

PRÉSENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER CHEMIN VERT – MARDI 14 NOVEMBRE 2023

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

13 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage (société Transamo) ;
- Paul MARTIN ; Directeur adjoint de la Maîtrise d'ouvrage (société Transamo) ;
- Christophe THATCHER ; Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre

Echanges avec les participants

Présentation de la branche qui part de Saint-Contest (terminus au rond-point de la CCI pour se rendre au bas de la rue du Chemin Vert).

- *Il y a une file d'attente sur le boulevard xx, c'est une erreur. Cette sortie- est très fréquentée et à partir du moment où vous mettez des feux à cet endroit, les gens vont se retrouver bloqués sur le périphérique par une file d'attente.*

Réponse de C. Thatcher : Il faut que l'on étudie les phasages de feux.

Ce secteur est bouché le matin. Là vous allez mettre des feux, pourtant c'est un rond-point. Le long du bd Maréchal Juin du Chemin Vert vers St-Contest, il y a une file d'attente phénoménale de voitures, car les véhicules sont bloqués au niveau du rond-point. S'il est remplacé par des feux, parce que le tramway sera toujours prioritaire, la file d'attente va se située en bas du Chemin Vert.

Réponse de M. Oden : Le projet sur la partie bretelle est porté par les services de l'État. L'apport de ce projet réside dans le fait d'avoir des feux pour gérer l'arrivée depuis la bretelle vers le boulevard Maréchal Juin. Aujourd'hui, il y a une grande difficulté d'insertion des voitures qui viennent du périphérique sur le boulevard, car le flux du boulevard est prédominant. Avec les feux, ça va peut-être contraindre quelque peu la circulation du boulevard, mais cela va mieux répartir le passage venant de la bretelle. Les services de l'état sont notamment très vigilants sur le sujet des remontées de files sur le boulevard périphérique.

- *Le problème des feux, c'est le cadencement qui n'est pas réglé en fonction de la circulation. Parfois, les feux sont aussi mal réglés.*

Réponse de C. Thatcher : Les feux peuvent être réglés pour favoriser certains mouvements.

Réponse de M. Oden : L'État réalise des études pour calculer la remontée de file qu'il va y avoir aux heures de pointe au niveau de la bretelle, en intégrant les mouvements de ceux qui partent vers le Chemin Vert et de ceux qui reviennent vers le boulevard Maréchal-Juin. Leur objectif, c'est de s'assurer que les remontées de file ne viennent

pas engager le boulevard périphérique. L'objectif pour l'État est d'améliorer la fluidité pour les personnes qui sortent du boulevard périphérique.

- *L'aménagement de cette bretelle est-il prévu en E même temps que les travaux du tramway ?*

Réponse de M. Oden : Elle devrait se faire un peu avant les travaux du tramway. Nous travaillons avec les services de l'Etat pour consolider les plannings afin que les deux projets s'articulent. L'objectif est de modifier la bretelle avant l'arrivée du tramway.

- *Pourquoi le tramway passe-t-il en insertion latérale au niveau de la rue de Villon-les-Buissons ?*

Réponse de M. Oden : Le changement d'insertion se justifie par le passage sur le nouvel ouvrage car l'existant n'est pas prévu pour supporter le tramway. Les études techniques ont conclu à l'opportunité de créer un nouvel ouvrage. Il faut donc que le tramway passe sur le côté. Côté Maréchal Juin au contraire, l'idée de l'insertion axiale est de mieux séparer les voies de circulation, pour privilégier un caractère plus urbain, plus favorable par exemple, aux traversées piétonnes et cyclables, le long de ce boulevard.

- *Cela signifie-t-il que le tramway va couper la voie des véhicules ?*

Réponse de M. Oden : Oui.

- *Ça va d'autant plus ralentir ce que l'on disait tout à l'heure ?*

Réponse de M. Oden : un carrefour à feux sera aménagé pour traiter l'intersection du tramway, nécessaire également pour gérer la circulation.

