

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MARDI 15 NOVEMBRE 2022

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

La septième réunion publique de la concertation préalable, s'est déroulée à la Maison de quartier Saint Jean-Eudes, à Caen.

6 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 ;

- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

Ordre du jour de la réunion :

1. Introduction par l'association Choisir la médiation en Normandie : présentation de l'ordre du jour, des intervenants, et des modalités de prise de parole et de modération.
2. Présentation du rôle de la CNDP et des garants
3. Présentation de Caen la mer
4. Le projet
5. Les objectifs visés
6. La concertation
7. Questions réponses
8. Conclusion du garant pour expliquer les modalités de contribution en tant que personne unique ou cahier d'acteurs (associations, etc.) + consultation en continue tout au long du projet.

Les échanges avec les participants :

- *L'emprise au sol, ça compte beaucoup quand même. Je suis favorable que le tram fonctionne par voie unique, en revanche, je ne suis pas trop favorable sur l'arrivée Guillaume Le Conquérant mais plutôt pour le tracé vers du boulevard, le long de la prairie.
Et dans ce que j'ai appris tout de suite. Et je passerais par la rue du Carel aussi. J'évitais qu'il passe devant la mairie. Qu'il tourne juste à gauche. Si une voiture tombe en panne, le tramway ne passe plus.
Pour éviter que les voitures roulent avec le tramway.
Dans diverses villes de France, c'est rare que les voitures roulent sur la voie de tram.*

Réponse de Joël Bruneau : La règle, est que les voitures n'empruntent pas la ligne de tram. Ça ne pose pas de problème majeur, pour autant, ce n'est pas recommandé. Sur la rue Guillaume le Conquérant, il serait possible de passer sur le côté de la voie, mais pas sur la voie, pour une desserte locale placée sur le côté. La largeur de la rue est de 11 m environ, cela permet d'avoir un passage de 3, 4 m d'un côté ou de l'autre.

- *Concernant les parkings-relais, j'ai pris le tram à Toulouse j'ai laissé ma voiture le matin de bonne heure. Il est clôturé et surveillé. Quand vous reprenez la voiture le soir, elle est en parfait état. C'est surveillé par des caméras.*

Réponse de Joël Bruneau : C'est une suggestion à faire.

Sur les rues Guillaume Le Conquérant et Rue de Bayeux, le fait de faire une voie unique n'est pas une question de facilité, cette insertion est mise en place quand il n'y a pas d'autre recours. Ce qui est le cas pour ces deux rues.

Sur le boulevard Guilloux, on sera bien à deux voies, comme rue du Carel.

L'inconvénient de la voie unique, concerne la fréquence du tramway. Comme le tramway se croise, la fréquence est plus faible.

Sur la rue Guillaume et rue de Bayeux, on estime qu'on pourrait descendre de 7 à 8 mn en fréquence. On ne pourra pas être à 4mn sur la rue Guillaume et la rue de Bayeux, l'inter-station ne le permettrait pas.

Au-delà de la fréquence de 10 mn, ça nous permet de travailler à la possibilité de faire des navettes sur des temps événementiels très forts. On pourrait imaginer, avec deux, trois voies de remisage complémentaire, proposer du tram qui ferait la navette bd pépinière, d'Ornano, Zénith, mairie, et revenir Zénith, d'Ornano, Beaulieu.

Avec une fréquence plus importante entre le parking relais à Beaulieu et la concentration de population qui viendrait du centre-ville, ou de lignes de bus qui arriveraient du centre-ville. Cela est possible uniquement si on a deux voies. La voie unique ne serait que là où elle est contrainte.

- *Il faut également prendre en compte la fréquence des bus, rue Caponière et rue de Bayeux. Il faudrait étudier dans quelles mesures des correspondances entre la navette gratuite et ce futur tramway pourraient être mises en place.*

Réponse de Joël Bruneau : Il est prévu qu'elle puisse prendre son départ au Palais des Sports, sur le parking contigu, qui sera opérationnel en juillet prochain. La navette permet de desservir l'hyper centre.

En revanche, vous parliez de la sécurité des parkings relais, effectivement, c'est un élément important. Il faut qu'on se sente en sécurité pour y laisser sa voiture. Ils sont déjà clos sur le territoire de Caen-la-Mer. La vidéosurveillance va être installée prochainement. En revanche, elle est sur tous les arrêts de tram, elle est effective à l'intérieur des transports en commun. Tous les bus sont équipés.

