



**PRÉFET
DU CALVADOS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Direction/Mission Juridique

**Annexe II-Motifs DUP_TRAMWAY-2029_20260121 à l'arrêté de déclaration de
l'utilité publique de l'opération**

**EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT L'UTILITÉ PUBLIQUE ET
L'EXPROPRIATION DES PARCELLES NÉCESSAIRES À L'EXTENSION DU TRAMWAY
DE CAEN LA MER ET LES OPÉRATIONS QUI Y SONT LIÉES, SUR LE TERRITOIRE
DES COMMUNES DE CAEN (14 118), DE FLEURY-SUR-ORNE (14 271),
D'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR (14 327) ET DE SAINT-CONTEST (14 566)**

Nom du fichier : Annexe II-Motifs DUP_TRAMWAY-JL_C_MOA_2029_TM_20260212

Fait à Caen, le 26 juin 2026

Stéphane BREDIN





**PRÉFET
DU CALVADOS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Direction/Mission Juridique

Annexe II à l'arrêté de déclaration de l'utilité publique de l'opération

EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT L'UTILITÉ PUBLIQUE ET L'EXPROPRIATION DES PARCELLES NÉCESSAIRES À L'EXTENSION DU TRAMWAY DE CAEN LA MER ET LES OPÉRATIONS QUI Y SONT LIÉES, SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE CAEN (14 118), DE FLEURY-SUR-ORNE (14 271), D'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR (14 327) ET DE SAINT-CONTEST (14 566)

LE PRÉFET,

AUTORITÉ EXPROPRIANTE : COMMUNAUTÉ URBAINE CAEN LA MER

En préambule

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (CECUP) qui dispose que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* », et de l'article L.126-1 2ème alinéa du Code de l'environnement (C.Env.) qui prévoit que : « *[Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée (...)].* »

Cet exposé reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier de projet soumis à l'enquête unique préalable, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer, dont l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, ainsi que la déclaration de projet approuvée par l'organe délibérant du maître d'ouvrage. Il présente brièvement les éventuelles modifications retenues afin de prendre en compte les observations exprimées lors de l'enquête publique par le public et la commission d'enquête.

Il peut être pris connaissance de ces documents, dans les conditions fixées par les dispositions de l'article L.124-1 et suivants du code de l'environnement relatives au « droit d'accès à l'information relative à l'environnement », sur le site internet des services de l'Etat dans le Calvados à l'adresse suivante : <http://www.calvados.gouv.fr/>

Le public intéressé peut s'adresser à la Direction départementale des territoires et de la mer du Calvados, Service Mission Juridique – 10, boulevard général Vanier – CS 75 224 – 14 052 CAEN Cedex 4.

I. Présentation et caractéristiques du projet

Depuis le 1er janvier 2015, Caen la mer est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire. De la basse vallée de l'Orne jusqu'au littoral de la Manche, la Communauté urbaine rassemble 48 communes sur une aire de 366 km².

Caen la mer met en œuvre la politique globale des déplacements avec des mesures concrètes émanant du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Dans ce cadre, elle définit l'offre de transport du réseau Twisto et a confié son exploitation à la société « RATP Dev » via un contrat de délégation de service public.

Le réseau de tramway actuel sur l'agglomération caennaise date de 2019 et a remplacé un réseau de transport guidé, lequel avait été mis en fonction de 2002 à 2017. Aujourd'hui, le réseau est structuré autour de 3 lignes (T 1 à T 3) qui traversent la Communauté urbaine Caen la mer dans un axe Nord-Sud avec une branche qui part en direction de l'Est jusqu'à HEROUVILLE-SAINT-CLAIR. L'ensemble du réseau s'étend sur 16,2 km et dessert 37 stations accueillant environ 50 000 passager chaque jour, soit plus de la moitié des voyageurs qui empruntent les transports en commun urbains.

La Communauté urbaine Caen la mer en tant que maître d'ouvrage du projet d'extension du tramway de Caen la mer vers l'Ouest depuis le centre-ville, porte à 4 le nombre de lignes du réseau, ainsi que des projets qui y sont liés, à savoir :

- l'extension des infrastructures tramway depuis le centre-ville de CAEN vers l'Ouest, pour desservir d'une part le quartier du Chemin Vert et SAINT-CONTEST, et d'autre part le quartier de Beaulieu ;
- des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes ;
- un renouvellement du paysage végétal et arboré le long des axes du futur tramway ;
- la dépose de lignes aériennes de contact (LAC) dans le centre-ville de Caen, entre les stations existantes « Bernières » et « Place de la Mare » ;
- la modification du terminus Nord de la ligne de tramway T 1 existante « Saint-Clair » à HÉROUVILLE SAINT-CLAIR ;
- la modification du terminus Est de la ligne de tramway T 2 existante « Presqu'île » à Caen ;
- l'ajout de deux voies de remisage au sein du Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT) de FLEURY-SUR-ORNE.

