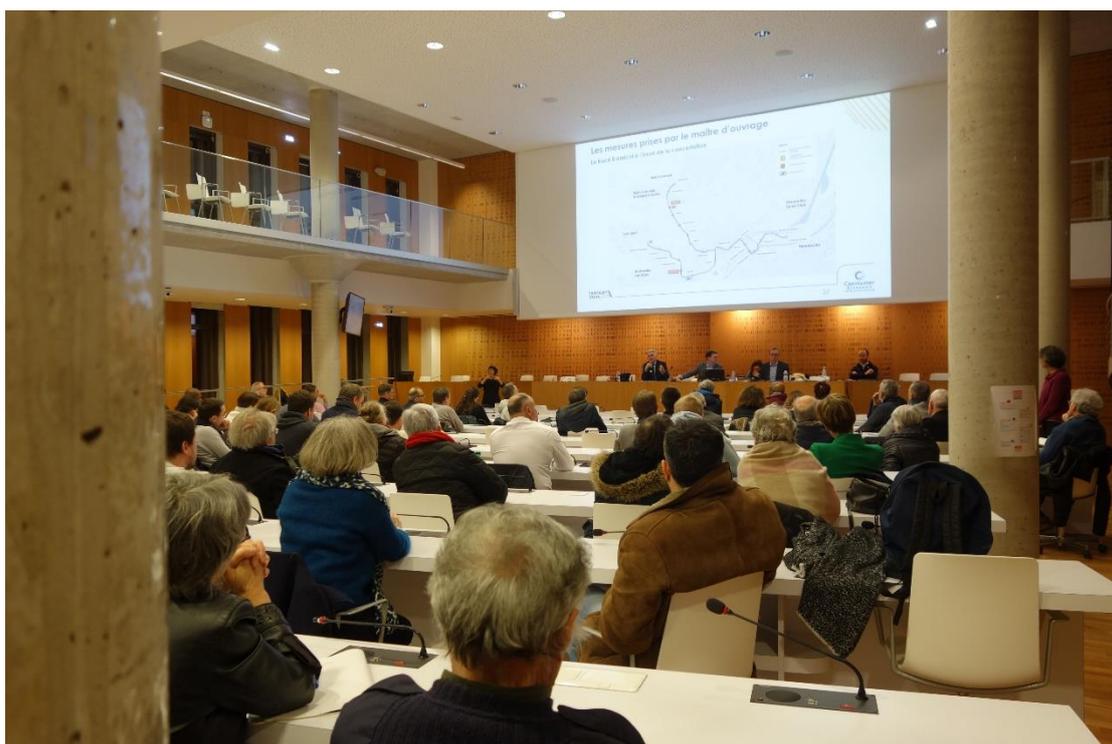


COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE RESTITUTION DU BILAN DE LA CONCERTATION

MERCREDI 1^{ER} MARS 2023

La réunion publique de restitution du bilan de la concertation s'est tenue dans l'Hémicycle de l'Hôtel de la Communauté urbaine Caen la mer.

60 personnes étaient présentes.



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 ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Animation des échanges par l'association Choisir la médiation en Normandie ;
- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

Les échanges tenus avec le public lors de cette réunion portent sur les sujets suivants :

- L'opportunité du projet
- La fréquentation du réseau de bus
- Le coût du projet
- L'insertion du tramway dans l'enceinte de l'EPSM
- Le vote du projet
- Le choix du tracé
- La mise en place des batteries
- Le dispositif de report modal « plan B »
- La Zone à faibles émissions

Retrouvez le support de présentation en téléchargement, en cliquant sur le lien suivant :

<https://tramway2028.fr/bilan-de-concertation-maitre-douvrage>

Les échanges avec les participants :

- *Une habitante et membre de l'association Saint-Paul environnement s'interroge sur l'opportunité du projet qui n'est pas remise en cause. Selon elle, cette question n'a jamais fait l'objet d'échanges lors de la concertation. Elle considère que le champ de la concertation s'est restreint aux tracés et aux parkings-relais. Ce qui a fait l'objet d'un recours. Les chiffres de fréquentation n'ont jamais fait l'objet d'échanges avec les membres de l'association, par rapport au critère de l'opportunité du projet d'extension.*

Réponse de Joël Bruneau : Dans le cadre de la concertation, il a été rappelé dans les supports de communication ainsi que lors des réunions publiques, les raisons pour lesquelles nous souhaitons développer le réseau de tramway. Au fil des années, en parallèle, le nombre de véhicule par ménage a augmenté ces trente dernières années. Vous n'êtes pas la seule au sein de l'association Saint-Paul environnement à considérer qu'un système de bus suffit. A ce jour, plus de 100 000 personnes utilisent quotidiennement le réseau de transport en commun de la Communauté urbaine. Si nous devions les transporter uniquement en bus, nous serions en difficulté, car un bus et un tramway n'ont pas les mêmes capacités d'emport de voyageurs. Un bus peut transporter près de 100 passagers, alors qu'un tramway peut en accueillir plus de 200 (modèle de tramway utilisé par Caen la mer).