- *Je voulais émettre le fait que ce projet-là intéresse assez peu notre quartier étant donné qu'il n'est pas situé à proximité des deux arrêts de tram envisagés. Il y a toujours un manque au niveau du quartier d'une station en libre-service, qui pourrait être installée avenue Clemenceau, il y a un espace suffisant. Il y en avait auparavant à l'entrée du parc d'Ornano, elle a été supprimée à l'occasion de la rénovation du tram précédent. Elle n'a jamais été réinstallée. Il faut aller courir de l'autre côté de l'abbaye aux Dames pour en trouver une.*

En ce qui concerne les transports, on constate une légère diminution de la fréquence de la ligne 4 à certaines périodes de la journée. On s'en inquiète.

En ce qui concerne le projet, pouvez-vous garantir que le tramway ne se fera pas dans les espaces où ils doivent circuler avec une diminution de l'emprise qui aujourd'hui est dévolue à la circulation de mobilités douces ? Par exemple, sur l'avenue Sorel, cette diminution d'espace existera. Sur la rue G le Conquérant, également, sachant qu'il y a une seule voie et non pas deux.

Avez-vous pensé le projet en n'envisageant pas seulement l'insertion de mobilités douces le long des parcours de tram ?

Réponse de Nicolas Joyau : Concernant les stations vélo, au moment du renouvellement de la délégation de service public (DSP), des stations vélo ont été supprimées après avoir réalisé l'étude de leur fréquentation réelle, avec Veol. Dans le nouveau système, on a privilégié les endroits où on avait un habitat collectif. Là où les stations étaient en libre-service en pavillonnaire, elles étaient très peu utilisées. On pourrait vous communiquer les chiffres de l'époque sur la fréquentation.

Ça ne signifie pas que ça ne va pas évoluer, y compris dans le prochain système. La délégation de service public va être mise en concurrence. On

aura à revoir le maillage, d'autant plus que ce quartier évolue avec beaucoup de nouveaux immeubles qui seront construits : 600 logements majoritairement collectifs, sont prévus au niveau du CHR.

La Ville a mis en place et accru l'accompagnement de l'achat de vélos électriques. Aussi, il y a de plus en plus de gens qui possèdent leur propre vélo, donc qui ne recourent pas à ceux en libre-service.

Par ailleurs, c'est à l'occasion de la nouvelle DSP qu'on a supprimé les stations vélo, pas au moment du renouvellement du tram. On a mis en place des stations sur la Guérinière, la Grace de Dieu, Campus 2, Folie Couvrechef qui ont plus de fréquentations.

Sur la fréquence de la ligne 4, une question s'est posée à la collectivité face à une difficulté nationale de recrutement de la part des délégataires de transport public. Il manque des agents de conduite chez les différents délégataires de transport public en France.

C'est de savoir si, pour diminuer légèrement le service, on le supprime, on revoit la fréquence des lignes périurbaines dans les quartiers de chaque commune, ou on la passe à l'heure. Finalement, nous avons décidé de maintenir la desserte des lignes lianes 1 et 4, en passant la fréquence à 12 mn, le temps que les recrutements se fassent. Et en parallèle, on maintenait la demi-heure pour les communes périurbaines et le transport scolaire soient assurés.

Sur le sujet des voies douces, on va travailler les axes du tramway et les rues dans lesquelles il passera seront améliorées pour les piétons comme pour les cyclistes. C'est l'occasion de se projeter sur des nouveaux usages de l'espace public, notamment pour des fréquences croissantes d'utilisation, d'usagers toujours plus importants, il est opportun de développer des voies douces plus sécurisées.

Par ailleurs, la Ville investit tous les ans 1 million d'euros sur des infrastructures cyclables. Et la communauté urbaine investit 3 millions d'euros par an, parmi lesquels une partie est investie sur le territoire de la ville de Caen pour les infrastructures qui sont d'enjeu communautaire. Donc on ne limite le travail à ces axes qui sont nécessaires. Sur Pompidou, c'est important d'avoir une voie cyclable.

Avoir des axes cyclables sécurisés sur ces axes principaux de la ville, c'est donner de la visibilité au vélo. C'est un enjeu important de faire une place au vélo sur des axes utilisés par les autres modes de transport aujourd'hui.

