

## COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU JEUDI 9 NOVEMBRE 2023

### Concertation continue sur le projet d'extension du réseau de tramway

La dernière réunion publique de cette série, dans le cadre de la concertation continue, s'est tenue jeudi 9 novembre, à la Maison de quartier Centre.

110 participants étaient présents.

**Objectif** : présenter les scénarios d'aménagements possibles, élaborés dans le cadre des études d'avant-projet.

#### 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 ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage (société Transamo)
- Christophe THATCHER ; Directeur des études du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre
- Ivane RHO ; Architecte de la Maîtrise d'œuvre groupement Trameo
- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

#### Ordre du jour de la réunion :

1. Introduction par Joël Bruneau
2. Rappel du déroulé de la phase de concertation continue par Nicolas Joyau
3. Présentation du projet sur la base de plans de propositions d'aménagements, par l'équipe de maîtrise d'œuvre (plans réalisés dans le cadre des études d'avant-projet, qui ne sont pas définitifs à ce jour – évolueront en fonction des contraintes techniques).
4. Questions/réponses

#### Les échanges avec les participants :

##### Diapositive 17 du support de présentation

- *Dans le virage, il y a un projet de construction qui va avoir lieu prochainement, est-ce que cela va avoir lieu en même temps que le tram ? Après, pendant ?*

**Réponse de Joël Bruneau** : vous voulez dire, là où il y avait la menuiserie Colette ?

- *Oui, là où tout a été démoli, juste après les pavillons.*

**Réponse de Joël Bruneau** : c'est un projet qui fait l'objet d'un recours d'un riverain. Nous ne sommes pas capables de vous dire à quelle date, mais a priori, normalement,

cela devrait être construit, enfin, commencer à être construit avant les travaux du tramway. On ne sait pas exactement dans quel ordre vont se faire les travaux, mais pas avant 2025, il nous reste quasiment deux ans.

- *C'est éventuellement, pour anticiper, une éventuelle traversée piétonne et cyclable, pour tout le groupe d'immeubles qui seraient construits.*

**Réponse de Joël Bruneau :** Oui bien sûr, un peu à l'expérience de ce que vous avez près de chez vous, je vois bien ce que vous voulez dire. Effectivement, parfois, la construction d'un immeuble oblige à mordre sur la partie piétonne. A ce stade, on ne peut pas vous en dire plus.

### Diapositive 18 du support de présentation

- *J'avais une question sur l'emprise de tout ce que l'on voit représenté comme travaux, sur quel terrain on prend ces espaces ?*

**Réponse de Martin Oden :** sur la planche que vous voyez ici, l'ensemble de l'aménagement se fait sur l'espace public. L'espace public, dispose de réserve, le boulevard, déjà naturellement, dispose d'un terre-plein central, qui permet d'absorber une partie de la plateforme tramway. Et ensuite, on retravaille, de façade à façade, les trottoirs, les espaces attenants. On a parfois des espaces verts, parfois des trottoirs très larges, donc on redimensionne l'ensemble, pour mieux répartir l'espace, et permettre les fonctionnalités : routières, tramway, cycles et piétones. A noter, effectivement je ne l'ai pas relevé sur la slide précédente, il y aussi du stationnement qui existe, ici, le long du Boulevard Guillou, qui permet, par sa suppression de donner la place au passage du tramway. Donc, c'est aussi une conséquence, ici, de ce projet.

**Réponse de Nicolas Joyau :** et puis parfois, les voies de circulation sont très, très, très généreusement dimensionnées et les réajuster au minimum nécessaire, permet aussi de garder de l'emprise. Sachant que sur ce secteur-là, on est quand même sur des voies de transit, qui doivent rester importantes pour les engins agricoles et les convois exceptionnels.

- *Oui, bonsoir, la station du tramway, est axiale, si j'ai bien compris. Comment gérez-vous la descente des passagers, qui devront traverser les voies de circulation automobiles ?*

**Réponse de Martin Oden :** on a plusieurs possibilités, ce qui est envisagé dans un premier temps, c'est de réaliser un plateau, qui englobe l'ensemble de la station, donc avec un ralentisseur en entrée, enfin, vous voyez le principe d'un plateau ? On monte sur le plateau, pour être au niveau de la station, et on redescend de l'autre côté, ce qui fait un effet ralentisseur pour l'ensemble des véhicules. On peut avoir, un changement de revêtement, éventuellement, pour éveiller la vigilance des conducteurs, et permettre ainsi aux piétons de traverser dans un espace qui se veut apaisé en termes de circulation. J'entends effectivement la crainte sur le boulevard Guillou, qui est aujourd'hui très roulant. L'idée c'est bien d'apaiser la circulation. On parlait de la largeur des voies, redimensionner à leurs juste largeur les voies permet

aussi d'apaiser la circulation, de manière générale. Quand on est sur une voie plus étroite, on a tendance à rouler moins vite et donc le plateau, ici, qui est envisagé, qui n'est pas représenté, permettra d'apaiser la circulation et donc de permettre une traversée confortable des piétons et des cycles.

- Petite question, les soirs de match, au Palais des Sports, comment va être géré l'afflux vers le parking ? Parce qu'actuellement avec le rond-point, c'est déjà très compliqué, tout le réseau est saturé avec une seule voie pour rentrer sur le parking. En fait, il passe devant le zénith Palais des Sports et il tourne pour aller au parking ?

**Réponse de Joël Bruneau :** Oui, c'est-à-dire qu'effectivement, il y a une propension naturelle de tous les spectateurs du palais des sports, à vouloir absolument venir se mettre derrière le Palais des Sport pour aller ensuite vers le parking derrière le zénith. Donc, normalement, ce qui devrait être opérationnel très vite, ça devrait déjà l'être, mais il y a eu manifestement des petits soucis techniques, c'est effectivement une signalisation dynamique qui permet, que l'on guide, de manière quasi obligatoire, les gens qui descendent du viaduc de la Cavée, plutôt que de venir à proximité du Palais des Sports, et pour s'engouffrer dans une impasse souvent, puisqu'il n'y a plus assez de place, effectivement, on les oblige quasiment, via des panneaux directionnels lumineux, à entrer sur le stationnement offert par le vaste espace du parc expo. Il y a toute une organisation qui doit être mise en place.

- Merci, bonsoir, je voulais savoir s'il y avait des feux au niveau de l'ancien giratoire, et je viens par exemple du boulevard Guillou et que je veux tourner vers Louvigny, je fais comment ? Il y a des feux pour gérer ça ?

**Réponse de Joël Bruneau :** oui, ça sera complètement géré par des feux, bien sûr. De toute façon, c'est une obligation réglementaire, à partir du moment où vous avez une voie de tramway qui est susceptible d'être traversée par un véhicule, il y a obligatoirement des systèmes de feux, pour réguler les choses.

- Oui parce que, moi j'habite au sud de Caen, et là vous avez la petite route de Louvigny ?

**Réponse de Joël Bruneau :** non, la petite route de Louvigny, elle est bien plus loin.

- Oui, mais ça permet aux gens, justement du fait que le boulevard, ce qui vient de Louvigny en amont, il y a quand même les quatre voies, le périphérique là qui atterrit, tout le monde s'engouffre dedans ?

**Réponse de Joël Bruneau :** tout le monde devra s'arrêter au feu.

- Oui, mais avant, en amont encore, il y a des queues de voitures, c'est épouvantable, et donc en plus, il y a les inondations de la petite route de Louvigny.

**Réponse de Joël Bruneau :** effectivement, il y a une partie de la circulation qui passe par la petite route de Louvigny, qui n'est pas forcément dimensionnée pour ça et puis quand il y a des inondations, ce qui arrive en ce moment, c'est le cas, mais effectivement ici, je vais répéter ce que les techniciens nous expliquent, en terme de capacité d'écoulement : un carrefour à feux, ne ralentit pas davantage qu'un

giratoire comme on l'a aujourd'hui. Je ne peux pas vous dire que ça va améliorer les choses, mais ça ne devrait pas les détériorer. Il y aura évidemment au moment de forte affluence, puisque tout le monde à la mauvaise idée d'aller travailler à la même heure et d'en revenir à la même heure, effectivement on aura à certains moments de la journée, des ralentissements évidemment. Tramway ou pas, c'est déjà le cas aujourd'hui.

- Quand on voit au niveau de la route de Louvigny, il y a une voie qui va vers Louvigny et trois voies qui remontent. Ça ne serait pas possible de faire deux et deux ?

**Réponse de Martin Oden :** en fait, le dimensionnement, ici, découle des comptages qui ont été réalisés au mois de septembre, donc qui permettent de dimensionner les flux. Il faut bien voir que le sujet n'est pas tout à fait le même lorsque l'on quitte le carrefour ou quand on arrive dans le carrefour. Les trois voies que l'on voit en arrivée du carrefour n'existent qu'à l'approche du carrefour et permettent de stocker les voitures, d'une part, et d'autre part de les orienter en leur permettant de pré sélectionner le mouvement, gauche ou droite, cela permet de fluidifier la traversée du carrefour. En revanche lorsque vous quittez le carrefour, vous avez beaucoup moins de problèmes, voilà, c'est beaucoup plus fluide en sortie de carrefour.

- Et au niveau de la piste cyclable Napoléon, ça fait un peu une sorte de Y, à mon avis, il va y avoir des cyclistes, pas moi, mais d'autres cyclistes, qui vont prendre les trottoirs pour aller tout droit. Au niveau de la piste cyclable, quand on vient de zénith, Palais des Sports, pour rejoindre.

**Réponse de Martin Oden :** je vois ce que vous voulez dire, ici là ?

- Oui c'est ça.

**Réponse de Martin Oden :** en fait, cet aménagement correspond à celui qui existe. L'intérêt de ce qui est proposé là, c'est de créer un trottoir, un réel trottoir, ici, là où il est aujourd'hui très étroit, presque inexistant par endroit. L'aménagement tel qu'il est, ne permet pas d'avoir une piste cyclable conforme et fonctionnelle, ici, en allant tout droit. Il y aura aussi, un respect attendu des cyclistes. J'entends la remarque, ce qu'il faut voir, les pistes cyclables ici, seront renforcées par leur visibilité et leur indépendance vis-à-vis des trottoirs. On cherchera à avoir un revêtement qui sera différent en termes de colorimétrie, et pourquoi pas, une légère bordure entre le trottoir et la piste cyclable pour inciter le cycliste à rester sur la piste cyclable, et le piéton à rester sur l'espace piéton et réduire comme ça les conflits, piétons/ cycles. Maintenant, ce qu'il est important de voir c'est qu'il y a une priorité qui est donnée à avoir un trottoir flexible, qui débouche sur la traversée piétonne, c'est le choix qui est fait là, tout en préservant les quelques arbres, qui ici habillent le carrefour.

- Bonjour, j'ai beau donc faire le pour et le contre de deux solutions : celle que vous avez adoptée, et celle du déport de la station sur la plateforme, sur l'espace du zénith. Avec la présence des feux, il faudra, de toute façon des feux, soit en amont, soit en aval de la station, je trouve que c'est plus raisonnable du point de vue de la sécurité des piétons, enfin des passagers du tramway, d'apporter la station côté zénith. Alors quels sont les arguments, pour vous, d'avoir présidé ce choix-là ?

**Réponse de Martin Oden :** avoir la station sur le parvis, c'est un avantage indéniable pour la connexion des piétons entre le zénith et la station, on est bien d'accord avec ça. Les difficultés sont multiples, il y en a une, un peu évidente, mais qui peut se travailler mais c'est celle du nivellement. C'est qu'aujourd'hui il y a une forte descente, une forte déclivité vers le zénith, donc venir implanter une station ici, c'est des remblais très importants, des travaux très lourds, sur un espace, qui est aujourd'hui végétal. L'autre contrainte, et pas des moindres, c'est que l'on va casser, la rectitude du tracé, avec deux chicanes, l'une pour arriver sur le parvis, et une pour en repartir, et deux carrefours supplémentaires également sur le boulevard Yves Guillou. Et donc ça, c'est assez pénalisant, y compris pour les voyageurs tramway, puisque l'on va perdre en vitesse d'exploitation, on va perdre en efficacité du réseau de transport, de manière assez notable sur des chicanes de ce type-là, pour aller s'intégrer sur un espace qui est quand même assez fortement désaxé par rapport à l'axe principal du tramway.

- [On aurait pu ralentir de ce fait, la vitesse des véhicules, à cette intersection ?](#)

**Réponse de Martin Oden :** l'autre enjeu c'est qu'à partir du moment où l'on met le tramway de côté, et c'est ce qui a présidé aussi à l'insertion axiale, si on met le tramway de côté, c'est-à-dire que l'on a l'ensemble des chaussées routières, côte à côte de l'autre côté, et donc on se retrouve avec des traversées piétonnes très inconfortables, on va avoir, au moins quatre voies de circulation très roulantes à traverser et là, la notion de plateau piétonnier est beaucoup plus compliquée à mettre en œuvre, puisqu'on est vraiment sur un tapis routier. On n'a plus cet objet station, qui vient justement créer une cassure et permettre une traversée en plusieurs temps aussi pour les piétons qui viennent éventuellement de l'autre trottoir.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** d'une manière générale, effectivement, parce que ce sont des questions qui reviennent à chaque réunion, effectivement, le choix de l'axial c'est quelque part assez idéal dans ce sens où on a le tramway qui n'est pas trop interrompu ou du moins, le moins possible, et puis la circulation automobile parallèlement, qui ne l'est pas trop non plus. Ce qui n'est pas toujours possible, on va le voir dans la slide suivante, que malheureusement, pour des raisons diverses on ne peut pas toujours rester en axial. D'ailleurs sur le boulevard Pompidou, par exemple alors qu'il était prévu initialement dans les premières approches, de passer sur une contre - allée, en définitif, tout bien pesé, il a été fait le choix effectivement, ce que nous avons montré il y a quelques jours maintenant, c'est plutôt justement, sur le boulevard Pompidou d'être en axial, pour notamment les avantages qui viennent d'être décrits par Martin Oden tout à l'heure.

- [Sur le boulevard Yves Guillou, les voitures passeront à combien des appartements à peu près ? En face la station Totale.](#)

**Réponse de Joël Bruneau :** comme aujourd'hui, c'est-à-dire qu'en fait, ce que l'on va perdre par rapport à aujourd'hui, objectivement, c'est qu'on aura le « serpent vert » sur lequel roulera le tramway, à la place du massif central qui avait été créé il y a quelques années par les services espaces verts de la ville. Donc si vous voulez, il y aura entre les appartements et puis la route, il y aura au moins la même largeur de trottoir qu'aujourd'hui. En revanche, vous aurez peut-être un peu, les cyclistes qui vont se rapprocher chez vous par contre. Je me trompe Martin ?

**Complément de réponse de Martin Oden :** ça va être variable, en fait le long du boulevard, les immeubles n'ont pas d'alignement à proprement parlé. Effectivement, le terre-plein va accueillir la majeure partie du tramway, le terre-plein doit faire un peu près trois mètres, entre trois et quatre mètres aujourd'hui, et on a une plateforme qui fait on va dire, pour simplifier, six mètres. Donc si on se rapproche, répartie de chaque côté, c'est moins d'un mètre cinquante, effectivement, c'est avant tout trottoir et pistes cyclables qui se trouvent côté habitation.

- Merci, bonsoir, je ne vais pas redétailler parce que nous avons rencontré Monsieur Joyau et Monsieur Martin Oden cet après-midi, donc j'avais même promis de ne pas intervenir. Mais je pense que la distance entre les bâtiments et les voies de circulation va être nettement réduite, notamment devant le bâtiment de Monsieur, où il habite au 90 boulevard Yves Guillou.