Caen la mer est une agglomération de 270 000 habitants, des agglomérations de taille semblable sont dans la même démarche que la nôtre (Angers, Tours, le Havre ...). Par ailleurs, il n'y a pas eu d'expression massive sur le fait que nous n'avions pas besoin de tramway. Les chiffres que vous souhaitez, à savoir ceux de la fréquentation des lignes de bus 1 et 2 sur le secteur Chemin Vert/Saint-Paul et sur la Folie – Couvrechef vous ont été transmis.

Complément de Nicolas Joyau : la matrice des déplacements, sur les lignes 1 et 2 que nous vous avons partagée, permet de voir pour chacun des arrêts, le nombre de montées et de descentes par jour. Cela vous permet de constater que la majorité des personnes qui montent sur la ligne 1, au Chemin Vert, descendent au centre-ville. Le tramway va être un gain en temps de parcours pour ces personnes.

Les études sociologiques qui ont été lancées mettent en avant deux éléments qui sont prépondérants dans le choix d'un mode de transport : sa praticité et sa rapidité du mode de transport. C'est l'objectif du tramway. On actionne ce levier avec le tramway sur des secteurs où la fréquentation des transports en commun est importante, le tramway est le mode de transport le plus adapté. L'arrêt de bus Molière par exemple, est le troisième arrêt le plus important, en termes de fréquentation, du réseau de bus : rien que sur la ligne 1, plus de 650 validations sont comptées par jour. Cela ne correspond pas au nombre de personnes qui montent à cet arrêt. Si on reporte cela sur une semaine ou un mois, nous avons un coefficient multiplicateur par 3, 4 ou 5 qui nous permet d'avoir le nombre de personnes différentes qui montent sur ces arrêts. Au Chemin Vert cela se compte en milliers.

- *Vous envisagez de faire le tracé à l'intérieur des clôtures du lycée Malherbe. Pour rappel, cet établissement a fait l'objet d'embellissements, et en particulier, un très bel espace vert ainsi qu'un très beau stade qui a coûté cher. Et vous comptez y faire passer le tramway, d'une largeur de 10 mètres. Ce qui va saccager ce bel îlot de verdure ainsi que la piste d'athlétisme.*

Réponse de Nicolas Joyau : pour apporter une précision : j'ai évoqué une emprise de 10 mètres qui tient compte de potentiels aléas techniques. Peut-être que 6 mètres suffiront. A voir en fonction des rayons de courbures, etc. La voie elle-même ne va pas faire 10 mètres de large.

Complément de réponse de Joël Bruneau : Lors des échanges avec le Conseil régional de Normandie, nous avons proposé de décaler et de refaire la piste d'athlétisme. Cette option permet non seulement de conserver l'alignement de platanes, la piste cyclable et la voie de transit.

- *Je ne vois pas comment vous allez pouvoir repousser la piste, étant donné que le lycée est encaissé et que le gymnase se trouve à côté de la piste d'athlétisme.*

Réponse de Joël Bruneau : Contrairement à une piste qui répond aux normes internationales, nous aurons la possibilité de la modifier sans que cela n'altère la qualité de votre outil de travail. En revanche, effectivement, nous ne serons pas aux normes d'une piste qui respecte un rayon de courbure permettant d'homologuer des performances. Il est du devoir du maître d'ouvrage, de restituer au lycée Malherbe un outil sportif et pédagogique en état de fonctionnement.

- *Cela signifie-t-il que nous aurons une concertation spécifique sur ce sujet dans les mois à venir et que l'équipe d'éducation physique et sportive y sera associée ?*

Réponse de Joël Bruneau : oui, effectivement, nous prendrons contact avec le proviseur du lycée, afin que l'équipe enseignante soit associée à cette réflexion.