II. Objectifs du projet

Ce projet qui va offrir une alternative de déplacement à travers le territoire de la communauté urbaine doit répondre à quatre grands objectifs ci-dessous rappelés :

1. Densifier l'offre de transport pour accompagner le développement urbain :

Alors que les trois lignes de tramway mises en service en 2019 sont globalement orientées Nord/Sud, Caen la mer souhaite renforcer l'offre de transports publics vers l'Ouest de l'agglomération, en proposant deux branches d'extension du réseau, l'une vers le quartier du Chemin Vert et la commune de SAINT-CONTEST, la seconde vers le quartier Beaulieu.

Une analyse des opportunités (population, emplois et scolaires – PES) et des enjeux de déplacements actuels et à moyen terme (horizon 2035) a permis de hiérarchiser les corridors à desservir par les futures lignes du réseau de transports en commun en site propre (TCSP).

Dans un souci d'équilibre du territoire et d'équité visant à accompagner le développement urbain des quartiers traversés et de proposer une offre de transports robuste, l'extension Ouest du réseau de tramway de Caen la mer est apparue comme prioritaire avec la volonté de proposer une ligne pour desservir les quartiers d'habitat denses et renforcer le développement de SAINT-CONTEST / Chemin Vert d'une part, et Beaulieu d'autre part, depuis le centre-ville de CAEN.

2. Réduire la place de la voiture dans les déplacements au sein de l'agglomération :

La population de l'agglomération caennaise est passée d'environ 183 000 à 276 000 habitants durant les 50 dernières années, la part de la voiture individuelle est devenue prépondérante parmi les modes de transport.

Cette augmentation a surtout concerné les communes qui entourent CAEN, dont les principaux axes routiers apparaissent saturés, augmentant les temps de parcours, ainsi que la pollution atmosphérique et sonore.

Le choix d'étendre le réseau tramway sur l'agglomération compte parmi les solutions alternatives à la voiture. Elle doit amener les usagers à intégrer le report modal dans leurs déplacements quotidiens, en privilégiant les transports en commun à la voiture particulière.

Ce projet permettrait ainsi d'augmenter sensiblement le nombre d'utilisateurs des transports publics dans l'agglomération, notamment en favorisant le report modal (Automobile/TCSP) par la création de parkings-relais pour capter les flux entrants.

3. Améliorer la qualité des transports publics et fiabiliser l'exploitation du réseau global de tramway en service en 2029 :

Un des objectifs du projet est de permettre aux usagers du réseau de transport public de gagner du temps.

Un tramway est attendu toutes les 10 minutes sur chaque branche, toutes les 5 minutes sur le tronc commun de l'extension, et toutes les 2 minutes 30 sur l'avenue du Six Juin (futur tronc commun entre les lignes actuelles et futures).

À la mise en service des nouvelles lignes, en 2029, ce sont 98 000 déplacements par jour sur l'ensemble du réseau de transport en commun qui sont attendues.

4. Améliorer le cadre de vie dans le centre-ville de CAEN :

Le centre-ville de Caen est marqué par la présence de nombreux éléments patrimoniaux, qui lui confèrent un enjeu fort sur les plans paysager et architectural.

Pour s'insérer au mieux dans le paysage urbain et ne pas entraver les vues sur les éléments patrimoniaux du centre-ville, les nouvelles infrastructures de tramway ne seront pas dotées de lignes aériennes de contact (LAC) sur les parties en centre-ville.

Par ailleurs, le projet d'extension du tramway s'accompagnera d'une insertion paysagère adaptée aux secteurs traversés (végétalisation de la plateforme sur une majeure partie du linéaire, plantations multi-strates d'espèces majoritairement locales, reconstitution d'alignements d'arbres...).