**Réponse de Martin Oden :** il y aura une réduction devant l'immeuble, on parle du bâtiment ici, résidence des Balcons de Saint Ouen. Donc la réduction, oui, elle est réelle, on l'évoquait, le tramway fait six mètres, le terre-plein entre trois et quatre mètres, donc il y a une réduction nécessaire. Après, encore une fois, du côté de la résidence, c'est avant tout la piste cyclable, comme on l'évoquait, qui va être légèrement élargie pour passer dans les standards actuels, sans aller chercher quelque chose d'excessif. Et le trottoir, on reste à distance très confortable, vis-à-vis de la résidence, par rapport à ce que l'on peut voir sur beaucoup d'autres endroits du tracé. Mais effectivement, on a eu l'occasion d'échanger, donc c'est un point de vigilance que l'on a bien noté. On va regarder comment, aussi, traiter les sujets d'accessibilité liés à cette résidence qui sont tout aussi importants.

#### Diapositive 19 du support de présentation

- Une petite question générale concernant les pistes cyclables. Est-ce qu'il est prévu de consulter les associations caennaises de cycles sur l'utilisation puis le détail, puisqu'en fait c'est compliqué quoi les croisements de pistes avec les piétons etc. et on constate que ce n'est pas toujours bien réalisé, donc est-ce qu'il est prévu d'impliquer en fait les citoyens par le biais de ces associations ? Qui existent.

**Réponse de Nicolas Joyau :** oui c'est prévu, on a déjà rencontré les différentes associations sur une première réunion d'échanges pour évoquer les principes d'aménagement avec eux. Et on fera un tour de piste, à la suite des plans d'avant projets, des plans que vous voyez ici, pour poursuivre les échanges. Les éléments ne sont pas toujours exactement comme on le souhaiterait, à prendre parfois des contraintes techniques, assez fortes aussi, là vous voyez un S au niveau du croisement de la plateforme tram, et aménagement cyclable. L'objectif c'est aussi de concilier avec la sécurité, inciter les cyclistes à aller traverser plus perpendiculairement les voies de tram pour éviter des chutes malheureuses et améliorer la co-visibilité entre le cycliste et le tram. On a parfois des impératifs techniques qui nous contraignent sur les aménagements et ne nous permettent pas toujours, d'avoir l'aménagement optimal.



Néanmoins, on essaie de faire au mieux, on essaie de faire que tout cela progresse, et pour répondre très directement à votre question, oui il est prévu de les rencontrer, et on a même prévu d'intervenir lors de l'assemblée générale des Dérailleurs qui est l'association avec laquelle on échange sur nos plans d'avant-projet, pour qu'un maximum d'adhérents de l'association puisse participer à ce tour de table, sur les aménagements cyclables.

- *Les questions naïves du coup, c'est pourquoi on fait autant de travaux pour un tram, sans enlever de place pour la voiture ?*

Rire et applaudissements.

**Réponse de Nicolas Joyau :** alors, là on voit une vue, sur un secteur global, j'espérais que l'on puisse échanger sur ce sujet-là, peut-être, sur une vue plus globale du projet. On a discuté du recul de la place de la voiture sur d'autres quartiers, et puis on n'a pas encore terminé cette réunion. Parce que le tramway rue Damozanne, je ne vais pas anticiper la suite, mais il ne s'insère pas en démolissant les bâtiments qui sont à côté des voies de circulation existantes.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** et n'oubliez pas que le boulevard en question, c'est l'anneau de circulation autour du centre-ville, il faut en garder un, alors vous comme moi, qui habitons dans l'hyper centre-ville, on peut se permettre de vivre sans voiture, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Et on a aussi besoin d'une accessibilité normale à la ville, pour un certain nombre de gens qui viennent y travailler tous les jours, quand même.

- *J'entends bien, mais le projet de tramway avec 288 millions d'euros, à l'échelle de la ville de Caen, c'est un très grand projet, c'est même colossal. Là on est justement sur le secteur de la prairie, qui est même l'élément phare de la ville de Caen quoi, et en fait, la vision qu'on a aujourd'hui de la prairie à 8h du matin, c'est celle d'un périphérique, et je ne vois pas de changement là-dessus en fait.*

**Réponse de Nicolas Joyau :** on évoquait tout à l'heure, qu'on était dans une configuration échangeur, tous les espaces verts que vous voyez, qui sont les trottoirs que vous voyez de part et d'autre ici, qui sont fléchés aujourd'hui en échangeur routier, certes on laisse à deux fois deux voies le boulevard, aussi pour éviter du shunt à l'intérieur des quartiers, néanmoins une configuration comme celle-ci va permettre de regagner et de désimperméabiliser. Martin Oden l'évoquait, je ne vais pas refaire le listing par secteur, mais je vous rencontrerais avec plaisir pour échanger secteur par secteur sur les évolutions sur la circulation et le stationnement. Si un projet tram n'est pas aussi simple que cela à insérer, c'est qu'évidemment il vient prendre de la place sur d'autres modes, sauf à ce que vous me disiez que sur ces axes-là, le piéton et le cyclable sont ultra confortables, ce qui n'est pas le cas en réalité, on vient améliorer le cyclable, on vient améliorer le piéton, on vient re végétaliser une partie et c'est bien sur l'emprise bitumée très majoritairement à l'usage de la voiture automobile que l'on se fait un peu de place.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** et un autre argument, sans anticiper sur la suite, techniquement le fait que l'on puisse quand on vient du centre-ville, que ce

carrefour soit un carrefour complet, c'est-à-dire tourne à droite, tourne à gauche, ça peut permettre à terme effectivement de ne plus utiliser le barreau central, qui est le Petit Vallèrent, entre le parc des tritons et la prairie.

- *Juste pour être sûre de ce que je vois, est-ce que le tramway que l'on voit là, sur le boulevard est en fait en train de prendre la place de la piste cyclable que nous avons en ce moment, qui nous protège vraiment des voitures, quand on est sur la piste, c'est bien ça ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** il passe derrière, cela dépend où vous vous situez

- *Tout le long, entre Paul et puis après.*

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** il y a une reconfiguration des lieux, avec une même piste cyclable qui sera effectivement protégée des voitures de la même façon, ça ne sera pas une piste cyclable à hauteur des voitures, il y aura un dénivelé.

- *Parce que la piste, que l'on a en ce moment, on a les arbres, puis ensuite les voitures. Là, d'après ce que je vois, il n'y aura plus cette protection.*

**Réponse de Nicolas Joyau :** non, on est en amont ici, les arbres on les voit arriver, juste un petit peu après, ici c'est le secteur où il y a les lisses en bois. Et d'ailleurs, sur la partie supérieure au-dessus de la rue du Blanc, la piste cyclable est quasiment à l'identique à aujourd'hui. C'est-à-dire qu'il y a : la voirie, la piste cyclable avec une protection adéquate qui sera mise en place, et donc on va effectivement être sur la partie basse, sur la même situation, pour qu'il n'y ait qu'un seul croisement effectivement vélo et tramway entre ce point-là et la station Albert Sorel. Sachant que lorsque l'on passe la rue de Saint Ouen, la piste cyclable va globalement rester au même endroit, puisque les alignements d'arbres vont être conservés, en séparation du boulevard Guillou, qu'on ne retouchera pas du tout. Donc en réalité, il n'y a pas un impact énorme sur le cyclable actuel, sur ce secteur-là. Et puis, si impact il y a généralement on essaie qu'il soit positif aussi, là sur la globalité, du projet évidemment, même si on peut parfois rencontrer des difficultés techniques, comme je l'évoquais.

- *Oui bonsoir, je ne vais pas aujourd'hui échanger avec vous puisque nous avons un rendez-vous prévu sur la problématique des locaux Paul, Crédit Mutuel, et des accès qui sont supprimés. Mais dans ce cadre-là, j'ai un petit peu regardé le dossier, puisque je vous écoute tous y compris Monsieur le Maire, avec beaucoup d'attention sur l'évolution de ce projet. Initialement, sur toute cette partie-là, quand vous avez présenté le projet, le tramway était axial comme depuis on va dire, l'environnement de la piscine, jusqu'au Palais des sports. Et j'avais cru comprendre, à vous entendre avec beaucoup d'attention depuis maintenant plusieurs réunions, de vanter tous les mérites du positionnement axial, du fait que cela réduisait la vitesse, parce qu'effectivement, plusieurs personnes l'ont évoqué mais c'est plutôt proche d'une nationale, ou d'une deux fois deux voies, même si c'est un boulevard circulaire. Et donc, après avoir vanté, tous ces mérites-là, à cet endroit on m'avait évoqué, lorsque l'on s'était vu la première fois, que la justification du positionnement à l'intérieur du lycée Malherbe c'était uniquement pour éliminer deux feux. Alors, par rapport à ces*



deux feux moi j'ai plusieurs choses, je vous ai écouté aussi sur les espaces verts, que je respecte absolument, le fait qu'il faille aujourd'hui respecter les arbres, respecter tout ce qui est positionné. Je regardais votre projet et donc, si on peut considérer qu'une voie de tramway, c'est à peu près entre huit et dix mètres, je parle sous votre contrôle, c'est entre huit et dix mètres de large. Le fait de passer à l'intérieur et j'invite tous les participants de cette réunion à aller voir de visu, le fait de passer à l'intérieur du lycée Malherbe, sur six cents mètres de long et dix mètres de large, vous enlevez à peu près 6000 m<sup>2</sup> d'espace vert, puisque ce sont des prairies, des arbres, qui sont positionnés. A titre de comparaison, c'est trente pourcents de la grande pelouse, la moitié de la place de la République, c'est à priori un terrain de football moyen. Donc, ça c'est une première question qui m'étonne beaucoup. Deuxièmement, on a parlé de dénivelé, en ce qui concernait le repositionnement de la station, en face le zénith, je vous invite aussi à y retourner, il y a un dénivelé certain donc est-ce que vous remblayez à l'intérieur du lycée Malherbe pour créer un alignement et qu'il n'y ait pas de descente et montée, si vous remblayez, quel est le coût de ce remblai par rapport au passage central ? Qu'est-ce que vous faites des haies, arbustives qui sont le long de la piste cyclable, qui ne sont pas classés ? Vous avez un peu près sur six cents mètres, un arbre tous les mètres cinquante, ce qui vous fait enlever, à peu près deux cent cinquante pieds. A l'intérieur de la partie prairie, enfin qui est en herbe du lycée Malherbe, vous avez, alors je me suis peut-être... on va se donner une marge de manœuvre, d'erreur, mais moi j'ai compté vingt-neuf arbres d'essence différentes, ces arbres-là, qu'allez-vous en faire ? Donc, si vous voulez, quand on met tout ça bout à bout : vous modifiez les pistes cyclables, il y a une intervention qui l'a dit, qui sont aujourd'hui sécuritaires, tout ça pour éliminer deux feux. Bah écoutez Monsieur, moi je vous ai écouté, vous dites non, pour moi il y a deux feux enlevés, il y a celui, qui est au bout du boulevard Guillou pour tourner à gauche, pour retourner vers l'entrée du parc expo, et puis celui, dont nous sommes en train de parler, qui est défini à la rue Saint Ouen. Donc voilà, je sais que lorsqu'une décision est prise, malgré que les concertations soient en cours, il est difficile de vous faire revenir sur ce genre de chose, mais je ne sais pas si le côté positif/négatif est si évident que ce que vous évoquiez.

**Réponse de Joël Bruneau :** Alors Monsieur Tribouillard avant de se focaliser sur le sujet qui vous préoccupe, si vous voulez, le passage par le lycée Malherbe, c'est pas du tout pour une histoire de feux. Je vais laisser sur l'histoire des carrefours répondre, des gens qui connaissent mieux le sujet que moi. C'est tout simplement que, si on veut maintenant effectivement, j'ai bien compris que certains pouvaient le regretter, si on veut maintenir la capacité du boulevard à accueillir la circulation automobile, passer le tramway, plus les voies cyclables et bien, si on veut le faire sur l'emprise actuelle, il faut supprimer l'alignement de platane qui eux sont des très grands arbres. Alors effectivement, en passant le long du lycée Malherbe, dont je rappelle que ce n'est pas une prairie, c'est une pelouse, ce qui n'est pas sur le plan naturel exactement la même chose, sur le plan de la biodiversité en tout cas c'est certain. Les arbres dont vous parlez qui sont tous les un mètre cinquante c'est une haie, de charmille dans un premier temps, de thuya dans un deuxième temps, ce pas la même chose que les

platanes quasi centenaires, que l'on va pouvoir préserver. Donc effectivement, ce n'est pas un choix parfait, mais entre divers inconvénients, celui qui a paru le moins important.

- *Monsieur le Maire, j'entends ce que vous évoquez, sauf que quand on nous a présenté la chose dans une réunion préparatoire, pour lequel je ne vais pas revenir, parce que nous sommes en réunion publique. On nous a présenté ce positionnement de tramway comme étant quelque chose de nécessaire, à la bonne circulation et à l'éviction de ces deux feux rouges qui était votre préoccupation Monsieur, primordiale. Il fallait éviter ces deux feux rouges, c'est comme ça que les choses nous ont été présentées, alors si ensuite on dit que le positionnement axial, alors je pense qu'il avait été regardé à l'époque, parce que quand vous avez présenté le projet il était axial, donc j'ose imaginer que les services de la Mairie, à l'époque, avaient quand même fait attention à positionner ce projet, tel qu'il était là.*

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** oui mais c'était avant, il y a eu des études plus poussées. Mais on va vous répondre sur la partie plus technique.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** juste un point Martin et je vous laisse répondre d'un point de vu plus technique. Sans refaire la réunion, autour de laquelle nous nous sommes rencontrés, dans l'attente de la prochaine, la comparaison qui a été faite lorsque nous nous sommes vus, c'était un passage en latéral du tramway, devant la rue du Blanc ou devant la rue saint Ouen. Mais quoiqu'il en soit, quand on s'est vu la dernière fois, c'était ces deux options là. Donc vous en conviendrez, qu'effectivement, quand on restreint à deux cents, au lieu d'évoquer les six cents mètres, effectivement il y a aussi un enjeu de vitesse commerciale du tramway, tout simplement d'efficacité du réseau de tramway et des carrefours à feux si le tramway doit, et les carrefours à feux doivent être double, si le tramway doit passer deux carrefours à feux plutôt que s'il doit en passer qu'un seul. Donc effectivement, quand on s'est vu, on a évoqué les impacts circulation, et les impacts vitesse du tramway puisqu'on ne comparait pas la solution axiale, depuis la station lycée Malherbe, mais on le comparait depuis le passage en axial devant la rue Saint Ouen, ou le passage en axial devant chez Paul. Et effectivement, quand on fait ce comparatif-là, l'impact sur le lycée Malherbe qui vous préoccupe ce soir, n'était pas l'objet des discussions que nous avons eu tous les deux, puisqu'on évoquait de toute façon ce qui se passait après le lycée Malherbe, voilà pourquoi on a évoqué ça. On a évoqué aussi le fait que, le passer en axial avant, on avait aussi un impact, au-delà de l'impact circulation, et vitesse du tramway, un impact arbre qui était un peu plus prépondérant. Je vais laisser Martin poursuivre pour les éléments techniques.

