

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MERCREDI 5 OCTOBRE 2022

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

La deuxième réunion publique de la concertation préalable, s'est déroulée à la Maison de quartier centre, 9 rue Neuve Bourg l'Abbé, quartier de la Haie Vigné à Caen.

80 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 thèmes abordés lors de la réunion publique :

- Le tracé A
- Les tracés B et C
- Les commerces
- Le financement du projet
- Le projet
- La concertation
- Questions diverses sur les transports

Les échanges avec les participants :

THEME 1 : Le tracé A

- *La proposition de voie unique sur une partie du tracé A amène une contrainte de fréquences de passage du tramway à 10 minutes. Cela signifie-t-il qu'en cas d'augmentation de l'offre, les tramways ne pourront pas avoir une fréquence plus importante ? De plus, en cas de panne, cela causerait-il une perturbation de l'allée avec le retour des rames ?*

Réponse de Nicolas Joyau : En fonction de son linéaire et de l'inter-distance de ses arrêts, la voie unique permet certaines fréquences. On vise 10 minutes sur notre réseau aujourd'hui, mais avec les propositions d'arrêts actuels, cela permettrait de descendre à 7-8 minutes. En revanche, il ne serait pas possible d'avoir un tramway toutes les 4 minutes ; donc le choix du tracé A figerait la fréquence à environ 10 minutes tout en laissant une certaine marge. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle certains tracés ont été écartés dès les études préliminaires, car ils ne permettaient pas de respecter une fréquence souhaitée.

Pour ce qui concerne la panne, effectivement cela arrêterait la circulation dans les deux sens. Actuellement, dans ce cas, même avec les deux voies de tramway, il est possible que le carrousel soit totalement arrêté.

Complément de réponse par Frédéric Norais : En cas de panne sur le réseau tramway, qu'on soit en voie unique ou voie double, la problématique reste la même car les tramways qui sont en arrière ne pourraient pas dépasser celui qui serait à l'arrêt. L'exploitant devra s'adapter et mettre en œuvre une gestion de tronçons en amont et en aval de la panne, le temps qu'un tramway vienne remorquer la rame en panne et la ramener vers un terminus, ou directement au centre de maintenance. Nous avons un matériel qui est très fiable, mais il s'agit d'un dispositif que nous pouvons mettre en place en cas de manifestations en centre-ville, ce qui requièrent l'arrêt provisoire du tramway sur une partie de la ligne.

- *Dans le cas du tracé A, il y a une certaine crainte du report de circulation depuis la rue de Bayeux vers la rue Caponière qui est une rue très passante et piétonne. Actuellement elle n'est pas très adaptée ni sécurisée car les trottoirs sont étroits par endroits : quel aménagement est prévu pour la réadapter et la sécuriser ?*

Réponse de Joël Bruneau : L'esprit d'un projet comme celui-ci est de l'accompagner d'une refonte complète du plan de circulation. Et le report de la rue de Bayeux a vocation à utiliser l'anneau principal de circulation, autrement dit le boulevard Guillou, qui va vers la Prairie, plutôt que de se reporter dans la rue Caponière. Pour améliorer la fréquentation piétonne de cette rue, cela suppose de retravailler les aménagements, en élargissant les trottoirs et revoir à la baisse la fréquence actuelle des bus. Une étude globale et affinée sera réalisée sur ce sujet, afin de prendre en compte l'ensemble du plan de circulation. L'objectif est de laisser à la rue Caponière son âme résidentielle.

- *Dans le cas du choix du tracé A, la circulation des véhicules des riverains proches (ex. rue Bourg l'Abbé) sera-t-elle possible ?*

Réponse de Joël Bruneau : la desserte et l'accessibilité pour les riverains seront maintenues. Ce fut le cas rue Victor Lépine dans le précédent projet : pour faciliter l'accès à certains garages, la collectivité a financé la pose de portails automatiques afin de faciliter l'accès des riverains.

Il en sera de même pour l'accès aux commerces (livraisons et/ou récupération des commandes). En revanche, il ne serait plus possible de prendre de bout en bout la rue Guillaume le Conquérant et la rue de Bayeux pour ce qu'on appelle un trafic de transit ; et il ne serait pas possible non plus de garer sa voiture en stationnement prolongé le long de la voie du tramway, devant une maison ou un commerce, exception faite en cas de dépose-minute.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : un atelier thématique est d'ailleurs proposé sur les évolutions de la circulation quel que soit le tracé choisi. Tout le monde peut évidemment s'y inscrire.