Les principales caractéristiques de l'opération faisant l'objet de la demande de déclaration de l'utilité publique (DUP) sont les suivantes :

- 10,4 km d'infrastructure tramway, dont 1,3 km d'infrastructure existante et 9,1 km d'infrastructure nouvelle ;
- 17 nouvelles stations, positionnées au plus près des pôles générateurs de trafic, et deux stations existantes à modifier ;
- 7 nouveaux ouvrages d'art : le franchissement du périphérique de Caen (RN 814), le passage souterrain parking Hôtel de Ville, le passage souterrain de la piste cyclable au niveau du boulevard Yves Guillou, la canalisation de l'Odon en souterrain avec rigole alimentaire, le mur de soutènement au niveau du Quartier Lorge, le mur de soutènement de la rue Damozanne et le mur de soutènement au niveau du lycée Malherbe ;
- 5 nouvelles sous-stations et deux sous-stations existantes à renforcer : les sous-stations électriques sont indispensables au bon fonctionnement du tramway, elles permettent de transformer le courant haute tension alternatif en un courant continu destiné à l'alimentation électrique du tramway.

III. Bilan environnemental

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer axe Est/Ouest du réseau est soumis à plusieurs procédures dont l'instruction a été menée en parallèle :

- une concertation préalable avec garant, décidée par la CNDP au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, qui s'est tenue du 30 septembre au 30 novembre 2022 ;
- une concertation continue avec un garant désigné par la commission nationale du débat public (CNDP) qui s'est déroulée depuis 2022 jusqu'en septembre 2025 ;
- une déclaration au titre de la loi sur l'eau ;
- des procédures relatives à l'archéologie préventive ;
- une demande d'autorisation de porter atteinte aux alignements et coupes d'arbres ;
- des demandes d'autorisations d'urbanisme (permis de construire et permis d'aménager) ;

Une évaluation environnementale systématique a été réalisée par le maître d'ouvrage, qui a fait l'objet d'un avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Normandie sur cette évaluation environnementale, publié le 30 août 2024 sous le n° MRAe-2024-5443, contenant dix-huit recommandations dont la réalisation d'études environnementales complémentaires, en particulier faune-flore, hydraulique et hydrogéologique sur le site de compensation de la Prairie.

L'autorité environnementale (MRAe) a ainsi identifié les enjeux environnementaux suivants :

- le cadre de vie (organisation des déplacements, paysage et patrimoine architectural) ;
- le milieu naturel (biodiversité et alignement d'arbres) ;
- la santé humaine (bruit, vibration, qualité de l'air) ;
- les risques naturels (inondation, ruissellement et cavités) ;
- le climat.

La maîtrise d'ouvrage a répondu à ces recommandations dans un mémoire en date du 5/08/2025 joint au dossier d'enquête publique avec l'avis de la MRAe. Les mesures issues de ces recommandations, pour la séquence « éviter, réduire et/ou compenser » et pour pallier les incidences négatives du projet sur l'environnement et la santé humaine, ont été actées pour les phases travaux et exploitation de l'infrastructure. (**Annexe V de la DUP**)

L'autorité compétente a consulté les collectivités territoriales concernées par le projet et leurs groupements. La Communauté urbaine Caen la mer et la ville de CAEN ont remis deux avis favorables en date du 21 août 2024.

Les communes de FLEURY-SUR-ORNE, de SAINT-CONTEST et d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR n'ont pas remis de réponse dans les délais impartis et sont réputées n'avoir aucune observation à formuler aux termes des articles L.122-1-V et R.122-7 du Code de l'environnement.

En conclusion, la réalisation du projet, tenant compte des observations émises, permettra de réduire les gaz à effet de serre, les émissions de particules et les nuisances sonores.

En ce qui concerne la prise en compte de la nature, le projet prévoit sur l'intégralité du tracé des continuités écologiques nécessaires à la faune comme à la flore, et favorisera la perméabilité des sols. Une attention particulière sera portée à la végétalisation sur le tracé, que ce soit sur la plateforme ou le long de la voirie.

IV. Bilan socio-économique

La Communauté urbaine Caen la mer a réalisé une étude afin d'analyser les besoins en transports en commun et de définir les orientations sur les prochaines années.

Plusieurs solutions ont été étudiées : bus classiques (amélioration de la desserte existante), bus avec couloirs réservés (bus à haut niveau de service – BHNS) ou tramways.

Les critères pris en compte dans le choix du parti technologique du mode retenu sont les suivants :

- un mode de transport peu, voire non polluant ;
- une offre de transport fiable et efficace en temps de déplacement, ce qui implique une infrastructure de transport en site propre pour échapper aux contraintes de circulation générale ;
- une accessibilité accrue pour tous ;
- des logiques d'aménagement et logiques fonctionnelles impulsées par le réseau actuel de transport en commun.

L'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 présente le cadre général de l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport, en application des articles L.1511-1 à L.1511-6 et R.1511-1 à R.1511-16 du Code des transports.