- *Alors Monsieur Joyau, je suis obligé de vous répondre, parce que vous êtes un orateur de qualité, mais vous êtes en train d'habiller à posteriori, et de justifier, quelque chose qui est pour le moins douteux. Parce que moi je me souviens quand nous avons parlé, parce que vous évoquez le sujet, je ne voulais pas revenir sur l'échange que nous avons eu, mais si vous m'y obligez, je vais le faire. Je vous dis que, au moment où vous nous avez présenté le projet, il n'y avait pas ce carrefour des Baladins, il n'y était pas. Parce que vous raisonniez sur l'idée de positionner ce carrefour, et que, nous nous étions dit, que si ce*

carrefour était positionné, effectivement, ça pouvait résoudre la problématique d'excentrer, et ça aurait eu quand même la vertu de réduire la vitesse des véhicules, parce que je vous invite à y aller avec votre triporteur et vous verrez, au moment où le trafic se fait, je crois qu'on est à vingt-cinq mille, véhicules descendants, vingt-deux ou vingt-trois mille véhicules montants, sous votre contrôle, je ne dois pas être loin de cela, sans compter l'affluence des matchs et tout. Quand vous nous avez évoqué ce sujet, il n'y avait pas d'aménagement de carrefour, et cet aménagement de carrefour, répond partiellement aux interrogations et aux questions que l'on vous avait posées. Parce que si vous rendez axial, à partir de Saint Ouen le tramway, tel qu'il est là, vous n'ajoutez pas de feu, vous ne changez pas, la vitesse d'exécution du trafic, puisque vous allez avoir uniquement, un seul positionnement. Donc voilà, moi ce que je vous dis, et j'ai pris l'exemple du lycée Malherbe, en vous parlant des espaces verts, pour justement mettre en avant, le fait que, à certains endroits lorsque le propos vous sied vous l'utilisez, et à certains endroits lorsque le propos ne vous avantage plus vous l'oubliez. Voilà, c'est tout ce que je veux vous dire.

**Réponse de Nicolas Joyau :** Martin va répondre techniquement, on essaie d'être le plus honnête dans nos propos, effectivement il y a des arbitrages à faire, en fonction des secteurs sur les avantages et inconvénients des différentes solutions. Martin techniquement ?

**Réponse de Martin Oden :** alors effectivement, l'insertion axiale ou latérale se juge en fonction du contexte. Ici, sur la question que vous nous aviez posée, peut-on rester en axial à partir de la rue de Saint Ouen, et que vous réitérez aujourd'hui, indépendamment de l'insertion le long du lycée Malherbe. Ce que l'on vous a répondu et qui reste vrai aujourd'hui, quelle que soit la configuration du carrefour Baladas/ Guillou, que ce soit un carrefour en croix ou le carrefour routier actuel, si le tramway s'insère, dans ce carrefour là pour passer en axial, et être en axial, de Saint Ouen à la rue du Blanc, ce qui permettrait effectivement de maintenir l'entrée au commerce Paul, ça veut dire que le tramway sera pris en compte dans cette interface entre deux grands boulevards structurants Baladas et Guillou. Ce n'est pas impossible techniquement mais ça veut dire, d'une part pour le tramway des risques de perte de temps au niveau de ce carrefour, un ralentissement c'est certain, puisqu'on ne peut pas passer le carrefour à 50 km/h comme ça sera le cas en latéral. Et d'autre part, ça veut dire contraindre la circulation routière à cet endroit-là. J'entends que ça puisse être un souhait de certains, mais le projet est aussi une recherche d'équilibre entre toutes les fonctions, et donc on va rajouter un tramway toutes les dix minutes dans chaque sens, dans ce carrefour, qui présente déjà une certaine saturation, quelle que soit sa configuration. Donc c'est ça la réponse qu'on fait, et qui n'a pas changé, c'est techniquement une contrainte pour l'exploitation du tramway, une contrainte pour la circulation.

- *Monsieur, ce qui vaut dans votre explication, pour ce carrefour-là, ne vaut pas pour le carrefour du Zénith. C'est-à-dire, que les arguments, pour la route de Louvigny et la route du Zénith, celui qui est plus haut et qui comporte un tramway axial. C'est-à-dire que ce carrefour qui est là, le boulevard des Baladas n'a pas plus ou moins de trafic, que la route de Louvigny.*

**Réponse de Martin Oden :** laissez-moi préciser les différences contextuelles. Vous parlez du carrefour de Louvigny. :le carrefour de Louvigny, dispose de la rue de Maltot en face, donc si on est en latéral, on va de toute façon rencontrer cette rue de Maltot. Donc on aura de toute façon, le tramway qui sera intégré dans le carrefour qu'il soit en axial ou latéral, sur ce carrefour-là, le tramway sera dans le carrefour. En revanche, ici, on a l'opportunité, de ne pas être dans le carrefour, c'est une opportunité, pour la fluidité du trafic routier, et c'est une opportunité pour la fluidité du transport en commun. C'est là que je dis que c'est contextuel, ça dépend de la configuration de chaque carrefour.

- Très bien, donc vous aurez des véhicules qui continueront à circuler d'une manière, je vous invite à y venir, et de prendre un pliant et de vous assoir, sur le bord de la route et de voir à quelle vitesse circulent les véhicules à cet endroit. Donc ça ce n'est pas un problème. Il y a des endroits où vous voulez apaiser la circulation, ou vous ne vous voulez pas, je croyais que le tramway... mais si Monsieur vous pouvez, vous pouvez effectivement hocher la tête. Ce que je vous dis, c'est que normalement vous présentez le projet, en structurant et en devant faire évoluer les pratiques, et les usages des véhicules dans la ville, or dès que vous avez l'occasion, de pouvoir renoncer à cette chose-là, parce que vous avez une justification que vous avez pris d'un seul coup, parce que l'histoire de l'alignement des arbres, l'histoire de l'alignement des arbres, moi je suis allé effectivement rue Saint Jean, je suis allé... vous savez j'écoute précisément ce que vous dites. Je suis allé rue Saint Jean, j'ai regardé quelle était la largeur de la voie du tramway, rue Saint Jean, elle fait huit mètres.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** de l'avenue du Six Juin, vous voulez dire ?

- De l'avenue du Six Juin, pardonnez-moi. Elle fait huit mètres, bon, je suis allé sur le boulevard, j'ai regardé si vous pouviez insérer huit mètres en plus vous êtes d'aplomb, vous n'avez pas besoin de remblayer, je n'ai pas l'impression, que vous ne puissiez pas maintenir deux voies. Si vous nous démontrez cette chose-là, de manière précise, on peut encore écouter les choses, mais ce n'est pas le cas ! Donc je ne sais pas ce que c'est que d'un seul coup, je vais m'arrêter là, parce que j'ai déjà été... oui très bien. Merci messieurs, dames, merci !

**Réponse de Joël Bruneau :** On est là pour s'exprimer, et se respecter les uns les autres. Simplement pour dire, on a très clairement regardé comment éviter de passer dans le lycée Malherbe. Et on n'a pas la place, pour maintenir, effectivement. On était obligé de passer de deux voies, dans un sens et dans l'autre, à une voie ce qui aurait créé effectivement, des encombrements plus importants encore, que ceux que l'on a déjà sur la voie routière. Oui sur deux voies différentes. Et il y avait un autre sujet que j'ai oublié, enfin bref, par rapport à l'avenue du Six Juin. J'ai oublié l'autre sujet, mais de toute manière on va se revoir très vite.

- Juste une question qui sera courte, vous fermez la rue Saint Ouen à la circulation automobile, est-ce que la rue Saint Ouen sera accessible pour les vélos ? A partir de la piste cyclable.

**Réponse de Nicolas Joyau :** oui tout à fait, c'est prévu, là vous voyez une amorce de piste cyclable, alors est-ce qu'elle sera définitivement dessinée comme ça, ça reste

à pratiquer. Le principe c'est une continuité piétonne et cyclable qui reste possible, notamment pour l'accès au lycée et au quartier.

- *Une question sur le grignotage du terrain du lycée Malherbe, j'espère que votre tram sera très silencieux, parce que vous savez peut-être qu'il y a des cours et aussi des internes, le tram passe assez tard, donc ça c'est une partie de mon questionnement. Le grignotage du terrain du lycée Malherbe, va aussi grignoter une piste d'athlétisme, elle n'est peut-être pas aux normes, je crois que vous avez dit que ce n'est pas grave que la piste d'athlétisme soit un petit peu plus courte, mais elle est quand même relativement récente. Au lycée Malherbe il y a eu des travaux, pour améliorer l'environnement des lycéens, des étudiants, je trouve ça quand même regrettable que cela soit quand même mis à zéro. C'est vraiment très dommage.*

**Réponse de Joël Bruneau :** ça ne sera pas remis à zéro, on est tout aussi soucieux que vous du bien être des lycéens du lycée Malherbe, y compris de ceux qui sont internes, y compris de ceux qui vont y passer des examens, y compris de ceux qui sont en prépa etc. Encore une fois, c'est apparu comme la solution présentant le moins d'inconvénient, ce que j'ai dit sur la piste d'athlétisme, pour connaître un peu le sujet, c'est qu'effectivement, on peut, peut-être travailler sur les rayons de courbures de la piste en préservant une piste effectivement d'entraînement en l'occurrence de deux cents ou deux cent cinquante mètres, je ne sais pas exactement à vue de nez, je pense qu'elle fait deux cent cinquante mètres. Mais ce n'est pas une piste homologuée et on voit bien la différence entre les deux. Tout à l'heure il y avait la photo aérienne de la piste, et les pistes homologuées font quatre cents mètres. Evidemment qu'il sera de notre responsabilité de reconstituer ce qui avait été créé pour la pratique sportive des lycéens et en ce qui concerne leur tranquillité nocturne si je puis dire, elle sera la même que celle des nombreuses personnes qui vivent sur l'avenue du Six Juin, ou sur d'autres portions du tramway, ça n'empêche pas de dormir le tramway.

- **Ils ont besoin de travailler aussi !**

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** s'il faut qu'il n'y ait personne qui passe devant les fenêtres du lycée Malherbe, ni en voiture, ni à pied, ni à cheval, il faut mettre le lycée dans un endroit très isolé en dehors de la ville.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** juste pour évoquer qu'on travaille avec le lycée Malherbe, évidemment d'un point de vue technique sur cette insertion-là. Le projet a été présenté en conseil d'administration du lycée, donc on retrouve évidemment des enseignants, la direction, les parents d'élèves, des élèves. Il a fait l'objet d'une première présentation. Il a fait l'objet d'une seconde présentation, durant laquelle il fallait obtenir un vote du conseil d'administration, et le vote du conseil d'administration a été favorable, parce que bien évidemment on va être aussi dans un processus juridique de cession foncière : la Région va devoir nous céder l'emprise qui est nécessaire. Et cela devait nécessiter pour avis, l'avis du conseil d'administration, donc on a eu un avis favorable du conseil d'administration également, c'est un sujet d'attention particulier.

- *Bonsoir, le projet tel qu'il est présenté me convient très bien. La remarque, je suis allé cet été à Rennes. Et à Cesson-Sévigné, il y a un tramway qui a été fait et une partie du tramway est déportée à hauteur, donc ça veut dire que tout ce qu'il y a au sol autrement est réutilisable. Je n'ai pas pu vous l'envoyer au gestionnaire du site, parce qu'on ne peut pas vous envoyer de photo, mais sans ça je vous peux vous en envoyer.*

**Réponse de Joël Bruneau :** cela dit j'imagine que techniquement, enfin je vais laisser monsieur Oden nous répondre. Mais j'imagine que techniquement c'est une contrainte particulière, de mettre un tramway aérien j'imagine.

**Réponse de Martin Oden :** effectivement ça va être des enjeux de coûts, extrêmement significatifs pour passer un tramway en aérien, ce qui se fait dans certains cas urbains, pour du métro, ou autre avec des contraintes routières en dessous.

- *Je me suis mal fait comprendre, c'est pour éviter les dénivelés, on passe au-dessus, au-dessus du lycée Malherbe il suffirait de faire, comme ils ont fait à Rennes des croisillons en béton et tout ce qui est en dessous reste pareil.*

**Réponse de Martin Oden :** à Rennes, vous avez un métro avec des ouvrages très particulier, il faut savoir qu'une plateforme métro est beaucoup plus onéreuse, notamment sur ces sujets de dénivelés ou que ça soit en souterrain, c'est encore pire. Mais le métro en viaduc va être extrêmement onéreux, par rapport au tramway et vous n'aurez pas de possibilité de végétalisation en dessous, pour des raisons de pluviométrie, de soleil, etc.

**Réponse de Joël Bruneau :** je disais tout à l'heure qu'effectivement, le long du lycée Malherbe, c'était une pelouse et pas une prairie, on va restituer une pelouse. La pelouse sera restituée parce qu'effectivement la voie, à cet endroit-là, sera effectivement végétalisée.

- *Il y a un bus qui est sensé desservir le quartier Saint Ouen, donc là, il ne pourra plus rentrer dans le quartier, et il y avait un arrêt au niveau de Paul, qu'est-ce que ça va devenir du coup ? Puisque c'est plusieurs lignes, qui vont à plusieurs endroits, 21, 6, 11 ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** par rapport aux lignes de bus qui sont complémentaires au réseau de tram, comme on l'avait évoqué lors de la concertation préalable, l'arrivée du tramway dans un quartier, ce n'est pas la suppression des bus. Evidemment on va revoir le réseau de bus, de manière complémentaire avec le tramway. Aujourd'hui on a plusieurs lignes qui passent, alors vous les listez, toutes ne sont pas parallèles au tramway sur plusieurs kilomètres, toutes ont une utilité complémentaire par rapport au tramway. Par ailleurs, il y a la navette centre-ville qui fait son départ à cet arrêt-là. Du coup le réseau de bus, sera sûrement retravaillé, maintenant il restera sûrement, un arrêt de bus avec des lignes de bus qui passent sur ce secteur évidemment.



- *Sont-elles matérialisées ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** non, ces éléments ne sont pas encore matérialisés, tout le mobilier urbain ne s'apparaît pas sur ces plans-là.

#### **Diapositive 24 du support de présentation**

- *Actuellement il y a un problème conflictuel entre le piéton et le cycliste, là où la piste cyclable s'arrête. Quand on passe devant l'Hôtel de ville, parce qu'en fait, on a l'allée piétonne d'un côté, le cycliste de l'autre côté, systématiquement quand on est à vélo, les piétons marchent sur la piste cyclable. Effectivement quand on est piéton, ça demande un effort de ne pas être sur la piste cyclable, donc ça pourrait être l'occasion de le régler.*

**Réponse de Joël Bruneau :** je crois qu'à l'époque où ça a été conçu, le problème auquel ils se sont heurtés, c'est pour la préservation de la vue depuis l'hôtel de ville, qui est monument historique. L'idéal aurait été des voies de couleurs très différentes, pour que l'on voit la différence. D'autant plus, quand on est piéton, pour repasser côté piéton, il y a un moment où il faut retraverser et voilà ce n'est pas intuitif. Mais je ne sais pas comment on peut résoudre ça, l'idéal c'est d'avoir une couleur identifiée, mais je sais qu'il y a ce sujet, effectivement sur l'esplanade de l'hôtel de ville.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** c'est un sujet qui doit avoir une attention particulière, il y a un deuxième secteur sur lequel on a du conflit vélo/ piéton, et là où on n'a pas de piste cyclable, c'est justement, l'angle qui fait le virage du tram, à l'angle de l'ancienne bibliothèque, on a régulièrement des vélos sur le trottoir, sur ce secteur-là. Peut-être qu'une question qu'on pourra se poser c'est d'avoir un itinéraire un peu bis, qui est plus rapide, mais qui effectivement doit être bien signalé, pour rejoindre la rue du Carel à la suite du boulevard Bertrand, c'est la promenade du Fort, sur lequel on a une piste cyclable bidirectionnelle, mais qui n'est peut-être pas suffisamment signalé, ou visible et qui permet de rejoindre un espace sur lequel c'est un peu plus large au niveau du boulevard Bertrand, ce qui permet d'éviter cet angle-là. Donc tout ça, fait partie peut être des réflexions qu'il faut que l'on pousse dans le cadre de la poursuite de l'avant-projet.