- *Où se situe exactement la station Bayeux indiquée sur le tracé ?*

Réponse de Joël Bruneau : pour ce qui concerne les stations, il est envisagé d'en avoir une à hauteur du centre sportif de la Haie Vigné (celle qui s'appellerait Bayeux) et une autre en bas sur la place des anciennes boucheries.

- *Inquiétude sur le report de trafic sur l'ensemble des rues due Bretagne, Bourg l'Abbé, le Clos Caillet et Damozanne. Comment se fera la circulation déjà chargée*

sur ces quatre rues ?

Réponse de Joël Bruneau : Il s'agit d'un quartier qui, tramway ou pas, sera amené à accueillir des zones 30. Ce qui signifie que les aménagements seront conçus pour favoriser les passages des résidents et éviter que le quartier fasse l'objet de raccourcis pour des personnes qui passent uniquement le matin et soir, et les ramener vers les axes principaux tels que les boulevards pour maintenir cet objectif.

- *Etonné des travaux en cours sur les débouchés rues Bicoquet et Bayeux qui, curieusement, ressemblent à la photo présentée lors de la projection.*

Réponse de Joël Bruneau : Il n'y a pas que la rue Bicoquet qui présente cette physionomie, mais d'autres secteurs de la ville comme par exemples, les rues adjacentes entre la rue de Bayeux et la rue d'Authie, la rue Saint-Ouen, le secteur du Poteau Rouge. Il s'agit d'aménagements réalisés afin de faire respecter le mieux possible ce qu'on appelle une zone 30. Toutes ces zones sont traitées de la même façon, autrement dit avec une surélévation afin de ralentir l'automobiliste et lui indiquer qu'il rentre dans un nouvel axe en marquant ainsi l'entrée vers une zone 30, de desserte de quartier.

- *Quid des études géotechniques sur le sol, alors que sous la rue Guillaume le Conquérant il y a des fondations qui datent, un tramway de 42 tonnes, plus les vibrations tant pour les commerçants que pour l'église Saint-Etienne, pourraient être néfastes.*

Réponse de Joël Bruneau : des études géotechniques sont bien en cours. A titre d'exemple, à Reims des tramways passent devant des monuments historiques sans que les bâtiments ne s'effondrent. Le poids d'un tramway à l'essieu est inférieur à celui des bus qui circulent actuellement et génèrent moins de vibrations. Il n'y a aucun endroit où le passage du tramway a pu occasionner ce type de difficultés.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : le tramway c'est 10 tonnes reparti sur un rail, et ce n'est pas ponctuel par rapport à un camion de livraison qui lui, se stationne sur un endroit précis. De plus, ce poids est reparti sur un rail qui est disposé sur une dalle avec un dispositif antivibratoire : donc les vibrations du tramway seront moins à craindre que celles du camion de 35 tonnes qui viendrait circuler.

- *Dans le cas du choix du tracé A, combien de voies seront prévus sur le boulevard Guillou et comment sera reparti l'espace entre les voitures, les piétons et les vélos ? Les trottoirs seront-ils maintenus pour les pistes cyclables, et la double voie pour les véhicules ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Le tracé A comme le tracé B, prévoient le passage du tramway sur le boulevard Guillou. La largeur actuelle du boulevard permettra d'accueillir les deux voies de tramway et de maintenir les trottoirs et les pistes cyclables. En revanche, il ne sera pas possible de créer une voie dédiée pour le bus. Une fois qu'un tracé aura été arrêté, nous pourrons étudier les trajets origines/destinations des usagers pour ensuite travailler sur l'ensemble du réseau, y compris les bus, et réétudier son organisation. La physionomie actuelle du boulevard évoluera mais le réaménagement sera étudié de façade à façade, comme pour l'ensemble du projet, ce qui permettra de traiter les voies de circulations, les trottoirs, les pistes cyclables, mais aussi les espaces verts et les massifs.

