

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU JEUDI 10 NOVEMBRE 2022

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

La sixième réunion publique de la concertation préalable, s'est déroulée au pôle de vie de quartier Nord-Ouest à Caen.

53 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 ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Eugénie FAIVRE-PICARD, Chargée de communication pour le 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 ;

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 échanges avec les participants :

- *Quand vous parlez du temps de trajet, entre Molière et la Gare par exemple, vous dites qu'il y a un gain, moi, je ne trouve pas, parce qu'il faut aller à pied, on descend, ou alors il faut faire un changement, mais on dessin aux Rives de l'Orne et aller à pied jusqu'à la gare, le gain de temps que vous affichez, il n'existe pas en réalité.*

Réponse de Joël Bruneau : cela dépend également de la distance qu'on a de chez soi à la station de tram, ainsi que du quai de départ du train, car le parcours à l'intérieur du sous-terrain ne va pas être le même.

Aujourd'hui, on a deux stations qui desservent la gare ; la station Gare et la station Gare-Rives de l'Orne, on a l'esplanade comme écart de traversée, effectivement. On est sur quelque chose de multifactoriel. Le temps de trajet en revanche à bord du transport en commun et sans compter le déplacement, modulant ces 60 mètres-là, avec la marche que vous avez à faire depuis chez vous, c'est malgré tout similaire. Il y a donc un gain non négligeable, pour parler seulement de cette origine/destination. Quand on s'arrête à la station Théâtre ou les autres secteurs, on a aussi un temps de parcours qui reste amélioré.

- *Le trajet C ne me paraît pas intéressant dans la mesure où on ne peut pas desservir le Zénith et le futur stade couvert qui est en construction. Sur le tracé A, le passage rue Guillaume Le Conquérant me paraît difficile. Pour moi, c'est le tracé B qui serait le plus intéressant.*
- *Dans le dossier de consultation, il est précisé page 26, 32 et 39 l'hypothèse du doublement des voies de circulation rue du Chemin Vert, circulation automobile. Pourtant, page 52, il est précisé que le tramway contribue à améliorer la qualité de l'air et l'environnement sonore dans la mesure où il participe à la réduction du trafic automobile...
Page 12 : le renforcement de la diminution de la voiture individuelle permettrait le renforcement des autres moyens de déplacements...
C'est une offre complémentaire constituant une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.
Comment expliquer que ces arguments cohabitent de manière cohérente avec l'hypothèse du doublement de la circulation automobile rue du Chemin Vert ?*

Réponse de Joël Bruneau : Nous avons la capacité, notamment sur la Rue du Chemin Vert, de faire cohabiter deux files de voitures, et aujourd'hui, il y a les deux voies de tramway, en emprise au sol.

Ça fera l'objet de concertation continue par la suite, mais la logique est plutôt celle-ci. C'est effectivement resté dans le dossier de consultation, ça n'a pas valeur d'insistance de notre part.

- *La question que je voulais poser, sur le problème du tram, la vie des habitants, je parle du côté quartier pôle de vie, les plus pauvres du quartier, c'est très partagé, et ça regroupe ce qu'avait dit le journal Ouest France, avec un avis très partagé des habitants sur la nécessité de l'arrivée du tram. Plusieurs questions sont liées aussi par ceux qui considèrent que le nombre de lignes de bus qu'on a sur le Chemin Vert nous permet de desservir l'ensemble des endroits de la ville de Caen, ils sont très attachés à la ligne 6, pour eux, c'est très important car elle leur permet d'aller dans différents endroits, leur inquiétude était plutôt de connaître lignes de bus qui restent.*
- *Concernant la ligne Liane 1, qui va jusqu'à Mondeville 2 et qui permet à tous les travailleurs, etc., dans la grande distribution et autres domaines professionnels, de pouvoir partir le matin à 5h ou 5h30 et pouvoir être sur leur lieu de travail tout de suite. Vu le tracé proposé, a priori, il y aura obligatoirement des modifications de la ligne 1, car elle serait sur le même secteur. Cela pose la question de l'heure de départ des bus, pour ceux qui embauchent à 5h du matin. Souvent, ils n'ont pas de moyen de locomotion, pour eux, cette ligne 1 le permettait. La jeunesse est plutôt pour la ligne de tramway. Et la troisième question que je voulais poser concerne l'inquiétude de certains commerçants. La ligne 1 s'arrête en face du hall commercial du Chemin Vert, certains craignent que ceux qui ont leurs habitudes d'achat partent vers Saint-Contest. L'avis des habitants du le Chemin Vert est partagé, moi, je n'ai pas une opposition nette sur le tram, tant qu'on me dit qu'il est possible d'aller travailler, etc., que la ligne 6, qui est la plus importante quand même, continuera à tourner, et ce que va devenir la ligne 1, comment aller à Mondeville d'ici.*

Réponse de Nicolas Joyau : L'arrivée du tram ne va pas entraîner la suppression des bus dans le quartier. J'ai pris l'exemple des lignes 6 et 1 qui ne répondent pas aujourd'hui aux mêmes enjeux. Le tram va venir faire une grosse partie de la ligne 1 actuelle, en revanche, il n'a pas du tout les mêmes origines/destinations que sur la ligne 6. On réfléchit avec notre exploitant à une solution permettant un peu plus de régularité sur cette ligne, car on y est attachés, mais aussi conscients des difficultés qu'elle représente, avec parfois des retards, passant sur certains gros boulevards qui amènent une circulation difficile. Dès qu'on aura retenu un tracé, on pourra s'atteler au sujet des origines/destinations et du futur réseau bus. En revanche, pour la 6, on aura un fonctionnement relativement circulaire, qui a été une ligne plutôt plébiscitée sur ce nouveau réseau, qu'on souhaite voir se poursuivre. Sur la ligne 1, l'objectif, ce n'est pas qu'elle suive le tram sur la moitié du trajet, elle sera retravaillée.

