

Extrait du registre des délibérations

Le jeudi 29 janvier 2026, à 18h13,

Le conseil communautaire de Caen la mer, légalement convoqué, s'est réuni en séance publique, en l'hémicycle de la communauté urbaine, sous la présidence de Nicolas JOYAU, Président.

Date de convocation : 22/01/26

Nombre de membres en exercice : 112
Nombre de membres présents : 83
Nombre de votants : 99

PRÉSENTS :

En tant que titulaires : Madame Florence BOUCHARD, Madame Nelly LAVILLE, Monsieur Christian LE BAS, Madame Nadine LEFÈVRE-PROKOP, Monsieur Thierry RENOUF, Monsieur Martial BORDAIS, Monsieur Jérôme LANGLOIS, Monsieur Benoît LERÉVÉREND, Monsieur Jean-Paul GAUCHARD, Monsieur Philippe MARS, Monsieur Didier BOULEY, Monsieur Bertin GEORGE, Madame Ghislaine RIBALTA, Monsieur Sébastien FRANÇOIS, Monsieur Jacques LANDEMAINE, Monsieur Patrick LECAPLAIN, Madame Annie ANNE, Madame Alexandra BELDJOUDI, Madame Ginette BERNIERE, Monsieur Bruno COUTANCEAU, Monsieur Aurélien GUIDI, Madame Béatrice GUIGUES, Madame Béatrice HOVNANIAN, Monsieur Francis JOLY, Monsieur Théophile KANZA MIA DIYEKA, Madame Agnès MARRETEUX, Madame Jacqueline MARTIN, Monsieur Emmanuel RENARD, Monsieur Olivier SIMAR, Madame Clémentine LE MARREC, Monsieur Lionel MARIE, Monsieur Dominique ROUZIC, Madame Élisabeth HOLLER, Madame Catherine AUBERT, Monsieur Thierry SAINT, Monsieur Pierre SCHMIT, Monsieur Marc POTTIER, Monsieur Franck GUEGUENIAT, Monsieur Ludwig WILLAUME, Monsieur Pascal SÉRARD, Monsieur Patrick LEDOUX, Monsieur Yves RÉGNIER, Madame Sophie SIMONNET, Monsieur Michel LE LAN, Madame Emilie ROCHEFORT, Monsieur Rudy NIEWIADOMSKI, Monsieur Rudy L'ORPHELIN, Monsieur Gilles DÉTERVILLE, Monsieur Philippe JOUIN, Madame Pascale BOURSIN, Madame Baya MOUNKAR, Madame Amandine FRANÇOIS-GOGUILLON, Monsieur Xavier LE COUTOUR, Monsieur Jean-Marie GUILLEMIN, Monsieur Laurent MATA, Madame Nathalie BOURHIS, Madame Brigitte BARILLON, Monsieur Pascal PIMONT, Monsieur Dominique DUVAL, Madame Virginie CRONIER, Madame Béatrice TURBATTE, Monsieur Michel BOURGUIGNON, Monsieur Richard MAURY, Madame Cécile COTTENCEAU, Monsieur Fabrice DEROO, Monsieur Mickaël MARIE, Monsieur Cédric CASSIGNEUL, Monsieur Nicolas JOYAU, Madame Hélène BURGAT, Monsieur Christian DELBRUEL, Monsieur Marc MILLET, Monsieur Dominique GOUTTE, Monsieur Aristide OLIVIER, Monsieur Morgan TAILLEBOSQ, Monsieur Joël BRUNEAU, Madame Françoise DUPARC, Madame Maryline LELÉGARD-ESCOLIVET, Monsieur Serge RICCI, Monsieur Alain DESMEULLES, Monsieur Damien DE WINTER, Madame Virginie AVICE, Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE, Monsieur Mahama COMPAORÉ.

EXCUSÉ(S) AYANT DONNÉ POUVOIR : Monsieur Rodolphe THOMAS à Madame Baya MOUNKAR, Monsieur Stéphane LE HELLEY à Monsieur Pascal SÉRARD, Monsieur Jean-Marc PHILIPPE à Monsieur Olivier SIMAR, Monsieur Michel LAFONT à Madame Nelly LAVILLE, Monsieur Nicolas ESCACH à Monsieur Emmanuel RENARD, Madame Lynda LAHALLE à Monsieur Michel LE LAN, Madame Céline PAIN à Madame Alexandra BELDJOUDI, Monsieur Christian CHAUVOIS à Monsieur Philippe MARS, Madame Sara ROUZIÈRE à Monsieur Damien DE WINTER, Madame Magali HUE à Madame Florence BOUCHARD, Madame Agnès DOLHEM à Monsieur Laurent MATA, Monsieur Erwann BERNET à Monsieur Jérôme LANGLOIS, Madame Sylvie MOUTIERS à Madame Ghislaine RIBALTA, Monsieur Vincent LOUVET à Monsieur Jean-Paul GAUCHARD, Monsieur Raphaël

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

CHAUVOIS à Madame Clémentine LE MARREC, Madame Camille VERNET à Madame Emilie ROCHEFORT.