- *Les rues Guillaume le Conquérant et Bayeux seraient-elles piétonnisées comme les rues de l'hyper-centre ?*

Réponse de Joël Bruneau : le but n'est pas de transformer ces rues en rues piétonnes. Pour une meilleure comparaison, il faudrait prendre la rue Victor Lépine, plutôt que la rue Saint-Pierre. La rue Guillaume le Conquérant a une âme et des offres qui ne sont pas les mêmes que la rue piétonne de l'hyper-centre. Le piéton devra suivre les espaces qui ne sont pas dévolu au tramway.

- *Etudes de circulation en cours : comment pourra-t-on avoir connaissance des résultats ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Des enquêtes de terrain ont été menées dans ce secteur par des agents missionnés pour compter les voitures ou relever les plaques pour identifier les secteurs d'arrivée et de sortie. Les résultats de ces diagnostics sont en cours de dépouillement. La prospective des reports sera prochainement réalisée.

- *Actuellement les riverains n'ont pas de place de parkings : quelle sera l'alternative pour ces propriétaires qui tournent déjà plusieurs heures pour trouver une place ?*

Réponse de Joël Bruneau : Actuellement, il y a la problématique de l'impasse Duc du Rollon sur lequel les voitures ventouses ne permettent pas aux résidents de s'y garer. Pour ce qui concerne l'ensemble des places de stationnement, bien sûr, le projet en supprimera. Cette zone n'a pas évolué depuis 1944, à cette époque, les ménages disposaient d'un seul véhicule. Une des possibilités est de renforcer les solutions de transport en commun urbains, pour favoriser la limitation de voiture par foyer.

Pour avoir interrogé les riverains des rues adjacentes pour connaître leur avis sur la possibilité de mettre le stationnement payant, afin de faciliter la rotation des véhicules, 2/3 des répondants se sont positionnés contre.

Malheureusement, personne n'a encore trouvé la solution miracle pour réguler le stationnement. De plus, au 1^{er} janvier 2025 les zones à faible émission (ZFE) devront être mises en place dans l'agglomération.

- *Tramway sur batterie prévue sur le tracé A : est-ce que cette solution est maîtrisée ?*

Réponse de Frédéric Norais : La transition d'alimentation au sol et par batterie est maîtrisée depuis 2003, avec la mise en place à Bordeaux de ce type de système. Le dispositif d'alimentation sera automatisé, ainsi aucune action du conducteur ne sera nécessaire pour basculer d'une alimentation à l'autre.

En 2019, Caen la mer avait prévu au cahier des charges, des rames dotées de batteries qui puissent être autonomes sur une distance d'un km au moins ; le constructeur s'engageait à pouvoir franchir cette distance avec une charge de 5 tonnes de batteries en toiture. Aujourd'hui, Alstom, nous fait la proposition de franchir cette même distance avec une charge de 900 kg de batteries en toiture.

- *Comment s'organisera le stationnement du tramway devant l'Hôtel de Ville, où se ferait-il ?*

Réponse de Joël Bruneau : Le tramway s'arrêtera au bout du boulevard Bertrand.

- *Sur cette ligne, il y a plusieurs entrées d'école, comment faire pour les accès ?*

Réponse de Joël Bruneau : Normalement, les écoles de quartier devraient être fréquentées par les familles du quartier ; mais au vu du prix de l'immobilier en hypercentre, il y a de moins en moins de jeunes couples avec enfants qui peuvent s'y installer. Les familles du quartier devraient privilégier la dépose à l'école à pied plutôt que la voiture, ce qui rend la circulation dangereuse. La collectivité ne peut pas s'adapter aux désidératas de chacun : pour le plaisir de fréquenter une école de centre-ville, on doit savoir faire des concessions et amener ses enfants à pied.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Par rapport à l'arrière du parking Charles de Gaulle, il restera accessible. Pour l'école Saint-Bernadette, la situation actuelle leur fait perdre des élèves tous les ans. Elle a donc fait le choix de réfléchir à une réorganisation qui ne date pas du projet tramway.

Par ailleurs, Saint-Pierre donne sur trois rues, selon le tracé retenu, il faudra trouver une solution. Un travail sera mené avec l'ensemble des établissements scolaires.