Il faudra que l'on trouve une solution pour permettre à un usager qui part tôt le matin du Chemin Vert, d'avoir une origine et une destination, avec peut-être un tram puis un bus, pour rejoindre Mondeville 2, sachant que le temps pris avec le tram sera de toute façon un gain.

Si on prend les deux arrêts Coty et Molière, c'est 902 validations par jour, selon l'enquête menée. Plus de la moitié, 465, descendent sur le pôle centre-ville, dont 10% à la gare. Et 52% descend vers le centre-ville. On en a 13% qui descend sur Dunois. On en a 5% qui va sur le secteur d'Hastings, et 5% qui va à Mondeville 2. Donc c'est 5% pour lesquels on devra trouver une solution.

Ce temps de parcours doit être au bénéfice de tous les usagers, autant pour ceux qui vont vers Mondeville 2 que d'autres. Par rapport à une large majorité des déplacements, on va avoir des temps de parcours avec des gains très nets, et pour d'autres destinations, il va falloir qu'on trouve des solutions qui ne sont pas perdantes. Nous ne disposons pas encore de l'étude de ces solutions-là.

- *Le nom des stations est-il définitif ou peut-il être modifié ?*

Réponse de Joël Bruneau : Ce n'est pas définitif, d'ailleurs, le nom ici n'est pas approprié, il faut bien desservir le pôle commercial de Molière, qu'on souhaite conforter en ramenant un certain nombre d'équipements publics à proximité du pôle Molière dans l'espace ex-Jacquart. Cette station se nommerait plutôt « station Molière ».

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Les emplacements et le nom des stations ne sont pas définitifs également.

- *Peut-être un mot sur l'espacement normal entre deux stations ?*

Réponse de Frédéric Norais : 500 mètres à peu près.

- *Nous souhaitons revenir sur trois points, le premier qui concerne la Commission nationale de débat public, c'est une véritable bonne chose puisqu'elle permet ce débat, et on a fait quelques recherches documentaires, et vous allez nous dire si ce qu'on a trouvé est exact. C'est une commission qui est importante puisqu'elle est déclenchée quand le budget dépasse les 300 millions d'euros, quand l'Etat veut faire attention aux dépenses exagérées, on ne peut que s'en féliciter, et nous avons lu que dans 60% des cas, elle permet de modifier le projet, voire même, selon certaines conclusions, de l'annuler. Donc preuve que cette commission est importante et que pour ou contre, il faut effectivement qu'on se manifeste de façon à avoir le meilleur projet au final. Mon deuxième point, c'était le périmètre de concertation. Vous avez parlé du petit dépliant. Il y a effectivement des éléments soumis à la concertation : le choix entre les trois tracés proposés, le nombre de parking relais, leur emplacement, et l'organisation à terme du futur réseau de lignes de tramway. C'est un périmètre que je trouve réducteur par rapport à la lettre de mission qu'ont reçu les garants qui dit que la concertation doit être la plus large possible, et où il est stipulé que la concertation doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs*

et des caractéristiques du projet. L'opportunité : est-ce que c'est le bon moment ? Malheureusement, personne n'y est pour rien, mais c'est vraiment un moment où au niveau budgétaire, il se passe quand même des choses avec l'inflation. Et d'autre part : il faut absolument que la première étape avant qu'on parle des stations ou parkings supplémentaires, est-ce que le projet est vraiment opportun, c'est-à-dire utile ? Est-ce qu'il y a des besoins dans la ville ? Il y a un écart majeur entre la lettre de mission et le dépliant, et il faut vraiment que l'on travaille sur la question de l'opportunité, puisque tout le reste, à mon avis, n'est que du détail par rapport à cette première question importante. Donc il faut vraiment qu'on sache si la ville de Caen a besoin de ce projet-là. Moi, je n'ai pas d'idée pour l'instant parce que les chiffres sont un peu contradictoires. Le deuxième point, car la commission travaille sur les dommages collatéraux environnementaux du tramway, sur notre quartier, il y a le projet de construction sur un terrain de sport, qui émeut le quartier depuis dix mois. Pour expliquer le contexte, il y a un premier état des lieux, qui n'a pas de lien avec le tramway, c'est 13 immeubles en pierre de Caen qui sont des passoires énergétiques et il faut vraiment les rénover, personne ne met ça en doute, pour autant, le trajet du tram fait que 4 puis 5 immeubles vont être démolis, car ils sont sur le tracé du tram. Donc il faut trouver du terrain pour reconstruire et... Alors, je sais que la mairie a vraiment pris conscience que... On s'est manifesté au niveau d'une concertation PLU, et effectivement, le quartier s'est mis en colère, et la mairie, on sent bien qu'il y a eu l'envie de retravailler le sujet puisque les habitants ont fait des propositions. Donc qu'en est-il de ce projet qui est, là, en revanche, un dégât collatéral lié au tram ?

Intervention de M. Boussion : Sur les questions 1 et 2, la dernière question n'est absolument pas du ressort des garants. La CNDP ne prend aucune décision sur les projets. Elle encadre les concertations, et ce sont les maîtres d'ouvrage qui prennent les décisions, mais pas la commission nationale. Que vous constatiez que suite aux concertations, 50% des projets va dans un sens ou dans un autre, très bien, mais ce n'est pas la Commission nationale qui a pris la décision, c'est toujours l'autorité.

C'est elle qui organise le débat, elle reste neutre sur les projets.

Deuxième point, sur l'opportunité du projet et la lettre de mission :

L'opportunité du projet a été développée au démarrage de la présentation, alors, c'est peut-être insuffisant, c'est tout à fait votre droit de considérer que les arguments ne sont pas suffisants, mais dans ce cas-là, exprimez-vous sur ce point-là, et vous avez le droit, vous avez tous les droits de toute façon dans le cadre de la concertation, mais vous avez tous les droits pour argumenter dans un sens ou dans un autre sur l'opportunité du projet. Et effectivement, on peut imaginer que vous développiez des arguments tels que le maître d'ouvrage se réinterroge sur l'opportunité de son projet. Mais ce n'est en aucun cas les garants qui vont discuter de l'opportunité du projet.