- *C'est déjà une catastrophe maintenant, ça va être encore pire. Aux heures de pointe, on aura un tram toutes les dix minutes, soit un tram toutes les 5 minutes dans chaque sens.*

Réponse de N. Joyau : Globalement, il va passer pendant quelques secondes toutes les cinq minutes. Effectivement, comme on est obligé de faire des carrefours à feux, ça va aussi être l'occasion d'écouler les voitures qui sortent d'ici. Les feux vont s'articuler de manière à ce que les voies puissent, malgré tout, s'évacuer. Ce que nous disons les spécialistes sur les carrefours à feu, typiquement sur celui-là, c'est qu'en heure creuse, effectivement, en rond-point, c'est plus facile parce qu'on n'a jamais à s'arrêter. Par contre, en heure de pointe, le carrefour à feu permet, a priori, d'évacuer au moins de voitures que le rond-point.

Réponse de C. Thatcher : Un tramway met quelques secondes pour traverser le carrefour. Par ailleurs, il peut transporter jusqu'à 200 personnes.

- *Avez-vous réalisé une étude dans ce secteur, au niveau du rond-point le matin ?*

Réponse de M. Oden : Les études de trafics sont en cours, afin de regarder la disposition de chacun des carrefours. Un point de vigilance est d'ores-et-déjà identifié

sur la rue de Rosel. Les études vont permettre de déterminer le phasage des feux, en fonction des heures de pointes, du matin ou du soir, et des heures creuses. Le passage d'un giratoire à un carrefour à feux rue de Rosel, permettra notamment de mieux répartir les flux dans le carrefour, ce qui pourrait éventuellement réduire la remontée de file sur le boulevard Maréchal Juin.

Réponse de Paul Martin : L'ensemble des carrefours a fait l'objet de comptages au mois de septembre pendant une semaine, sur l'ensemble du tracé.

- *Mais il y aura des parkings pour les voitures, par exemple, qui veulent s'arrêter pour prendre le tramway ensuite ?*

Réponse de N. Joyau : Il y en a un qu'on travaille juste après le périphérique, avec la création d'une station attenante. Nous travaillons également avec certains acteurs économiques de la zone d'emploi de Saint-Contest, notamment avec la CCI, pour voir si sur ce secteur un parking silo puisse être mutualisé. Il serait financé en partie par Caen la mer et les entreprises qui en ont besoin sur place pourraient financer aussi.

- *Il y a de plus en plus de voitures parce que les gens ont envie d'avoir leurs horaires, leur quotidien. Est-ce que vraiment, le tram, c'est une bonne idée... Je ne dis pas que ce n'est pas bien.*

Réponse de N. Joyau : Ce soir nous allons nous concentrer sur l'enjeu des aménagements, et pas sur l'opportunité du projet qui a été débattue en réunion publique. Le tram ne répondra pas à tous les besoins, surtout pour une zone d'activité comme celle-ci qui draine du monde, à l'échelle départementale. A propos des flux importants d'échanges, notamment entre le secteur du Chemin Vert et le centre-ville, par la ligne 6, entre le secteur de Saint-Contest et le centre-ville par les bus. L'objectif est d'avoir un transport en commun qui demain va être plus performant que les bus pour inciter encore davantage de monde sur ces voyages-là, à monter dans le tram. Après, ça ne répondra pas à tous les besoins. C'est ce qui a été observé par le passé. On a comparé à l'échelle de Caen la mer les habitudes de déplacement entre 2011 et 2022, contre toute attente, on a 10 % de voitures en moins en 11 ans. Les zones continuent à se développer. Ce secteur-là est particulièrement tendu en stationnement et en circulation. Le chiffre général que je vous donne sur Caen la mer n'est pas la vérité d'un quartier ou d'un secteur. Cependant, l'objectif du tramway est quand même d'avoir un transport qui va être beaucoup plus performant et qui va permettre aussi à une partie du public de prendre un autre moyen de transport que sa voiture individuelle pour pouvoir se déplacer.

- *A quelle heure démarre le premier tramway le matin ?*

Réponse de N. Joyau : la première rame sort à 5h30 et la dernière rentre à 1h du matin. A ces horaires, la fréquence n'est pas à 10 minutes, elle est plus basse. Aux heures de pointe, on commence à monter à la fréquence maximale de 10 minutes.

- *Le tram est plus performant sur la régularité des horaires et pour toutes les personnes qui travaillent, les étudiants, collégiens ou lycéens, c'est très important.*

Réponse de N. Joyau : La régularité est bien meilleure que sur les bus parce qu'il n'est pas dans le flot de circulation. son horaire est donc garanti.