Un dossier d'évaluation économique et sociale a été réalisé pour analyser la situation existante, les effets des différentes options de projet, et faire la synthèse des effets des différentes options retenues, au regard des coûts. Ce bilan socio-économique permet de déterminer la rentabilité et la valeur ajoutée créées par le projet.

La mise en service du projet, comprenant l'extension du tramway à l'Ouest de l'agglomération et la restructuration du réseau de bus, est prévue pour 2029.

- *a) Le potentiel desservi*

Le projet desservira en 2029 (sans double compte des stations communes T3 et T4, ni des stations existantes), dans une zone de 500 mètres autour des stations :

- 26 000 habitants supplémentaires ;
- 25 700 emplois supplémentaires

Le projet conduit à une croissance de 5 000 déplacements par jour sur le réseau des transports collectifs urbains par rapport à la situation de référence, liés au report de la voiture particulière vers le tramway.

- *b) Le développement économique*

La requalification de façade à façade des espaces traversés et l'amélioration du paysage participeront également à la réussite sociale du projet en constituant un levier de transformation des quartiers (par valorisation de l'habitat et des espaces publics).

Le projet stimulera l'emploi via la densification et l'accessibilité des secteurs traversés qui seront bénéfiques pour les commerces et les entreprises locales comme externes.

Il permettra d'améliorer l'accès à l'emploi et aux services par l'amélioration des transports en commun et la réduction de la dépendance à la voiture (un mode de déplacement qui n'est pas accessible par tous).

Le projet s'accompagne d'une valorisation urbaine des axes empruntés par les nouvelles lignes (paysage, voirie, cheminements piétons...).

Le projet engendre la création de 700 emplois/an directs et de 588 emplois/an indirects liés à l'infrastructure, la création de 68 emplois/an directs et de 91 emplois/an indirects liés au matériel roulant.

- *c) la fréquentation prévisionnelle*

Du fait du report modal d'anciens utilisateurs de la voiture particulière vers les transports en commun, des gains sont attendus en termes de réduction de la pollution atmosphérique, des gaz à effet de serre et de réduction des nuisances sonores, et d'amélioration de la sécurité routière par la baisse du nombre d'accidents.

En effet, le projet permettra un moindre usage de la voirie (circulation et stationnements) grâce à la redistribution des parts modales, soit environ **5 700 véhicules privés** en moins par jour c'est-

à-dire 44 282 véhicules/kilomètres journaliers évités (et 15,2 millions de véhicules/kilomètres annuels évités).

La réalisation du projet conduit à une baisse globale de la demande de circulation sur Caen la mer du fait du report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. L'extension du tramway dessert les nouveaux quartiers en voie de construction à l'Ouest du quartier Poupard.

- *d) le coût global de l'opération*

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit la poursuite du soutien de l'Etat en faveur des transports du quotidien.

En réponse au quatrième appel à projets, Caen la mer s'est vue attribuer la subvention maximale, soit **40 millions d'euros** en 2021. L'engagement de l'Etat à soutenir le projet de Caen la mer a été confirmé par la signature d'une **convention de financement le 10 mars 2025**.

Par délibération en date du 21 octobre 2021, Caen la mer a approuvé le programme et le coût prévisionnel de l'opération tramway de 285,1 M€ HT. Ce coût était exprimé en euros valeur janvier 2021.

À l'issue de la concertation préalable, le tracé B a été retenu. Caen la mer a alors délibéré le 28 février 2023 pour acter le nouveau coût d'opération de **288,5 M€ HT** intégrant les modifications apportées pour tenir compte des demandes formulées lors de la concertation. Ce coût était également exprimé en euros valeur janvier 2021.

Le 11 avril 2024, le Bureau communautaire a acté les modifications du programme de l'opération et la confirmation de l'enveloppe financière prévisionnelle arrêtée à 288,5 M€ HT valeur janvier 2021.

Le coût correspond à un système global de transport, incluant le matériel roulant, les infrastructures et les aménagements urbains. Il intègre également des prestations réalisées pour le compte d'autres maîtres d'ouvrage, comme la Ville de Caen ou Eau du Bassin caennais, et des extensions de périmètre non directement nécessaires au tramway ou encore des embellissements dans le centre-ville de CAEN.

L'affectation du **coût global de 288,5 M€** par financeur intègre les travaux, les charges des frais de maîtrise d'ouvrage, d'études et de maîtrise d'œuvre, conformément à la démarche présentée dans le dossier d'enquête, pièce D, §7.2.4.1.

Le coût du système de transport directement affecté au projet d'extension est ainsi de **229,3 M€ HT** (exprimé en euros valeur janvier 2021) pour **9,1 km**.