Sur le dernier point, et les projets en termes d'urbanisme, ils sont en parallèle de ce qui se passe actuellement, je ne vais pas y répondre, parce que ce n'est pas mon rôle.

Réponse de Joël Bruneau : Sur le dernier point vous êtes bien placée, Madame, pour savoir ce qu'est la concertation, même si on est en dessous des volumes, rien n'empêche de recourir à la coopération étroite avec la CNDP pour veiller à ce que la concertation se déroule le mieux possible. Sur le dernier point, dans le cadre d'une concertation naturelle via un certain nombre de canaux, des rendez-vous et aussi plusieurs réunions publiques, effectivement, le projet qui est toujours le nôtre, de reconstruire une offre de logements sur le quartier pour les personnes, notamment âgées, qui habitent ces immeubles qui ne sont plus aux normes, pas seulement énergétiquement, mais aussi en termes d'accessibilité, ce projet demeure. A la suite d'une réunion publique, nous avons prévu de construire sur un terrain de sport pour en recréer un plus neuf à proximité. Nous avons notamment à votre demande, pris une autre option de construire sur un autre espace, qui n'est pas aujourd'hui à proprement parler un terrain de sport, même si on peut courir dessus, puisque c'est un espace goudronné, et à la suite d'un deuxième rendez-vous en mairie, vous avez proposé de revenir à la proposition initiale, celle que vous aviez refusée en réunion publique.

Donc ce projet de construction en particulier pour les personnes âgées, en situation de handicap si ce n'est de handicap, de moindre mobilité, demeure bien évidemment.

- Je suis conseiller municipal à Eterville. Je dis à M. Bruneau qui s'inquiète comme il se doit, puisqu'il est représentatif des habitants du Chemin Vert, qu'il y a eu les mêmes interrogations il y a une trentaine d'années sur le quartier de la Guérinière. Et je peux témoigner, j'étais dès l'origine très partisan, très favorable à ce projet, je me suis même opposé à mes propres amis politiques sur ce projet, car je soutenais le TVR contrairement à d'autres, parce que je pensais qu'à ce moment-là c'était la meilleure solution, il s'est avéré que c'était plus discutable par la suite, mais qui ne se trompe jamais lève le doigt...*

Les habitants de la Guérinière sont tout à fait satisfaits du tram, et si on leur disait qu'on retirait un tel équipement, ce serait très mal vécu.

Madame a raison sur la question : à quoi sert cette concertation ? Le projet est assez avancé, et la question, d'une certaine façon, Nicolas Joyau a amorcé un début de réponse, c'est : quel serait le coût de la non-action, du non-projet ? Et ça, forcément, il existe, ce coût, dans ce domaine comme dans d'autres, ne rien faire, ça peut paraître économique du point de vue des deniers publics, mais du point de vue sociétal et social, ce serait un gâchis. Ce serait une mauvaise action, parce que les projets de transport en commun, ils sont bons sur le plan social, de cohésion sociale, sur le plan de réaménagement. Ils sont bons pour la santé publique puisqu'ils visent à améliorer la qualité de l'air... Donc ce sont des projets tout à fait valables.

Sur la question des tracés, on voit le courage politique des responsables à la rectilignité d'un tracé. Plus un tracé est tortilleux, moins il est courageux et performant.

Donc il y a deux choses qui m'interpellent. Le projet lui-même évolue, ce n'est pas tout à fait anormal vu son ampleur. Vous n'avez pas parlé des éventuels financements européens, je pense qu'il y en a, ce n'est jamais négligeable. Et il y a un autre point, et je conclus, c'est la question de la volonté d'enterrer les liaisons, à proximité de l'Hôtel de Ville notamment, je pense que ce n'est pas une nécessité absolue, on ne s'est pas posé la question pour d'autres lieux de Caen tout aussi prestigieux. C'est une source économique, je vous invite à étudier.

Réponse de Joël Bruneau : Effectivement, la non-action, c'est un peu comme des travaux en ville, souvent, quels que soient les travaux, quand on rénove un espace commerçant, la contrainte liée aux travaux fait que les commerces et les clients qui les fréquentent à court terme, subissent un certain nombre de désagréments. Il n'en demeure pas moins qu'une ville où il n'y a pas de travaux, c'est très mauvais signe, à commencer par celles et ceux qui vivent dans la ville et qui ont une activité privée, notamment les commerçants. Dans les villes où il n'y a pas beaucoup de travaux, les commerces ne sont pas florissants.

On est aujourd'hui sur une maquette financière qui oscille entre 250 et 300 millions d'euros, ce qui est beaucoup d'argent évidemment. Tel que nous présentons les choses aujourd'hui, avec les hypothèses plutôt raisonnables,

voire un peu pessimistes que nous avons mises en œuvre dans ce plan de financement, le projet est finançable.

En revanche, si par malheur nous allions vers une conjonction d'éléments très défavorables, c'est-à-dire une remontée brutale des taux d'intérêt, aujourd'hui, on a mis une hypothèse de 3% sur trente ans, si c'est 6%, c'est évidemment très défavorable. Si à cause du renchérissement du coût de l'énergie, si le système vient coûter 70 ou 75 et si les travaux prennent 20% de plus parce que tout augmente à vitesse effrénée, et qu'on est dans une crise économique importante, et un certain nombre d'entreprises qui aujourd'hui versent une cotisation et ne la versent plus, le projet ne serait plus du tout finançable, bien sûr. Et je crois que vous pouvez me faire confiance là-dessus, nous ne lancerons un projet que parce que nous aurons vérifié la capacité de financement au préalable, il ne s'agit pas de s'aventurer.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Nous pressentons que nous allons terminer l'année avec 1,5 million d'euros supérieurs à nos prévisions. On est sur des hypothèses qui nous semblent aujourd'hui sécurisantes, avec une maquette qui va évoluer.