- *Tant qu'il n'y a pas de panne, c'est plus régulier.*

Réponse de N. Joyau : On en a très peu sur le réseau avec le nouveau tram. C'est vraiment rare. Les tramways peuvent être arrêtés, lorsqu'une voiture ne respecte pas la priorité sur le carrefour.

- *Les nuisances sonores causées par les rails seront-elles persistantes ?*

Réponse de N. Joyau : Nous avons repris sur le tramway actuel le tracé du TVR, où il y avait parfois des virages qui étaient très serrés. Et c'est dans les quelques virages les plus serrés que notre tram fait du bruit. On a un système de graissage, ce qui n'est pas le cas partout en France. Donc sur un système de graissage qui permet de graisser dans les courbes les plus serrées, notamment. Néanmoins, et c'était le cas aujourd'hui, quand la graisse est un peu lessivée par la pluie, malheureusement, il grince dans les secteurs les plus serrés. Les virages les plus serrés, on les connaît. Il y a le bas du Gaillon, il y a la rue de Lausanne à côté de l'université, il y a la courbe en S de Saint-Pierre. Au niveau de Saint-Pierre, les virages sont quand même très serrés. Et puis il y en a à la rive droite, notamment, pas loin du boulevard Lyautey, où là, effectivement, il grince un peu de temps en temps.

Les rayons de 200 mètres, 300 mètres, ce n'est pas comparable. Et sur tout le tracé des extensions, on est vraiment sur des rayons plus importants que sur les trois premières lignes. On n'a quasiment aucun rayon de 25 m, nous sommes plutôt 50m. C'est-à-dire que c'est deux fois plus larges comme virages que ce qu'on a sur la route. Alors sur quelques 35 quand même, mais on va bien soigner le graissage du rail à ces endroits-là.

- *Le périphérique est également bouché en soirée, à partir de 16h30. Je souhaite que vous preniez en compte ce trafic qui est énorme.*

Réponse de M. Oden : Sur la conception de l'espace urbain, le boulevard Maréchal-Juin et l'arrivée sur le Chemin vert, des comptages ont été réalisés sur l'ensemble des plages horaires au mois de septembre, qui est le mois le plus chargé traditionnellement en termes de circulation, pour nous permettre de mener les études techniques. Nous n'allons pas apporter de solution sur l'insertion des voitures sur le boulevard périphérique car il s'agit de la compétence de l'État. Donc nous n'irons pas toucher au boulevard périphérique. Par contre, tout le flux de circulation sur le boulevard Maréchal-Juin, va être intégré dans les études.

La gestion par feux permet de libérer le carrefour au passage du tramway. Qu'il arrive d'un côté ou de l'autre, le tramway voit très bien ce qui s'y passe. S'il est encombré et s'il y a des remontées de file, la visibilité permettra au tramway de s'arrêter en amont. Ce qu'on craint en tramway, c'est la visibilité. Parce que c'est le conducteur qui reste maître à tout moment de la conduite du véhicule.

Réponse de N. Joyau : Nous maintenons deux fois deux voies de circulation sur le boulevard.

- *On a beaucoup d'étudiants qui viennent sur la zone, et le tramway facilitera leurs déplacements. Sachant qu'on a un tram qui aura, comme vous le dites, des horaires fixes. Ce dont on peut les étudiants aujourd'hui, c'est de subir les bouchons quand ils prennent le bus. Par ailleurs, concernant les aides*

gouvernementales, les entreprises participent à 50% au niveau des transports. Donc ça peut être aussi quelque chose de convaincant pour les gens de ne plus prendre le tram plutôt que leur voiture, justement, pour gagner en temps, et même en coût.

Réponse de N. Joyau : la prise en charge peut monter à 75%.

- *Avez-vous prévu un passage piéton au niveau des Super U, afin que les étudiants traversent correctement ?*

Réponse de M. Oden : Deux traversées sont prévues de part et d'autre de la station. Par ailleurs, une étude est en cours pour créer une traversée entre l'E2SE et le Super U.