#### **Diapositive 25 du support de présentation**

- *Je reviens sur la piste cyclable, parce que on a deux unidirectionnelles, et après il faut retraverser pour repasser dans la bidirectionnelle. Est-ce que ce n'est pas possible de mettre directement la bidirectionnelle, sur le même trottoir ? Ça éviterait que place Saint Etienne, elle soit coupée deux fois, parce que c'est des gens qui prennent leurs vélos, vu que la rue est encore un petit peu en pente, donc tout le long du côté nouveau tribunal. Là d'avance, il y en a qui seront en contre-sens, pour aller sur la bidirectionnelle, ils ne vont pas traverser pour retraverser une deuxième fois pour rester du même côté tout le long.*

**Réponse de Martin Oden :** alors, je ne suis pas sûr d'avoir compris. Pour retraverser ?

- *En fait place Guillovard, on a une unidirectionnelle d'un côté, et le sens en face de l'autre côté de la rue. On a une partie qui va devoir retraverser pour rejoindre la bidirectionnelle.*

**Réponse de Martin Oden :** ça sera pour les gens qui viennent de la prairie, effectivement, qui peuvent remonter la bidirectionnelle, parce que l'espace permet de la positionner comme aujourd'hui. Et à partir de la rue de l'hippodrome, effectivement, ils doivent traverser pour ensuite faire le tour de l'anneau place Guillovard. L'espace disponible ici, n'est pas suffisant, pour positionner une bidirectionnelle qui respecte les critères de largeur suffisants, et positionner le cheminement piéton.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** et c'est sur ce sujet-là qu'il faut qu'on arrive à mettre en valeur et peut être avec le même type de revêtement, la piste bidirectionnelle qui existe déjà, qui passe sur la Promenade du Fort et qui permet d'arriver directement ici. Ce qui permettrait, non pas de résoudre le sujet de personnes qui vont venir ensuite s'engouffrer vers le centre-ville, ou aller sur le palais Fontette, mais à ce moment on a une traversée, puisque de toute façon il en faudra une. Mais par contre, pour toutes les personnes qui veulent aller sur le secteur : conservatoire, rue du Carel et plus au Sud, ça permettra d'avoir un tracé qui ne sera pas plus long.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** et de gagner une place précieuse aux abords de la station.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** et puis ça, ça sent quand même le conflit piétons/ vélos qui arrive. Il y aura sûrement à mettre en valeur et dans les mêmes couleurs, la piste de la Promenade du Fort.

- *Oui la Promenade du Fort n'est pas très utilisée comme rue.*

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** elle est très méconnue cette piste cyclable là, alors que le trottoir et la piste sont assez confortables, je pense qu'il faut que ce soit mis en valeur : qu'on est une continuité de revêtement cyclable, entre le projet tram et la piste promenade du Fort, qui évitera d'aller autour du rond-point, qui évitera d'aller créer du conflit piéton/ vélo là où ça existe déjà malheureusement.

### **Diapositive 26 du support de présentation**

- *Et pour les bus actuels ?*

**Réponse de Martin Oden :** sur les bus actuels, ils sont redirigés vers d'autres axes, le tramway, ici, vient desservir la rue de Bernières, le boulevard Leclerc, donc les bus, seront redispachés sur d'autres secteurs du centre-ville.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** on est en train de retravailler le réseau avec des arrêts de bus qui vont venir tangenter évidemment ce secteur tram et ce secteur centre-ville et évidemment sur la rue de Bernière, la double voie bus sera supprimée, donc le trajet des bus qui irrigueront le centre-ville viendra faire des dépôts aux abords de ce secteur-là, mais ne viendra plus exactement sur ce secteur-là. C'est encore à l'étude sur ce point-là.

- *Pour le secteur Bernières, on a vu sur le site de la concertation, que vous annoncez une optimisation des dix lignes de bus, dans ce secteur, qui a une longueur de 800 m à peu près, neuf cents, en les supprimant. C'est écrit. En conséquence, si on vous suit...*

**Réponse de Nicolas Joyau :** sur la rue de Bernières comme j'évoquais, sur la rue de Bernières, effectivement.

- *Sur 800 m, vous supprimez douze lignes de bus sur la rue de Bernières.*

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** sur la rue de Bernières, effectivement.

- *Donc, si j'ai bien compris, je prends mon bus, pour aller d'un point A à un point B, mon bus s'arrête, au début de la rue de Bernières, j'attends le tram, je prends le tram, 800 m après je descends du tram, j'attends mon bus et je reprends mon bus.*

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** si vous faites souvent des déplacements réguliers en bus, dites-moi quelle origine - destination vous faites, parce que ça ne se passe pas tout à fait comme ça. Les bus continueront à irriguer le centre-ville, à le traverser pour relier les quartiers de Caen. En revanche, sur la rue de Bernières, très directement, on aura plus de bus, étant donné qu'on a les deux voies de tram qui arrivent. Après ça a déjà été des sujets qu'on a déjà évoqué sur certaines réunions publiques, on aura certainement l'occasion de le réévoquer puisque c'est un sujet qu'on est en train de retravailler actuellement : l'irrigation du centre-ville par les bus, va se maintenir très clairement.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** il est clair qu'évidemment, par rapport à l'existant aujourd'hui, il y aura sans doute des modifications de parcours, mais a priori, vous ne devrez pas perdre de temps avec le tram, par rapport au bus.

- *Dans tous les cas on va perdre du temps. On en gagne avec le tram, mais avec toutes les autres lignes de bus on va perdre du temps.*

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** cela dit, entre nous, si votre préoccupation c'est seulement pour faire les huit cents mètres de la rue de Bernières, tant que vous pouvez les faire à pied, c'est très bon pour la santé aussi.

- *Pas du tout monsieur. Il y en a qui ne peuvent pas le faire à pied.*

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** bien sûr, mais pour ceux qui ne peuvent pas le faire à pied, je maintiens que ça sera aussi confortable en tramway, que ça ne le serait en bus.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** encore une fois, là vous regardez la ligne de bus à l'échelle de ces huit cents mètres, les lignes de bus partent de quartiers ou de communes extérieures à Caen pour irriguer le centre-ville et irriguer d'autres quartiers, ou d'autres communes que Caen. Demain, très clairement, les lignes qui passent sur la rue de Bernières ne passeront pas sur l'arrêt de Bernières. Pour autant elles continueront d'irriguer le centre-ville en proximité de la rue de Bernières, dans un cadre que l'on est en train de retravailler évidemment. On ne va pas demander à tout le monde de descendre du bus, au niveau de la cité Gardin pour monter dans un tram, puis redescendre du tram à l'autre bout du centre-ville très clairement. Donc

l'objectif c'est que les bus continuent d'irriguer le centre-ville, en revanche, ils ne passeront plus par la rue de Bernières. Après on a des dessertes de bus sur les secteurs qui sont aux abords de la rue de Bernières, qui seront conservées et qui permettront d'irriguer le centre-ville et qui permettront d'aller d'un point A à 'un point B de part et d'autre du centre-ville sans avoir à descendre du bus.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** sur le quartier, dans l'axe Nord, Sud effectivement il n'y a pas de ligne de bus qui font le même trajet que le tramway, mais en revanche les quartiers Nord de la ville ou la ville d'Hérouville, bénéficient évidemment aussi de dessertes de bus.

- *Monsieur Joyau, vous nous avez lors de la réunion dernière, du 25 octobre, fait un petit cours d'empathie par rapport aux personnes fragiles, et vous nous avez dit que le tramway, il fallait penser aux personnes fragiles, j'en côtoie tous les jours ! Et je peux vous dire que leurs tracas, c'est : les stations qui sont très éloignées, et notamment une station qui sera quand même, je ne sais pas si on va arriver jusqu'à la gare, mais celle de la gare est particulièrement éloignée du train que l'on va prendre, donc moi je veux bien que vous ayez de l'empathie, avec les personnes à mobilité réduite, mais leur tracas, n'est pas celui que vous avancez. C'est un réel problème de changer : bus, tram, bus et ceci justement, ne va pas mettre en valeur le tramway, on préférera encore prendre la voiture. Donc c'est contre-productif par rapport à votre projet*

**Réponse de Joël Bruneau :** non mais sur la gare, madame Bernard, vous avez deux stations, vous en avez une effectivement qui est plus éloignée du train, en l'occurrence devant les Rives de l'Orne. Il y en a une autre qui est plus près de la gare, selon l'endroit d'où l'on vient effectivement, il se peut qu'éventuellement on soit obligé de changer à telle ou telle station. Mais on peut éventuellement aller au plus près à la gare, quel que soit le lieu dont on part, en arrivant à la gare, au plus près.

**Réponse de Nicolas Joyau :** et j'ai relayé des propos qui d'ailleurs, ont été déposés sur la plateforme de la concertation préalable, qui évoquent le fait que le tram, quel que soit les arrêts ou même le matériel roulant est effectivement plus confortable pour des personnes dont la mobilité est plus difficile. On n'est pas soumis aux à-coups de circulation, le tram est plus stable aussi, on a un centre de gravité qui est plus bas, on est quand même sur un transport qui est globalement plus confortable. Je venais d'évoquer en répondant à la personne précédente, qu'on n'allait pas, sur des origines destinations qui existent aujourd'hui, descendre deux fois d'un mode de transport, pour remonter deux fois dans un autre. Ce n'est pas, parce qu'il n'y a plus les bus sur la rue de Bernières, que les origines destinations qui vont d'un côté, à l'autre du centre-ville, ne seront plus possible, les bus vont passer par d'autres axes que la rue de Bernières, on proposera des arrêts aux abords immédiat du centre-ville sur ces axes qui sont concernés, évidemment. Et puis, on ajoute aussi que le tramway va irriguer des quartiers, qui sont aujourd'hui desservis également par des lignes, qui passent sur cette rue-là. Donc très clairement pour une partie des lignes, le tramway va assez directement se substituer aux lignes de bus, et pour les autres lignes de bus, parce qu'elles sont très nombreuses sur Bernières, on va travailler en fonction des communes et de quartiers d'où elles viennent vers les quartiers et les communes, où elles vont sur

des itinéraires qui viennent tangenter le centre-ville pour toujours proposer des arrêts en hyper proximité du centre-ville, ce qui permettra peut-être, parfois, de résoudre certains problèmes de congestions que l'on peut connaître sur certaines lignes, en tout cas c'est ce qu'on essaie de travailler.

Par rapport aux plusieurs dizaines de validations que l'on a, enfin, vingt-trois millions de validations et trajets que l'on a sur notre réseau aujourd'hui, évidemment quand on amène un tramway et que l'on modifie un réseau du bus, ça va convenir à X%, on espère que le X se rapproche de 90 à 95% voire plus, et ça va un peu moins bien convenir à Y% et on espère que le Y est le plus petit possible. Je ne vous dis pas que l'arrivée du tram va être à 100% positive pour toutes les origines / destinations. En revanche, on est certain que pour une grande majorité, des origines et destinations des quartiers qui sont concernés par le projet tram, au regard de l'analyse, des réseaux que l'on a pu faire, elles vont être très clairement être plus performantes. Donc le réseau de bus, il n'est pas reconfiguré aujourd'hui, on est en train d'y travailler on va encore y travailler dans les huit mois à venir on proposera toujours des arrêts qui viendront en hyper proximité du centre-ville, quel que soit le côté du centre-ville pour venir le tangenter et proposer la manière d'accessibilité possible au centre-ville.

- *Alors, si je résume vos arguments vendeurs pour le tram : gain de quelques minutes sur un trajet, quelques minutes sur un petit quart d'heure de déplacement, franchement on n'en a rien à faire pour 300 millions d'euros. On note que vous avez abandonné l'argument de la recharge du téléphone, vous avez bien fait parce que ça c'était quand même un peu ridicule aussi.*

**Réponse de Nicolas Joyau :** je ne me rappelle plus de l'argument de la recharge du téléphone ?

- *A la première concertation c'était « les jeunes vont être contents, ils vont pouvoir recharger le téléphone dans le tramway. » Vous ne le dites plus !*

**Réponse de Joël Bruneau :** écoutez madame Bernard, restons sérieux.

- *Alors un nouvel argument aujourd'hui, c'est le confort et la bobologie monsieur !*

**Réponse de Nicolas Joyau :** en revanche c'est un vrai sujet, parce que les statistiques de bobologie, à bord de nos transports en communs, sont deux à trois fois plus élevées dans les bus, les petites chutes...

- *Et les bus sont aussi confortables que les tramways actuels ! Les bus électriques.*

**Réponse de Joël Bruneau :** on est prêt à le publier parce que pour une raison toute simple, quand vous êtes dans un bus, même si le chauffeur fait très attention, il peut y avoir un coup de frein brutal pour une raison qu'il ne maîtrise pas. Ce qui est normalement moins le cas avec un tramway, qui est sur un transport en site propre.

**Réponse de Nicolas Joyau :** on va publier les chiffres de bobologie sur le site de la concertation si vous souhaitez.

- *Tout le monde sait que la distance de freinage est plus élevée avec un tram, qu'avec un bus.*

**Réponse de Joël Bruneau** : bien sûr, mais comme on est en site propre il freine moins brutalement.

- *La rue Georges Lebreton, revient à double sens ?*

**Réponse de Martin Oden** : oui c'est bien ça, oui.

- *Et le petit espace à côté de la maison, vous l'avez acquis pour faire une place ?*

**Réponse de Joël Bruneau** : non, c'est une propriété privée.

- *Et il y a un feu pour revenir rue Sadi Carnot ? Comment ça se passe ?*

**Réponse de Martin Oden** : oui vous aurez un carrefour à feux, entre la rue Lebreton, le boulevard Général Leclerc, et la rue Sadi Carnot, effectivement.

- *Bonsoir, pour la voie de circulation rue de Bernières, quels sont les arguments qui vous ont amenés à la positionner sur la gauche de la rue de Bernières ? Alors que, sauf erreur de ma part, il y a un-tourne-à-droite, rue Saint Jean, et ensuite un-tourne-à-droite, avenue du Six juin.*

**Réponse de Martin Oden** : nous allons passer à la vue en plan pour regarder cela, effectivement, ce qui dicte aujourd'hui l'aménagement, sur la rue de Bernières et le boulevard Leclerc, c'est la position de la plateforme tramway, c'est elle qui a été optimisée, et la création d'espaces piétonniers. La voirie ici a vocation à avoir une circulation qui n'est plus une circulation de transit comme c'est le cas aujourd'hui, mais une circulation de desserte, donc le fait d'avoir ces mouvements de part et d'autre, tend aussi à contribuer à l'apaisement de cette circulation, et au caractère de desserte très locale. Maintenant, c'est la position de la plateforme qui guide ici l'aménagement, et vous voyez ici, que l'espace ne serait pas suffisant pour conserver la voirie du même côté.

**Réponse de Joël Bruneau** : et si la plateforme était un peu plus au Nord, il y a le sujet de la rigole alimentaire. La rigole alimentaire, qui nous a amené précédemment, en 2015, à renoncer à faire passer le tramway par le boulevard du Maréchal Leclerc.

**Réponse de Martin Oden** : le petit Odon, si je ne dis pas de bêtises, est canalisé ici, sous la voirie actuelle, et donc sa position, guide très fortement la conception du tramway. On aura très nécessairement des confortements à faire sur le tramway pour éviter de venir déstabiliser cet ouvrage-là. Ce sont des choses qui ont déjà été faites, dans des proportions importantes, dans le boulevard des Alliés, derrière l'église Saint Pierre, et dont on cherche ici à réduire l'importance. Donc autant que faire se peut, on va positionner la plateforme en dehors de l'emprise de cette rigole alimentaire, c'est notamment le cas ici entre le boulevard Leclerc et la rue du Pont Saint Jacques.

#### **Diapositive 29 du support de présentation**

- *Et l'axe Sud/ Nord, vers le château etc. devient très compliqué ?*

**Réponse de Joël Bruneau** : aujourd'hui déjà il ne peut pas se faire ici, il se fait partiellement rue Saint Jean, sinon l'axe principal ça reste effectivement par le quai Venduvre et ensuite l'avenue de la Libération.