- *Pourquoi ne pas proposer un stationnement mixte, à la fois pour les personnes ayant un abonnement résident la nuit, et un stationnement en zone bleu la journée ?*

Réponse de Joël Bruneau : Les zones bleues ne fonctionnent que si elles sont contrôlées très régulièrement. Ce qui est plus économe pour obliger la rotation des véhicules est d'instaurer le stationnement payant quitte à laisser une demi-heure de gratuité, ce qui reviendrait au même que la proposition de zone bleue avec des moyens différents.

- *Dans le quartier, personne ne prend le bus pour descendre en ville, donc il y a peu d'intérêt pour les habitants qui résident rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant. En revanche, la variante qui passe plus bas, pourrait être plus intéressante à ce niveau au vu du développement de ce secteur, notamment rue Damozanne et de la Haie Vigné.*

Réponse de Joël Bruneau : Il y a eu des comptages de faits et on peut communiquer le potentiel des usagers. L'intérêt n'est pas forcément d'obliger les riverains à prendre le tramway pour rejoindre le centre-ville, mais d'ouvrir la double opportunité : pour les riverains d'aller vers l'extérieur et pour ceux qui habitent plus loin de rejoindre plus facilement et rapidement le centre-ville.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Si vous marchez pour rejoindre le centre-ville, le cadre n'y sera que plus confortable. Et de manière très pragmatique, nous regardons en premier lieu les arrêts de bus qui comptent le plus grand nombre de pointages : c'est sur ces axes là que nous avons le plus de validations aujourd'hui.

THEME 2 : Les tracés B et C

- *Dans le cadre de la résidence près de la cité de l'air, le passage du tramway éventrerait l'EPSM. De plus, les rues étant très étroites, il n'y aurait pas beaucoup de place de mur à mur, ce qui dénaturerait le caractère résidentiel et verdoyant du quartier, en cassant des espaces et des murs. Non seulement les habitants du quartier craignent ces changements mais aussi se posent la question sur l'utilité de ce tracé qui passerait à moins de 500 mètres de celui du bas, vers le boulevard Sorel et Guillou. Pourquoi donc ce passage dans les hypothèses B et C ?*

Réponse de Joël Bruneau : il s'agit du tracé qui avait été imaginé dans le projet de 2013 quand la réflexion d'un axe nord-sud avait été entamée, notamment sur la base du droit réservé inscrit au Plan Local d'Urbanisme (PLU). En effet, l'inter-distance entre les deux branches dans l'hypothèse des tracés B et C est plus rapprochée que dans le tracé A, qui prend l'axe du cœur de ville et donc plus d'utilisateurs potentiels de part et d'autre de cet axe.

Rue du capitaine Boualam : l'emprise actuelle (deux trottoirs et une double voie de circulation) permet le passage d'un tramway car pour rappel, pour deux voies de tramway la largeur est de 6 m.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Dans les tracés B et C, on serait sur une voie mixte, similaire à celle de la rue de Geôle, une voie partagée entre le tramway et les voitures. Les tracés B et C sont en effet plus rapprochés mais il s'agit des possibilités étudiées et faisables afin de créer deux branches, l'une desservant le Chemin-Vert et l'autre le quartier de Beaulieu. Afin d'avoir des réponses plus précises, il faut passer à l'étape suivante, celle de la conception.

Complément de réponse de Frédéric Norais : Dans ce cas de figure, on serait sur une voie mixte permettant l'accès des véhicules des riverains avec un débouché dans le croisement de la rue Damozanne et la rue de la Haie Vigné, qui nécessite un percement du mur de l'enceinte de la Cité de l'air et la démolition de la maison du Général. L'objectif est de végétaliser cette portion de plateforme pour qu'il n'y ait pas de circulation de transit, de telle sorte qu'elle soit réservée uniquement au passage du tramway et à l'accès riverains.

- *Inquiétude quant au Bon Sauveur, car lors de travaux d'une durée d'environ 8 jours sur la rue Saint-Ouen, à proximité immédiate de l'accès principal de l'établissement, il n'a pas été possible de changer les accès pour des raisons de sécurité. Il y a donc une certaine perplexité sur le choix des tracés qui passeraient à travers le Bon Sauveur voir d'y insérer un arrêt.*

Réponse de Joël Bruneau : Traverser l'enceinte d'un hôpital n'est pas anodin, à fortiori quand il s'agit d'un hôpital psychiatrique. Cela suppose que l'on travaille conjointement avec la direction, le Conseil de surveillance et les services de l'EPSM, afin d'évoquer avec eux les modalités éventuelles si jamais ce tracé était choisi. En parallèle, l'EPSM souhaite valoriser un certain nombre de parcelles afin de bénéficier de recettes leur permettant de mener de nouveaux projets de réhabilitation ou de nouveaux services : des solutions pourraient convenir à la fois à la collectivité sur le plan technique, et aider l'EPSM à mener à bien certains projets. Dans tous les cas, peu importe le tracé, ce ne sera pas simple.