- *Quand je vois le nombre de voitures qui augmente tout le temps, en espérant qu'effectivement les gens prennent plus le tramway que la voiture, mais je n'y crois pas. Je pense qu'avec le vélo, c'est mieux.*

Réponse de N. Joyau : Aujourd'hui, ce n'est pas confortable de traverser le périphérique à vélo. Demain, ça sera sécurisé. A l'échelle de Caen-la-Mer, le nombre de déplacements automobiles a baissé de 10% sur ces dix dernières années. On ne s'attendait pas à voir ce résultat-là. C'est quand même assez considérable. C'est pour ça qu'on continue de travailler sur des pistes cyclables qui seront toujours plus sécurisées, avec une offre de transports plus importante. Il y a aussi la marche à pied qui a beaucoup augmenté.

Poursuite de la présentation des plans après le franchissement de l'ouvrage situé au-dessus du périphérique.

Pour la rue de Champagne sera-t-elle fermée à la circulation ?

Réponse de M. Oden : le positionnement de la station à cet endroit ne permet pas le maintien de la rue de Champagne.

- *Il faudra continuellement contourner ce parking ?*

Réponse de M. Oden : Il faudra contourner le parking par la rue de Touraine.

- *Et ce parking, comment pouvez-vous vous assurer qu'il sera utilisé par les usagers du tramway ? N'est-ce pas un parking résidentiel ?*

Réponse de M. Oden : il fonctionnera avec une barrière, comme les autres parkings relais. La tarification est associée au type de transport, c'est-à-dire que si vous prenez un ticket de tramway, le parking est gratuit.

Réponse de N. Joyau : Les parkings relais actuels ont tendance, depuis quelques années, à monter en charge et à être régulièrement pleins. Quand le Viaduc était fermé, les deux parkings relais étaient pleins.

- *Par où se fera l'accès à la résidence des Pinçons ?*

Réponse de M. Oden : L'accès se fera par l'extrémité de la rue de Champagne, juste avant de tourner vers la rue de Touraine.

Réponse de N. Joyau : La rue de Champagne reste à double sens.

- *Comment feront les habitants de cette résidence pour entrer chez eux en voiture ?*

Réponse de N. Joyau : Avec la voiture, non.

- *Quel accès est prévu pour les personnes à mobilité réduite ?*

Réponse de N. Joyau : Le bâtiment concerné n'est pas accessible du fait des marches devant chaque entrée. Les personnes à mobilité réduite sont prioritairement logées dans des habitations accessibles dans d'autres résidences.

- *Si l'on veut déménager par exemple, où positionner le camion ?*

Réponse de N. Joyau : les camions de déménagement peuvent disposer d'une autorisation spéciale pour se garer sur l'espace de trottoir situé devant l'immeuble, selon la configuration. S'il y a besoin de déposer une personne à mobilité réduite, ou qu'une ambulance ait besoin d'accéder à la résidence, il faudra se garer au plus proche de la résidence et rejoindre l'entrée par le cheminement piéton, comme c'est le cas actuellement.

- *Les bacs de tri seront-ils déplacés ?*

Réponse de C. Thatcher : Les bacs de tri seront repositionnés dans le secteur.

- *Il y a beaucoup de voitures ventouses dans ce secteur, où vont-elles se garer ?*

Réponse de D. Duval : nous agissons contre les voitures-ventouses en lien avec les polices nationale et municipale. Il y en a nettement moins qu'à une certaine époque, elles sont enlevées régulièrement, une dizaine tous les 3 mois. Avec le parking -relais donne l'avantage du stationnement gratuit, ce qui va inciter les gens à venir s'y garer. Il comptabilise 80 places. Cela va libérer de la place sur les quartiers.

Poursuite de la présentation de la piste cyclable bidirectionnelle qui a commencé à Saint-Contest jusqu'au boulevard Dunois.

L'insertion du tramway se fait au milieu ?

Réponse de M. Oden : On prend le tram côté centre commercial. Il s'agit d'un parvis pour les piétons et les cyclistes, ensuite se trouve la chaussée et les deux sens de circulation.

- *Serait-il possible de faire une ou deux passerelles piétons au-dessus de la rue du Chemin Vert parce qu'il y a énormément de mamans avec des enfants qui traverse cette rue à plusieurs endroits ?*

Réponse de M. Oden : L'idée est plutôt d'apaiser la circulation pour leur permettre de traverser dans de bonnes conditions, grâce à ce plateau piétonnier qui dispose d'un revêtement différent, qui a tendance à alerter aussi l'automobiliste qu'il rentre dans une zone de ville. On aura, je pense, un plateau surélevé.