- *e) bilan financier*

L'analyse socio-économique monétarisée conduit aux indicateurs suivants :

- VAN-SE : 28,70 M€
- VAN-SE par euro investi : 0,13 €
- Taux de rentabilité interne : 3,78 %

La valeur nette actualisée socio-économique du projet pour la collectivité est positive, lorsque ses composantes sont mises en relation sur la période du bilan de 2020 à 2140. Ce bilan montre que le projet est socialement et économiquement rentable.

L'évaluation socio-économique développée dans le tome D du dossier d'enquête publique justifie par là-même de la rentabilité socio-économique du projet.

V. Résultats de l'enquête publique et réponses du maître d'ouvrage

a) Avant l'enquête publique :

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer a fait l'objet d'une concertation publique préalable, au titre des articles L.121-9 et R.121-8 du Code de l'environnement.

Cette concertation, qui s'est tenue du 30 septembre au 30 novembre 2022 et réalisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), avait pour objet de « débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent, ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire » en associant le public le plus en amont possible dans la conception du projet.

Le bilan de la concertation publique de la CNDP et le bilan de la concertation publique du maître d'ouvrage ont été insérés comme pièces dans le dossier d'enquête publique.

Un processus de concertation continue s'est mis en place, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP. Cette dernière a consisté en l'organisation de réunions publiques avec les riverains des quartiers traversés, ainsi qu'en participation aux conseils de quartiers pour concerter sur les choix d'aménagement.

Suite aux échanges qui ont eu lieu à l'automne 2023 avec le public, des réunions publiques de restitution, précédées de conseils de quartier, ont eu lieu au printemps 2024, afin de présenter les choix retenus et leur déclinaison dans le projet présenté à l'enquête publique.

Les comptes-rendus des réunions publiques et des conseils de quartiers ont ensuite été intégrés dans le dossier d'enquête publique conjointe.

Sur la base du dossier de projet présenté par Caen la mer, le Préfet a, en date du 31 juillet 2025, prescrit une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'expropriation concernant la réalisation de l'extension du réseau de tramway de Caen la mer d'Est en Ouest ainsi que les opérations de travaux qui y sont liés, sur le territoire des communes de CAEN, de FLEURY-SUR-ORNE, d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR et de SAINT-CONTEST.

b) Résultats de l'enquête publique :

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet, car il s'agit d'un aménagement pour lequel le maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière, et de ce fait, le recours à l'expropriation des propriétés privées ou à un transfert de gestion des dépendances du domaine public pourront être nécessaires.

Par ailleurs, les aménagements projetés entrent dans le champ d'application des articles L.123-1 à L.123-18 du Code de l'environnement. Au sens de l'article L.123-6 du Code de l'environnement :

« Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme. »

Cette enquête publique conjointe préalable à la DUP et à l'expropriation pour cause d'utilité publique (enquête parcellaire) a été diligentée par une commission d'enquête désignée par Mme la présidente du TA de Caen. Elle s'est déroulée du **lundi 15 septembre 2025 au jeudi 16 octobre 2025**.

La commission d'enquête a tenu **13 permanences** prévues par l'arrêté préfectoral rappelé ci-avant. Les conditions d'accueil du public étaient bonnes bien que celui-ci se soit faiblement manifesté lors de ces permanences. Les registres papier ont recueilli **33 observations**.

Cependant, la fréquentation du registre dématérialisé a été très forte aussi bien pour prendre connaissance du dossier de projet (**9 195 visiteurs uniques et 5 925 téléchargements**), que pour s'exprimer sur ce dernier (**507 contributions**).

Au total, l'enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) et à l'expropriation pour cause d'utilité publique (Cessibilité) a enregistré **540 observations**.

La commission d'enquête a, après analyse des observations, rendu son rapport, ses conclusions et avis favorables pour la DUP et à l'expropriation des parcelles nécessaires au projet pour cause d'utilité publique en date du 20 novembre 2025.

L'avis de la commission d'enquête était assorti de 6 recommandations et 5 réserves.

Il est précisé que de manière générale, les réponses apportées aux contributions du public et aux questions de la commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse (PVS) ont été détaillées et argumentées, et souvent suivies d'engagements précis (Cf. le Mémoire en réponse du pétitionnaire au PVS de la commission d'enquête).