THEME 3 : Les commerces

- *Les livraisons des commerces de la rue Guillaume le Conquérant : où se gare le 35 tonnes qui vient livrer le Cocci Market ?*

Réponse de Joël Bruneau : Aujourd'hui, s'il y a un 35 tonnes, il ne se gare pas rue Guillaume le Conquérant, mais plutôt sur la place Monseigneur des Hameaux, ou à proximité, sur l'impasse Duc Rollon. C'est un impondérable, les livraisons doivent être assurées, des espaces sont prévus pour cela.

- *Les commerces de la rue Guillaume le Conquérant n'ont pas les reins assez solides pour survivre à plusieurs années de travaux : ce sera la mort du commerce. Et la demandes d'aides est une usine à gaz.*

Réponse de Joël Bruneau : Une rue sans commerces est une rue morte. Depuis que nous sommes en place, avec mon équipe, nous avons menées plusieurs actions pour soutenir le commerce caennais. C'est pourquoi, par rapport à d'autres villes de France, nous avons un taux de vacance bien inférieur à la moyenne nationale. Le geste urbain vient accompagner le soutien au commerce car nous savons que les habitants ne se promènent pas uniquement pour acheter, mais aussi pour le cadre de vie agréable d'une rue ou d'un quartier.

Deux ans de travaux c'est long, dans le précédent projet, nous avons tenu nos plannings : et c'était plus compliqué de passer d'un tramway pneu à un tramway fer, plutôt que créer des voies dédiées à partir d'une rue.

- *Quid des commerces pendant les travaux ? J'ai souvenir d'une grande boulangerie sur le précédent tracé qui a fermé et je me demande si ce n'est pas à cause des travaux du tramway.*

Réponse Joël Bruneau : Quand la boulangerie Hais le grix a changé de propriétaires, ces derniers ont décidé de fermer le dimanche, alors qu'elle été placée à côté du marché. Les repreneurs ont décidé de rouvrir ce jour.

- *En tant que commerçante de la rue Guillaume le Conquérant, j'espère sincèrement que vous allez étudier toutes les options. J'ai l'impression qu'on va se retrouver isolés en tant que commerçants car on travaille certes avec les riverains mais aussi avec beaucoup de clients qui viennent de l'extérieur. Certains sont inquiets pour cette période. On ne sait pas combien de temps cela va durer et comment nous allons maintenir l'accès aux commerces. Je suis inquiète tant pour la période des travaux mais aussi par la suite avec un changement d'habitudes important.*

Réponse Joël Bruneau : Le planning précis des travaux sera défini une fois qu'un tracé aura été retenu ainsi que les entreprises. Des perturbations pendant les travaux seront organisées de telle sorte que l'accessibilité des commerces soit maintenue, sauf besoins ponctuels. Le parking de l'Hôtel de Ville restera accessible aux clients. Pendant les travaux les commerçants bénéficient d'aides via une commission d'indemnisation : elle sera composée de professionnels du monde du commerce, d'experts comptables, etc. guidée par un juge du tribunal administratif, qui définira le montant de l'indemnité. Comme pour le précédent projet : cette commission se réunira autant de fois qu'il le faudra (environ une fois par mois lors du précédent projet) et tout commerçant pourra se présenter tous les 3 mois, pour faire compenser la marge du résultat net en se basant sur une comptabilité fine (un compte d'exploitation).

L'accompagnement ne se limite pas aux aides financières : par exemple, pour certains commerces, les livraisons à domicile pourraient être développées. Il faudra également accompagner le changement d'habitudes, et la Ville pourra vous accompagner sur des opérations commerciales, promotionnelles et de communication. Les deux ans de travaux ne se feront pas en continu devant chaque commerce.