- *Je voudrais d'abord poser une question aux deux responsables de la CNDP. Pourquoi la lettre de mission n'est pas sur le site Concertation ? C'est quand même une lettre importante. Par exemple, il est dit qu'on peut faire des propositions pour d'autres tracés. Alors que dans le fascicule distribué au public, il est édulcoré.*

Réponse de Monsieur Boussion : Je ne vais pas vous contredire, on aurait pu mettre cette lettre de mission en annexe sur le site, effectivement. Mais je pense qu'indépendamment du flyer que vous avez, qui n'est quand même qu'un flyer, je pense malgré tout que, preuve en est, c'est qu'il y a eu énormément de questions et de propositions d'augmentation, de développement de la ligne au-delà du tracé qui est fait, donc j'ai quand même un peu l'impression que la majorité du public s'est bien saisi de l'occasion pour faire des propositions de tracés.

- *Et pourquoi les débats ne sont pas filmés in extenso et diffusés sur une chaîne... ? C'est important, à l'époque où nous sommes.*

Intervention de M. Boussion : Vous avez sur le site les comptes rendus et verbatims de toutes les réunions, et toutes les réponses qui ont été apportées.

Sur le fait de filmer systématiquement des réunions, ce n'est pas si simple, il y a des gens qui n'ont pas du tout envie d'être filmés, qui ne veulent pas se retrouver sur des sites. Il est vrai que ça a été un peu long au début, parce que c'est un travail qui est très important, qui n'est pas facile à faire, et il a fallu mettre en route la machine, en plus, la Communauté urbaine a été victime d'une cyberattaque qui nous a pris de cours, pratiquement le premier jour de la concertation. Vous avez des comptes rendus sur les marches et sur les ateliers thématiques. Il me semble que la transparence est quand même très bien respectée dans cette concertation.

- *Je suis d'accord, mais je pense qu'on peut apporter des éléments supplémentaires d'appréciation.
Concernant les batteries, impossible de connaître les distinctions entre l'équipement Citadis, qui équipent Nice, et celui d'Alstom, propriétaire, qui est un peu dépassée ? Par exemple, à Birmingham, le tramway est sans ligne aérienne. Quant aux lignes devant l'Hôtel de Ville, c'est quand même la plus belle perspective de Normandie. C'est un bon point de les enlever.*
- *Le pont situé sur le périphérique, sur la rue du Chemin Vert, va-t-il pouvoir supporter le poids du tramway, c'est-à-dire deux fois 50 tonnes ?*

Réponse de Joël Bruneau : Pour la bonne circulation et pour la gestion du poids, il faudra sans doute aménager une passerelle ou un pont spécifique pour le tramway, en direction de Saint-Contest. Une démolition et reconstruction complète est prévue. Si seule la passerelle à côté est réalisée, c'est une piste d'économies à envisager.

L'option est activée pour l'installation de batteries sur la partie existante du tramway. Les lignes aériennes seront supprimées, entre la Place de la Mare et la Place Saint Pierre, devant le Château et l'Hôtel de Ville, ainsi que sur l'extension dont nous parlons aujourd'hui, quelle que soit le tracé retenu, il serait prévu de se passer des lignes aériennes grâce à ce système de batterie.

Complément de réponse de Frédéric Norais : Dès le projet tramway 2019, il était envisagé de pouvoir franchir cette zone sur 1 km sans ligne aérienne de contact. Les équipements de toiture sont positionnés pour accueillir des batteries. Et quand l'appel d'offres a été lancé, la technologie recherchée a été celle commune aux fabricants de matériel roulant. Le système de Nice n'existait pas, il y avait une alimentation par le sol par Alstom, qui a été retenue sur le tramway de Bordeaux, des recharges à induction par Bombardier, et nombre de ces systèmes disposaient de l'autonomie par batterie, comme c'était le cas à Nice sur la ligne 1, sur la place Massena. La collectivité a fait le

choix de préserver un appel d'offres ouvert à la plus large concurrence possible, en retenant les batteries comme dénominateur commun. A l'époque, il fallait à peu près 5 tonnes de batteries embarquées par toiture. On a requestionné Alstom pour les nouvelles rames, et pour mettre à niveau les rames existantes. Aujourd'hui, pour franchir cette zone d'un peu plus d'un kilomètre, il faut à peine une tonne de batteries embarquées.

En l'espace de six ans, le gain sur le dimensionnement des équipements pour l'autonomie et sur la capacité à franchir cette zone est considérable.

Pour retirer la LAC au niveau de la Place de la Mare, de Bernières, et autour de l'Hôtel de Ville, il faut que les 36 rames de tramway soient équipées.

Il faut compter entre 12 et 15 millions d'euros d'investissement pour le système complet avec le renouvellement de la batterie entre huit et dix ans. Une batterie coûte entre 300 et 350 000€.

- *D'où viennent les batteries ?*

Réponse de Frédéric Norais : Aujourd'hui, Alstom n'a pas retenu son fournisseur de batteries, c'est en cours de déploiement.

- *Je ne comprends pas l'utilité de franchir le pont au-delà du périphérique pour aller vers la CCI. Qui habite à Caen dans les personnes du secteur tertiaire ? A partir de 17h, tout le monde part en voiture du secteur tertiaire Athena, Synergia, etc., pour prendre le périphérique nord à destination des communes périphériques de l'Ouest. Le trajet d'1,5 km qui sépare la halle Molière du rond-point du débarquement ne me semble pas utile. D'autant plus que les personnes qui seront à plus de 300 mètres du tram continueront à prendre leur voiture.*

Les grandes dalles de béton, c'est très sinistre le soir, prenons l'exemple des villes d'Angers, de Montpellier, Strasbourg. Pour accéder aux commerces qui seront là, bonjour les dégâts.

