

COMPTE-RENDU DE LA MARCHÉ EXPLORATOIRE DU SAMEDI 05 NOVEMBRE 2022

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

La deuxième marche exploratoire a eu lieu samedi 05 novembre sur le secteur « rue de Bayeux et rue Guillaume le Conquérant ». Le rendez-vous de départ étant donné sur l'esplanade de l'Hôtel de Ville de Caen.

29 participants été présents.



En présence de :

- Frédéric NORAIS, Direction Projet Tramway ;
- Eugénie FAIVRE-PICARD, Service communication Caen la mer ;
- Damien MAHE, Direction des Mobilités Caen la mer ;
- Aurélien LEPAIGNEUL, Direction des Mobilités Caen la mer ;
- MM WACOGNE et BUISSION, garants de Commission nationale du débat public (CNDP).

Ordre du jour de la marche :

1. Introduction par Frédéric Norais et rappel des modalités de prises de parole
2. Etape 1 : Hôtel de Ville et bd Bertrand
3. Etape 2 : Place Monseigneur des Hameaux
4. Etape 3 : Place de l'ancienne boucherie
5. Etape 4 : angle de la rue Bayeux et de la rue Bicoquet
6. Etape 5 : croisement rue Bayeux et bd Dunois
7. Conclusions

Echanges avec les participants :

INTRODUCTION :

Frédéric Norais introduit la marche en rappelant qu'il s'agit d'une action menée dans le cadre de la concertation préalable qui a lieu depuis le 30 septembre et jusqu'au 30 novembre 2022, sous l'égide de la CNDP, dont les deux garants présents à la marche sont les représentants.

Il rappelle les trois tracés proposés par la Communauté urbaine dans le cadre du projet : la marche d'aujourd'hui montre une partie du tracé sur l'hypothèse A.

ETAPE 1 : HOTEL DE VILLE / BD BERTRAND

Présentation de la station qui serait implantée bd Bertrand. A ce niveau, le tracé se sépare en deux branches : la première branche s'insère avenue Albert Sorel, la seconde se dirigerait vers la place Fontette. Le tramway circulerait au niveau de la sortie piétons du parking souterrain, située en face de l'Hôtel de Ville. Deux voies de tramway seraient aménagées devant l'Hôtel de Ville. A partir du bâtiment de l'Etat civil, il circulerait en voie unique. Il n'y aura pas de ligne aérienne de contact (LAC) de la station Hôtel de Ville jusqu'à l'extrémité de la rue de Bayeux, et de la station Hôtel de Ville à la station Albert Sorel. L'ensemble des rames seront équipées de batteries, permettant au tramway de circuler sans LAC sur 1 km. Cela permettra de libérer la partie historique du centre-ville, le secteur du Château et de l'église Saint-Pierre, de la LAC.

- *Les arbres situés sur l'avenue Albert Sorel seront-ils supprimés ? Quel sera l'impact de l'insertion du tramway sur le stationnement ?*

Frédéric Norais montre la perspective devant l'Hôtel de Ville puis explique que le stationnement sera supprimé sur ce secteur et que l'insertion du tramway serait axiale sur cette avenue.

Il fait par ailleurs référence à la séquence « éviter/réduire/ compenser » dont l'objectif est d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées, et dans la mesure du possible, de compenser les effets qui n'ont pu être évités, ni suffisamment réduits (source site web ecologie.gouv.fr).

La maîtrise d'œuvre sera lancée lorsqu'un tracé aura été retenu. Les études de conception seront réalisées par le maître d'œuvre. Nous ne devrions pas toucher aux arbres bd Bertrand non plus.

Frédéric Norais rappelle le calendrier des étapes principales du projet :

- lancement de l'appel d'offres pour la maîtrise d'œuvre en mars 2023
- concertation continue
- enquête publique à l'automne 2024.
- lancement des travaux de dévoiement des réseaux souterrains mi-2025 : pour sortir de l'emprise de la plateforme tous les réseaux de gaz, eaux, électricité ... S'en suivront les travaux d'infrastructure de transports, des aménagements urbains et des revêtements définitifs,.

- *Qu'est-il prévu pour le stationnement en centre-ville ?*

Réponse de Frédéric Norais : il existe déjà plusieurs parkings en ouvrage sur le secteur du centre-ville. Trois parkings-relais sont prévus dans le cadre du projet :

- Dans le futur Palais des sports actuellement en construction dans le secteur du Zénith ;
- Dans le quartier du Chemin-Vert ;
- A Beaulieu.

- *Quelle solution prévue pour le stationnement des résidents, notamment ceux de la rue Guillaume le Conquérant ?*

Réponse de Frédéric Norais : il n'y aura pas de stationnement riverains rue Guillaume le Conquérant. L'objectif est d'y insérer le tramway en voie unique. Seuls les riverains auront un accès à leur stationnement privé, ainsi que les livraisons des commerces et une accessibilité sera faite pour du dépose minute. Il n'y aura plus de stationnement automobile permanent.