- *Le choix qui a été fait a un impact fort sur l'établissement public de santé mentale. Vous vous interrogez sur la manière dont vous allez nous accompagner pour maintenir l'activité. En tant que professionnel de santé, je pense que l'on ne peut pas maintenir l'activité, car on isole un tiers des lits de l'établissement, soit 87 lits, avec des patients qui présentent des troubles importants. Cela générera également des problèmes de sécurité pour les soignants qui y travaillent, confrontés à des situations de violence avec certains patients, sans stigmatiser la psychiatrie. L'équipe de sécurité ne pourra plus intervenir sur le pavillon du Père Jamet. Il paraît difficile de maintenir une activité sur un pavillon où l'on vient de réaliser 7 millions d'euros de travaux. Reconstruire un pavillon engendrerait un coût de près de 20 millions d'euros. Il n'est plus possible de construire sur l'arrière de l'établissement car c'est une zone inondable. La décision prise met en question le maintien de l'activité. Je suis très inquiet pour les usagers et les personnels de santé également.*

Réponse de Joël Bruneau : Nous avons conscience qu'il n'est pas anodin de passer avec un Transport en commun en site propre (TCSP), dans un établissement comme l'EPSM. Le tramway ne va pas couper le secteur. Un tramway roule à 20 km/h, avec un conducteur en capacité de s'arrêter en cas de nécessité. Nous travaillerons ensemble pour trouver des solutions garantissant le confort des patients et des soignants. Il est du devoir du maître d'ouvrage de rendre ses travaux compatibles avec l'activité de l'établissement. Le bâtiment Père Jamet est aujourd'hui clos par des murs d'enceinte le long desquels le futur tramway s'alignerait. A priori, le bâtiment pourrait fonctionner comme actuellement.

- *Je voulais vous interpeler tous ici, car vous pourriez avoir un membre de votre famille hospitalisé à l'EPSM, et qui ne souhaite pas, ou sa famille, que le secret médical soit bafoué. Lorsque les patients ont besoin d'aller voir des praticiens spécialisés (ergothérapeute, psychologue), il faut sortir du bâtiment, car il s'agit de services de soins, qui sont situés dans différents bâtiments de l'EPSM. Les patients de l'établissement vont être amenés à côtoyer les passagers du tramway, ce qui risque de bafouer le secret médical. Le bâtiment est voué à disparaître. Des artistes y sont soignés, ils vont subir les nuisances sonores liées au tramway. Le quotidien va être perturbé. Lorsque vous avez des troubles cognitifs, psychologiques et psychiques, vous avez besoin de repos. Au niveau de leur stimulation, ils vont voir des gens passer au niveau du tramway, ce qui va être très perturbant pour eux.*
- *Je suis la cheffe du service qui va être le plus affecté par le passage du tramway. Je suis complètement effarée que l'on puisse à un moment envisager, même si cela fait très longtemps, qu'un tramway coupe en deux un hôpital. Il s'agit d'un tiers de la capacité des lits de l'EPSM. Mon travail est d'aider des gens, de les protéger, et de leur assurer les meilleures conditions d'hospitalisation possibles. Je ne vois pas comment cela est envisageable à l'heure actuelle. Les travaux vont générer des nuisances sonores, nous avons aussi des obligations de sécurité, des patients qui fuguent, ce dont on nous fait le reproche dans les médias. Je ne vois donc pas comment nous pouvons empêcher ces personnes de fuguer s'il y a un tramway qui traverse l'hôpital au milieu. Des personnes circulent également dans l'hôpital, comme l'exige la loi, et nous avons parfois des patients très atteints sur le plan cognitif, ou enfermés dans leurs bulles. Je suis très inquiète de ne pas pouvoir les protéger et de voir ce que cela va donner, avec un tramway qui, certes peut freiner, mais je ne suis pas certaine que tous nos patients soient en capacité d'éviter un tramway. Monsieur le maire, je vous rappelle que vous n'êtes pas venu visiter l'EPSM.*

Réponse de Joël Bruneau : J'en ai fait le tour avec M. Blandel en 2019, au moment où l'étude avait été relancée sur la réorganisation du site. Il y a beaucoup de bâtiments effectivement.

Nous avons intégré le fait que la plupart des patients vivaient en milieu ouvert, et par conséquent, soient également amenés à circuler dans la ville et pas seulement dans l'enceinte de l'EPSM. En matière de secret médical, beaucoup de personnes du quartier traversent quotidiennement l'établissement pour gagner du temps. Je ne disconviens pas du fait que cela pose des difficultés dans le fonctionnement actuel. Il faut que l'on travaille ensemble pour voir comment vous accompagner et faire en sorte que l'insertion du tramway ne pose pas de difficultés dans le fonctionnement de l'EPSM.