Sur la promenade Guillou, c'est pas mal, mais le trajet est quand même assez important pour desservir les centres sportifs et autres, alors qu'ils ne fonctionnent pas tout le temps. Des événements tels que la Foire exposition sont ponctuels. Il faudrait plutôt prendre l'option C, afin d'éviter beaucoup de frais à passer par les boulevards des Baladins et Guillou.

Se pose également la question du tramway dont la masse inertielle est de 40 tonnes. En charge et à l'accélération, imaginez dans la côte du Chemin Vert, on va s'arrêter en milieu de pente, quelle est la consommation exprimée en watts par unité de temps pour pouvoir repartir à partir d'une masse de 40 tonnes ? La durabilité du tram, ça rime aussi avec immobilité du trajet. C'est-à-dire qu'il n'y a aucune flexibilité, c'est un projet industriel. Alors je vois que cette bonne ville de Caen, cette industrialisation de la ville, moi, ça me paraît un peu accélérer le processus de vieillissement de la ville et non pas la régénérer.

Que penser des arbres abattus ?

Quand vous êtes avenue du 6 Juin, on entend rue Saint Jean les résonnances métalliques, avant et après le passage du tram, c'est encore une source de pollution.

Réponse de Joël Bruneau : Aller à Saint-Contest permettrait de desservir la zone d'emploi et toute la partie de la Folie Couverte où se concentrent un certain nombre d'activités. Il y a Saint Ursule et Camille Claudel, le Mémorial, la zone d'activité qui est juste en face, Natixis, etc., la Clinique Saint Martin est située à moins de 500 mètres. Se trouverait également à proximité le début du quartier Folie Couverte, une partie des immeubles qui sont eux-mêmes proches de la CCI. Et ce n'est pas parce que, aujourd'hui, les transports en commun représentent 10% des trajets, je parle des trajets autres qu'à pied. 80% sont effectués en voiture et le reste à vélo. Et il y a sans doute un certain nombre de personnes qui peuvent être potentiellement intéressées. Et l'hypothèse pour ce secteur, comme pour les autres, c'est de répondre à la règle suivante : qu'il y ait au moins 10 000 usagers potentiels par kilomètre. Quel que soit le tracé.

Deuxième sujet, sur la sinistrose d'une voie de tram. Je vous l'accorde, à minuit, dans une rue déserte. Je ne vois pas en quoi le passage d'une voiture est beaucoup plus gai plutôt qu'un tram.

Sur le boulevard Yves Guillo, il y a un certain nombre de diffuseurs de fréquentations qui ne sont pas quotidiens, vous avez raison, le Palais des sports, le Zénith, le Parc expo, cependant, cela peut éviter que ces lieux soient desservis uniquement par la voiture. Deuxième élément d'intérêt, sur cet axe-là, on a aussi des diffuseurs quotidiens à l'exemple du lycée Malherbe, et tout le quartier ouest de Saint Ouen qui est relativement densément peuplé, avec en particulier tous les immeubles qui ont été construits juste derrière le lycée Malherbe.

Concernant les arbres abattus, à ce stade, nous ne sommes pas capables de dire dans la précision puisque c'est effectivement dans une deuxième phase qu'au mètre près on calcule le passage, en aucun cas ce qui a été dit sur les 100 arbres abattus n'est évidemment avéré. Il peut y en avoir qui soient effectivement sur l'emprise du tramway, comme il y en a eu en 2019, y compris dans l'avenue du 6 Juin où, compte tenu de l'évolution des normes, sur certains croisements, on a dû enlever des arbres pour qu'en cas de choc entre une voiture qui traverse la voie de tram et le tramway, qu'elle ne se retrouve pas écrasée par le tramway.

Sur la résonnance métallique, nous n'avons jamais dit qu'un tramway ne faisait pas de bruit, tout comme un bus ou une voiture. Cependant, l'écart de décibel entre un passage de tramway et celui d'un bus articulé est de 1 à 4, c'est la réalité techniquement mesurée.

- *Peut-on imaginer qu'il y ait une insertion en site mixte sur la partie la plus étroite de la rue du Chemin Vert, notamment la partie basse, qui permettrait de préserver au maximum les arbres existants, en faisant cohabiter justement les voitures et le tram sur les mêmes voies ?*

Joël Bruneau : vous pouvez consigner cette proposition dans le cadre de la concertation afin qu'elle puisse être étudiée.

- *Est-il envisagé d'étendre les horaires d'exploitation ? Parce qu'on peut se dire qu'un tram qui s'arrête à minuit dans une ville étudiante, c'est un peu restrictif.*

Réponse de Joël Bruneau : C'est vrai pour le tramway comme pour le bus. C'est une question qui sera étudiée.

La première rame de tramway entre en service entre 5h et 5h20, et la dernière s'arrête à 00h30 à Saint Pierre. La fréquence diffère entre 5h et 9h diffère. Comme pour les bus, autant en journée, à partir de l'heure de pointe du matin et jusqu'à celle du soir, on a une fréquence qui ne varie pas, l'objectif est d'être à 10 minutes sur chaque, autant très tôt le matin et plus tard le soir, la fréquence va diminuer.