- *Comment s'organisera le report des 7000 véhicules qui passent actuellement chaque jour dans la rue Guillaume le Conquérant ?*

Réponse de Frédéric Norais : le report de circulation s'effectuera sur les boulevards ceinturant le centre-ville de Caen (bd Dunois, bvd Guillou, cours de Gaulle ...) dimensionnés pour accueillir la circulation de transit. Ils resteront avec deux voies de circulation automobile, même après l'insertion du tramway sur leur emprise.

- *Tous les résidents pourront-ils stationnés dans ce secteur ? Qu'advient-il du stationnement des personnes de passage ?*

Réponse de Frédéric Norais : D'après les résultats de l'étude de stationnement menée dans ce secteur, le parking de l'Hôtel de Ville a la capacité d'absorber le report de stationnement des véhicules des résidents de la rue de Bayeux et de la Guillaume le Conquérant. Certaines résidences bénéficient également de places de stationnement dans leur enceinte.

- *Par rapport à la circulation du tramway, celle induite pour les riverains, le dépose minute, les livraisons, est considérable.*

Réponse de Frédéric Norais : l'insertion de la voie unique du tramway se fera sur le côté nord de la rue Guillaume le Conquérant. On pourrait ainsi envisager 3m dédiés aux mobilités actives (vélos, piétons), entre les résidences et la plateforme et une zone de 5m de large de l'autre côté de la plateforme pour la desserte des riverains.

- *Comment s'organisera l'accès aux rues de Bretagne, du Clos Cailler, de Bayeux et toutes les rues environnantes ?*

Réponse de Frédéric Norais : Pour accéder au secteur de la rue de Bretagne, il sera possible de prendre la rue du Chemin Vert depuis le boulevard Dunois, puis la rue Damozanne et la rue du Clos Caillet.

- *Un habitant exprime l'inquiétude des résidents des rues de Bretagne et du Clos Caillet au regard de l'organisation de la circulation automobile induite par le projet tramway dans ce secteur. Le passage rue Guillaume le Conquérant pose trop de problèmes pour que ce soit réalisable.*

Réponse de Frédéric Norais : Des aménagements devront être étudiés dans les rues voisines de l'itinéraire du tramway pour que le report s'effectue sur les boulevards et non dans ces rues destinées à la desserte interne des quartiers.

- *Etant donné les difficultés techniques, quelles sont les motivations de Caen la mer pour faire passer le tramway dans cette rue ?*

Intervention de Rudy L'Orphelin (Co-président du groupe Normandie écologie) : A partir du moment où l'on aménage des transports en commun c'est pour que les personnes laissent leur voiture au profit de l'utilisation de ces transports publics. Il existe pour les résidents un système d'abonnement pour le stationnement. Actuellement, les résidents ne trouvent pas tous systématiquement une place à proximité immédiate de leur domicile.

Réponse de Frédéric Norais : C'est une des options de tracé proposé à la concertation. Ce secteur est dense en termes de population desservie et permet une requalification urbaine de cet axe, tout en ayant conscience des difficultés liées à la largeur disponible entre façades.

- *Qu'est-il prévu pour réguler la circulation dans ce secteur ?*

Nous n'en sommes pas encore à cette phase du projet et des études. Nous avons besoin d'assurer les livraisons et de trouver des moyens de préserver la seule circulation des riverains.

ETAPE 2 : PLACE MONSEIGNEUR DES HAMEAUX

Frédéric Norais précise qu'à ce stade du projet, plusieurs solutions sont envisagées pour l'accès à cette zone de stationnement :

Parking impasse Duc Rolon : zone gratuite amenée à devenir payante pour plus de rotation entre les véhicules et remédier à la problématique des voitures ventouses. 45 places libérées pour les commerces.

Première solution :

- Passer par le parking situé en face de l'ancienne bibliothèque, à côté de l'Hôtel de Ville, afin de desservir la place Monseigneur des Hameaux ;
- La rue Caponière serait mise en sens unique descendant. La liaison entre la rue Saint Manvieu et la rue Guillaume le Conquérant serait fermée ;
- La rue Saint-Martin : les riverains pourront y passer pour regagner la rue Guillaume le Conquérant ou continuer rue Caponière.

Deuxième solution :

- Maintenir le flux de circulation de la rue Caponière vers la place Monseigneur des Hameaux et de ressortir par l'Hôtel de Ville, avenue Albert Sorel ;

Ces éléments seront à affiner dans les études ultérieures.

La station de tramway qui serait implantée Place de l'ancienne boucherie permettrait le croisement des tramways dans les deux sens.

- *Quel serait l'impact du croisement des tramways sur la fréquence de circulation ?*

Réponse de Frédéric Norais : Si l'on repassait en voie double rue Guillaume le Conquérant, il resterait 2m50 de part et d'autre de la voie. Il ne serait pas possible de gérer les différents flux envisagés (riverains et livraisons). Par ailleurs, la ligne empruntant cet itinéraire serait exploitée avec une de 10 minutes, ce qui est compatible avec la voie unique.