- *L'emprise piéton/vélo ira-t-elle en diminuant ou en restant constant sur ces axes ?*

Réponse de Nicolas Joyaux : Sur la rue Guillaume, la diminution de l'emprise serait moindre. Nous sommes sur un projet qui a une dimension d'aménagement de l'espace urbain, dont la réfection menée sur une nouvelle organisation qui permette un nouveau partage de l'espace public. Je vous invite à voir ce qui se passe pour le réaménagement de la rue d'Auge,

c'est diminuer l'emprise de l'automobile pour permettre aux piétons de bénéficier d'un trottoir et une piste cyclable dans un sens comme de l'autre totalement sécurisée, et séparée du flot de voitures.

Sur le boulevard Pompidou, la place du vélo va augmenter. En haut de la rue du Chemin Vert, là où il y a des bandes cyclables, si on a une piste cyclable plus sécurisée, on sera sur un environnement amélioré et sécurisé.

Le secteur de la bretelle du périphérique va être amélioré.

En revanche, on ne pourra pas faire systématiquement de la piste bidirectionnelle. On ne pourra pas avoir insérer la voie dédiée au tram, le trottoir de 2,50 m, et la piste cyclable bidirectionnelle rue Guillaume. Sur des espaces plus larges cela sera possible.

- *Je suis pour le passage par l'EPSM. Il ne faut pas toucher à la rue Guillaume, elle doit rester comme elle est. On peut la réaménager, mais ne pas faire passer le tram dans cette rue.*

Sur la position des stations, je ne comprends pas pourquoi vous arrêtez la ligne à Montgomery. La ligne du Chemin Vert, qui est devant la CCI où il y a très peu d'habitations. Je concevrais que la ligne s'arrête au niveau de l'église de la Folie Couvrechef, d'autant plus que là, il y a beaucoup plus d'éléments, il y a le centre commercial. Cet arrêt Montgomery, je ne comprends pas.

Compte tenu d'une grande progression de l'immobilier, sauf si vous avez comme projet de passer par devant ou sur d'autres tracés pour les vélos, j'ai l'impression que les immeubles construits ne sont pas suffisamment reculés pour donner de la place au vélo ou aux pistes cyclables.

Réponse de Joël Bruneau : concernant les différents tracés, chacun a ses avantages et ses inconvénients. L'objet de la concertation est justement que vous donniez votre appréciation. Sur la prolongation de la ligne jusqu'à la rue des Boutiques, on va expliquer comment les différentes hypothèses ont été étudiées, et sur quelle base il était pertinent d'amener une ligne de tramway. Sachant que certes, sur Montgomery, d'un côté, il n'y a pas d'habitation, mais c'est une grosse zone d'emplois. Et de l'autre côté, il y a en revanche des habitations.

Tout est examiné de telle sorte qu'on ait 10 000 usagers potentiels à chaque endroit.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Il y a plusieurs sujets qui ont été regardés pour proposer ces axes. A la fois, la densité de population sur les différents secteurs, sur des périmètres de 500 m. C'est 13 000 populations d'emploi scolaire par km linéaire, sur les trois tracés.

Par ailleurs, nous allons améliorer l'offre de transport. L'offre de transport s'est une fréquence et un temps de parcours.

Au Chemin Vert et sur Beaulieu, on a une fréquence à 10 mn sur la ligne 1.

On regarde également ce qui se passe sur la Folie Couvrechef notamment. Aujourd'hui, on a la ligne 2, qui va desservir le quartier avec un terminus au niveau du Mémorial, qui descend vers le centre-ville, avec une fréquence de 10 mn. Nous aurons également le passage d'un tramway toutes les 10 mn.

L'université et le centre-ville, entre le château, la Tour Leroy et le Théâtre, on a un temps de parcours plus rapide avec le bus qui descend en ligne droite.

On évoquait tout à l'heure, entre Théâtre et le Chemin Vert centre commercial Molière, un temps de parcours à 12 ou 13 mn. Ce qui signifie que l'on approche les 15-16 mn au niveau du terminus, en comptant les virages et les stations complémentaires, nous allons approcher les 18 à 20 mn pour descendre en centre-ville, sur Théâtre par exemple, en prolongeant la ligne de la Folie Couvrechef. 18 à 20 mn, c'est de mémoire, l'équivalent, voire légèrement plus que la ligne 2 descendant du collège Monod par exemple au niveau de la Folie Couvrechef. On aura le tram, mais pour quel service complémentaire ? La même fréquence, mais un temps de parcours qui ne sera pas forcément améliorés, voire dégradé.

La ligne 2 connaît un point délicat au niveau de la tour Leroy. Pour rejoindre les voies bus réservés de Bernières, il y a un nœud de circulation difficile à gérer, pour lequel il faudra apporter certaines réflexions.