- *Ma dernière question porte sur le petit bout du tracé A qui se trouve entre Bayeux et Dunois. Pourquoi ne suit-il pas le même chemin que le tracé B et C sur ce secteur-là, à savoir prendre le petit bout de la rue du Chemin Vert ?*

Réponse de Joël Bruneau : Cela permet d'avoir une portion droite en amont et en aval de la station. Le fait d'être en ligne droite réduit le bruit du tramway, quand vous avez un virage trop court, et c'est d'ailleurs la difficulté qu'on a eue sur l'actuel tramway qui reprenait les rayons de courbure du TVR qui, comme c'était du pneu, avait des problèmes de guidage, mais moins de problèmes pour tourner court. Un tramway, ça ne tourne pas court. Etant donné que l'on part d'une nouvelle emprise, mieux vaut avoir des rayons de courbure large pour éviter ces phénomènes de crissements qu'on a parfois du mal à gérer.

- *Qu'est-ce que le bureau communautaire ? Quels sont les élus qui sont dans ce bureau communautaire ?*

Réponse de Joël Bruneau : Il y a deux instances délibératives au sein de la communauté urbaine de Caen La Mer, comme toutes les communautés urbaines, vous avez un Bureau et un Conseil communautaire. Le Conseil communautaire est plus large, 105 conseillers, vous avez tous les membres du Bureau plus un certain nombre de conseillers communautaires qui s'ajoutent à cette instance. Concernant le Bureau, sachant qu'il y avait eu préalablement une présentation en Conseil communautaire, même si ce projet relève de la compétence du Bureau. Ce dernier réunit au moins chaque maire des 48 communes de Caen la mer, pour les plus grosses communes, un certain nombre d'autres conseillers, d'autres élus, Et pour les plus grosses communes, vous avez d'autres membres.

- *Il y a combien de membres dans le bureau ?*

Réponse de Joël Bruneau : Une soixantaine.

- *Il n'y a pas d'obligation que les élus d'opposition fassent partie de ce bureau ?*

Réponse de Joël Bruneau : Au sein du Conseil communautaire où ce sujet a été abordé, il y a évidemment des représentants de l'opposition, ce qui n'est pas le cas effectivement au Bureau. Et ce qui se passe au Bureau, les membres de l'opposition caennaise le savent car c'est d'abord présenté en Conseil communautaire, compte tenu de l'importance du sujet. Il faut comprendre que d'une manière générale, j'ai des vice-présidents qui ne sont pas de la même famille politique que moi, nous sommes dans une configuration multi partisane, et sur tous les sujets, ça prend toujours un peu plus de temps, mais c'est bien ainsi, on travaille toujours dans un esprit de consensus.

- *Peut-on savoir si ça a été de l'unanimité des 60 personnes ?*

Réponse de Joël Bruneau : Tout ce qui passe en Bureau est présenté avant en Commission, à la Communauté urbaine. Il y a différentes commissions, et ça a été présenté en commission mobilité, au siège des conseillers communautaires et les conseillers municipaux qui ne sont pas conseillers communautaires. On souhaite aussi que les membres des communes, qui sont dans les communes de moins de 5000 habitants, représentées par le maire puissent participer aux commissions. Siègent à la commission mobilité certains élus de l'opposition caennaise.

- *Il est mentionné qu'il y a eu une étude de faite de comparaison entre le tramway et les bus classiques, nous souhaiterions en connaître les résultats car nous n'avons pas la même vision. Le taux de remplissage des bus, ne permet pas de mettre un tramway.*

Réponse de Nicolas Joyau : Nous retransmettrons des éléments de comparatifs qui ont pu être évoqués, sur les différentes délibérations du projet tram, à aucun moment le décompte n'a été nécessaire, ça a été fait à la quasi-unanimité systématiquement.

Complément de réponse de Joël Bruneau : pourquoi un tramway ou des bus ? Sachant que rien n'est rentable au sens rentabilité propre des transports en commun, tous les arguments techniques et économiques plaident pour un tramway. Nous avons déjà du tramway, donc pas de nécessité de construire un deuxième centre de maintenance. De plus, l'extension offrira une facilité pour mailler l'ensemble des lignes. Enfin, le tramway fait 6 mètres de large, alors que le BHNS, c'est plus, il faut préserver au moins une dizaine de mètres. Donc dans certains espaces très patrimoniaux ou des centres anciens, c'est plus simple d'insérer tramway. Le BHNS coûte moins cher mais sa durée de vie est moindre.

Le bus classique n'offre pas la même alternative en termes de fréquentation que peut offrir un tramway, toutes les statistiques le démontrent, partant du principe que sur ce sujet-là comme sur d'autres, l'offre participe à créer la demande, il y a évidemment plus de demandes de transport en commun quand il est très performant comme un tramway que pour un bus qui est de toute façon soumis aux aléas de la circulation.

Qu'en est-il de la faisabilité du passage au sein du lycée Malherbe, parce que j'ai lu qu'il était question que le tram passe sur le territoire du lycée, ce qui avait pour conséquence de déplacer les terrains de sport qui ont été faits il n'y a pas très longtemps d'ailleurs et de supprimer la haie. C'est embêtant que la haie qui longe le lycée Malherbe disparaisse.

Réponse de Joël Bruneau : Effectivement, nous sommes en relation avec le conseil régional qui est propriétaire du lycée pour imaginer que le tramway puisse passer le long de l'emprise actuelle du lycée Malherbe, au niveau de la clôture où il y a effectivement une haie, pour préserver l'alignement des arbres qui sont centenaires et pour permettre à la fois le passage du tramway et le passage des véhicules sur deux fois deux voies. Car on estime que comme ce boulevard est destiné, selon les études, à garder cet axe en deux fois deux voies, en termes de circulation automobile, sinon, l'alternative, ce serait le tramway et deux fois une voie, et la circulation serait embouteillée. Donc il faudrait rogner un petit peu sur le bord du lycée Malherbe.

- *Et le terrain de sport ?*

Réponse de Joël Bruneau : On va refaire le terrain de sport, ce qui engendrera un coût supplémentaire. Alors, évidemment, il y a la solution de ne rien faire, mais l'autre alternative, c'est effectivement couper à peu près 50 platanes qui ont une centaine d'années.