Réponse de C. Thatcher : Sur les plateaux la vitesse est limitée à 30 km/h.

Réponse de N. Joyau : Etant donné la largeur dont on dispose, si on fait une passerelle, elle ne sera pas accessible aux personnes à mobilité réduite parce qu'on ne va pas réussir à gérer les pentes.

- *Prévoyez-vous de prolonger la piste cyclable sur l'avenue Coty ?*

Réponse de C. Thatcher : Nous prévoyons systématiquement des liaisons cyclables sur les perpendiculaires.

Réponse de N. Joyau : Ça ne fait pas partie de l'opération tramway. Cependant, il sera être intéressant qu'on arrive à trouver une solution au niveau de la ville.

Dans le cadre de la construction du pôle de santé sur le site de Jacquard, des démolitions sont prévues et ce que l'on prévoit aidera pendant la phase travaux. Dans l'attente d'une reconfiguration de ce secteur, on créera un espace de stationnement sur l'arrière pour accompagner aussi la phase travaux et permettre une capacité de stationnement pour le pôle de santé et pour le centre commercial notamment. On va essayer de travailler cela en amont du projet tramway.

- *Le pôle de vie va-t-il rester à sa place actuelle ?*

Réponse de D. Duval : A long terme, il sera repositionné derrière le centre commercial pour regrouper l'ensemble des services au niveau de Jacquard. Cela est prévu dans 10 ans.

- *Où se gareront les locataires de la Tour Molière ?*

Réponse de N. Joyau : Une poche de stationnement sera recréée sur l'arrière, pour les locataires de la Tour Molière et celles qui vont fréquenter la Halle Molière et le pôle santé.

Que ce soit très tôt le matin ou en fin de journée, on constate les mêmes plaques, ce qui signifie qu'à priori la voiture reste stationnée la nuit. Et si elle s'en va le matin, c'est plutôt quelqu'un qui habite là et qui stationne la nuit, soit la personne est montée dans les transports et elle a continué pour aller travailler en ville et repartir le soir. Soit elle travaille peut-être sur le secteur aussi. Cela permet de voir s'il y a de la rotation, quelles sont les voitures riveraines, en gros qui sont là en fin de journée, la nuit et tôt le matin et quels sont ceux qui viennent, qui stationnent le matin, qui reste toute la journée et qui repartent le soir. La reconstitution d'une poche de stationnement du côté de l'ancien collège Jacquard, ça va permettre de compenser ce qui est supprimé à l'angle Molière / Chemin Vert. Elle n'est pas encore dimensionnée précisément, cependant, l'objectif est de compenser les places supprimées à l'angle Molière / Jacquard.

- *Les gens, en général se garent n'importe où et coupent la piste cyclable puis redescendent.*

Réponse de M. Oden : côté ouest de la rue, le trottoir sera requalifié. Le stationnement, sera aménagé entre les arbres et non plus devant. Les vélos seront beaucoup plus à l'aise sur la nouvelle piste côté est.

Réponse de F. Norais : si vous regardez les aménagements du tramway existants, au niveau des traversées piétonnes, il y a des potelets. Il va y avoir des barrières longitudinales qui empêchent l'intrusion des véhicules sur les trottoirs.

- *Le parking situé derrière le centre commercial sera -t-il pérenne ?*

Réponse de N. Joyau : Il sera peut-être un peu plus généreux dans un premier temps que le final. Il y a un projet de renouvellement urbain sur Jacquard, avec, comme le disait Dominique tout à l'heure, le projet de ramener à côté du centre commercial l'ensemble des services, le pôle de vie, les bibliothèques, etc. Il y aura de toute façon, de manière définitive, un emplacement de parking, prévu dans le projet de renouvellement urbain. Nous ne savons pas encore dimensionner au final par rapport à ce qu'on va faire de manière provisoire. Je n'ai pas de chiffre en tête, je ne peux pas l'évoquer avec vous. Par contre, comme on va avoir des démolitions de bâtiments sur Jacquard prochainement, on trouve ça dommage de dire qu'on laisse ça comme ça, alors qu'on le sait des besoins en stationnement. Donc l'idée, c'est de se dire temporairement au moins, on va avoir une place de stationnement. On en aura une au final, sa dimension reste à déterminer. Et puis le parking qui est ici est maintenu.