EXCUSÉ(S) : Monsieur Marc LECERF, Madame Nathalie DONATIN, Monsieur Gabin MAUGARD, Madame Maria LEBAS, Monsieur Romain BAIL, Monsieur Frédéric LOINARD, Madame Isabelle MULLER DE SCHONGOR, Monsieur Gérard HURELLE, Madame Véronique DEBELLE, Madame Sonia DE LA PROVOTE, Monsieur André HENRY, Monsieur Franck LECOQ, Monsieur Jean BERT.

Le conseil nomme Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE secrétaire de séance.

N° C-2026-01-29/19 - MOBILITÉS - PROJET TRAMWAY - DÉCLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION D'EXTENSION DU TRAMWAY

Préambule

Par délibération en date du 21 octobre 2021, le Bureau communautaire de Caen la mer a approuvé, le programme de l'opération axe est-ouest, le coût global du projet arrêté à 285 089 000 € HT (valeur 2021) ainsi que le planning prévisionnel de l'opération.

Conformément aux articles L121-9 et R 121-8 du Code de l'environnement, et dans sa volonté constante d'instaurer un dialogue dans le cadre de ses grands projets structurants, Caen la mer a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en vue d'organiser une concertation préalable. Cette instance indépendante et neutre en a fixé les modalités, le calendrier et a désigné deux garants. Cette concertation s'est tenue du 30 septembre au 30 novembre 2022. Elle a mobilisé de nombreux dispositifs (plateforme participative, marches exploratoires, permanences, ...) et a permis au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet, les tracés proposés, les stations et les parkings relais ou encore sur l'organisation à terme du futur réseau de lignes de tramway. Les garants ont remis leur bilan le 30 décembre 2022.

Par délibération en date du 28 février 2023, le Bureau communautaire de Caen la mer a approuvé, à l'issue de la concertation préalable, le choix du tracé B ainsi que les évolutions du programme de l'opération résultant de cette concertation, pour un coût global du projet arrêté à 288 500 000 € HT (valeur 2021).

A l'issue de la concertation préalable, une concertation continue à laquelle était associé un garant de la CNDP a été menée par Caen la mer du 1er mars 2023 jusqu'au lancement de l'enquête publique afin de poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux et le public.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet, car il s'agit d'aménagements situés sur des emprises pour lesquelles le maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière. Les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables sont privilégiées. Toutefois, à défaut d'accord avec les propriétaires concernés, il convient de réserver la possibilité d'exproprier les terrains ou de transférer la gestion des dépendances du domaine public nécessaires au projet en organisant une enquête publique en vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) conformément à l'article L.110-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. Par ailleurs, les aménagements projetés, soumis à évaluation environnementale systématique en application de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, constituent une opération mentionnée à l'article L.123-2 du Code de l'environnement.

Dès lors, l'enquête publique préalable à la DUP du projet est régie par le chapitre III du titre II du livre 1^{er} du Code de l'environnement préalablement à son autorisation en application des textes précités.

Par délibération en date du 11 avril 2024, le Bureau communautaire de Caen la mer a sollicité, auprès du Préfet du Calvados, l'ouverture d'une enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération, et de l'enquête parcellaire conjointe, en vue de l'obtention d'un arrêté déclarant d'utilité publique le projet et d'un arrêté déclarant cessible les emprises nécessaires à sa réalisation.

Par décision n° E25000046/14 en date du 10 juin 2025, la Présidente du Tribunal Administratif de Caen a nommé les membres de la commission d'enquête pour conduire l'enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique : Madame Sophie MARIE, en qualité de présidente de la commission d'enquête, Monsieur Pierre GUINOT-DELERY et Madame Aurélie LAMÉ en qualité de commissaires enquêteurs titulaires.

Par arrêté en date du 31 juillet 2025, le Préfet du Calvados a prescrit l'ouverture de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de l'extension du réseau de tramway de Caen la mer. L'enquête publique s'est déroulée du 15 septembre 2025 au 16 octobre 2025 inclus. La présente délibération vaut déclaration de projet au sens de l'article L126-1 du Code de l'Environnement.

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a établi en date du 20 novembre 2025 un rapport d'enquête comprenant ses conclusions et avis sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'une part, et sur l'enquête parcellaire d'autre part.

Rappel de l'opération

Objectifs

L'opération vise à répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du territoire de Caen la mer :

- Densifier l'offre de transport pour accompagner le développement urbain

Les quartiers ouest de l'agglomération de Caen la mer nécessitent une amélioration ou un renforcement de l'offre de transport compte-tenu de zones récemment construites ou en cours d'urbanisation.

Les quartiers ciblés par l'extension présentent une opportunité de desserte (population, emplois et scolaires - PES) du même niveau que dans les zones desservies par les lignes de tramway en service. Dès lors, une offre de transport de même niveau de qualité peut y être proposée, dans un souci d'équilibre du territoire et d'équité.

Ainsi, les extensions de lignes de tramway permettront d'accompagner le développement urbain des quartiers traversés et de proposer une offre de transports robuste pour accéder au centre-ville de Caen, ainsi qu'aux équipements publics majeurs présents le long du réseau.