- *Quand on a 200 mètres à faire pour prendre le bus, ce n'est pas la même chose que quand il faut en faire 500 pour prendre le tram. Il y a des personnes âgées, des femmes avec des landaus... Bref. Et puis non seulement le nombre d'arrêts, le nombre de personnes. C'est vrai qu'on a regardé quand même avec attention, on a même compté les personnes qui fréquentaient notamment la ligne 1. Et je constate moi tous les jours, puisqu'il passe devant chez moi, que le bus est rarement plein. Combien faut-il de passagers pour remplir une rame de tramway ?*

Réponse de Joël Bruneau : Un peu plus de 200.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : On a des comptages qui sont faits, on peut enregistrer les fréquentations, et on a tous les jours plus de 100 000 voyages qui se font par les transports en commun de la communauté urbaine, c'est l'équivalent en habitant de la population caennaise.

En moyenne, tous les jours, j'évoquais les deux seuls arrêts Coty et Molière, 902 montées. Je ne pense pas qu'ils descendent tous avant l'arrêt qui est devant chez vous, plus de la moitié poursuit jusqu'au centre-ville.

Globalement, on estime qu'il y a un ratio de quatre à six entre le nombre de validations sur une période d'une semaine et le nombre de personnes réelles qui montent dedans.

La ligne 1 est une des lignes les plus fréquentées, parce qu'elle dessert plus efficacement que d'autres lignes en centre-ville, en revanche, on souhaite améliorer le temps de parcours et la visibilité de ce déplacement entre Saint Contest, Chemin Vert, et le centre-ville pour qu'il soit encore plus efficace. Un projet tram, ce n'est pas pour répondre uniquement aux besoins aujourd'hui, là, j'évoque les besoins aujourd'hui, les validations actuelles. Un projet tram est réalisé pour répondre à des besoins dans quinze ans, dans vingt ans, dans trente ans. On commence à regagner un peu en population caennaise, il y a des besoins à l'échelle de la communauté urbaine qui se font sentir. Les entreprises du territoire sollicitent aussi du transport en commun pour attirer des salariés, parce que dans la période que l'on vit en ce moment, certains disent qu'ils n'arrivent pas à recruter à cause du manque de desserte.

Il s'agit d'un projet qui a pour objectif de répondre à des besoins, peut-être de susciter des nouveaux usages et d'anticiper aussi ce que vont être les déplacements dans dix ans, quinze ans, vingt ans. Soit on ne fait rien et on n'a pas de transport plus efficace et on va continuer à empiler des voitures, avec des problèmes de congestion, sur la zone de Saint Contest, essayez d'aller

garer une voiture de plus, c'est un défi. On est là pour anticiper ce qui va se passer dans les quinze ans à venir, au-delà du fait qu'on est sur des axes de transport en commun les plus utilisés par les habitants. C'est le sens du projet tramway, c'est d'améliorer ce qui existe aujourd'hui, et d'anticiper ce qui va se passer dans les quinze ou trente ans à venir.

Voici la matrice des déplacements de la ligne 1. Il y a beaucoup plus de montées à Molière, c'est vrai, il y a d'autres lignes. Sur les arrêts de descente, c'est les proportions que j'ai données tout à l'heure. En deux mots, en 2019 lors de la transformation du TVR en tramway, le représentant du cabinet qui nous accompagnait à cette époque m'avait dit : c'est assez simple, quand on arrive dans une ville qu'on ne connaît pas et qu'on regarde où doit passer le tramway, on regarde quelles sont les lignes les plus utilisées, donc la logique, c'est que le tramway passe là où les bus sont les plus utilisés.

- *Je voulais intervenir parce qu'il y a aussi des choses qui vont impacter la vie des habitants, comme la ZFE, qui va empêcher les voitures qui n'ont pas les Crit'Air, les gens du Chemin Vert, ceux que je connais, qui ont des vieilles voitures qu'ils ont achetée parce qu'ils n'ont pas de sous, ils ne peuvent plus rouler actuellement, et ces gens-là souhaitent le développement des transports en commun. Sinon, cela signifie que le centre-ville serait interdit aux personnes les plus pauvres de nos quartiers. Je sais que vous avez réagi sur cette zone, mais c'est une obligation législative et vous êtes un peu bloqué. Le tram est une des solutions. Il y a au moins 30% des gens du Chemin Vert qui ont des voitures qui ne seront plus assujetties à pouvoir aller partout dans l'agglomération.*
- *J'ai noté 100 000 voyages tous les jours, c'est toutes lignes confondues ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Il y a 100 000 voyageurs par jour dans notre réseau, moitié-moitié entre tram et bus.

- *Ça correspond à combien de kilomètre ?*

Un kilomètre physique de ligne, ça ne fait pas le même kilométrage de transport si la fréquence est à la minute ou à l'heure. On a plutôt tendance à comptabiliser le nombre de kilométrage réel parcouru par les bus, parce que c'est ce qui fait le service en réalité, à l'année, notre réseau parcourt un peu plus de 11 millions de kilomètres.

- *Est-il prévu que les parkings relais soient à la limite des ZFE, ou puissent bénéficier d'une exonération ZFE ? C'est-à-dire des gens qui ne peuvent pas rentrer dans la ZFE puissent stationner et finir leur chemin via le tram ? Et ma deuxième question, je vois qu'il y a un tronçon Quai de Normandie et chaussée d'Alger, pour un quartier en devenir, est-ce que les projections faites en termes de construction font qu'en 2028, ces arrêts desserviront vraiment des logements, ne pourrait-on pas imaginer*

qu'il y ait d'abord un prolongement après l'arrêt Montgomery pour mieux desservir la Folie Couvrefeu ?