THEME 4 : Le financement du projet

- *Je ne comprends pas le budget.*

Réponse de Joël Bruneau : Pour arrondir, le coût global maximal, est d'environ de 300 M€ et sur ce financement global, nous avons d'ores et déjà une participation de l'Etat à hauteur de 40M€, et 40M€ de côté.

Nous disposons de marges de manœuvre car lorsque nous souscrivons un emprunt pour le solde, on procédera au remboursement avec l'excédent de l'année. Aujourd'hui, nous sommes dans une hypothèse réaliste, si on peut faire face à un tel niveau d'investissement, c'est parce qu'on a un territoire où il y a de faite une dynamique de création d'emploi : l'ensemble des entreprises versent 65M€ chaque année pour faire fonctionner les transports. Une partie de cette somme est utilisée pour faire fonctionner le

service tel qu'il est aujourd'hui (entre 45 et 50 M€) complétés par environ 14M€ issus de la billetterie, et un peu moins de 10M€ versés par le budget général de la collectivité vers son budget annexe.

Le budget de fonctionnement annuel étant d'environ 50M€, les recettes permettent d'aller financer les emprunts pour les investissements correspondant à la mise en service du tramway.

Les estimations du projet tiennent compte de ces données actuelles : au moment des réponses à l'appel à projet, il y aura certainement des coefficients de réajustement.

- *Pensez-vous organiser des réunions avec les habitants de Caen la mer pour faire comprendre à quelqu'un de Ouistreham, par exemple, que ses impôts devront financer ce projet ?*

Réponse de Joël Bruneau : L'esprit de la Communauté urbaine veut que tout le bassin de vie participe à des investissements bénéficiant à l'ensemble du territoire. De la même façon que les entreprises caennaises financent le versement mobilité, elles participent aux projets actuels bénéficiant aux habitants de Bretteville l'Orgueilleuse pour le récent système de transport à la demande « Twisto Flex ». Et l'habitant de Ouistreham peut indirectement bénéficier des investissements en matière de transport en commun dans le cœur de l'agglomération pour lui-même se garer dans un parking relai et ensuite profiter du réseau de transport en commun. A terme, l'objectif est de fluidifier l'accès à la ville centre en permettant aux personnes qui prennent actuellement leur véhicule personnel pour des déplacements de moins de 2 km, de se reporter sur les lignes de tramway.

THEME 5 : Le projet en général

- *Incohérence sur la pertinence de la boucle qui passe en bas vers le boulevard Albert Sorel puis Guillou. Cette boucle de 2 km coûte entre 40 et 50 M€ alors qu'elle dessert très peu de logements et des équipements publics tout à fait respectables mais qui seront ouverts uniquement quelques jours par semaine et le soir. Alors que certains quartiers densément peuplés tels que la Folie - Couvrechef, ne seront pas desservis car il y a déjà des lignes de bus.*

Réponse de Joël Bruneau : Il faut effectivement bien utiliser l'argent public notamment au vu du contexte actuel. Il me semble que vous sous-estimez le potentiel de la desserte du boulevard Guillou et vous surestimez celle de la Folie Couvre-chef : il y a évidemment des établissements publics avec des fréquentations ponctuelles, mais cela a quand même un intérêt à l'échelle collective et environnementale, afin d'éviter l'arrivée en masse du public en voiture. Cette ligne pourra desservir également le Stade Nautique, fréquenté très régulièrement, le lycée Malherbe qui est le plus gros de Caen, ainsi qu'une bonne partie du quartier Saint-Ouen relativement dense. Sur la Folie - Couvrechef, en allant jusqu'à la Chambre de commerce, à une distance de moins de 500 mètres se situent des lieux importants du quartier : le Mémorial, les lycées Sainte-Ursule et Camille Claudel, la grosse zone d'emploi de Natisis, et une partie des habitations du quartier. A l'autre bout il y a une liane (ligne 2) qui descend directement en centre-ville.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : la fréquence de la ligne 2, qui descend directement en centre-ville, est de 10 min ; à 12 min actuellement, étant donné le contexte actuel de recrutement des conducteurs au niveau national. Si on poursuivait la ligne de tramway à l'intérieur du quartier, en réalité, le temps de parcours serait plus long

et indirect. Le seul point noir de la ligne 2, est le tronçon aux alentours du château et de Bernières, qui devra faire l'objet d'une étude particulière pour faciliter le flux. La ligne actuelle répond aux besoins d'origine/destination chiffrés par les agents techniques.