- *Tout d'abord, pourquoi ce projet très structurant d'un point de vue financier et d'urbanisme, pour les 30 ans à venir, est-il passé en Bureau et non en Conseil communautaire alors qu'il s'agit d'un projet communautaire ?*

Ensuite, si je comprends bien, concernant le tracé A, les arguments qui vous ont fait abandonner ce tracé, est que le fait de passer par la rue Guillaume le Conquérant empêcherait une évolution de la fréquence de passage du tramway. Je m'interroge, car je suppose qu'avant de nous présenter des projets en concertation, les scénarios ont fait l'étude de services spécialisés. Si cela est un élément prégnant dans la décision, pourquoi avoir envisagé le passage par cette rue et l'avoir soumis à la concertation ? Cela a tout de même généré quelques échanges assez houleux avec les commerçants. Et ce soir vous nous dites que vous ne le reprenez pas car dans dix ans, nous serons peut-être obligés de passer toutes les cinq minutes. Alors que dans 10 ans, la rue Guillaume le Conquérant sera sûrement piétonne, vue l'évolution de la rue Saint-Pierre.

De plus, il me semble que vous êtes passés rapidement sur le problème des batteries. Etant donné que le tramway ne passe plus rue Guillaume le Conquérant, il n'y a plus besoin de sauvegarder le patrimoine de cette rue ainsi que celui situé sur le parcours. D'un point de vue financier, cela coûte près de 15 millions d'euros. Tout comme le problème de renouvellement des batteries. Cela m'interroge que l'on garde encore ce dispositif sur les rames futures. Enfin, quels seront les champs soumis à l'enquête publique ? Sur quels sujets les citoyens de l'agglomération pourront-ils s'exprimer lors de cette étape ?

Réponse de Joël Bruneau : Concernant le premier point : dans le règlement intérieur de la Communauté urbaine, le Conseil communautaire donne délégation au Bureau communautaire, qui se réunit une fois par mois, pour prendre un certain nombre de décisions, car le Conseil communautaire se réunit une fois par trimestre, ce qui nous permet d'être plus réactifs.

Il s'agit du domaine du symbole et non du domaine démocratique, nous aurions pu reprendre cette délégation, compte-tenu de l'importance du projet tramway afin de faire voter le Conseil communautaire. Je vous assure, en tant que maire et président, qu'il est plus facile d'obtenir une majorité en Conseil communautaire qu'en Bureau communautaire car au sein du Conseil, la majorité caennaise représente un bon tiers des votants. Il suffit que deux ou trois communes soient sur la même longueur d'onde, pour qu'une majorité, que l'on pourrait considérer comme d'ordre politique, puisse faire passer un projet en Conseil communautaire. Alors qu'en Bureau, il faut que nous soyons capables d'emmener l'adhésion de maires d'obédience très diverses. Par conséquent, la démocratie est plus garantie par le Bureau que le Conseil communautaire. Sur les 61 membres du Bureau communautaire, les caennais sont 6 ou 7. Il ne s'agit donc pas d'échapper à la règle démocratique en faisant voter ce projet en Bureau communautaire.

Concernant votre deuxième question : pendant la concertation, plusieurs études complémentaires ont été menées et ont démontré qu'avec une voie unique, il n'était pas possible d'augmenter la fréquence des tramways. Cette problématique ne

concerne pas seulement la rue Guillaume le Conquérant, car la voie unique va jusqu'en haut de la rue de Bayeux. Certes, nous savions que ce secteur serait contraint, mais pas à ce point.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : nous avons évoqué lors des réunions publiques, que l'une des difficultés avec le tracé A était la fréquence limitée à 8 minutes. Il a été présenté en concertation car il a des avantages, on visait notamment 10 minutes de fréquence, à la mise en service du tramway. Même si son évolutivité était faible, c'est un tracé qui répondait aux attentes. Dans 25 ans, il n'est pas certains que nous pourrions augmenter la fréquence à 5 minutes par exemple, avec ce scénario. Alors qu'avec le tracé B, on se laisse cette possibilité.

On a essayé d'ouvrir le projet sur des possibilités de tracés ayant chacun leurs avantages et leurs inconvénients. Sur le plan urbain, effectivement, le tracé A présentait de nombreux avantages et une contrainte majeure qui reste la fréquence maximale à 8 minutes, dans des conditions d'exploitations complexes. Il faut s'assurer toute la journée, que les rames intermédiaires ne vont pas attendre le tramway qui arrive en face pour éviter que cela bloque les rames qui attendent sur les doubles voies derrière, et génère finalement un embouteillage. En revanche, il est question de compatibilité et de mise en résonance de toutes les rames qui se succèdent. Cela amène à un schéma de fonctionnement du réseau qui génère un blocage de la fréquence à 8 minutes.