- *Rue Saint Jean c'est maintenu ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** dans un premier temps oui, à terme il serait assez logique que la portion qui existe entre la rue de Bernières, et la place Saint Pierre, qui est une portion quand même très commerçante, soit une zone de rencontre ou quelque chose d'assez pacifié. Ce sont des sujets sur lesquels effectivement post tramway, il faudra sans doute évoluer. Ça n'engage que moi ce que je dis là, parce que c'est un horizon qui dépasse le mien. L'idée, c'est quand même d'avoir un plateau consacré à la promenade et aux commerces assez cohérent, avec le lien entre les zones de commerces, les zones touristiques : place Saint Pierre, le lien avec le château, à terme effectivement, la jonction avec la place Saint Pierre et l'espace château qui est en plein renouveau. A terme, la ville évoluera.

### Diapositive 30 du support de présentation

- *Et les pistes cyclables sur la rue Damozanne?*

**Réponse de Martin Oden :** sur cette rue-là, on retrouve la problématique que j'évoquais plus bas sur la rue du Carel, on est sur un profil de rue, qui ne permet pas d'avoir une largeur suffisante pour une infrastructure cyclable en plus du tramway et des piétons. Vous voyez notamment ici, à l'angle du gymnase de la Haie Vigné, on a juste l'espace d'avoir un trottoir réglementaire. La station avec un seul quai, qui est mis en central pour économiser de l'espace et un trottoir un peu plus large de l'autre côté, mais qui est très largement insuffisant pour insérer une infrastructure cyclable. Vous allez voir sur cette branche, que c'est la plus contrainte, puisqu'on est dans un tissu urbain, beaucoup plus ancien, beaucoup plus contraint en termes de largeur, et donc on a effectivement une difficulté à intégrer des infrastructures cyclables et c'est là qu'il va falloir réfléchir à un itinéraire alternatif.

- *Les stationnements rue Damozanne vont être supprimés, où vont stationner les personnes ? Parce que c'est saturé, c'est plein continuellement.*

**Réponse de Joël Bruneau :** il y a effectivement des riverains qui stationnent, mais il y a aussi des gens qui viennent de l'extérieur. Mais le but c'est qu'il y aura un report, pour une partie au moins, sur les transports en commun et notamment le tramway, ce qui éviterait un peu le stationnement mais on sait très bien qu'effectivement ça peut poser problème. Alors il y a une partie des habitations, qui sont des habitations individuelles qui ont des garages mais ce n'est pas systématiquement le cas. Et puis il y a aussi le fait que parfois, même si on a une place pour un garage, on a deux ou trois voitures par maison, et très clairement on n'a pas de solutions miraculeuses. La contrainte de l'espace fait que malheureusement à cet endroit, on ne peut pas maintenir et le stationnement et l'infrastructure tramway, qui elle-même va être partagée pour partie avec la circulation automobile.

- *Je voudrais savoir, si j'ai bien compris, la ligne de tram sera sur la gauche et la circulation des voitures sera sur la droite quand on monte ?*

**Réponse de Martin Oden :** le tramway est au centre, la partie droite de la plateforme tramway est accessible aux véhicules routiers, c'est la partie violette.

- *J'habite ce quartier-là, j'ai un garage, devant mon garage, je pourrai toujours stationner ma voiture ?*

**Complément de réponse de Martin Oden :** d'un point de vu réglementaire, devant votre garage, vous n'avez pas l'autorisation de garer votre voiture.

- *Juste pour accéder à mon garage ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** oui pour y accéder c'est possible, systématiquement on se doit dans un projet comme celui-ci de maintenir l'accessibilité à toutes les propriétés.

- *Et les arbres qui sont actuellement dans cette partie-là, je vois que vous les avez cochés, ils vont partir ?*

**Réponse de Martin Oden :** sur le haut de la rue effectivement, la largeur ne permet pas de maintenir les arbres, on les maintient sur la partie basse uniquement.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** il y en a cinq qui sautent là, les cinq croix.

- *Et l'arrêt, c'est bien celui que vous marquez là, il est pile devant le foyer ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** oui, il est un peu près en face de l'entrée, enfin juste à gauche, juste au-dessus du foyer.

**Réponse de Martin Oden :** il est au-dessus de la cour du gymnase.

- *Et donc il y aura un trottoir ?*

**Réponse de Martin Oden :** un trottoir de chaque côté aux extrémités de la rue, côté façade, et côté gymnase on a un trottoir. Ensuite vous avez la plateforme tramway ici, en site propre, qui descend vers le centre-ville, le quai de station en bleu, et la plateforme tramway, partagée avec les véhicules, dans le sens sortant du centre-ville vers la rue de Bayeux.

- *Donc les maisons qui sont là, la ligne de tramway sera un peu plus dégagée ?*

**Réponse de Martin Oden :** oui, on a la largeur de trottoir entre les façades.

- *Parce que vous avez dû être contraints aussi par rapport au réseau de l'eau ? C'est compliqué dans cette partie de rue ?*

**Réponse de Martin Oden :** tous les réseaux vont être repris pour permettre le passage du tramway, dans cette rue, ils seront déplacés.

- *Y aura-t-il des feux tricolores au niveau de chaque sortie (foyers résidence, gymnases, pôle de santé, etc.) ?*

**Réponse de J. Bruneau :** ça dépend des flux mais pas pour des sorties privées. En revanche, dès que vous avez une poche de stationnement importante, par exemple un parking, pour éviter de devoir créer un feu, le parking sortira sur la rue de Bayeux. Dans le cas d'un accès semi-privatif, ça ne justifie pas de faire un feu.

**Réponse de N. Joyau :** sur tous les accès/sorties des résidences ou de garages, elles vont être regardées une par une quand on va avancer sur la conception. Pour l'instant c'est encore trop tôt, mais on va étudier les modalités de gestions et voir s'il y

a nécessité ou pas de mettre des éléments spécifiques en place. On maintiendra bien sûr ces entrées/sorties privées.

- *Est-ce qu'il risque d'y avoir des vibrations à cet endroit, parce qu'il s'agit d'une ancienne carrière ? Est-ce que le sol est suffisamment stable ?*

**Réponse de M. Oden :** Nous sommes accompagnés par un géotechnicien qui a réalisé un certain nombre d'essais et de sondages pour qualifier le sol à cet endroit. Comme vous dites, il s'agit d'anciennes carrières et qui dit carrières dit sol assez sain car dur et massif. Il ne s'agit pas de remblais.

Au sujet des vibrations, nous avons un cabinet d'études acoustiques et vibratoires qui nous accompagne également, qui étudie aux côtés de la maîtrise d'œuvre, l'ensemble des dispersions d'ondes vibratoires, pour nous recommander les mesures d'atténuation qui peuvent être mise en œuvre. Il y a différentes possibilités qui sont déjà utilisées sur plusieurs villes de France.

- *Concernant la rue Damozanne qui est très étroite, pourquoi laisser passer des voitures alors que nous avons la rue de Bayeux, qui mène déjà en centre-ville et fait sortir les voitures vers l'extérieur ? Pourquoi ne pas laisser plutôt le passage uniquement au tram et aux pistes cyclables ?*

**Réponse de M. Oden :** tout d'abord, pour les riverains qui ont besoin d'accéder à leur domicile. Ensuite, le site mixte n'est pas adapté à des flux de transit, ce sera donc le cas ici ; il s'agit aussi d'une voix partagée : en voiture, ça se pratique bien, mais à vélo le risque est de rentrer la roue dans le rail.

**Réponse de J. Bruneau :** nous avons déjà l'exemple de la rue de Geôle qui ne nous amène pas à le renouveler et qu'on va sans doute modifier d'ailleurs.

- *Le sens de circulation rue Damozanne est un double sens de circulation ?*

**Réponse de M. Oden :** C'est un sens unique qui part de la rue du Clos Caillet et qui remonte vers la rue de Bayeux.

- *C'est soit un tourne-à-droite soit un tourne-à-gauche ?*

**Réponse de M. Oden :** en haut de la rue Damozanne vous pouvez en effet repartir dans les deux sens.

- *Je vois que la rue des Poilus d'Orient est en sens unique montant, mais elle accueille la circulation de quelle autre rue, puisque tout semble fermé autour ?*

**Réponse de M. Oden :** de la rue du Chemin Vert, il y a une voie qui est maintenue à côté du garage Euromaster et qui permet d'accéder à la rue des Poilus d'Orient ou de ressortir rue d'Authie et notamment d'accéder à la résidence.

- *Je voulais attirer l'attention sur les rues du Clos Caillet et la rue Neuve Bourg l'Abbé, qui subissent un trafic en ce moment qui augmente de mois en mois. Il y a un sens montant vers la rue de Bretagne, ou vers la rue du Clos Caillet et je me demande comment ça se fait qu'il n'y a pas plus d'accidents que cela au carrefour car c'est très étroit. Il y a des voitures qui sont stationnées sur le côté, et c'est sans cesse un circuit très compliqué. Je pense qu'un comptage sur la rue Neuve Bourg l'Abbé serait très utile.*

**Réponse de J. Bruneau :** la rue Neuve Bourg l'Abbé n'a pas vocation à servir de shunt car elle est normalement une desserte de proximité. Il y a quelques équipements publics c'est certain, mais ça ne doit pas engendrer une circulation à ce point. Souvent ce sont des personnes qui essayent d'éviter les axes principaux, notamment en suivant des applications, ce qui ne nous aide pas.

- *Il y a deux effets accumulatifs, notamment le matin : l'accueil du collège et de l'école, mais également les journées du service national où il y a vraiment une circulation importante car il y a des gens qui viennent de l'extérieur et qui mènent leurs enfants, ce qui amène du trafic supplémentaire au trafic existant. Il faudrait peut-être trouver des solutions de stationnement ailleurs, par exemple quartier Lorge, pour éviter ces problématiques de flux.*

**Réponse de J. Bruneau :** c'est compliqué de laisser la rue Neuve Bourg l'Abbé ouverte à ceux qu'y habitent et pas aux autres. Quant au quartier Lorge il est petit et le but n'est pas de le transformer en parking. C'est tout de même un point à noter indépendamment du tramway car malgré la transformation de certaines rues en zones 30, nous avons toujours de la circulation intempestive à l'intérieur des quartiers.

- *Le début de la rue d'Authie est totalement verrouillé, donc qu'est-il proposé pour rentrer dans la résidence Sanchez ou sur les autres résidences à côté de la rue ?*

**Réponse de M. Oden :** La proposition est un accès par le bd Dunois et par la rue du Chemin vert via la rue qui passe devant Euromaster, et qui donnera donc accès à la rue d'Authie qui sera presque entièrement réservée à l'accès des résidents.

- *L'accès via la rue de Bayeux sera plus compliqué ! De plus, la sortie des véhicules de la résidence Sanchez se fait à l'opposé : cela signifie que pour aller rue de Bayeux, ils devront sortir rue du Chemin vert, pour reprendre la rue d'Authie et repartir vers la rue de Bayeux ?*

**Réponse de M. Oden :** Oui en effet, il faudra prendre la rue d'Authie pour accéder à la rue des Poilus d'Orient ou par le boulevard.

**Réponse de J. Bruneau :** si vous voulez accéder au centre-ville, le plus simple est de reprendre par la rue des Poilus d'Orient puis descendre par la rue d'Hasting. A partir du moment où vous avez une infrastructure comme celle-ci, il va falloir modifier certains sens de circulation.

- *Vous penserez à fournir une information détaillée à l'institution Saint-Pierre et surtout à tous les parents qui viennent garer leur voiture dans ce coin-là ?*

**Réponse de J. Bruneau :** il y a déjà eu des contacts avec la direction de l'institution Saint-Pierre ; en revanche, les parents devront s'habituer à un sens de circulation différent. Il y a beaucoup d'usagers de cette institution qui déposent leurs enfants sur la rue des Poilus d'Orient puisqu'ils ont une entrée sur le côté. Partout où nous avons des établissements scolaires il y a des flux comme ici, alors que normalement dans les écoles primaires, il s'agit de personnes qui pour la majorité habitent le quartier.

**Réponse de N. Joyau :** nous avons débuté des échanges avec l'institution Saint-Pierre, ce qui va perdurer pour la suite du projet en tenant compte aussi des réflexions sur la

desserte de l'établissement. Nous travaillons conjointement avec eux, nous vous tiendrons au courant des évolutions et l'institution communiquera auprès des familles.

### Diapositive 32 du support de présentation

- *Que deviendra le mur de l'Etat major ?*

**Réponse de J. Bruneau** : ce mur sera percé ici à l'angle de la rue du Clos Caillet mais conservé.

**Réponse de M. Oden** : dans l'angle, de manière relativement large quand même mais tout le long, en haut et en bas, il sera maintenu.

- *Ce n'était pas ce qui était prévu : là ça descend jusqu'à la maison du Général pratiquement ?*

**Réponse de J. Bruneau** : il a été toujours prévu que ça passe par la maison du Général nous sommes tenus de maintenir le plus possible des murs car ça fait partie de la typicité du quartier.

**Réponse de N. Joyau** : le tramway et la plateforme ressortent à l'angle. Néanmoins l'angle est assez faible et pour des raisons de visibilité entre tram, piétons et voitures, tant qu'on est trop près de la plateforme du tram, nous n'avons pas la possibilité de le conserver. Donc ça vient jusqu'à en face la première maison en face de la Haie Vigné. Donc environ une quarantaine de mètres. Les études vont être affinées mais on est dans un enjeu sécuritaire mais l'architecte des bâtiments de France a un œil sur ce secteur, et d'ailleurs nous n'avons pas la volonté de l'ouvrir plus que le strict nécessaire.

**Réponse de J. Bruneau** : la maison du général et sa dépendance, et puis le petit bâtiment plus en se rapprochant de l'extrémité de la rue du Capitaine Boualam sont démolis. Là où il y avait la fresque de Leduc qui a été préservée depuis, ce petit passage là va effectivement rester ainsi que le parc.

- *Il y aura un accès pour les riverain qui vont habiter dans la future résidence de la Cité de l'air ?*

**Réponse de N. Joyau** : il ne s'agit pas d'une voie de circulation mais d'une voie de desserte pour les logements de part et d'autre et puis du quartier pour que le secteur du site mixte ne soit pas le seul à l'accueillir.

**Réponse de M. Oden** : il y a un portail piéton qui appartient à la Cité de l'air qui sera ouvert à l'accès des voitures des résidents uniquement et il y a un accès piéton public pour le quartier Lorge qui lui n'est pas impacté.

**Réponse de J. Bruneau** : l'accès aux écuries reste du flux de petit matériel, comme à l'intérieur des écuries il n'y aura pas de parking.

**Réponse M. Oden** : pour justifier les dessertes ponctuelles des écuries et les fonctions de voirie et de desserte des résidences du bas de la rue du Capitaine Boualam, la voirie sera cédée à Caen la mer qui en reprendra la gestion. Ces voiries appartiennent

aujourd'hui à l'armée. Il est également prévu de préserver l'espace vert qui se situe entre la résidence de la Cité de l'air et les résidences du sud et de préserver son caractère végétalisé. Il y a actuellement des garages de la Cité de l'air qui seront substitués par un parking en surface paysagé pour les résidents.

- *Comment fonctionnera le tronçon en commun ?*

**Réponse de M. Oden :** sur le segment en commun il y a aura des feux pour entrer dans le site mixte ou pour en sortir. L'idée étant d'ouvrir les feux pour anticiper le passage du tram et dégager les flux de véhicules ; quand le tram passe, on interdit aux véhicules de passer sur le site mixte tant que le tramway n'est pas passé. C'est ce qui se pratique notamment aujourd'hui dans la rue de Geôle mais cette rue sera beaucoup moins passante : c'est contraignant, certes, mais ça garantit la sécurité pour l'accès des riverains.