- *Est-ce qu'il est vraiment pertinent de proposer deux lignes supplémentaires de tramway alors que nous sommes déjà bien desservis par les lignes de bus et que le périphérique est toujours engorgé ?*

Réponse de Joël Bruneau : Deux nouvelles lignes intra-urbaines sont destinées à apporter une solution à l'engorgement potentiel à l'intérieur de la ville, sans résoudre pour autant les problématiques du périphérique. Elle est également réelle dans d'autres villes, et ceci pour deux raisons : l'étalement et l'aménagement urbains. Pour ce qui concerne les problématiques de l'intra-urbain, le projet peut faciliter le report multimodal afin d'inciter les personnes à laisser leur voiture à l'extérieur et rejoindre le centre-ville en tramway. Aujourd'hui toutes les agglomérations sont dans la même réflexion et les mêmes projets (ex. Tours, Anger, Le Havre, etc.). De plus, on compte de plus en plus de voitures par foyer. Enfin, sur les périodes de pointes, un tramway peut accueillir le double des passagers par rapport à un bus.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Si on demandait à des habitants du parcours actuel s'ils souhaiteraient revenir à des bus, je doute qu'ils y seraient favorables, car le tramway apporte un confort de transport indéniable. Il est plus stable pour la plupart de la population, notamment les seniors.

- *Pourquoi ne pas passer directement par le bd Detolle au lieu de passer par une zone résidentielle en commerçante ? Ce serait plus simple en termes d'espaces car il n'y a pas d'écoles, peu de commerces, etc.*

Réponse de Joël Bruneau : Si on évite les endroits à plus faible densité, ça n'a pas de sens. Ce n'est pas sur le boulevard Detolle que la densité de population/emplois/scolaires est la plus forte, mais on la captera tout de même car des arrêts seraient prévus en proximité.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Les évolutions du bd Detolle sont captées sur les périmètres d'attractivité autour des arrêts qui sont proposés. D'ailleurs sur le tracé C, les arrêts proposés sont le même. La vitesse moyenne d'un tramway est, en vitesse commerciale, entre 18 et 20 km/h ; et la vitesse maximale est de 50 km/h comme pour les voitures. Un détour pour perdre du trajet de parcours ne serait pas optimal.

- *Est-ce que vous allez tenir compte des pétitions en cours avec plus de 5.000 signatures ?*

Réponse de Joël Bruneau : Le sujet n'est pas soumis à pétition mais à concertation. Il y a certainement de pour et des contres, mais nous avons été élus sur un programme qui intégrait, entre autres, une solution de transport en site propre d'est en ouest. A l'issue de la concertation, on prendra une décision en tenant compte de l'avis de tous, pétition ou pas.

- *Inquiétude quant au report des véhicules sur la rue Hastings, qui n'est pas en très bon état et qui est très résidentielle. Quelles solutions pour remédier au bruit et à la sécurité des riverains ?*

Réponse de Joël Bruneau : Une réflexion a été menée lors des études sur le passage du tramway rue d'Hastings. Cela aurait été techniquement compliqué, notamment au

niveau du virage. C'est une rue circulante et large. Une réflexion sera menée pour la réaménager et amener les véhicules à réduire leur vitesse. Pour ce qui concerne le report, l'idée est de le privilégier vers les gros boulevards : il faudra changer la physionomie de la rue d'Hastings pour une meilleure sécurité. Peut-être que la suppression de places de stationnement sera nécessaire pour privilégier la sécurité.

THEME 6 : La concertation

- *Je m'interroge sur les critères qui dicteront le choix des tracés. Comment la concertation va être intégrée dans ces choix ?*

Réponse de Joël Bruneau : Les garants sont là pour le vérifier, les remarques pertinentes soumises lors de la concertation seront prises en compte dans le choix définitif. A titre d'exemple, comme indiqué par le garant lui-même, quelqu'un qui aurait un élément technique fiable à soumettre, même si c'est le seul, doit être entendu ; en revanche, si un argument n'est pas avéré sur le plan technique, nous ne sommes pas obligés de l'entendre.