Poursuite de la présentation : secteur rue du Chemin Vert et rue Châteaubriand.

- *C'est assez serré pour faire un double sens.*

Réponse de M. Oden : Il y a un stationnement en épis, la chaussée et un stationnement longitudinal. Donc je pense que la mise en double sens, aurait effectivement une incidence sur le stationnement longitudinal. Mais tous les gens se garer là. On n'a pas encore rencontré la résidence.

Poursuite de la présentation : arrivée sur la rue des Treize Acres

- *Y a-t-il une station de tramway ?*

Réponse de M. Oden : oui, la station Stockholm se trouve dans ce secteur. La piste cyclable se prolongera tout le long, et le cheminement piéton le long du tramway pour y accéder. On y gagne aussi car actuellement il n'y a pas de trottoir le long de la rue du Chemin Vert de ce côté-ci. Vous retrouvez une continuité depuis le boulevard jusqu'au quartier.

- *C'est à cet endroit-là qu'il y a 4 immeubles qui vont être démolis à cause du tramway ?*

Réponse de D. Duval : le projet d'extension du tramway n'a rien à voir avec la démolition des bâtiments. Il s'agit d'un projet de démolition qui date de 2019 et au départ tous les bâtiments devaient être détruits. Le CSF et les syndicats de locataires ont réussi à en garder 4 pour les rénover.

- *Ce sont des logements à petits loyers, que l'on ne retrouve plus ailleurs.*

Réponse de D. Duval : ce sont des bâtiments épais, qui ont des problèmes d'isolement, d'humidité, de chauffage.

- *Rue d'Hérouville il y a bien eu des rénovations, pourtant il s'agissait également de vieux bâtiments ?*

Réponse de N. Joyau : les rénovations sur la rue de la Hache ont masqué le territoire architectural de ces bâtiments, et ça ne les a pas rendus accessibles pour autant.

- *Tout le monde n'a toujours pas été relogé dans les bâtiments ?*

Réponse de N. Joyau : C'est en cours. De plus, pour reconstruire une offre d'habitat en logements locatifs sociaux, Par contre, il y a une ville-stat avec des terrains de basket, ici. Donc là, il y aura des logements de Caen la mer Habitat, des petits logements en individuels, 7 à 8 logements. Le City Stadium est conservé. Ils sont en train de travailler du relogement aussi sur les 4 bâtiments qui sont là pour avoir un petit peu plus de logements qu'aujourd'hui sur ce secteur-là, pour qu'au global, ça compense ce qui est là. Et puis, ils vont refaire des logements un peu comme ceux qui sont ici en individuels, aussi à l'arrière du gymnase, dans la continuité des maisons individuelles qui sont de l'autre côté. L'objectif est de reconstituer sur site quand même une offre de logements pour Caen la mer.

Beaucoup d'arbres très beaux seront conservés. L'objectif, c'est que le Parc de Secgueville vienne ici en coulée verte remonter jusqu'à l'entrée du chemin vert. On plante pas mal d'arbres. Ils vont refaire des logements un peu comme ceux qui sont ici en individuels de l'autre côté. Là, c'est tout en bas. C'est la station Dunois. C'est la dernière juste avant le boulevard.

- *Où passera le tramway ensuite ?*

Réponse de N. Joyau : il passera devant le garage Euromaster dont l'accès sera maintenu. Il traversera ensuite la rue de Bayeux, il passera devant le gymnase de la Haie Vignée, en rentrant dans la rue Damozanne. Il traversera ensuite le quartier Lorge pour rejoindre le centre-ville par l'EPSM, puis la rue du Carel où il arrive au niveau du Conservatoire, puis sur la place de l'Hôtel de Ville.

Au niveau du quartier Lorge, dans le haut de la rue Damozanne, une ouverture sera faite dans le mur afin de rejoindre la rue Damozanne. Ensuite le tramway passe sur la rue du capitaine Boualam. Il s'agit d'une rue privée qui appartient au Ministère des Armées et la ville de Caen en fera l'acquisition pour qu'elle devienne une voie publique. Avec l'Architecte des Bâtiments de France nous veillerons à en conserver la majorité. Cet aménagement permettra de bénéficier de l'espace nécessaire pour insérer le tramway et aménager une voie piétonne.