Sur les montées de la ligne 2, il existe un pôle important de descente qui se situe sur deux arrêts autour de l'université, car sur la Folie Couvrechef, il y a beaucoup de logements étudiants.

On a aussi un gros pôle de descente en centre-ville, avant le théâtre, entre tour Leroy et Théâtre. Passer par le Chemin Vert pour redescendre ne va proposer un temps de parcours significativement amélioré.

Nous sommes dans les prochaines priorités de développement de transport en commun. Je ne sais pas quel sera le visage de Caen en 2060, mais la ville va évoluer après nous également.

Aujourd'hui, proposer un terminus sur Montgomery, c'est laisser le territoire évoluer et le laisser entrevoir une suite un jour. De même sur Beaulieu : quelle suite dans 20, 30, 40 ans ? On est actuellement sur deux terminus qui pourront un jour potentiellement évoluer.

De plus, le cadre budgétaire actuel est équilibré. On est sur ce qui nous semble être la prochaine priorité pour l'échéance 2028.

Sur les immeubles trop proches, c'est un sujet du Plan local d'urbanisme (PLU). Vous avez raison. Il y a un contre-exemple parfait, c'est l'évolution de l'avenue de la Délivrande. Des maisons ont été rasées pour des besoins de logements sur Caen. Amener une population à vivre dans les centralités sur un territoire déjà urbain, c'est proposer des parcours de temps déduit, en se tournant vers la marche et vers les transports en commun. On a un PLU qui propose de venir construire en limite de parcelle, sans gérer des reculs qui permettraient soit à la collectivité de reprendre de l'espace public par rétrocession ensuite, soit d'avoir un cadre de densification plus agréable avec le retrait des

constructions. C'est un enjeu à travailler dans le prochain PLU qui est devenu intercommunal maintenant.

Ce sujet fera l'objet d'une attention particulière de notre part.

Votre remarque est tout à fait judicieuse. C'est une réalité du PLU aujourd'hui.

- *Je suis opposé au partage des trottoirs avec les vélos et les piétons. Sont apparus dernièrement les vélos électriques. C'est un véhicule à moteur, comme les trottinettes électriques. Ils roulent à 60, voire 70 km/h. Il serait normal de rouler sur la route lorsque l'on est à vélo.*

Réponse de Joël Bruneau : Cette règle est effectivement inscrite dans le Code de la route. On ne roule pas sur un trottoir en vélo. Il arrive cependant qu'un certain nombre de conducteurs s'affranchissent des règles. Quand on parle des espaces partagés, ce sont des espaces limités.

Aujourd'hui, bd maréchal Leclerc, c'est un espace partagé. Cela suppose, quand il y a densité de piétons importante, les vélos mettent pied à terre, ou ralentissent. Le partage de l'espace public implique que chacun fasse attention à l'autre. Sur un espace partagé, on ne peut pas mettre de contravention. Mais un vélo électrique sur un trottoir peut être verbalisé.

- *Le tramway serait-il inséré en double voie sur la rue du Carel ? Et la bifurcation est à l'hôtel de Ville ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Oui, le tramway serait inséré en double voie rue du Carel. Dans le secteur Hôtel de Ville, la bifurcation se ferait en haut du boulevard Bertrand.

- *Les soirs de match au stade Venoix, plusieurs tramways attendront-ils les spectateurs ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Il faut travailler sur une fréquence plus importante, en amont et en sortie des événements, sachant que parfois, les événements sont cumulés. Ça reste à calibrer.

Le trajet dont vous parlez, je le prends tous les jours à vélo sur la piste cyclable. Il n'est pas rare de voir beaucoup de piétons sur la piste cyclable. D'un côté du parking, on circule, de l'autre côté, on flâne. Le piéton le perçoit comme ça, je pense, à juste titre.

A cet endroit-là, la piste cyclable, pour une voie de transit, est positionnée du mauvais côté du parking. Il serait plus opportun qu'elle soit de l'autre côté, pas du côté qui nous amène à flâner, quel que soit son mode de déplacement d'ailleurs. Il y a une visibilité de l'espace public qui n'est pas bonne, ce qui crée des conflits à l'entrée et à la sortie de ces deux espaces. Donc il y a une difficulté, cela induit les piétons et les cyclistes en erreur.