On traverse la rue Caponière pour arriver sur le secteur de l'EPSM, d'abord, l'allée du père Jamet avec une intersection décalée pour éviter le site mixte avec le tramway. Cette virgule est possible dans le projet avec la démolition de l'ancienne école des infirmières qui permet de générer également des trottoirs de largeur réglementaire pour les piétons et d'accéder à ce nouvel espace qui se dégage autour de l'allée du père Jamet avec la station Caponière, une aire piétonne pour la connexion avec le bâtiment Jamet et des espaces qui restent à définir.

### Diapositive 33 du support de présentation

- *Il est important pour nous de participer à ces échanges sur le tracé B du projet tramway à Caen. Nous sommes personnels de l'EPSM, principal établissement de santé mental dans le Calvados. C'est 1300 salariés. Notre zone d'intervention couvre 70% du territoire, environ 500 000 habitants ; nous avons une capacité de 320 lits de longs et moyens séjours, 239 places sanitaires, 48 lits maison spécialisée, 21 places SAMSA. L'EPSM c'est aussi des supports logistiques, administratifs et techniques : cuisine, blanchisserie, accueil, sécurité. Les coupes budgétaires successives ont fait fuir nombreux psychiatres. 110 lits ont été fermés en 10 ans, nous avons perdu plusieurs postes paramédicaux, contraints par ce manque de personnel médical, l'établissement a fermé 28 lits depuis le début de l'année 2023. C'est une période très sombre et anxiogène pour la communauté hospitalière. Par conséquent, l'annonce du passage du tramway par notre établissement a été vécu comme un coup de massue, comme si nos difficultés à proposer des soins psychiques corrects ne suffisaient pas. Contrairement aux idées prônées par le Maire et ses Adjoints, la communauté hospitalière reste scandalisée par ce choix. Si cette étude se termine par un vote officiel, ce sera la fermeture de 110 lits en intra hospitaliers, 85 lits de long et moyen séjour, et 25 lits en service d'admission sans reconstruire de nouveaux bâtiments. La Communauté urbaine et l'ARS étant très timides quant à l'aide d'un financement : nos pouvoirs publics doivent retrouver une raison et reprendre leurs esprits. Comment peut-on attaquer l'hôpital public et le détruire après une période Covid, explosant les soins et le besoin de suivi en*



*santé mentale. Les troubles psychiques touchent un Français sur 5. Quels sont vraiment les enjeux politiques de la Communauté des communes, du Maire, qui semblent nous déprécier depuis bien longtemps. Veut-il récupérer les 14ha pour les vendre à des promoteurs ? Le Maire de Caen a parfaitement connaissance des problématiques que nous allons rencontrer. Lors de notre rencontre le 27 février, il nous a clairement exprimé que l'hôpital psychiatrique n'avait pas sa place en centre-ville et qu'il serait opportun de se mettre autour d'une table pour envisager une délocalisation. L'EPSM est-il victime d'un grand troc entre la municipalité et la rue commerçante et la rue Guillaume Conquérant ? L'EPSM a toute sa place au cœur de la ville : il permet l'inclusivité pour les patients en besoin de soins et de réinsertion sans discrimination. Avec le personnel de l'établissement, l'organisation CGT est aussi contre le passage du tram dans l'EPSM.*

**Réponse de J. Bruneau :** Voici où nous en sommes dans les réflexions. Au moment où le bâtiment Jamet, qui est un bâtiment assez ancien, objectivement pas adapté, et pour preuve car à l'époque vous aviez protesté contre l'installation dans le bâtiment Jamet. Nous travaillons en lien avec l'ARS et avec la direction de l'EPSM et la commission médicale de l'établissement sur la relocalisation des patients qui sont aujourd'hui pris en charge dans le bâtiment Jamet, ce sera dans un bâtiment qui se trouvera au sud du tracé du tramway, sur un lieu qui est constructible, donc évidemment avec une participation financière de la Communauté urbaine puisqu'effectivement ça permettrait de rendre compatible le projet de transport urbain qui rendra service à tout le monde et bien évidemment la prise en charge des malades mentaux, qui est tout aussi importante. Ce bâtiment sera neuf et complètement fonctionnel, sans doute davantage qu'un bâtiment ancien qui date du 19<sup>e</sup> siècle et qui a été rénové. A l'époque vous aviez dit que ce n'était pas convenable. Il y a une étude en cours concernant les montants des financements.

Concernant le deuxième sujet, celui de Sainte Bernadette : ce que nous a dit la direction de l'EPSM est qu'il y avait peut-être un projet pour un temps futur de réinvestir dans ce bâtiment pour accueil des consultations. Ce à quoi nous avons décidé de céder à l'EPSM, pour maintenir des consultations en centre-ville, un terrain qui est situé juste à côté de la gare et donc accessible à tout patient venant de l'agglomération car proche d'un pôle multimodal, puisque vous avez aussi cette fonction d'accueil des malades de l'agglomération et pas seulement.

Actuellement il y a un travail qui est mené aussi via une étude que nous cofinançons pour savoir comme tout cela est possible avec des montants financiers, des participations des uns et des autres, pour qu'on puisse arriver à l'aboutissement d'un projet qui puisse encore une fois permettre à la fois le passage d'un tramway – comme ça a toujours été prévu dans les documents d'urbanisme – et le maintien de l'EPSM, que nous n'avons aucune envie de délocaliser. Ce que j'ai dit et je maintiens, je pense que compte tenu de l'immense emprise foncière qui représente l'EPSM, une réflexion globale de cet espace là où on peut construire uniquement de l'administratif puisque zone soumise à inondation comme une bonne partie du centre-ville et donc on ne peut pas y construire pour du soin, il y ait de l'optimisation de l'espace et une répartition. Quand je vous ai parlé de cela, je n'ai pas parlé de vente ni de promoteur : je vous ai parlé d'optimisation de l'espace dont bénéficie aujourd'hui l'EPSM.

Donc l'étude diligenté par l'ARS et la direction de l'EPSM et cofinancée par la Communauté urbaine, nous permettra de voir quelle est la meilleure solution par rapport à tout cela.

- *On parle du bâtiment Jamet, on voit fléché Père Jamet et Sainte Bernadette et une petite vignette EPSM, ceci est un service d'admission. Donc on imagine les travaux du tramway, pour ceux qui habitent en ville et qui l'ont vu se construire, on sait les nuisances sonores que cela génère. Donc imaginer un service d'admission qui accueille des patients en rupture de soin, en crise, qui ont besoin de calme et de contenance psychique, avec des bruits de marteau piqueur.*

**Réponse de Joël BRUNEAU** : cela fait partie des sujets qui sont pris en compte dans les études pour voir comment tout cela peut être réorganisé pendant la durée des travaux.

- *Donc on aurait également un budget pour construire un nouveau service d'admission ?*

**Réponse de Joël Bruneau** : il y aura un soutien de la Communauté urbaine pour travailler sur cette réorganisation de l'espace.

- *Vous n'avez rien à répondre mis à part le fait de travailler sur la réorganisation de l'espace. Par ailleurs, le long de la ligne de tramway, nous avons un bâtiment qui est à l'abandon, mais il y a aussi deux autres bâtiments, qui sont les Tilleuls et le Patio, il y a également des projets. Donc toujours dans la même optique du calme et de la quiétude dont on besoin les usagers, comment faire pour les amener dans leurs établissements dans les bruits des travaux ?*

**Réponse de Joël BRUNEAU** : vous dites que pour le moment ce sont des bâtiments qui ne sont pas occupés. Il y a un comité de pilotage qui se réunit très régulièrement.

- *Peut-être mais vous prenez beaucoup de temps à prendre des décisions. Parce qu'à la limite, vous mettriez de l'argent sur la table pour reconstruire ailleurs mais le temps qu'on reconstruise, le tram arrive fin 2028 : où est-ce que les patients vont aller ?*

**Réponse de Joël BRUNEAU** : justement nous allons avoir bientôt les résultats de cette étude et on pourra ainsi regarder ce qu'on peut mettre en œuvre de plus adéquat. Je ne peux pas vous dire autre chose puisque nous n'avons pas encore les résultats de l'étude.

- *Quand M. Oden disait que l'intégrité de l'établissement n'allait pas être touché par cette proposition de trajet, pour ce qui est du reste, le terrain appartenant à l'EPSM ne va pas être impacté, mais ce qui va être impacté est le service intra hospitalier. Car on ne peut pas imaginer que la partie qui se trouve à l'extérieur du tracé du tram continue de faire partie de l'intra hospitalier : il y a quand même la nécessité d'avoir un espace homogène.*

**Réponse de Joël BRUNEAU** : c'est bien parce que c'est justement ce qui a été exprimé fortement par la communauté médicale que nous avons fait la proposition de maintenir cette unité foncière pour qu'il n'y ait pas besoin de traverser le tramway

pour aller sur les autres bâtiments ; vous pourriez y trouver d'autres usages que ceux du soin.

**Réponse de Nicolas JOYAU :** c'est un sujet qui avance, c'est un sujet qui doit être travaillé et il y a encore beaucoup de travail à faire. On y travaille au sein d'un comité de pilotage, on va se réunir avant la fin de l'année donc le sujet va avancer avant le début des travaux et en tout cas la Communauté urbaine s'attache à trouver des solutions au sein de ce comité et auprès de la communauté médicale et la direction de l'établissement. D'ailleurs le plan de présentation des abords de la plateforme de tram qui vous est présenté aujourd'hui n'est pas définitif non plus.

- *En amont de l'EPSM, je n'ai bien compris les travaux de démolition de l'ancienne école d'infirmière, le tram va passer dessous ou devant ? Et pourquoi démolir l'école d'infirmières ?*

**Réponse de Nicolas JOYAU :** il passera devant.

**Réponse de Martin ODENNE :** la démolition de l'école d'infirmières permet de réaliser la voirie d'accès aux allées du Père Jamet et d'assurer la continuité piétonne.

- *Et le jardin partagé qui est actuellement en contre-bas ?*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** le jardin partagé ne gêne pas, c'est uniquement le bâtiment.

- *Est-ce que comptez garder une partie de ce bâtiment quand même parce qu'on en a besoin pour le jardin partagé ?*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** le toit sert à remplir la couve d'eau si j'ai bien compris, on essaiera de trouver d'autres solutions et le jardin restera.

- *L'EPSM est coupé en deux déjà depuis plusieurs années, la moitié du terrain a été vendu pour la construction d'immeubles. Donc l'hôpital psy se réduit en peau de chagrin et là ce qui m'horripile c'est qu'il faut respecter les professionnels du corps médical. Détruire le mur de l'enceinte d'un lieu historique et le tram va arriver sous les fenêtres des patients très lourds et très fragiles dès 5h du matin et jusqu'à 1h du matin tous les 5 minutes ! J'ai alerté les droits des citoyens et effectivement ils sont très choqués.*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** nous sommes bien conscients de tous ces sujets et c'est pourquoi cette étude est diligentée pour trouver la réponse la plus adéquate par rapport au passage du tramway. Il ne s'agit pas d'une phrase creuse mais d'une phrase qui attend les résultats d'une étude diligentée par un spécialiste des soins psychiatriques et lui-même habilité par le ministère. Aujourd'hui le tramway n'y passe pas, donc on sait très bien qu'il y a un problème global sur la prise en charge de la psychiatrie dans notre pays et il y a un problème général sur la santé de toute façon.

Concernant le mur, j'ai cru comprendre que nous sommes de plus en plus dans un milieu ouvert ou semi-ouvert donc je ne pense pas que ce soit le vrai problème. Le vrai problème c'est comment on maintient la prise en charge des différents patients avec cette nouvelle infrastructure qui dessert la ville et dessert l'hôpital aussi.

Les patients ne vont pas être isolés puisque le scénario sur lequel on travaille c'est de ne pas laisser des patients dans le bâtiment du Père Jamet mais on ne sait pas encore quelle sera la solution prônée par le spécialiste dont je vous parle.

A titre personnel j'aurais préféré que le tram passe par la rue Guillaume le Conquérant mais la raison qui nous a amenés à prendre cette décision est qu'avec la rue de Bayeux en voie unique, nous étions condamnés *ad vitam aeternam* à ne jamais pouvoir augmenter la fréquence des tramways. Et quand on est en responsabilité d'un projet de telle envergure avec les montants qui vont avec, on doit être capables d'envisager qu'un jour il pourra être optimisé vu l'investissement qu'on va sortir maintenant et que peut-être dans 10 ou 15 ans voir avant on augmente la fréquence : ce qu'on fait déjà aujourd'hui dans l'axe nord/sud. Le but du tramway est qu'un jour sa fréquentation augmente et on ne serait pas capable de répondre à cette augmentation de fréquentation si on avait retenu l'axe Guillaume le Conquérant.

Et à titre personnel, je l'ai toujours dit aux commerçants, je n'ai jamais cru que ça tuerait le commerce, c'était une très belle opération de valorisation de l'espace urbain et historique de cette portion notamment entre la place des petites boucheries et la place Fontette. Malheureusement, ce qui nous a amené à prendre cette décision c'est cette impossibilité *ad vitam aeternam* d'augmenter la fréquence sur cet axe-là.

**Réponse de Nicolas JOYAU :** on l'avait évoqué dans les éléments de la concertation préalable comme étant un des freins à ce tracé-là. Juste une dernière réponse à un élément très factuel : le tram commence effectivement un peu plus tôt et termine un peu plus tard par rapport aux bus, mais la fréquence de 10 minutes ne se fait qu'à partir des heures de pointe et en journée. Evidemment à partir de la soirée et très tôt le matin, on n'est pas du tout à la fréquence de 10 minutes.

- *Je suis médecin psychiatre à l'EPSM de Caen, je n'étais pas du tout favorable au passage du tram par l'EPSM, mais on n'est pas nous professionnels décisionnaires sur le choix du passage d'infrastructures telles que le tram. Ça s'impose à tout le monde à condition que l'EPSM cède cette portion et n'est donc pas contraint de vendre ces portions ; j'imagine qu'il y aura des contreparties pour pallier aux préjudices de ce projet. Après, de cette situation-là, il pourrait y avoir des opportunités : il y aura une station de tram devant l'hôpital, on pourrait envisager une ouverture de l'hôpital à cet endroit pour faciliter l'accès des professionnels, pour les patients et leurs familles. Par contre, quand j'entends les relocalisations des bâtiments qui ont vocation à rester dans l'enceinte de l'EPSM pour y développer des activités ambulatoires, on peut y voir du positif notamment en qualité d'accessibilité cependant, par rapport à ces préjudices que ça entraîne, il va falloir reconstruire les lits pour accueillir les patients et ça va avoir un coût important que l'EPSM n'a pas vocation à financer et donc c'est important que ça puisse être financé par le promoteur de ce projet tram avec le soutien de l'ARS.*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** cela fait partie des échanges qu'on a ; pour les consultations, le souhait de l'EPSM est de trouver un lieu facilement accessible à tous, on a proposé la mise à disposition d'un terrain près de la gare. Vous y voyez l'opportunité d'accessibilité mais l'opportunité est également qu'on puisse substituer

un bâtiment ancien et pas très adapté, avec un bâtiment neuf et très adapté à la pratique d'aujourd'hui. Il y a forcément des coûts et il conviendra de voir comment on les répartit.

### Diapositive 34 du support de présentation

- *Le stationnement bus et véhicules sera maintenu rue du Carel ?*

**Réponse de Martin ODENNE :** l'emprise ne permet pas de maintenir le stationnement bus ou véhicules légers ; les cars pourront accéder pour déposer grâce à cette boucle qui leur permet le retournement et qui est suffisante pour déposer ; après, la rue du Carel n'a pas vocation à accueillir le stationnement de cars par exemple pendant la visite touristique du monastère.

**Réponse de Joël BRUNEAU :** en ce qui concerne les visites type Hôtel de Ville et d'ailleurs c'est le même cas pour le château, on va essayer de faire de plus en plus un système pour lequel les opérateurs touristiques déposent les touristes au plus près du lieu de visite et reviennent ensuite les chercher et entre deux vont dans un parking dédié que nous avons déjà créé par exemple près des Rives de l'Orne.