➤ **S'agissant des six recommandations, à savoir :**

- la réalisation d'une étude préalable concernant la fluidité du trafic à la sortie « Chemin Vert » du périphérique de Caen ;
- un complément à apporter à l'étude acoustique en augmentant les points de mesure ;
- la production d'un échéancier concernant les abattages d'arbres ;
- la présentation claire du calendrier de travaux par secteur concerné par le projet d'extension du tramway de Caen ;
- une nouvelle réflexion sur le dimensionnement des parkings relais, notamment ceux du « Chemin Vert » et d'Athéna ;
- et la mise en place d'un suivi des mesures de protection des zones de captages d'eau potable de la Prairie.

La prise en compte des recommandations et des engagements pris par le maître d'ouvrage sont détaillés dans la délibération du Conseil communautaire n°C-2026-01-29/19 Projet Tramway-Déclaration de projet portant sur l'intérêt général de l'opération d'extension du Tramway du 29 janvier 2026.

Le porteur du projet, Caen la mer, a fait réaliser des études complémentaires et a procédé à plusieurs modifications sans entamer l'économie générale du projet et s'est engagé à mettre en œuvres les recommandations réalisables en rapport avec le budget prévisionnel dédié au projet (Cf. délibération du Conseil communautaire ci-avant du 29/01/2026).

➤ **En ce qui concerne les cinq réserves exposées par la commission d'enquête, il est précisé ci-dessous :**

— **concernant la réserve n° 1 : le maître d'ouvrage doit se conformer aux préconisations indiquées dans l'alerte émise par le pôle carrières de la ville de CAEN en matière de recherche de cavités.**

La réserve n°1 émise par la commission d'enquête cible la rue Damozanne. Dans son rapport, paragraphe 9.8, la commission d'enquête indique constater que l'alerte émise par le Pôle Carrières de la Ville de Caen n'a pas été prise en compte.

Concernant la rue Damozanne, l'analyse menée en 2020 par le Pôle Carrières indique : « Rue Damozane, située en zone de carrières à ciel ouvert inscrite au PLU de la Ville de Caen. Forte probabilité de remblais sous voirie. Une étude géotechnique réalisée dans ce secteur a mis en évidence des remblais jusque 15 mètres de profondeur. »

Le diagnostic élaboré par le Pôle Carrières a été exploité comme donnée d'entrée dans chacune des études géotechniques menées sur le secteur de la rue Damozanne, comme le montre notamment la citation de ce diagnostic à plusieurs reprises dans les rapports du géotechnicien annexés au mémoire en réponse aux recommandations formulées par l'Autorité Environnementale, figurant pièce G2 du dossier d'enquête publique (p150, p171).

Toutefois, afin de sécuriser davantage l'environnement des travaux, et donnant suite à la contribution d'un résident de la rue Damozanne dans le cadre de l'enquête publique, une visite a été menée sur place, en présence du résident.

Afin de compléter la levée de doute, l'ensemble des éléments de diagnostic, d'étude et de constat sur site ont été communiqués au Pôle Carrières de la Ville de Caen afin d'évaluer la réponse apportée à l'alerte émise initialement. Dans la note produite en annexe 5 à la présente délibération, le Pôle Carrières conclut ainsi : « Les objectifs de reconnaissance géologique et de recherche de cavités ont été atteints ».

Sur l'alerte émise par le résident du 27b rue Damozanne, le Pôle Carrières conclut ainsi : « Le Pôle Carrière considère que le tunnel localisé au 27b rue Damozanne, aujourd'hui obstrué, constituait un accès à l'ancienne carrière à ciel ouvert, située au Nord-Ouest de l'habitation, et ne semble pas correspondre à un accès vers une carrière souterraine développée sous le bâti.

La réserve n°1 est levée à la lumière de l'engagement pris par le maître d'ouvrage, au regard en particulier des conclusions favorables émises par le Pôle carrières sur l'atteinte des objectifs de reconnaissance géologique et de recherche de cavités préconisé en 2021.

— concernant la réserve n° 2 : le porteur du projet doit publier l'analyse réalisée des effets concernant les impacts du projet sur les patients de l'établissement public de santé mentale de Caen (EPSM).

Suite au choix du tracé B par délibération du Bureau communautaire de Caen la mer le 28 février 2023, un groupe de travail a été instauré, réunissant l'Etat, l'Agence Régionale de Santé Normandie (ARS), l'Etablissement Public de Santé Mentale de Caen (EPSM), et la Communauté urbaine Caen la mer.

Lors de sa seconde instance, l'EPSM a présenté une analyse des impacts de l'opération élaborée en date du 7 avril 2023, portant sur le fonctionnement de l'établissement, sur la prise en charge des patients de l'EPSM et sur l'accueil des visiteurs.