- *Les lignes de tramway actuelles seront-elles conservées ?*

La ligne actuelle Fleury-sur-Orne / Quatrans sera reliée plus globalement dans le réseau de transport. Deux lignes nord-sud et deux lignes ouest-centre, seront formées. Nous disposons d'une certaine liberté d'action étant donné qu'il s'agit du même tramway. Le fait d'être sur un réseau très élargi, permet d'optimiser les lignes. Nous marierons les lignes entre elles afin que cela convienne au maximum de personnes.

- *Les lignes inter quartiers vont-elles disparaître ?*

Réponse de N. Joyau : Une liaison en bus pour relier la Folies-Couvre-Chef-Chemin Vert vers Beaulieu est toujours nécessaire. C'est ce que fait la ligne 6, ou pour rejoindre

également le plateau du CHU, par exemple. Des dessertes comme celle-ci seront assurées. Dans le quartier Chemin Vert, la ligne de bus 1 prend quasiment le tracé du tram., elle sera donc revue complètement.

- [Où se poursuit ensuite le tracé ?](#)

Réponse de M. Oden : le tramway s'insère jusqu'à la rue de Bernières pour rejoindre le tronç commun Avenue du Six juin. Et après, ce qu'ils disaient, c'est qu'en fait, le maillage des lignes après peut être réfléchi globalement. Savoir si en partant de chemin vert, ça ira à Fleury ou à la Presqu'Île, ce n'est pas encore déterminé. Mais le réseau est interconnecté au niveau de cette avenue.

- [Une remarque concernant le balisage pendant les travaux : les piétons ont tendance à couper les zones de travaux. Il faut que ça soit très bien balisé, quitte à ce que les piétons ne fassent plus le chemin, mais qu'il y ait des passages piétons très précis, à l'exemple du balisage actuel sur le secteur de la Maladrerie. On ne mélange pas les piétons, les voitures. Il faudrait interdire les passages à travers les chantiers.](#)
- [Le parking relais sera-t-il sous vidéosurveillance ?](#)

Réponse de N. Joyau : Oui, les parkings relais sont sous vidéosurveillance. Toutes les stations de tramway sont sous vidéosurveillance, c'est-à-dire qu'il y a des caméras qui regardent ce qui se passe dans la station aux abords immédiats de la gare et sur la vidéoprotection aussi dans tous les trams et dans tous les bus. Mais ça, c'est déjà le cas aujourd'hui.

- [L'une des lignes de tramway permettra -t-elle de se rendre du Chemin Vert jusqu'à la gare ?](#)

Réponse de N. Joyau : le tramway continuera de desservir la gare des deux côtés, comme c'est le cas actuellement, sans être obligé de changer. Les quatre lignes desserviront l'un des deux côtés de la gare.

Actuellement, sur la ligne de bus 1, 5% des personnes qui montent au Chemin Vert vont jusqu'à Mondeville. Donc effectivement, pour 5% des usages, on va dire aux gens là où il faut descendre en centre-ville pour remonter dans un bus. Pour les 95% restants, qui, globalement, s'arrêteront entre le Bas-de-Saint-Paul, ici, et puis le centre-ville, ce sera du temps de gagner. Sur un projet d'aménagement de ce type, nous essayons d'améliorer les conditions d'une grande majorité d'usagers. Ce n'est pas 5% des voyageurs, mais c'est 5% des voyages.

- [Quelle est la différence ?](#)

Réponse de N. Joyau : les 5% des usagers dont je vous parle, font partie des 5% qui vont à Mondeville 2 en bus. Là, il s'agit des 5% des trajets. C'est-à-dire que vous ne montez pas tout le temps dans la ligne 1 uniquement dans le but de vous rendre à Mondeville 2. Donc, en réalité, c'est 5% des voyages qui sont effectués vers Mondeville 2. En nombre de trajets, cela correspond à 5%. Pour aller à la gare, vers le théâtre, le centre-ville, ce sera plus rapide. Pour tous ces usages-là, ce sera plus rapide. Parce que c'est un site propre partout.