- *Est-ce qu'on est certains aujourd'hui que tous les tracés sont réalisables techniquement ou existe-t-il encore des doutes ?*

Réponse de Joël Bruneau : Nous avons dans un premier lieu indiqué que le tracé A nous semblait le plus pertinent parce que c'est celui qui dessert une plus grande partie des usagers potentiels. Mais bien sûr, tout cela doit être conforté par un ensemble d'études techniques, y compris géotechniques, qui sont en cours, et dont nous prendrons connaissance avant de prendre la décision finale. Et tous ces éléments seront à l'appui de la décision qui sera prise en février. L'ensemble de ces éléments sera annexé à l'enquête publique, qui ensuite, donnera lieu à un rapport des commissaires enquêteurs qui vérifieront si tous les éléments techniques nécessaires à la décision ont bien été pris en compte. Tout ce qui est présenté aujourd'hui dans le cadre du dossier de concertation se base sur des études techniques avérées.

THEME 7 : Questions diverses sur le réseau de transport

- *L'aéroport est desservi par un bus qui ne va pas jusqu'à la gare : c'est dommage, car ce serait bien que les usagers puissent rejoindre l'aéroport directement depuis la gare.*

Réponse de Nicolas Joyau : Afin de desservir l'aéroport, la ligne 3 a été modifiée en 2014. Elle s'arrête rue de Vaucelle, à quelques mètres de la gare.

Complément de réponse de Joël Bruneau : la majorité de passagers de l'aéroport sont disséminés dans l'ensemble de l'agglomération : environ 40% d'entre eux viennent de la Manche et de l'Orne, et 60% de l'ensemble du Calvados. La plupart n'arrive pas de la gare pour accéder à l'aéroport car nous ne sommes pas dans la même configuration qu'un aéroport parisien.

- *Une remarque : un ticket à l'unité coûte aujourd'hui 1,80€ ce qui est un peu cher par rapport à un véhicule personnel. Est-ce que la politique tarifaire va évoluer ?*

Réponse de Joël Bruneau : Sans les 15M€ de recettes actuelles que nous avons grâce à la

billetterie, il faudrait trouver une compensation : si ça devait l'être par le budget global de la collectivité, il faudrait que cette somme payée actuellement par les usagers du réseau, le soit par l'ensemble des contribuables en augmentant les impôts locaux. C'est un jeu de vases communicants. Actuellement, sur votre feuille d'impôts, vous versez un taux de 0,16 pour la Communauté urbaine, ce qui nous rapporte environ 3M€ par an. Si l'on souhaite récupérer 15M€ de plus, il faut multiplier par 5, le taux passerait donc à 6. Et depuis que je suis élu, je n'ai pas proposé d'augmentation d'impôts.

Les études démontrent que la moitié des déplacements en ville font moins de 2km : l'enjeu de ce type d'équipement est d'offrir une alternative crédible et efficace aux usagers, pour remplacer le recours à la voiture. Et si l'on additionne tous les coûts générés par un véhicule, il sera certainement plus cher que 1,60€ le trajet.

Nous ne sommes ni contre la voiture, ni des défenseurs de la marche à pied ou à vélo. Quand on a moins de 2km à parcourir, on peut le faire à pied, surtout quand on est jeune. Pour les personnes qui sont vraiment en difficulté matérielle, il existe des gratuités (environ 4M€ de gratuité accordée par an).

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Le ticket unitaire est actuellement à 1,60€ en mode rechargeable : il faut rajouter 20 centimes au prix d'achat du premier ticket pour le support.

Par ailleurs, l'idée n'est pas d'abandonner complètement l'usage de la voiture, notamment en cas de plein de courses ou charges lourdes ; pour autant, pour des activités régulières tels que de petits achats, des balades en centre-ville, aller au sport, le coût du transport urbain est très vite amorti. En garant la voiture en centre-ville, le ticket de stationnement revient plus cher qu'1,60€, sans parler de l'essence dépensée. Des usagers réguliers peuvent acheter des carnets de 10 qui descendent le prix unitaire à 1,40€ ou un abonnement mensuel qui, si vous êtes salarié, vous ouvre le droit à être remboursé de 50% par votre employeur, ce qui représente un abonnement mensuel à 22€ par mois. La tarification reste plus incitative que le transport un commun.