Complément de réponse de Joël Bruneau : Je n'ai jamais caché ma préférence pour le tracé A, car je considérais à titre personnel, qu'il offrait l'opportunité de revaloriser un axe, un quartier. Je n'ai jamais cru que le passage d'un tramway tuait le commerce. En revanche, lorsque vous investissez à cette hauteur-là, je considère avoir une responsabilité en termes de bon usage des deniers publics, et que, voie unique ou non, la différence d'investissement est moindre. A chaque fois que vous faites 1 km c'est entre 25 et 30 millions d'euros. Quand on vous explique que, quoi qu'il arrive, même si vous avez investi une somme importante, vous serez limité dans la durée, cela vous amène à réfléchir. Par ailleurs, lorsque vous avez un tracé comme celui-ci, essentiellement situé sur Caen, contrairement au tracé nord-sud, qui part d'Hérouville Saint-Clair pour arriver à Iffs, pour que ce projet prenne toute sa dimension communautaire, il faut garantir aux communes alentours, que le tracé qui sera créé, permettra de rabattre notamment aux terminus, un certain nombre de lignes de bus par exemple, qui avant, desservaient le centre-ville. Cela permettra aux usagers de gagner du temps sur leurs trajets.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Concernant les batteries, l'objectif est de limiter la présence de ligne aérienne de contact dans les secteurs patrimoniaux tels que les abords de l'abbaye aux hommes, l'église Saint-Pierre...

Le projet va s'enrichir d'études dans le courant de l'année. Le maître d'œuvre va travailler à l'avant-projet. L'insertion précise du tramway sur le tracé sera affinée via les études de conception du projet. En parallèle, des études environnementales, notamment des diagnostics sur la faune et la flore, qui doivent se réaliser sur 4 saisons, soit une année complète. Des études acoustique, géotechnique, sur la circulation,

seront également menées dans les prochains mois. Elles vont nous permettre de réaliser une étude d'impact sur l'environnement. L'ensemble de ses données sera soumis lors de l'enquête publique, pour que les habitants puissent disposer de l'ensemble des informations. Un commissaire enquêteur rédigera la synthèse des expressions et déclarera, ou non, l'utilité publique du projet d'extension du tramway.

Complément de réponse de Frédéric Norais : de la conception jusqu'à l'enquête publique, de nouvelles réunions publiques seront organisées dans les quartiers, pour présenter la conception et discuter des aménagements qui pourraient être faits sur celle-ci. Cela permettra aux riverains d'en prendre connaissance et d'enrichir le projet pendant cette phase de conception, qui va durer de septembre 2023 jusqu'à l'enquête publique programmée à l'automne 2024.

- *Je vous remercie pour tous les points de vue pris en compte, entre le début de la concertation et cette présentation de ce soir, que ce soit sur le tracé A, qui finalement a été abonné, mais aussi sur l'adaptation du tracé B. Il y a effectivement ce point déterminant concernant le passage au sein de l'EPSM et j'espère que les meilleures solutions vont pouvoir être trouvées, à la fois pour la tranquillité des patients et aussi pour construire ces nouvelles lignes de tramway. Je suis particulièrement intéressé par le projet de renforcer la circulation de la ligne T2 aux heures de pointe. La saturation de cette ligne montre à quel point le projet de tramway 2019 était nécessaire. Enfin, je tenais à revenir sur la problématique des batteries, de la suppression des lignes aériennes de contact au niveau du secteur Théâtre, Hôtel de Ville, EPSM et du bd Albert Sorel. J'ai compris que d'autres secteurs seraient concernés par l'effacement de la LAC, ce dont je ne suis pas forcément partisan.*
- *Vous parliez toute à l'heure d'éventuellement mandater des experts hospitaliers, qui pourraient aider à trouver des solutions concernant l'EPSM. Ils sont trouvés, car vous avez une communauté soignante à votre disposition qui n'a pas été consultée jusqu'à présent, même si vous aviez déjà rencontré les directions précédentes. C'est une grande partie de l'établissement qui est impactée par ce projet, pas seulement l'unité qui se trouve dans le bâtiment Père Jamet. L'EPSM représente 70% de la psychiatrie du Calvados. C'est donc un projet qui n'impacte pas seulement Caen la mer mais le département du Calvados. L'activité du bâtiment Père Jamet ne pourra pas perdurer, il faudra donc trouver une solution pour reloger les 85 patients, sachant que nous sommes à un taux d'occupation actuelle de 99,9% depuis ces deux dernières années.*