- *Une suggestion : sur le bassin St Pierre, vous mettez un panneau « circulation interdite ».*
- *Qu'est-ce qui permettrait de respecter l'intérêt général ?*

C'est le temps gagné sur les parcours qui est intéressant. On réduit pratiquement de moitié, ce qui constitue un gain de temps. Le tramway circule sur une voie réservée, donc rien ne l'empêche d'avancer, contrairement aux bus. L'élément déterminant, ce n'est pas qu'on gagne un quart d'heure. Par contre, c'est par le gain de temps qu'on va décider des personnes qui aujourd'hui utilisent un véhicule individuel à faire des petits parcours, à changer. Le site propre est très compétitif par rapport à la voiture.

- *C'est de plus en plus difficile de stationner à Caen. Je voulais insister, car un tramway, c'est aussi plus confortable. Pensez aux personnes âgées quand il s'agit de monter dans un bus. Avoir de plain-pied l'accès au véhicule de tram, c'est appréciable. Pour une personne handicapée, c'est plus souhaitable. Vous avez aussi moins d'à-coups sur le freinage. C'est un peu moins bruyant. C'est un net progrès.*
- *On va être dans le triangle des Bermudes sans grand confort au niveau des transports en commun, on est un peu éloigné des arrêts de tram. C'est dommage alors que notre quartier est en fort développement. On part d'une zone où il y a quand même pas mal de pavillons. Ça commence à se densifier, à la fois sur le Clos-Joli, les différents clos aux alentours. On constate déjà la densification avec les immeubles HLM boulevard Clemenceau. L'écoquartier du CHR va faire arriver 700 logements à cet endroit-là. On fait partie maintenant des quartiers de moyenne/haute densité. Comment choisit-on d'étendre la ligne à un quartier ou non ?*

Réponse de Joël Bruneau : Les études ont privilégié les axes sur lesquels on peut avoir sur un rayon de 500 m, au moins 10 000 usagers potentiels. On peut être rue de la Hache, vous êtes pile entre les deux, entre ce qui peut être desservi au sud par la Presqu'île, ou un peu plus au nord par la ligne d'Hérouville. Quand on aura des habitants correspondant aux 600 logements du CHR, et la reconfiguration du quartier St Jean- Eude, c'est prévu pour 2028.

Dans les années à venir, il y aura sans doute des nouveaux quartiers qui pourront être mieux desservis qu'ils ne le sont aujourd'hui.

- *Le tronç commun fait toute l'avenue du Six-Juin. Si un tramway tombe en panne, ou qu'il y a un accident de personne, comment ça se passe ?*

Réponse de Frédéric Norais : dans ces cas de figure, ce sont des modes dégradés d'exploitation qui sont mis en place. Si le véhicule est arrêté, il faut éviter qu'il reste bloqué sur la ligne trop longtemps. Dans le cas de manifestations, on a des appareils de voies disposés sur le réseau, autour des zones les plus sensibles, par exemple à Bernières, Château, Quatrans aussi, et aussi autour de l'Hôtel de Ville, sur A. Sorel, Guillaume Le Conquérant, qui permettent d'isoler les secteurs sur lesquels il y a une gêne, et d'exploiter par demi-ligne les lignes de tramway. C'est-à-dire qu'une rame arrive dans un sens, l'appareil permet de passer sur l'autre voie, et on exploite ainsi par tronçon, par demi-ligne.

- *Je trouve que le trajet C a un intérêt limité, car on perd toute la desserte des équipements à connotation élevée, la piscine, le stade, le Zénith, le Palais des Sports. Pour moi, le meilleur, c'est le A. En passant par la rue Guillaume, les riverains pourront toujours venir. J'ai une inquiétude sur la traversée de l'EPSM. C'est un ancien trajet, mais les bâtiments qui sont de part et d'autre de la ligne potentielle ont été rénovés. C'est une population assez fragile qui est à l'EPSM, que les gens soient hospitalisés ou en hôpital de jour. Ça peut être un élément perturbant.*
- *J'ai lu quelque part qu'il y a des villes qui commencent à avoir une traction électrique sur les caténaires. L'avez-vous envisagé ?*

Réponse de Nicolas Joyau : On l'a envisagé et on l'a même voté. Avec la possibilité, puisque les rames acquises en 2019 prévoyaient une réservation dans les véhicules permettant de mettre des batteries.

On compte utiliser cette technologie pour ne pas avoir de caténaires le long du château, l'église St Pierre notamment. Si on devait passer à proximité de la mairie, de la même manière, faire en sorte qu'il n'y ait pas de fils.

- *Pouvez-vous nous en dire plus sur la technologie utilisée pour les systèmes de batterie ?*

- Les véhicules qui circulent aujourd'hui sur les lignes existantes sont prédisposées pour accueillir des batteries. Ça fait partie du cahier des charges lorsque l'appel d'offres a été lancé en 2016.