Réponse de Joël Bruneau : Sur la première partie, tout le monde ne peut qu'être favorable à ce que la qualité de l'air dans nos villes soit meilleure. Et la principale pollution, on sait que c'est celle liée au transport, et notamment aux voitures, évidemment les plus polluantes étant les plus anciennes, mais comme l'a fort bien dit Bruno Ragault, la plupart du temps, les gens qui ont des voitures anciennes sont ceux qui ont le moins d'argent, donc le risque, c'est de générer une exclusion sociale, et d'empêcher les gens de venir en ville, et aussi que la ville ne puisse plus vivre, parce qu'on ne peut pas se passer, je prends toujours le même exemple, l'aide-soignante qui n'est pas beaucoup plus rémunérée que le SMIC et qui vient tous les jours au CHU de Caen, le CHU ne peut pas fonctionner sans elle, pour autant, elle vient avec sa voiture diesel.

A partir du 1^{er} janvier 2025, on prévoit une zone cohérente à l'intérieur de la communauté urbaine qui regroupe au moins la moitié de la population du territoire. Il nous faut un périmètre qui englobe au moins la moitié de la population, c'est-à-dire un peu moins de 150 000 habitants. Pour ça, il faut prendre Caen, Hérouville, toutes les communes alentour, donc tout le cœur, et une bonne partie de l'agglomération, à part éventuellement les secteurs les plus périphériques. Et au milieu de tout ça, se trouve le périphérique, avec des gens qui viennent de partout.

Des aides sont prévues par l'Etat, on prévoit au niveau de la communauté urbaine pour faciliter la transformation du parc de véhicules... Ce que nous avons décidé de manière très consensuelle, au-delà des différences politiques, c'est que pour des raisons sociales, nous allons appliquer la loi, mais avec clairvoyance. Dans un premier temps, les véhicules qui ne pourront plus pénétrer à l'intérieur de l'agglomération, de cette zone à faible émissions, ce seront les Crit'Air 5, les véhicules essence d'avant 1995, et pour les diesels, c'est 2006. On avancera progressivement en tenant compte du renouvellement un petit peu naturel de la flotte automobile.

On était invité par le ministre de la transition écologique il y a quinze jours, j'ai plaidé pour que les aides accordées par les collectivités ne soient pas uniquement fléchées sur l'acquisition d'un véhicule neuf. Parce que l'idée selon laquelle quelqu'un qui aujourd'hui roule avec une vieille voiture va, avec 6000€ de l'Etat, acheter une voiture électrique qui coûte au moins 30 000 €, même dans sa version la plus dépouillée, c'est une vue de l'esprit. Donc mobiliser les aides pour acquérir un véhicule d'occasion moins coûteux, mais qui échappera au Crit'Air 5, qui sera un peu plus récent. Cela va être compliqué d'avoir des parkings relais qui soient complètement en dehors de la ZFE, parce que pour trouver les 150 000 habitants, comme le tramway est dans la zone la plus densément peuplée de la communauté urbaine, on va être obligé de prendre le secteur le plus densément peuplé.

Le deuxième sujet, c'était éventuellement de se dire de se rapprocher du cœur de la Folie Couvrechef, on a un nombre d'habitants relativement important. Aujourd'hui, on a sur la Folie Couvrechef la ligne 2 qui parcourt le quartier, qui descend quasiment en ligne droite vers le centre-ville depuis l'arrêt Monod, par l'avenue de Courseulles, jusqu'au pôle universitaire, un des premiers pôles utilisés pour la ligne 2, on a un temps de parcours moins important qu'avec la prolongation du tram de Saint-Contest, car on ferait un quart de tour de la ville. Sur la ligne 2, entre Tour Leroy et la voie de bus réservée sur l'avenue de Bernières, il y a de la congestion automobile sur les heures de pointe, il faut peut-être fluidifier encore le trajet de cette ligne, on aura un temps d'investissement très important, pour un temps de parcours qui ne serait pas forcément amélioré.

- Est-ce que le passage du tram permettrait de passer les pistes de voies cyclables, devant Malherbe, boulevard Pompidou ? Est-ce qu'on les garderait tout de même ? D'autre part, si le tram passe du côté sud boulevard Pompidou, est-ce que cela réduira l'esplanade devant le stade d'Ornano ? Et une remarque à propos du bruit, avec le tramway, le bruit sera permanent.

Réponse de Nicolas Joyau : La ligne 1 passe à une fréquence de 10 minutes, on est à 11 ou 12 minutes en ce moment parce qu'on a une difficulté au recrutement, moins d'agents de conduite sont disponibles, donc s'est posée la question de l'évolution du réseau pendant cette période-là. Soit on ne faisait plus certaines courses de manière aléatoire, ce qui est très inconfortable pour l'utilisateur, soit on faisait passer certaines lignes toutes les deux heures au lieu d'une heure. Soit on passait la fréquence des lignes 1 et 4 à 12 minutes au lieu de 10 minutes. En toute logique, les lignes L1, L2 et L3 fonctionnent à 10 minutes. On vise une fréquence à 10 minutes sur les deux branches du projet d'extension. L'intérêt, c'est le temps de parcours.

Par rapport au bruit, exceptés les quelques virages très serrés de l'ex-TVRR, on retrouve au niveau de Saint Pierre, sur un virage rive droite, ils font du bruit en fonction de certaines conditions, on a modifié le système de graissage, mais partout ailleurs, on n'a pas ces bruits de crissement. Forcément, on fait encore plus attention. Et étant à proximité d'une ligne de tram, arrêtez-vous et écoutez la différence, vous serez surpris à quel point 100 mètres après, on peut voir le tram sans l'entendre, car la circulation a pris le dessus sur le tram.

On ne rognera pas sur l'esplanade, car on a besoin de sécurité aux entrées et sorties de match. On pourra travailler avec les bons rayons de courbure pour éviter les systèmes de crissement.

Par ailleurs, nous allons améliorer les conditions de circulation cyclable avec le projet tram.