

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MERCREDI 12 OCTOBRE 2022

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

La troisième réunion publique de la concertation préalable, s'est déroulée dans la salle municipale de la Mairie de Saint-Contest, à 18h.

34 participants été présents.



En tribune :

- Joël BRUNEAU, Président de la Communauté urbaine Caen la mer et maire de Caen ;
- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Jean-Marc PHILIPPE, Maire de Saint-Contest
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE ; garants de la Commission nationale du débat public (CNDP)
- Animation des échanges par l'association Choisir la médiation en Normandie ;
- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

Ordre du jour de la réunion :

1. 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.
2. Présentation du rôle de la CNDP et des garants
3. Présentation de Caen la mer
4. Le projet
5. Les objectifs visés
6. La concertation
7. Questions réponses
8. Conclusion du garant pour expliquer les modalités de contribution en tant que personne unique ou cahier d'acteurs (associations, etc.) + consultation en continue tout au long du projet.

Les thèmes abordés lors de la réunion publique :

- Les parkings-relais
- La rue Guillaume le Conquérant
- Les autres prolongements
- La concertation

Les échanges avec les participants :

Jean-Marc Philippe, maire de St Contest exprime sa satisfaction de voir le tramway arriver dans sa commune. Il indique qu'il permettra certainement d'améliorer la circulation le matin et en fin de journée.

Joël Bruneau souligne que l'ambition est de proposer une alternative crédible au tout voiture. St Contest dispose d'un grand potentiel d'usagers.

Thème 1 : les parkings-relais

Quels sont les sites envisagés pour le parking relais ?

Un parking relais situé au Chemin vert serait-il pertinent en termes de sécurité au regard de sa réputation ?

Réponse de Joël Bruneau : La réputation de ce quartier est plus forte que la réalité. A titre d'exemple, le dernier incident à Caen de type « voiture brûlée » a eu lieu dans le quartier de l'Abbaye aux dames. Les parking relais sont surveillés, mais il est vrai que le risque zéro n'existe pas.

Il est rappelé qu'il existe d'ores et déjà un dispositif de vidéo protection sur les parkings relais, dans les bus, dans les tramways et sur les stations tramways. Les relevés d'incidents issus de cette vidéo protection existent mais restent rares.

- *Un parking relais situé sur Unicité ne serait-il pas plus cohérent pour les personnes qui ont un rendez-vous sur Unicité et souhaitent ensuite descendre en ville ?*

Réponse de Joël Bruneau : Il est vrai que le site idéal serait Unicité avec un parking silo mutualisé avec les entreprises à proximité. Cette hypothèse soulève des enjeux fonciers importants et nécessite un tour de table avec l'ensemble des acteurs, un partage des coûts entre la collectivité et les entreprises potentiellement intéressées. Un montage juridique fin est à imaginer par la suite pour aboutir à la concrétisation de cette hypothèse.

- *A l'arrivée du complexe étudiant, comment va-t-on régler le problème de parkings sous-dimensionnés par rapport aux besoins ?*

Il est précisé que les parking relais existants ne sont pas sur-occupés. Lors de la création d'une zone d'activité, il aurait fallu créer un parking central et les projets de construction de bureaux auraient dû intégrer une participation à cet équipement.

Il s'agit maintenant de réfléchir à une solution pour résoudre cette difficulté, d'autant plus que le coût d'une place de stationnement extérieur est de 3 000 € alors que celui d'une place dans une structure en silo est de 15 000€.

- *Est-il possible de modifier le parcours du tramway afin d'atteindre une zone où un parking serait plus facilement accessible ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Le coût du kilomètre de tramway supplémentaire dans cette hypothèse, va indirectement augmenter considérablement le coût du parking relais. Le tramway a pour vocation de desservir les zones les plus denses, avec moins de foncier disponible.

- *Quelle liaison est prévue entre le parking relais de côte de nacre et le secteur Unicité ? Un parking relais à Unicité pourra permettre d'aller vers côte de nacre en bus ?*

Il existe déjà des lignes de bus. Les études ont montré que les automobilistes ne déposent pas leur voiture dans un parking relais pour prendre un bus qui s'insère ensuite dans la circulation automobile. Ils utilisent les parking relais s'ils ont un gain de temps. Le tramway répond davantage à cet objectif qu'un bus inséré dans le trafic automobile.