On pourrait même exploiter ce secteur en voie unique jusqu'à une fréquence de 7 ou 8 minutes.

L'avenue du 6 Juin sera peut-être plus contraignante à terme, avec le tronç commun de toutes les lignes

L'ensemble de l'espace public serait requalifié sur la place Monseigneur des Hameaux.

- *Pourquoi ne pas privilégier la voie mixte comme c'est le cas place de la mare ?*

Réponse de Frédéric Norais : La voie mixte nécessiterait 6m de large, ce qui n'est pas possible dans ce secteur.

- *Le modèle de pavés présenté sur les vues non-contractuelles sera-t-il celui qui sera posé dans le cadre du projet ?*

Réponse de Frédéric Norais : Les revêtements définitifs ne sont pas choisis à ce stade du projet. Un revêtement en pierre naturelle est envisagé sur ce secteur, sous forme de dalles pour permettre une circulation des riverains sans générer de bruit excessif, comme cela serait le cas avec des pavés.

ETAPE 3 : PLACE DE L'ANCIENNE BOUCHERIE

Frédéric Norais précise que la station de tramway serait positionnée à cet endroit, dans l'hypothèse du tracé A. Cet emplacement permettra le croisement des tramways dans les deux sens de circulation. La circulation du tramway se fera à la gauche de la circulation automobile des riverains, organisée en sens unique à partir de la rue Caponière. De la rue Caponière vers la Place Fontette et de la rue Caponière vers le Boulevard Dunois.

Caen la mer procédera à l'automatisation des portails des résidences qui le nécessiteront, situées rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant.

- *Comment fonctionne l'automatisation des portails ?*

Réponse de Frédéric Norais : Une convention sera établie avec chaque propriétaire concerné, à qui il sera demandé une consultation de 3 prestataires. Caen la mer prendra ensuite en charge financièrement le coût des travaux.

- *Quelle sera l'insertion du tramway dans cette rue ?*

Réponse de Frédéric Norais : ce secteur est assez large, on privilégie une insertion rectiligne, plutôt désaxée afin de mieux organiser la gestion des différents flux de part et d'autre de la plateforme.

- *Que deviendra la ligne de bus 2 ?*

Réponse de Frédéric Norais : le réseau de bus sera restructuré une fois que l'une des trois hypothèses de tracés aura été retenue. Dans le cas du tracé A, le passage des bus ne sera pas maintenu dans ces rues.

ETAPE 4 : JONCTION DE LA RUE DE BAYEUX ET DE LA RUE BICOQUET

- *Comment s'effectuera le débouché sur la rue Bicoquet, pour les riverains, l'école Sainte-Bernadette et l'Institut Saint-Pierre ?*

Réponse de Frédéric Norais : Le sens de circulation de la rue Bicoquet ne sera pas modifié.

ETAPE 5 : CROISEMENT RUE DE BAYEUX ET BD DUNOIS

Frédéric Norais précise que la station sera positionnée après le carrefour avec la rue du Chemin Vert, et située au niveau de l'arrêt de bus Detolle. Cet endroit marquera également la fin de la voie unique et l'on retrouvera la ligne aérienne de contact (LAC) à partir de cette station.

- *Pourquoi ne pas prendre la rue du Chemin Vert à droite dans cette zone ?*

Réponse de Frédéric Norais : l'insertion du tramway en voie double et de la station n'est pas possible dans cette zone, il faut aller au-delà de ce carrefour, d'où le passage ensuite par le boulevard Dunois.

Dans l'hypothèse du tracé B, la station serait située dans le haut de la rue Damozanne.

Comment sera organisée la circulation automobile rue de Bayeux pour rejoindre la rue de Bretagne ?

Réponse de Frédéric Norais : Rue de Bayeux, il est envisagé un sens montant jusqu'au bd Dunois. Une possibilité de tourner à gauche depuis la rue de Bayeux vers la rue de Bretagne devra être étudiée.

- *Au niveau de la station située place de l'ancienne boucherie, les vélos emprunteront la voie de circulation des voitures ? Cela signifierait que les automobilistes ne pourront pas les doubler et devront rouler à la même vitesse qu'eux ?*

Réponse de Frédéric Norais : 3 m seront pris par la plateforme. Il reste 8m à distribuer pour les autres modes de déplacements autorisés, dont les vélos. Le statut de cette voie reste à définir avec les urbanistes qui nous accompagneront sur le projet. Cela fera partie de la concertation continue.

CONCLUSIONS

- Il est rappelé que d'autres rendez-vous (réunions publiques, permanences, marches, etc.) sont prévus jusqu'à fin novembre.
- Il est rappelé les modalités pour apporter des contributions.
- La marche est déclarée terminée.