Cette analyse a été publiée en annexe à la délibération du Conseil Communautaire de Caen la mer relative à la déclaration de projet en date du 29/01/2026, ainsi que sur le site internet de l'opération.

La réserve n°2 est ainsi levée.

— Concernant la réserve n° 3 : réaliser deux études vibratoires, l'une pour la phase travaux sur la totalité du tracé et l'autre sur la rigole alimentaire en phase d'exploitation.

Caen la mer a mandaté le centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) pour mener deux études vibratoires :

- Analyse de l'exposition aux risques d'impacts vibratoires en phase chantier ;
- Évaluation du risque de dommage sur la structure de la rigole alimentaire, lié aux vibrations générées par l'exploitation du tramway.

Les deux rapports associés ont été produits en annexe de la délibération du Conseil Communautaire de Caen la mer relative à la déclaration de projet en date du 29/01/2026.

L'étude vibratoire relative à la phase chantier complète l'analyse vibratoire réalisée pour la phase d'exploitation et versée au dossier d'étude d'impact. Elle s'appuie sur une analyse de l'ensemble du tracé. Le rapport propose des dispositions générales à prendre en compte dans

l'organisation des travaux en vue de limiter les risques liés aux vibrations en phase chantier. Le rapport fournit en conclusion une liste de onze sites appelant des actions particulières dans la gestion du risque vibratoire, et fournit pour chacun d'eux les préconisations à mettre en œuvre.

L'étude vibratoire liée à la rigole alimentaire en phase d'exploitation s'appuie sur une modélisation de la rigole alimentaire et de l'ouvrage de pontage qui sera mis en œuvre dans le cadre de l'opération. Le rapport conclut que dans le cas le plus pénalisant, les valeurs seuils à respecter ne sont pas dépassées. En conséquence, le risque de dommage sur la structure de la Rigole alimentaire lors de l'exploitation du projet est jugé faible.

Par conséquent, cette réserve n°3 est levée.

— concernant la réserve n° 4 : présenter une actualisation du coût du projet en amont de la décision finale du conseil communautaire.

La gestion budgétaire d'une opération d'investissement de grande envergure et étendue dans le temps nécessite un point de référence. Celui-ci a été arrêté en janvier 2021 dans le cadre de l'opération tramway de Caen la mer. Ainsi, le 21/10/2021 Caen la mer a approuvé le programme et le coût prévisionnel de l'opération tramway de 285,1 M€ HT (exprimé en valeur janvier 2021). À l'issue de la procédure de concertation préalable, les modifications retenues pour tenir compte des contributions du public ont porté le coût prévisionnel de référence à 288,5 M€ HT (valeur janvier 2021).

L'analyse de l'évolution des coûts depuis 2021 montre une croissance rapide jusqu'en 2022, dû à un probable effet de rattrapage à la suite de la crise du Covid-19, accentué par les premiers effets de l'invasion de l'Ukraine par la Russie sur les coûts de production industrielle.

En conséquence, l'actualisation du coût prévisionnel de 288,5 M€ HT conduit à un coût de 322,9 M€ HT, soit une augmentation de 34,4 M€ HT en 18 mois. Cette évolution ne remet pas en cause la soutenabilité financière de l'opération tramway de Caen la mer.

Depuis juin 2022, la conjoncture ayant permis une forte stabilisation des coûts de la construction, l'actualisation du coût prévisionnel du projet s'établit à présent à **327,8 M€ HT** en valeur octobre 2025 (date des derniers indices disponibles), soit une augmentation de 4,9 M€ en 40 mois.

Par la publication des éléments d'actualisation du coût de cette opération tramway en janvier 2026 sur son site internet dédié, le maître d'ouvrage lève ainsi la réserve n° 4.

— concernant la réserve n° 5 : respecter les engagements pris dans le cadre de l'enquête publique.

Le maître d'ouvrage a confirmé dans la déclaration de projet issue de la délibération du Conseil communautaire du 29/01/2026, qu'il s'oblige à respecter l'ensemble des engagements pris dans le cadre de l'enquête publique conjointe, et en particulier au sein du dossier d'enquête publique, du mémoire en réponse de Caen la mer au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique et de la délibération susmentionnée emportant déclaration de projet.

Cette confirmation du pétitionnaire vient lever la réserve n° 5.

VI. Motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet

Ce projet consiste à créer deux nouvelles branches du tramway sur une distance de 9,1 km vers l'Ouest et le Nord-Ouest de la ville, à déposer des lignes aériennes de contact (LAC) sur une portion de 0,9 km, à construire 17 nouvelles stations, à modifier deux stations existantes et à créer ou modifier sept ouvrages d'art.