Il y aura des batteries en toiture. On avait demandé à tous les candidats de nous indiquer les caractéristiques des batteries pour franchir une zone d'environ 1 km sans ligne aérienne de contact.

Aujourd'hui, on a requestionné Alstom pour franchir à nouveau une zone d'environ 1 km autour de l'Hôtel de Ville, pour déposer aussi la ligne aérienne de contact existante au pied de l'église St Pierre et du Château.

Il fallait 5 tonnes de batteries en toiture pour franchir 1 km. Aujourd'hui, avec la technologie, il faut moins d'une tonne. En l'espace de six ans, on a gagné beaucoup en puissance sur ces batteries. Il y a beaucoup de recherches qui permettent d'envisager d'avoir des zones plus longues, pouvant être franchies sans la ligne aérienne de contact.

- *J'ai l'impression que vous nommez un système technique sans caténaire, comme à Bordeaux ? Cette solution a-t-elle été envisagée ?*

Réponse de Frédéric Norais : Pour deux raisons, la technologie de Bordeaux, l'alimentation par le sol, avait été écartée en 2016. C'est une question qui reste une adaptation du matériel roulant, ce sont des coûts relativement élevés, aussi bien en investissement qu'en exploitation. Le système reste malgré tout fragile, notamment dans les carrefours routiers.

Aussi, on a fait le choix de proposer une solution technique commune à la plupart des constructeurs de tramway. On voulait avoir une concurrence la plus large possible. On ne souhaitait pas partir dans un système propriétaire que seul Alstom proposait. Ceci pour avoir les meilleurs prix sur le matériel roulant, et une solution commune à la plupart des constructeurs.

- *Les caténaires, on s'y habitue. Quelquefois, il faudrait les peindre de la couleur de l'environnement. C'est du point de vue esthétique qu'on pourrait faire mieux.*

Une remarque : comme mon collègue, j'ai une préférence personnellement pour le tracé A. Ce matin, s'est déroulé au Moho, les 5èmes rencontres normandes du développement durable. Il y avait un auteur anglais qui était là, qui a fondé un mouvement citoyen « ville en transition ». Il disait notamment qu'il fallait s'autoriser à imaginer les choses qu'on pense inimaginables.

Il a montré par exemple une photo des années 60, en Angleterre, les gens allaient jusqu'au bord de la mer en voiture sur le sable. Et aujourd'hui, ça ne pose plus de questions.

- *Pour parler des caténaires, est-il prévu de les enlever devant l'église St Pierre ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Oui, c'est prévu, entre les stations Bernières et Place de la Mare.

- *Qu'en est-il de la végétation actuelle d'une part ? Et d'autre part, des projets hormis l'accès tramway ? Si on prend l'espace de la vue Sorel, il peut y avoir des arbres, quelques fleurs...*

Le tramway passera sur le terre-plein central. L'objectif est de garder les espaces piétons et vélos. Et garder aussi cet axe circulant. En revanche, on ne pourra pas replanter des fleurs. Sur ces espaces-là, la bonne nouvelle, c'est qu'on va travailler pour éviter de supprimer des alignements d'arbres. Il y a des dossiers pour lesquels il faut qu'on continue à avancer en lien avec la Région. C'est d'utiliser le port de l'emprise du lycée Malherbe pour permettre de maintenir les platanes et les deux voies de circulation ainsi que les deux voies de tram. Ce boulevard doit rester praticable pour recevoir la circulation principale, car l'objectif est que la circulation transite ne passe pas systématiquement par l'hyper centre.

- *Il y a un projet de passer à l'intérieur du lycée Malherbe avec le tram. Qu'en est-il du projet de petit bois qui doit se faire au lycée Malherbe ?*

La partie qui serait utilisée, se situe le long de la piste cyclable sur laquelle il y a le long de la clôture, du thuya et des charmines. Donc ça va repousser cet aspect-là. Il faut modifier la piste réalisée il y a quelques années, qui a servi aussi aux championnats de France l'été dernier. C'est pour sauvegarder les arbres au nombre d'une vingtaine, d'une trentaine, qui ont cent ans. Ceux qui ne sont pas encore plantés peuvent l'être de manière décalée pour sauver ces arbres-là.

Je vous propose de vous remercier de votre participation, et de vous souhaiter une excellente soirée. N'hésitez pas à participer sur la plateforme tramway 2028.fr.