- *Tous les parkings supprimés rue du Carel ou Albert Sorel, cela posera un problème lors des soirs de manifestation au Conservatoire car les spectateurs ne pourront pas se garer.*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** pour le soir il y a une adresse qui est le parking souterrain de l'Hôtel de Ville qui est pour les ¾ vide tous les soirs. Pas très loin non plus, il y a aussi le parking de la piscine.

- *Dans toutes les villes qui mettent en place de tram, ils mettent des grands parkings en périphérie, en entrée de ville pour éviter le flux entrant. Pourquoi vous êtes opposés à ça ?*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** je n'ai pas tout à fait dit ça, j'ai pris l'exemple des personnes qui viennent depuis la côte, 35 000 environ, et pour cette petite partie des 35 000 véhicules, il aurait fallu une parcelle de terrain transformée en parking pour les stocker. C'était pour illustrer le fait que dans les dernières années, le centre-ville de Caen a perdu environ 10 000 habitants alors que les communes aux alentours en ont gagné environ 80 000. Donc le choix qui est fait à l'occasion de ce projet, c'est qu'à chaque extrémité du tracé, des parkings pas immenses mais relais puissent permettre de stocker x centaines de voitures.

**Réponse de Nicolas JOYAU :** le projet prévoit un parking relais au niveau de Beaulieu qui dans le temps et selon l'usage pourra être transformé en parking silo afin de ne pas grignoter de l'espace au sol ; le projet prévoit également, sur le secteur du Chemin-vert, un parking relais aérien actuellement à l'étude qui pourra également être transformé en parking silo le moment venu ; on travaille avec les acteurs qui sont situés dans la zone de Saint Contest, employeurs ou institutionnels tels que la CCI, pour travailler sur un parking silo à proximité du terminus qui soit à la fois parking relais et qui serve aussi aux besoins de stationnement de la zone. Et puis on a prévu que le parking

du Palais des Sports puisse servir aussi de parking relais. Le dimensionnement dépend aussi de la taille du territoire : nos parkings relais seront vraisemblablement plus petits que ceux de Strasbourg ou de Lyon. Après le public majoritaire reste celui des habitants autour du tracé : on ne peut pas attendre de tous les habitants qui viennent de l'extérieur s'arrêtent aux portes de la ville pour y accéder en tram. Il y a une proportion à prendre mais le public majoritaire et cible du tramway ça reste malgré tous les habitants qui sont autour de cette plateforme. Il sera un moyen de transport relativement compétitif en temps de parcours par rapport à la voiture mais il sera plus simple d'usage pour rejoindre le centre-ville.

**Réponse de Joël BRUNEAU** : en moyenne, 40% des déplacements en centre-ville sont des déplacements de moins de 3 km.

### Questions diverses

- *Il y a des collectivités qui mettent en place des politiques incitatives telles que la gratuité, comme à Nantes.*

**Réponse de Joël BRUNEAU** : nous en discutons souvent lors des rencontres avec France Urbaine et nous sommes tous d'accord pour dire qu'assumer des investissements importants pour rendre le transport public gratuit, performant et attractif, tout en trouvant le financement, personne n'a pas encore trouvé la solution. A Nantes, ils ont évoqué une gratuité totale, finalement ils ont proposé une gratuité partielle pour l'instant.

Participer à un effort collectif est un élément de responsabilisation et une gratuité est financièrement insupportable puisque nous n'avons pas les recettes pour.

**Réponse de Nicolas JOYAU** : un élément complémentaire, quand on choisit un mode de transport, on regarde sa praticité, sa rapidité (différentes études sociologiques mettent en avant ces deux principaux facteurs de choix) : un mode de transport est certes plus pratique – que ce soit sa voiture, son vélo ou ses deux jambes – mais quand on regarde la rapidité de point à point le tram, qui est un transport en site propre plutôt que des bus dans la circulation générale, va améliorer l'efficacité de notre réseau. Et le prix vient après ces deux premiers critères. Quand on compare le prix d'un usage régulier des transports en commun par rapport à une voiture, même à tarif plein, le transport en commun reste moins cher que la voiture individuelle. Quand on l'utilise quotidiennement ça devient de surcroît plus avantageux : mais pour inciter à utiliser les transports en commun il faut avoir l'offre, et pour déployer l'offre de transport il faut avoir les moyens. Les recettes aujourd'hui représentent globalement 20% du budget des transports, ce qui nous permettrait d'investir dans du matériel roulant, dans des infrastructures qui nous permettraient d'être plus performants, donc ces recettes-là sont aujourd'hui indispensables dans notre équilibre pour créer de l'offre de transport. Et dernier point, il y a des milliers d'habitants dans le territoire de Caen la mer qui ont la gratuité des transports en commun : les plus de 65 ans non imposables ont la gratuité, les personnes en recherche d'emploi qui sont à moins de 150% du RSA ont la gratuité, les personnes atteintes de cécité ont la gratuité dans les transports en commun, on a des gratuités mais soumise à des critères de revenus ; nous avons aussi



des tarifications dégressives qui se veulent solidaires et qui essaient de s'adapter. Sans compter que pour une personne salariée au tarif plein, il peut a minima avoir une prise en charge de 50% de son employeur.

- *Concernant la circulation en vélo, j'ai l'impression qu'il y a des tronçons qui sont sans solution vélo, par exemple le haut de la rue Damozanne. Je pense que ces trous dans la continuité cyclable seront un frein à la pratique.*

**Réponse de Nicolas JOYAU :** ça fait partie des sujets qui restent à étudier sur ces secteurs les plus contraints. Nous avons évoqué le fait que l'avant-projet est loin d'être terminé et que nous avons souhaité maintenir ces réunions publiques avant qu'il ne soit vraiment avancé donc il y a des secteurs sur lesquels nous avons encore des questionnements. Par contre, sans surprise, les secteurs sur lesquels nous sommes les plus contraints pour le tram, nous le sommes également pour les autres modes de déplacement : ça reste des solutions qui sont à étudier à ce jour effectivement.

**Réponse de Joël BRUNEAU :** indépendamment du tramway, nous avons des problématiques de continuité sur d'autres secteurs de la ville mais on investit chaque année de façon importante sur cette continuité même si elle n'est pas encore complètement atteinte.

- *Ce serait bien que les gratuités possibles pour le transport soient plus connues.*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** sur les pôles de vie, ils ont les différentes tarifications, et ils peuvent renseigner les usagers ; mais le pôle d'information principale reste celui de Twisto. En général les gens se renseignent.

**Réponse de Nicolas JOYAU :** on essaye de communiquer aussi auprès des organismes qui sont en contact avec ces publics afin qu'ils incitent et fassent connaître ces tarifs. La communication reste un enjeu de tous les jours et on ne touche malheureusement pas toujours tout le monde.

- *J'ai une question concernant les aménagements des arrêts de tram : il y en a certains où il y a deux abris et entre les deux des panneaux d'affichage qui masquent l'écran avec les temps d'arrêt et on est obligés d'avancer.*

**Réponse de Joël BRUNEAU :** ce seront des choses à éviter dans la configuration des futurs arrêts. On va veiller à cela.

- *Ce soir nous essayons tous de limiter les dégâts du tramway et de trouver les solutions les moins pires. A Beaulieu et au Chemin Vert c'est la même chose, éviter le pire, oui, nous en sommes là. En fait, ces réunions ne servent à rien. Pourquoi ? Parce que le tramway ne sert à rien. Le tramway est inutile, pour deux raisons : la fréquentation : on vient de refaire les calculs de la ligne B pour lesquels nous avons utilisé uniquement les PES. Ligne pour laquelle nous avons 20 000 voyageurs par jour. Tout le monde sait que sur les documents techniques, officiels sur les transports, que le tramway justifie à partir de 40 000 voyageurs, sur 10 km, c'est un chiffre rédhibitoire.*

*Avec un PDG, une équipe normale, on stopperait ce projet. Dans le public on fait un peu ce que l'on veut. Deuxième raison : c'est une solution alternative évidente, aujourd'hui c'est les bus, d'une capacité de 150 places et l'on peut*

remplir toutes les lignes de bus pour 300 millions d'euros. Avec cette somme, on peut équiper toute la ville en bus, électriques ou biogaz. 150 places, c'est également un chiffre qui rend le projet rédhibitoire. Il resterait quelques dizaines de millions d'euros à dépenser, pour la santé, l'éducation, etc.

- Au niveau des associations, nous avons déjà été présents dans les deux précédentes réunions et l'on a commencé à faire remonter des remarques. La première : ceux qui veulent réagir ont quinze jours sur le site, ce qui est difficile, il y a eu les vacances scolaires, des jours fériés. Se réunir avec les associations a été compliqué mais on a fait remonter des choses. Le délai est très court, ce qui est étonnant pour un calendrier qui s'étend sur plusieurs années. La deuxième remarque est que tout ce qui est remonté par les personnes qui prennent la parole publiquement, est envoyé sur le site tramway2028.fr. C'est opaque. Je trouve qu'il serait intéressant que tout ce qui est remonté soit visible, nous sommes en concertation, c'est un débat public, nous ne voyons pas pourquoi nous ne pouvons bénéficier des commentaires des uns et des autres comme ce fut le cas lors de la concertation préalable. La troisième remarque est que les comptes-rendus arrivent plus vite, mais sont dépourvus de sens, ils ne sont pas fidèles à ce qui a été dit, notamment ce que j'ai dit et que je n'ai pas retrouvé, qui concernait un échange entre un citoyen et vous Monsieur le Maire : c'était ici, le 5 octobre 2022, il y a un an. Un monsieur posait une question qui était logique, sur la pertinence du tramway. Vous aviez répondu : « 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 problèmes du périphérique ».

Nous nous posons la question de l'utilité du projet, vous avez répondu qu'un engorgement potentiel, je le rappelle, c'est un engorgement virtuel, qui n'existe pas, qui n'est pas réel. Donc, nous proposer tout ce micmac de travaux, de restructuration de la ville, de saccage c'est fort pour un projet qui n'est pas utile. Il y a des solutions alternatives qui seraient beaucoup moins destructrices pour la ville, qui ne consommeraient que la moitié des 300 millions d'euros prévus pour le projet tramway. Il n'ay aurait plus de problème à l'EPSM, au lycée Malherbe.

Nous étions partis d'un projet très avancé, aujourd'hui ion me parle de préprojet, d'avant-projet. On n'est pas en train d'avancer, on recule. Si effectivement nous n'en sommes qu'à l'avant-projet, nous demandons que la partie fréquentation et opportunité du projet soient enfin mise en au débat. Car nous ne sommes pas des anti-tram, nous avons juste peur que cette ligne Est-Ouest, amputée de la Presqu'île, qui était le gisement d'habitants. Nous avons peur que cette nouvelle ligne soit le reflet de la ligne T3. C'est une ligne, malgré les gisements potentiels, ce qui n'est pas dit lorsque l'on regarde les PES (population-emplois-scolaires) en 2035, ils ne vont pas augmenter comme vous le dite Monsieur Joyau. Donc cette ligne fonctionne à -60% de la fréquentation par rapport à la moyenne nationale. Quand on voit le saccage de la ville pour un tramway et l'o a peur qu'il ne soit pas si plein que cela, c'est en cela que réside l'inutilité du projet. C'est d'ailleurs les problèmes de l'extérieur à la périphérie, vous l'avez dit, que cela ne veut pas résoudre la périphérie et à l'intérieur, c'est un désengorgement potentiel. Après cette concertation, avec

*ce projet qui devient de plus en plus hasardeux, allez-vous faire passer ce projet tram avec un 49.3 à la mode de Caen, c'est-à-dire que vous passerez en force ?*

**Réponse de Joël Bruneau** : concernant l'opportunité du projet, je vais répéter ce que j'ai dit lors des deux dernières réunions, si le choix du tramway a été fait pour mieux desservir en transports en commun la ville et l'agglomération d'est en ouest, plutôt que via un autre mode de transports, c'est pour un certain nombre de raisons techniques qui ont été abordées dès le début de la concertation, notamment le fait qu'il y ait une continuité plus facile par rapport à l'existant, avec aussi des matériels qui pouvaient bénéficier d'un seul centre de maintenance. Si nous étions passé par un système de BHNS ou de ce que vous appelez bus électrique, il aurait fallu un second centre de maintenance. La durée de vie d'un tramway est plus longue que celle d'un bus électrique, même si cette dernière demande moins d'investissement dans un premier temps, il faut les renouveler plus souvent. Lorsque vous dites que c'est un peu moins lourd en infrastructures, effectivement c'est un peu moins lourd, mais elle est moins durable et n'en est pas moins perturbante, car elle nécessite la mise en place de quais adaptés, cela prend plus de largeur. En ce qui concerne l'opportunité du tramway, si c'est le choix que font la plupart des villes, ce n'est pas juste une mode. C'est effectivement que des villes semblables aux nôtres, de taille équivalente, font le même choix (Angers, le Havre ...). Quant j'ai dit que le tramway avait pour vocation de répondre à des trajets intra urbains, en revanche, il n'a pas vocation à supprimer les embouteillages sur le périphérique, puisque même si les gens qui viennent de l'extérieur et qui empruntent le périphérique viennent ensuite travailler à Caen, au mieux, ils vont d'abord emprunter le périphérique avant d'arriver sur l'une des extrémités de la ligne du tramway, pour ensuite aller dans le centre-ville. Ce qui peut être une réponse partielle pour le sujet du périphérique, c'est ce que nous avons pu négocier avec la Région et la SNCF, par exemple, pour que les personnes qui viennent de Bayeux ou du secteur de Bretteville l'Orgueilleuse, empruntent la ligne de chemin de fer pour aller directement à la gare plutôt que de prendre leur voiture. Ceci est de nature à désengorger le périphérique. Là, il ne s'agit pas du projet tramway mais de l'étoile ferroviaire de Caen, pour laquelle nous avons demandé à la SNCF une étude afin que cette ligne soit empruntée davantage, ajouter deux haltes ferroviaires, l'une au nord - ouest, à Carpiquet, et l'autre au sud-est, à Mondeville. En faisant un tramway entre l'Hôtel de Ville et le Chemin Vert, cela ne va pas enlever la circulation du périphérique pour les gens qui font le trajet entre Cormelles et Carpiquet.

**Réponse de N. Joyau** : nous avons évoqué le fait que le public majoritaire habitait autour, à noter aussi que pour les utilisateurs des transports en commun du péri urbain, le tramway va également être un gain de temps par rapport aux bus. Les nouvelles offres de transports en commun, que l'on teste en ce moment dans le péri urbain, tel que le secteur de Thue et Mue depuis un peu plus d'un an, ont multiplié par cinq la fréquentation des transports en commun sur ce secteur-là par rapport aux années précédentes, avec la possibilité de se déplacer d'une commune à l'autre, ce qui représente globalement 25% des déplacements dans ces secteurs et 75% qui viennent en rabattement vers les lignes fortes du réseau. Aujourd'hui ce sont des lignes de bus, demain se seront des lignes de tramway. Le temps gagné par le tram va être gagné par ses utilisateurs plus nombreux, qui utilisent aussi le réseau de transports dans le péri urbain.

Pour revenir sur la ligne T3, elle a été construite pour les dizaines d'année à venir, les quartiers autour vont continuer à se construire et sa fréquentation va augmenter. D'ailleurs le schéma d'exploitation sera revu avec les deux nouvelles lignes. L'objectif est d'avoir un mode de transport qui au-delà de l'utilisation de nos transports actuels, va augmenter dans les décennies à venir et pouvoir à accueillir plus de monde et anticiper le besoin de demain.

**Intervention de M. Boussion**, garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) : Je souhaiterais intervenir en tant que garant de la concertation pour répondre à Mme Bernard. Vous faites état des comptes-rendus, etc. Il s'agit d'une concertation et non d'un débat public, sur le site de la concertation, tous les courriers que vous avez rédigés, tous les échanges qui se sont tenus, toutes les réponses qui vous ont été faites sont publiés. La transparence est bien là. Il appartient au décisionnaire de poursuivre son projet comme il l'entend.