Outre la construction des installations liées à l'exploitation du tramway, le projet comprend une nouvelle répartition et un aménagement de l'espace public sur l'ensemble du tracé.

D'une part, il s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire à l'échelle régionale (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Normandie). Le SRADDET fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et schéma régional climat-air-énergie (SRCAE). Il a été adopté par la Région en 2019 et approuvé par le préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Il a fait l'objet d'une modification approuvée le 28 mai 2024.

D'autre part, il est compatible, au niveau local, avec le schéma de cohérence territoriale de Caen Normandie Métropole (SCOT) devenu exécutoire le 14 janvier 2020, le plan local d'urbanisme (PLU) de CAEN, le PLU de FLEURY-SUR-ORNE, le PLU d'HEROUVILLE-SAINT-CLAIR, le PLU de SAINT-CONTEST, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), le projet du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Mobilités (PLUi-HM), le plan de déplacements urbains (PDU) de Caen la mer, le plan de prévention des risques majeurs (PPRM) de la basse vallée de l'Orne, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orne aval et Seules et le plan climat air énergie territorial (PCAET) Caen Normandie Métropole.

Enfin, le projet répond à un besoin des habitants et à la volonté de mettre en place des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les secteurs Ouest de l'agglomération de Caen la mer sont en effet en attente d'une amélioration ou d'un renforcement de l'offre de transports publics. De nouvelles zones urbaines ont été aménagées ou sont en cours d'urbanisation et une offre de transport en commun adaptée doit y être proposée.

Une analyse des opportunités (population, emplois et scolaires) et des enjeux de déplacements actuels et à moyen terme (horizon 2035) a permis de hiérarchiser les corridors à desservir par les futures lignes du réseau de transports en commun en site propre (TCSP). La priorité d'action est de proposer un tramway depuis l'Ouest pour desservir les quartiers d'habitat denses et de développement SAINT-CONTEST / Chemin Vert d'une part, et Beaulieu d'autre part.

À l'échelle locale, le projet d'extension du tramway de Caen la mer vers l'Ouest vise à améliorer l'accessibilité aux centralités urbaines et aux principaux équipements, tout en améliorant les connexions avec différents quartiers déjà desservis par le réseau de tramway.

Il participe au développement urbain et économique le long du tracé retenu, en accompagnant les projets d'urbanisation en cours et à venir et contribue certainement à la requalification des espaces publics.

Le projet permettra également de proposer une alternative à la voiture individuelle, plus écologique et qui participe globalement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les transports en commun seront accessibles à tous, adaptés pour tous les usagers, et attractifs en matière de gain de temps et de fiabilité.

L'insertion urbaine du projet veille à développer la trame végétale, et mettra en œuvre des espaces qualitatifs et équilibrés pour différents usagers tout en garantissant leur sécurité dans le respect des normes en vigueur. Le cadre de vie s'en trouvera amélioré par la réalisation effective de ce projet.

Par les gains de temps que le projet va générer, le report modal qu'il induit et les effets positifs qu'il apporte, notamment en termes de santé publique, cette opération présente un bilan socio-économique positif.

Les impacts du projet sur son environnement sont maîtrisés par l'application d'une démarche « Éviter – Réduire – Compenser (ERC) » dont les engagements sont détaillés dans le dossier de projet qui a fait l'objet de l'enquête publique conjointe et sont joints à la déclaration d'utilité publique comme obligation (**Annexe V de la DUP**).

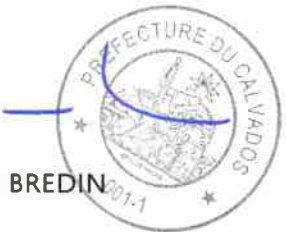
VII. Conclusion

L'opération projetée répond aux objectifs définis par l'autorité organisatrice des mobilités, à savoir :

1. Densifier l'offre de transport pour accompagner le développement urbain
2. Réduire la place de la voiture dans les déplacements au sein de l'agglomération
3. Améliorer la qualité des transports publics et fiabiliser l'exploitation du réseau global de tramway en service en 2029
4. Améliorer le cadre de vie dans le centre-ville de Caen

Au vu des éléments présentés, il apparaît que l'opération d'extension du tramway de Caen la mer portée par la Communauté urbaine Caen la mer ainsi que les travaux qui y sont liés sont d'utilité publique.

Fait à Caen, le 26 juin 2016

 
Stéphane BREDIN