Réponse de Nicolas Joyau : l'objectif en recrutant un expert et d'avoir à nos côtés, une personne qui a de l'expérience dans les domaines d'aménagement urbain et hospitalier et qui va permettre de faire la jonction entre les connaissances respectives que l'on peut avoir, sachant qu'il ne s'agit pas d'exclure des échanges directs entre nous. Nous aurons d'ailleurs très prochainement un échange avec la direction de l'EPSM, l'ARS, vous-même, en tant que représentant des professionnels de santé, afin de trouver des solutions. Avant de fixer une solution, nous allons essayer de dégager

ensemble les contraintes et les impératifs. J'entends notamment des besoins de préserver l'intimité des patients, l'accessibilité au site. Ce qui avait déjà été évoqué lors d'échanges sur l'évolution du site de l'EPSM, au regard d'études qui ont été menées par l'établissement en 2018, après la réhabilitation du bâtiment du Père Jamet, et qui tenait compte à la fois du plan de prévention des risques majeurs (PPRM), et de ce projet de transport en commun en site propre.

- *La traversée d'un hôpital psychiatrique par un tramway, existe-elle en France ?*

Réponse de Joël Bruneau : je ne sais pas si beaucoup de villes ont une emprise foncière de cette importance dans la ville. Si le tracé est inscrit dans les documents d'urbanisme depuis une vingtaine d'année, c'est que cela avait été jugé concevable. Il y a eu plusieurs échanges avec le conseil de surveillance sur ce projet.

- *L'équipement des rames en batteries fera-t-il l'objet d'une expérimentation préalable ?*

Réponse de Frédéric Norais : le système de batteries qui sera mis en place sur nos rames est déjà utilisé sur la ligne 1 de Nice, depuis une quinzaine d'années, ainsi que par Alstom, sur les trains pour maintenir notamment la climatisation et la lumière lorsqu'ils sont à l'arrêt. Ces systèmes feront l'objet de tests préalables sur site, ici à Caen, pour s'assurer que toutes les rames fonctionnent avec ce dispositif.

- *Le bruit de crissement est récurrent sur le tramway et compte-tenu des sommes en jeu, il faudra être très vigilant pour que ces nuisances sonores soient supprimées. Une recommandation à votre attention, il faut aménager de la voie verte dès que cela est possible. N'est-il pas question de prolonger le secteur Nord, jusqu'à la Bijude ou Epron ?*

Réponse de Joël Bruneau : Il s'agit effectivement d'un investissement important, supportable par la Communauté urbaine, sauf catastrophe économique. L'essentiel du budget annexe des transports vient du versement mobilité par chaque employeur, dès lors qu'il a plus de 11 salariés. C'est la dynamique de l'emploi sur la communauté urbaine qui permet de financer le transport. Il n'y a pas seulement Epron qui a fait l'objet d'études pour le passage du tramway, il y a également Fleury-sur-Orne, Colombelles, Bretteville-sur-Orne et Mondeville.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : concernant le crissement, le tramway actuel épouse les virages mis en place pour le TVR (le précédent tramway sur pneus). Les virages disposent de rayons de courbure de 25 mètres, ce qui est relativement serré. Nous travaillons pour remédier à cette problématique. Dans le cadre du projet d'extension, étant donné que l'on retravaille de façade à façade, ce qui n'était pas le cas sur le projet 2019, on va pouvoir mieux redistribuer l'espace public. Nous allons demander à ce que les virages ne soient pas inférieures à 50 mètres au niveau du rayon de courbure, ce qui permettra de réduire les nuisances sonores.

Complément de réponse d Frédéric Norais : sur le réseau de tramway actuel et futur, nous sommes environ à 15 000 population/emploi/scolaire (PES) par kilomètre, ce qui est une densité relativement forte. Aujourd'hui, Epron, même en intégrant les projets d'aménagements connus, se situe entre 4 000 et 5 000 PES. Ce qui explique pourquoi ce secteur ne compte pas parmi les priorités du programme d'extension actuel.

Concernant la végétalisation, nous partons sur le même principe que le précédent projet : végétaliser partout où cela sera possible. A ce stade, on estime qu'environ 85% de la plateforme pourront être végétalisés, sans système d'arrosage.

Pour compléter sur la problématique du crissement, les tramways sont dotés de deux systèmes de graissage dont l'un graisse la tête de rail, pour réduire l'adhérence de la roue sur le rail, ce qui constitue un enjeu sécuritaire, pour lequel les services de l'Etat sont très vigilants. Caen la mer a été l'une des premières agglomérations à mettre en place ce système. L'Etat nous avait autorisé une certaine fréquence de graissage, soit une rame sur deux, dans les courbes les plus serrées. D'autres réseaux sont en train de se doter de ce système sur leurs rames existantes car ils subissent des phénomènes de crissements depuis plusieurs années. Aujourd'hui, l'Etat nous autorise à graisser une rame sur trois. Nous avons donc saisi à nouveau le STRMTG, afin qu'il tienne compte à minima de notre retour d'expérience de deux ans de graissage avec une fréquence plus importante. Et cela dans le but d'obtenir l'autorisation de pouvoir graisser à nouveau davantage.