- *Allez-vous modifier les terminus des lignes pour faire Beaulieu / Fleury-sur-Orne par exemple ?*

**Réponse de N. Joyau** : nous sommes en train de réfléchir au remariage de ces lignes. L'intérêt d'avoir un réseau de tramway sur un axe est-ouest est aussi que l'on peut le remarier au réseau existant et proposer des origines / destinations sans avoir à descendre du véhicule, pour éviter des ruptures de charge dans la majorité des déplacements.

- *Entre Quai de juillet et Quatrans, il y a trois lignes qui passent en même temps.*

**Réponse de N. Joyau** : on aura deux lignes nord / sud et pour les lignes de l'ouest nous sommes en train de réfléchir à ce que l'une d'elles viennent sur le secteur de Fleury-sur-Orne ou d'Ifs. Sur la portion des Quatrans, il y aura vraisemblablement 2 des 4 lignes et le tronc commun aux 4 lignes se fera entre Bernières et la station Quai de juillet. Donc sur ce tronçon nous aurons effectivement les quatre lignes, Avec quatre lignes de tram qui traversent Bernières, cela sera très compliqué avec la voiture. Donc l'avenue du Six Juin ne sera plus traversée par la voiture sur la rue de Bernières.

**Réponse de J. Bruneau** : il y a effectivement des portions plus utilisées que d'autres. Lorsque l'on parle de « saccage urbain » et que l'on voit l'avenue du Six Juin aujourd'hui telle qu'elle a été reconfigurée par rapport à ce qu'elle était avant, c'est un peu exagéré. Une infrastructure comme le tram qui est un investissement lourd, d'ailleurs le coût global, n'est pas tant celui de l'infrastructure de transport mais également la reprise de l'espace urbain, pour le rendre plus agréable.

- *Vous parlez d'une possible piste cyclable qui arriverait de l'EPSM, comment comptez-vous la faire passer dans la rue du Carel et la relier à l'avenue Albert Sorel ? Je comprends également que vous avez besoin d'espace de stationnement pour faire passer le tramway étant donné la largeur de la rue.*

*Concernant la fréquentation des complexes sportifs, nombreux dans ce secteur, qui parfois en semaine et le weekend amènent un besoin de stationnement, et pas seulement pour des personnes de l'agglomération dans*

*le cadre d'événements. Que prévoyez-vous de faire pour ce stationnement ? Prévoyez-vous des signalisations comme au Palais des Sports pour inciter ces personnes à aller sur des parkings de proximité qui seraient situés autour des infrastructures ?*

*Envisagez-vous un jour, le raccordement à l'avenue du Six Juin, pour aller vers le nord avec ces lignes ?*

**Réponse de M. Oden :** sur le sujet de la continuité cyclable, c'est tout l'enjeu de la question de la piste entre Carel et Caponière, que l'on a l'opportunité de le faire ici, en revanche Boualam ou Carel ne permettent pas dans leur largeur de créer une infrastructure dédiée. Le questionnement réside dans le fait d'avoir ce segment intermédiaire qui reste une ouverture intéressante qui est ponctuelle. La rue du Carel étant bordée par un mur classé au patrimoine, nous sommes limités dans les possibilités d'aménagement.

Sur le sujet du stationnement, une offre se développe au niveau du Palais des sports, avec des jonctions de transports en commun qui peuvent fonctionner. Il y a le parking de l'Hôtel de Ville à proximité.

**Réponse de J. Bruneau :** s'agissant du stade Héлитas, pour les événements sportifs, s'agissant pour la plupart du temps d'événements régionaux, et départementaux, les clubs viennent généralement en bus. Comme pour les cars de tourisme, au lieu de stationner Albert Sorel ils déposeront les athlètes, et viendront les récupérer en fin de compétition. Des réflexions sont également au niveau du parking de la piscine. Le but est d'arriver à une cohabitation entre toutes les mobilités, dans une ville où tout était fait au départ pour la voiture. Il y a le parking Gardin également, moins utilisé le weekend qu'en semaine pour les compétitions sportives.

**Réponse de M. Oden :** pour finir sur la jonction avenue du Six Juin : les deux branches accèdent à cette avenue, pour desservir le sud de l'agglomération. Pour ce qui est du Nord, des études techniques sont menées aujourd'hui, pour voir ce qui peut être envisagé à plus ou moins long terme.

- *Dans la réflexion que vous allez mener dans la réorganisation des lignes de bus, il serait utile que la ligne 3 qui dessert l'aéroport puisse aussi desservir la gare et la gare des bus, dans une réflexion multimodale qui me semble intéressante. Je connais beaucoup de personnes de la Manche qui arrivent en train et ensuite doivent effectuer des changements en bus.*

**Réponse de J. Bruneau :** par exemple pour les gens qui habitent la Manche, c'est 40% de la fréquentation de cette plateforme aéroportuaire. Les gens du Cotentin, par rapport à la demande qui est faite auprès des élus de Cotentin par rapport au bassin de Cherbourg, sont très demandeurs d'une facilitation des transports en commun pour aller à l'aéroport. La solution idéale serait de faire une halte ferroviaire à Carpiquet.

**Réponse de N. Joyau :** à l'époque où la ligne 3 ne s'arrêtait pas à l'aéroport mais au centre-ville de Carpiquet, elle passait effectivement au niveau de la gare. Peut être

que cela sera interrogé avec la nouvelle organisation de la circulation rue d'Auge. Je pense aussi que cela est lié à la longueur de la ligne 3. Elle a en effet un parcours relativement long derrière aussi à Ifs. C'est à l'époque du précédent mandat qu'elle avait été restructurée, il y avait plus d'inconvénients que d'avantages vraisemblablement. Nous allons étudier la question, néanmoins, la ligne 3 passe à 300 m de la gare aujourd'hui.

- *Le terminus de la ligne 3 porte le même nom qu'un terminus de tram à Ifs. Donc s'il y a déjà un terminus de tram pourquoi avoir le bus à ce niveau-là ?*

**Réponse de N. Joyau :** Oui, au niveau du terminus du tram de Jean Vilar. Les deux sont implantés à cet endroit car ils ne répondent pas aux mêmes origines/destinations sur Ifs que le tramway. Le bus 3 ne suit pas le tram dans Ifs, la ligne de bus est complémentaire de la ligne de tram.

Faire le détour par les arrêts de la gare qui ne semble pas long sur le papier, les personnes qui viennent de la rive droite ou d'Ifs, mettrons 4 minutes de plus. Quand on rallonge un peu une ligne, pour aller faire un crochet sur un secteur encombré, c'est rallongé du temps de parcours, cela revient à des enjeux où les habitants cherchent à gagner du temps de parcours. Il s'agit d'un équilibre à trouver. Ces 3 ou 4 minutes de plus pour les habitants qui sont sur la rive droite ou sur Ifs pour descendre en centre-ville, représentent une majorité de déplacements, quand on regarde l'ensemble de fonctionnement de la ligne 3, que les déplacements qui peuvent être effectués de la gare à l'aéroport. Nous avons encore des arbitrages à faire, mais nous devons faire des choix.

- *Plutôt que de faire aller le bus 3 à la gare, il faudrait une ligne de tram qui parte de la gare et qui aille jusqu'à Beaulieu. Le bus 3 passe déjà Beaulieu, donc il faudrait améliorer la correspondance avec cette ligne de bus et l'aéroport.*

**Réponse de J. Bruneau :** Si on peut trouver une solution de transport qui serait assez directe, entre la gare et l'aéroport, ce serait mieux effectivement.

- *Deux précisions techniques : à Tours qui compte environ 120 000 habitants, le tram : comptabilise 44 000 voyageurs sur 10 km. Ils sont dans la norme. On ne peut pas comparer Caen et Tours. A Caen cela ne marche pas, donc se comparer avec d'autres villes n'est pas logique, chaque ville est différente, sauf une ville nouvelle qui peut ressembler à une autre. Sur la ligne de tramway T3, je conseille à ceux qui on fait des projections sur cette lignes de regarder le rapport d'Egis. Le tableau 4 de la page 36, les projections de la ligne T3, le PES augmente de 8%, et sur Fleury il ne sera que de 5000. Donc au total sur cette ligne, vous aurez seulement 1500 voyageurs de plus. Cela restera très mauvais. Concernant les 300 millions, on équipe toute la ville en bus électrique ou biogaz pour 150 millions, on en a pour 15 ans.*
- *Vous dites que ce projet concerne l'agglomération, mais si on regarde les résultats de la concertation préalable, il y a eu 1310 avis. Si on considère le nombre d'habitant de l'agglomération, soit 276 000 habitants, on enlève les*



*moins de 15 ans et les plus de 75 ans, soit moins 30% de la population. Nous arrivons à 0,7% de la population qui s'est intéressée au tram.*

**Réponse de J. Bruneau :** les seules personnes qui quand on organise une concertation de ce type avec des réunions publiques comme celle-ci, sont des gens qui s'opposent au projet. Nous assumons le fait de porter ce projet, auquel peut-être un certain nombre de nos concitoyens ne sont pas favorables, on espère que la majorité y sont favorables, partant du principe qu'il s'agit d'un projet d'intérêt collectif. Je l'avais déjà exprimé et je le redis, je ne soumettrais pas ce projet à referendum car les principaux répondants auraient été les gens principalement opposés. Il y a eu une expérience à Caen de ce type, de mémoire, il y a eu 30% de participation, et se sont déplacés majoritairement les personnes qui étaient défavorables.

- *Vous faites référence au référendum de 1996, où l'on a demandé aux gens d'aller voter le dimanche alors que les rames étaient déjà commandées. Les personnes se sont donc dit que ce n'était pas la peine. Pour cette nouvelle concertation, où il nous était demandé de choisir entre trois tracés, là aussi c'était déjà fait puisque nous n'avons même pas parlé de la première question primordiale à savoir l'opportunité du projet.*

**Réponse de J. Bruneau :** C'est nous en tant qu'élus avec la responsabilité qui est la nôtre. La première question a été tranchée le jour des élections municipales. L'équipe que j'avais l'honneur d'emmenner avait dit la chose suivante : pendant ce mandat, nous allons étudier la solution technique la plus opportune pour moderniser notre système de transports en commun, et en particulier dans le sens est-ouest, pour une réalisation qui dépassera techniquement le mandat actuel. Ce projet de prolongement du réseau de tramway été inscrit dans notre projet. C'est ce que nous avons proposé avant les élections, nous avons été élus et nous essayons d'appliquer les engagements pris sur ce sujet comme sur d'autres.

- *Quand on parle aux élus du Bureau Communautaire, ils n'ont pas lu le rapport Egis, ils ne savent pas ce qu'est le CERTU (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).*

**Réponse de F. Norais :** au-delà des PES, la fréquentation repose sur un système multimodal fait par la société Egis qui nous accompagne sur cette opération. Elle modélise dans un périmètre de 500 m autour du tramway, les populations, les emplois et les scolaires (PES) pour déterminer dans ce périmètre combien de personnes sont intéressées pour prendre le tramway. Elle définit ensuite un projet de restructuration du réseau de bus, puisque cela a également un impact important en termes de correspondance, notamment et d'afflux de voyageurs supplémentaires sur le tramway. Il prend en compte ensuite des hypothèses de report modal tenant compte de l'évolution de la circulation et des parts entre le transport en commun, la voiture, la marche à pied et le vélo, avec des augmentations de l'attractivité du système de transports, avec l'arrivée des nouvelles lignes de tramway. Ce modèle fait aboutir à la fréquentation de 36 000 voyageurs estimé en 2020, lorsque ces études ont été réalisées. Ces éléments seront actualisés dans le cadre de l'étude d'impact qui comprend notamment un volet socio-économique dans lequel on va redéfinir la fréquentation du réseau global de tramway car les lignes vont être complètement

remaillées et tenant compte de ces hypothèses de report modal, d'évolution de la fréquentation des lignes et de l'évolution démographique connues à ce stade. Sur le tramway existant, nous sommes à 51 000 voyageurs par jour.

- *Si on compare avec une moyenne nationale, on est à moins 40%.*

**Réponse de F. Norais :** On ne peut pas comparer. On va faire un calcul simple : on prend une ligne de 10 km que vous exploitez avec une seule ligne de tramway. Elle transporte 40 000 voyageurs par jour. Si vous l'exploitez avec deux lignes de tramway, le calcul que vous faites amène à dire que chaque ligne fait 20 000 voyageurs par jour et n'est donc pas utile. C'est le même service et le même linéaire, sauf qu'au lieu d'avoir une seule ligne A qui exploite 10 km, il y a une ligne A et une ligne B qui se partagent la fréquence. Le réseau de Caen est peut-être différents d'autres réseaux, il a de nombreux troncs communs, donc on ne peut pas comparer l'infrastructure de voies ferrées exploitées par le tramway, avec le kilométrage commercial des lignes.

**Répons de N. Joyau :** ce qui a permis de définir les secteurs sur lesquels il est plus pertinent de déployer le tramway sont des secteurs où les PES étaient les plus nombreux dans un rayon de 500 m autour de l'axe concerné. Globalement, nous sommes à 14 000 PES cumulés par kilomètre de tram dans des périmètres de 500 m autour. On résonne dans une perspective à 30 ans.

- *Il y a une corrélation entre PES et usagers. Si vous lisez le rapport d'Egis, c'est entre 5 et 6. Les lignes T1 et T2 ont des PES de 14 000 environ sur 10 km, on arrive à 24 000 voyageurs. Quand on parle de 40 000 voyageurs par jour pour une ligne de 10 km, on parle de la moyenne française, ce qui inclut toutes les configurations. Il ne faut pas confondre longueur de voie et longueur de ligne.*

**Réponse de J. Bruneau :** Il ne faut pas résonner par lignes. Même s'il y a trois lignes qui passent sur l'avenue du Six Juin, vous, vous comptez trois lignes différentes. Sur l'avenue, il y a x mètres de deux fois deux voies de chemin fer, qui ont coûté tant. Qu'il y ait une ou deux lignes, c'est le même prix globalement, au final par rapport à l'investissement initial depuis Hérouville jusqu'à Ifs, puis de la Presqu'île jusqu'à Fleury, cela fait une certaine longueur de rails et combien de personnes les empruntent chaque jour.

- *Pour que votre calcul fonctionne il faudrait que toutes lignes s'arrêtent au pied du tronçon commun, que l'on prenne un seul tram et ensuite que l'on reparte du tronçon commun sur trois lignes et là votre calcul fonctionne.*

**Réponse de N. Joyau :** Aujourd'hui 50% des voyageurs du réseau de transports sont sur le tramway qui représente 10% des kilomètres de notre réseau de transports en commun, c'est dire son attractivité. La mise en œuvre du tram n'est aujourd'hui plus contestée et son utilité est avérée. Beaucoup de personnes sont en attente du tramway dans ces quartiers-là, certaines se sont exprimées au cours des réunions publiques, certaines associations représentantes de personnes à mobilité réduite, de cyclistes. L'opportunité du tramway a été évoquée lors de la concertation préalable à travers le début de la présentation et le scénario du « si on ne faisait rien ». Aujourd'hui nous sommes en phase d'avant-projet, qui est un mètre du projet, après les études préalables. Nous allons boucler cet avant-projet à l'hiver prochain et

prendre en compte les différentes participations pour les étudier et voir celles à qui nous pouvons apporter une réponse favorable et celles pour lesquelles nous ne pourrions pas apporter une réponse favorable. Il y aura ensuite une nouvelle phase de réunions publiques pour vous rendre compte de ce que l'on a pu intégrer des participations et éléments transmis, on vous présentera à ce moment-là l'avant-projet dans une forme un peu plus avancée encore.