Thème 2 : la rue Guillaume le Conquérant

- *Dans le cadre d'un aménagement, est-ce possible d'avoir un tramway avant et après la rue Guillaume et rue de Bayeux ? Ces deux rues peuvent-elles disposer d'un bus électrique ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Un bus électrique sans voie dédiée ne va pas permettre de gagner du temps, seul un site propre permet de s'affranchir de la circulation générale. Par ailleurs, un bus (même articulé) ne permet pas de transporter autant de personnes qu'un tramway (100 personnes dans un bus et 200 personnes dans un tramway). Les bus BHNS demandent un deuxième site de maintenance ce qui engendre des coûts supplémentaires.

- *Il est difficile d'imaginer comment le tramway sera incéré sans réduire le trottoir et abattre des arbres sur la rue Sorel ?*

En retravaillant l'espace public, c'est possible, avec peut-être moins de places de parking qu'actuellement.

- *Comment renvoie-t-on la circulation des rues Guillaume et Bayeux ?*

L'objectif est bien de dévier la circulation de transit vers l'anneau de circulation extérieur voire le périphérique. De manière générale, 80 000 personnes résident à l'extérieur de Caen de plus alors qu'auparavant il y avait 1 voiture par foyer maintenant chaque foyer possède 2, voire 3 voire 4 voitures.

- *Une enquête est-elle prévue pour les commerçants de la rue Guillaume ?*

Réponse de Joël Bruneau : Oui. Il est rappelé qu'aucun avis unanime a émergé des précédents échanges préalables à la proposition de ces 3 tracés. Les avis sont divergents. La concertation va permettre de recueillir les éléments concrets, qu'ils soient positifs ou négatifs, pour ces 3 propositions. Il est également précisé que la concertation n'est pas un référendum avec un vote oui ou non, sans argument.

- *Des aménagements sont -ils prévus pour améliorer la valorisation patrimoniale de ce secteur ?*

Oui.

Thème 3 : les autres prolongements

- *Le réseau de bus des communes voisines sera-t-il revu ?*

Réponse de Nicolas Joyau : En effet, il est prévu de travailler avec les communes en ce sens. Il est précisé que l'expérimentation en cours « Twisto Flex » démontre que ce type de solution répond mieux aux besoins et au rapport coût par usager que des lignes à horaires régulier.

- *Pour les parties du tracé qui sont prévues en autonomie, les batteries des tramways sont-elles basées sur des technologies fiables ?*

Réponse de Frédéric Norais : Le choix est porté sur des batteries éprouvées (utilisées à Nice depuis 10 ans). Il est souligné qu'en 2019 le poids des batteries nécessaire au parcours en autonomie autour du château était de 5 tonnes, aujourd'hui il est réduit à 900kg. De plus, plusieurs entreprises peuvent fournir ce type de batteries.

- *Abaissement du bruit du tramway, alimentation par le sol ?*

Réponse de Frédéric Norais : L'alimentation par le sol pose des difficultés techniques pour une partie du tracé. Par ailleurs seul un constructeur est en capacité de proposer cette technique. L'expérience de l'ancien TVR incite à s'orienter vers des techniques n'étant pas dépendantes d'un seul fournisseur.

Pour le bruit, il subsiste dans certaines courbes (notamment sur le Gaillon) et quand il y a des changements climatiques importants. L'avantage d'un projet ne dépendant pas d'un tracé existant est de pouvoir tracer des courbes ne posant pas de difficulté. Il est souligné que la plateforme sur laquelle circule le tramway comprend un dispositif à absorption d'ondes. De plus, un tramway provoque moins de vibrations que le trafic actuel sur la rue Guillaume (rapport de 1 à 4), le tracé étant en ligne droite il n'y aura pas de soucis de bruit.

- *Végétalisation des plateformes et changement climatique ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Sur les parties actuellement végétalisées, on laisse la nature faire. L'herbe jaunit l'été et reverdit quand il pleut. Il est rappelé qu'il aurait fallu investir 3 M€ pour arroser les plateformes végétalisées.

Thème 4 : la concertation

- *Concernant la procédure de concertation, comment se prémunit-on d'actions de lobbying ?*

Il est rappelé que la concertation n'est pas un référendum. Il s'agit d'analyser les contributions, les arguments etc. Si un argument revient régulièrement il est noté une fois. Par ailleurs, les garants sont précisément là pour repérer ce genre de tentatives.