- *Quel a été le nombre de voix pour et contre le choix du tracé ?*

Réponse de Joël Bruneau : il y a eu 4 voix contre et 7 abstentions.

- *En préambule, vous nous aviez demandé de donner notre sentiment en tant que participant à la concertation sur le processus de la concertation. Lors de la présentation du choix retenu, il a été dit qu'il n'y avait pas d'éléments rédhibitoire sur un tracé en particulier. Le choix a été fait par rapport à des éléments factuels. Or, quand j'entends les problématiques liées au passage du tramway dans l'EPSM, je trouve qu'il s'agit d'un élément important dans la prise de décision. Personnellement, je n'aurais pas choisi le passage par l'EPSM. Vous avez rejeté le tracé A, car il ne permet d'augmenter les fréquences de passage dans les prochaines années.*

Enfin, le principe de concertation est qu'il peut y avoir 10 voix en faveur d'un sujet, elles comptent pour une. Il me semble qu'il manque peut-être une étape. Une fois qu'un premier tour de consultation a été fait, pendant lequel les citoyens émettent leurs remarques et leurs propositions, il pourrait y avoir un deuxième temps durant lequel des propositions de choix fait par la Communauté urbaine sont présentées au public, à qui on demanderait de se positionner au regard de ces propositions. On aurait une valeur un peu plus quantitative par rapport à la priorisation des sujets liés au projet tramway. Cela permettrait aux citoyens d'avoir une meilleure connaissance des dossiers, et pour vous, d'avoir une meilleure idée de la priorisation souhaitée par les concitoyens.

Réponse de Joël Bruneau : en 2014, il y avait déjà une branche est-ouest de prévu, qui correspondait au tracé C proposé sur le projet actuel. Si les finances de la Communauté urbaine l'avaient permis à l'époque, le tracé proposé serait déjà en place.

Complément de réponse par Nicolas Joyau : en 2014, le choix du tracé avait été acté, un maître d'œuvre commençait à travailler, ce qui est l'étape dans laquelle nous serons dans six mois. Le sujet n'était de savoir si on passait dans l'EPSM, mais plutôt de trouver comment aménager le passage. A partir de ce moment, il y a eu régulièrement des discussions. Une partie du contexte a changé, l'un des bâtiments a été réhabilité en connaissance de cause, avec l'éventualité qu'un jour, un transport en site propre serait inséré dans ce secteur. Ces discussions ont toujours été à l'ordre du jour. C'est en ce sens que les arguments ne sont pas rédhibitoires et qu'il n'y a pas une incapacité technique à réaliser le projet. A ce stade, la concertation ne fait pas ressortir d'éléments contraires. Les garants ont rappelé à chaque réunion publique, qu'une concertation n'est pas un référendum. Il s'agit de l'expression du public que la collectivité va agréger à ses études techniques, pour prendre elle-même une décision. Les garants ont toujours précisé qu'un très bon argument exprimé par une seule personne pouvait parfois avoir plus de poids qu'une pétition de 5 000 signatures.

- *Au niveau du financement, sur les 220 millions d'euros d'emprunt, quelle sera la répartition par foyer ?*

Réponse de Joël Bruneau : Ce ne sont pas les citoyens qui payent mais les employeurs publics et privés via le versement mobilité. L'équilibre global du budget annexe des transports est d'environ 80 millions d'euros. Aujourd'hui, notre épargne brute, qui correspond à notre capacité à faire face à un emprunt, est d'environ 20 millions d'euros. Elle était de 8 millions d'euros sur le précédent projet. Nous disposons aujourd'hui d'une marge de financement qui nous permet de faire face à un tel emprunt, à condition que l'on reste dans des hypothèses prudentes et réalistes. L'hypothèse retenue actuellement est un taux d'intérêt à 3%. Il y a une part liée à l'acquisition des rames (pour 25 millions d'euros). Si nous assistions à un effondrement de notre tissu économique, une envolée des taux et des prix des matières nécessaires à la réalisation des travaux publics, ce ne serait pas seulement le projet tramway qui serait impacté mais l'intégralité des services publics.

