée la nouvelle chaufferie bois qui alimentera tout le quartier.

- *Que devient la sortie du périphérique qui était très dangereuse ?*

N. Joyau : La nouvelle sortie du périphérique, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sera repositionnée perpendiculairement à la rue du Chemin Vert, et sera gérée en carrefour à feux, ce qui sera plus sécurisant. Nous en profiterons pour séparer les feux piétons et vélos.

M. Oden : C'est un autre projet, effectivement. C'est l'État qui porte les aménagements liés au périphérique, on a représenté seulement le principe ici, c'est l'État qui va venir valider ça et effacer cette bretelle-là.

- *Peut-on faire demi-tour au rond-point ?*

M. Oden : Ce projet de carrefour à feux est lié au projet du périphérique mené par L'Etat. Cela permettra d'éviter les remontés de fil sur le boulevard périphérique, plutôt sur le tourne-à-gauche, qui est très compliqué, mais les études qu'ils mènent permettent de vérifier qu'avec les feux, ils ne vont pas avoir des voitures, y compris sur le tourne-à-droite, susceptibles de remonter sur le boulevard périphérique. Ce serait le pire des cas, car il y aurait deux voies sur la bretelle qui pourraient tourner à droite.

- *Les entreprises de ce secteur empruntent-elles cette sortie ?*

M. Oden : Oui, elle est très empruntée.

N. Joyau : Ici, dans le cadre du projet tramway, on pourra tourner directement à gauche, aujourd'hui ce n'est pas possible.

M. Oden : Il y a la continuité cyclable, jusqu'au terminus.

M. Joyau : Et inversement, on pourra tourner comme ça, parce que c'est un carrefour à feux ici, vu que le tram croise les voitures, tout ça c'est carrefour à feux.

M. Joyau : On continue vers le terminus.

M. Oden : Une autre sous-station se trouve sur le parking, face aux services techniques. Le super U est là, la station est là, face à l'E2SE, la Maison du bâtiment, Eiffage, Unicité Comme déjà présenté, ce carrefour est transformé en carrefour à feux, au lieu du rond-point. La question qui nous avait été posée en fin d'année dernière portait sur la gestion des deux voies, une dans chaque sens, ainsi que sur l'afflux de circulation. Les études de circulation menées sur ce carrefour ont montré la nécessité d'avoir une deuxième voie pour permettre de stocker les automobilistes qui vont à gauche, et permettre aux autres qui vont tout droit et à droite de continuer à circuler.

- *On a enlevé des feux pour mettre des ronds-points, au prétexte que ce serait plus fluide. Aujourd'hui on enlève les ronds-points pour mettre des feux, en évoquant le fait que ce sera plus fluide.*

M. Oden : Pour la sécurité surtout.

Poursuite de la présentation des plans jusqu'au terminus Saint-Contest :

M. Oden : Dernière session de la branche, un raccordement sur le rond-point du Débarquement, actuellement en travaux. Ils sont pris en compte dans la conception de l'aménagement cyclable de la ligne tramway, dans le but de raccorder tous ces aménagements ensemble.

- *Y-a-t-il un aiguillage pour qu'il se retourne ?*

M. Oden : Effectivement, il peut changer de voie dans la zone.

D. Lombard : On représente l'aiguillage, on peut switcher d'un quai à l'autre.

- *Le tramway arrive ici ?*

D. Lombard : Il arrive ici, et puis il décharge ses passagers, et ensuite, quand il revient, il reprend cette zone de manœuvre, pour repartir dans l'autre sens.

- *Et c'est là, qu'il y a les travaux, pistes cyclables en ce moment ? Donc ce qui est fait va être ré abîmé ?*

M. Oden : La seule chose qui sera touchée sera le raccordement du rond-point.

- *Parce qu'à cet endroit ça ralentit, depuis qu'il y a les travaux, ça ralentit beaucoup pour les gens qui viennent des agglomérations.*
- *Il a été dit qu'on ne pouvait pas mettre de piste cyclable ici ?*

M. Oden : Il ne s'agit pas du fait que l'on ne puisse pas en mettre. Nous sommes hors du périmètre d'aménagement du projet tramway.

- *Comment cela fonctionne avec les feux ?*

M. Oden : On a des feux, pour les voitures qui arrivent ici, qui sont arrêtées ici, on voit la ligne des feux en blanc, de la même manière qu'ici pour les voitures. Les vélos ont un feu pour traverser. Au niveau du carrefour à feux entre la rue de Villons-les-Buissons et la rue du Chemin Vert, le vélo qui va tourner, va rencontrer le feu dans son virage, pour passer ensuite. Ça va changer un peu la circulation.

- *Des accès vélos seront-ils prévus pour la Colline aux Oiseaux ?*

M. Joyau : Pas à ce stade. Ce n'est pas une réflexion qui est portée par le projet tramway. Ce, ce qui faudra que l'on réfléchisse, mais cela pose aussi des questions de gestion de l'espace, en termes d'entrée, et des ouvertures et fermetures pour ceux qui viennent du quartier du Chemin Vert. L'accès piéton et cyclable sera plus sécurisé, c'est qu'on arrive à avoir à l'entrée de la Colline aux oiseaux, qui sera située sur ce secteur-là, on aura l'entrée principale ici. Pour pouvoir proposer aux habitants une

entrée Colline aux oiseaux, qui soit possible directement depuis l'arrivée, ça semblerait assez intéressant.

- *Là on ne peut pas aménager une connexion cyclable ?*

N. Joyau : On ne va pas faire de pistes cyclables à proprement parler, l'objectif est que le vélo puisse traverser là, pour reprendre la rue située à travers l'espace vert situé entre l'E2SE et la FFBTP.

M. Oden : C'est mettre en cohérence les aménagements cyclables qu'il y a ici.