- *La fréquence de la ligne T1 sera-t-elle également impactée suite à l'augmentation de la ligne T2 au départ de la station Campus 2 ? Concernant le nouveau tracé, toutes les stations vont-elles être prises en compte dans la mise en place du dispositif « plan B » dès la mise en place de la nouvelle ligne ? Ainsi que sur la circulation automobile ? Au niveau du quai de juillet notamment, car actuellement le flux automobile bloque la circulation au niveau des carrefours.*

Réponse de Nicolas Joyau : concernant l'augmentation de la fréquence sur la ligne T2 aux heures de pointe, il s'agit pour l'instant d'un besoin qui est ressenti mais pas encore acté. Des discussions auront lieu entre la Communauté urbaine et l'exploitant.

Effectivement, la circulation automobile sera impactée, des réflexions seront menées sur la réorganisation du plan de circulation automobile, au regard de la fréquence des tramways sur ces secteurs. Des études sur la circulation sont en cours.

L'objectif est d'avoir la meilleure exploitabilité possible du tronç commun et de faciliter l'adaptation de la circulation par rapport à cet axe.

Complément de réponse de Frédéric Norais : le dispositif « plan B » consiste à indiquer aux abords des stations de tramway, l'arrêt de report sur le réseau de bus pour les usagers, en cas de dysfonctionnement du réseau tramway. Ce dispositif est intégré dans le programme de l'opération et notamment à la phase de conception, pour positionner au mieux les arrêts de report en lien avec l'exploitant du réseau de transport.

- *Intervention de Xavier Bouchaut, directeur de l'EPSM de Caen : je voulais apporter des compléments d'information. Quel que soit l'historique de ce projet, les difficultés exprimées par la direction et par certains membres du personnel soignant ce soir, demeurent et sont d'ampleur. Nous avons pris acte du tracé retenu et sommes partiellement rassurés sur le fait que nos difficultés aient été entendues et que la Communauté urbaine ait pris à plusieurs reprises l'engagement d'accompagner les équipes de l'EPSM. Désormais, nous sommes focalisés sur cette seconde phase qui est de pouvoir assurer la continuité, la qualité et la sécurité des soins pour nos patients et les personnels de l'établissement.*

Réponse de Joël Bruneau : Merci M. le Directeur. C'est effectivement notre intention : tous les services publics sont essentiels, et plus particulièrement les services de santé, et la mission que vous exercez dans le domaine de la santé mentale est une mission difficile. Nous avons la volonté d'être à vos côtés, y compris avec un engagement financier, car nous nous devons de garder la capacité de l'EPSM à accueillir les malades à l'échelle départementale.

- *Caen fait partie des métropoles de plus de 150 000 habitants, qui ont l'air le moins pollué et qui pourraient obtenir une dérogation à la mise en place d'une ZFE, selon un décret paru le 23 décembre 2022. La condition étant que le taux de dioxyde d'azote soit inférieur à 10 microgrammes par mètre cube. Caen est située légèrement au-dessus. Une autre possibilité de dérogation est de soumettre au préfet une évaluation modélisée qui prendrait en compte le projet d'extension du tramway.
Allez-vous réaliser une évaluation de ce type afin d'échapper à la ZFE ?*

Réponse de Joël Bruneau : nous devons mettre en œuvre la ZFE d'ici 2025. La loi nous impose de déterminer un périmètre qui comprend à l'intérieur de la Communauté urbaine 150 000 habitants environ, et dans lequel nous devons effectuer des contrôles afin que les véhicules les plus polluants ne puissent pas circuler dans cette zone. Nous sommes conscients que cette démarche bien que louable, risque d'exclure les personnes les plus éloignées, qui disposent d'un véhicule ancien et qui a plus d'un regard font fonctionner le cœur urbain. Nous avons besoin de ne pas exclure ces personnes. Nous mettrons en œuvre ce que la loi nous demande. C'est-à-dire, dans un premier temps la limitation des véhicules de critère 5, et mettre en œuvre un accompagnement financier pour les personnes qui auraient besoin de changer de véhicule. J'ai plaidé, lors d'une réunion nationale avec Christophe Béchu, notre ministre en charge de la question, l'idée selon laquelle la collectivité pourrait mettre en place une aide selon plusieurs critères dont le revenu, pour accompagner les citoyens sur l'achat d'un véhicule d'occasion moins polluant. Nous nous nourrissons du retour d'expérience des villes qui ont commencé à appliquer la ZFE. Dans les mesures que l'on peut proposer aux personnes qui ont besoin de venir à Caen et qui ne disposent pas d'un véhicule correspondant aux critères exigés, l'alternative est de laisser sa voiture dans un parking relais et de prendre les transports en commun. Il va falloir que nous trouvions des solutions performantes au-delà même des parkings relais qui sont adaptés aux heures majeures de déplacement, mais pas encore à des déplacements effectués sur des horaires atypiques. La mise en place de la ZFE sera faite de manière concertée avec les citoyens.