- Réduire la place de la voiture dans les déplacements au sein de l'agglomération

Tandis que 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. 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 permettra ainsi d'augmenter sensiblement le nombre d'utilisateurs des transports publics dans l'agglomération.

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

Le projet d'extension du tramway constitue un maillon de l'amélioration de la qualité des transports publics au sein de la Communauté urbaine Caen la mer. Les usagers des transports collectifs, avec la mise en service de l'extension du tramway, obtiendront :

- Des gains de temps sur leurs déplacements, une connexion plus efficace avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs, urbains, départementaux et ferroviaires ;
- Une garantie de meilleure régularité et fiabilité (pas d'embouteillage, réduction des temps d'attente à l'arrêt) que dans le cas d'une utilisation d'un mode routier, collectif ou individuel ;
- Une vitesse et un confort accrus, une amplitude de fonctionnement des transports encore améliorée pour les usagers de l'extension.

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

- Améliorer le cadre de vie dans le centre-ville de Caen

Le projet d'extension du tramway constitue un projet de renouvellement urbain des corps de rue traversés. Il 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, ...).

Par ailleurs, 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 seront dépourvues de lignes aériennes de contact (LAC) sur les parties en centre-ville. Le projet a également pour ambition de valoriser ce patrimoine d'intérêt en supprimant les lignes aériennes de contact qui ont été mises en place au niveau des lignes de tramway existantes, entre les stations existantes « Bernières » et « Place de la Mare ».

Projet

Le projet global d'extension du tramway de Caen la mer comprend :

- 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 T1 existante « Saint-Clair » à Hérouville Saint-Clair ;
- la modification du terminus Est de la ligne de tramway T2 existante « Presqu'île » à Caen.

La mise en service du projet d'extension du tramway de Caen la mer est prévue à l'été 2029.

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer comporte 10,4 km d'infrastructure tramway, dont 1,3 km d'infrastructure existante et 9,1 km d'infrastructure nouvelle. Il desservira 17 nouvelles stations, positionnées au plus près des pôles générateurs de trafic, et prévoit la modification de deux stations existantes.

Les voiries empruntées sont reconfigurées pour intégrer des aménagements dédiés aux modes actifs, le long de la totalité de l'infrastructure tramway nouvelle. Les futurs aménagements cyclables réalisés le long du tramway seront connectés au réseau cyclable existant.

Le tracé nécessite la création de 9 nouveaux ouvrages d'art : franchissement du périphérique de Caen (RN814), pontage du passage souterrain parking Hôtel de Ville, pontage du passage cyclable souterrain Yves Guillou, pontage de la Rigole Alimentaire, mur de soutènement Quartier Lorge, mur de soutènement rue Damozanne, remblai renforcé au niveau du lycée Malherbe, pontage de la canalisation d'eau potable de la prairie au niveau du Lycée Malherbe, reconstitution d'un mur d'enceinte sur l'esplanade Chaunu.

Le tramway sera alimenté en électricité par 5 nouvelles sous-stations et une sous-station existante modifiée (Gare SNCF). 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.

Le tracé

L'extension du tramway de Caen la mer est composée d'un tronç commun dans le centre-ville de

Caen, entre la station existante « Bernières » et la future station « Hôtel de Ville », et de deux branches à l'Ouest :

- La branche Nord-Ouest desservira le quartier du Chemin Vert et participera ainsi au désenclavement du quartier prioritaire de la politique de la ville du Chemin Vert. Au-delà, cette branche Nord-Ouest se prolongera jusqu'à Saint-Contest, au niveau du Parc Athéna, situé au-delà du périphérique ;
- La branche Ouest, desservira le secteur Beaulieu et les principaux équipements situés le long du boulevard Yves Guillou (palais des sports, Zénith, parc des expositions, ...) et de l'avenue Albert Sorel (stade nautique, lycée Malherbe).

Le périmètre du projet est décrit dans le Plan Général des Travaux versé au dossier soumis à enquête publique (Pièce B2) et joint en annexe 1 à la présente délibération.

Prise en considération de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale par le projet

Synthèse des effets et impacts du projet

Conformément à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, les projets de transports guidés de personnes sont soumis à évaluation environnementale systématique. A ce titre, une évaluation environnementale du projet a été réalisée.

L'ensemble des impacts du projet sur l'environnement ont été identifiés au sein de l'évaluation environnementale du projet intégrée au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'arrêté de cessibilité (pièce C2).

En phase d'exploitation, le projet a en particulier des impacts positifs sur :

- La population au travers de l'amélioration de l'offre de transports, l'attractivité des quartiers, la sécurité des déplacements et l'accessibilité ;
- La qualité de l'air et la santé, au travers de la diminution des émissions routières et ainsi la réduction des concentrations moyennes et maximales en polluants ;
- Le climat avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution des îlots de chaleurs urbains ;
- Les équipements, commerces et services, en améliorant la desserte des équipements publics, des zones d'activité et des commerces ;
- Les infrastructures et les déplacements, en améliorant l'offre de transports en commun, en optimisant et fiabilisant les temps de parcours, en améliorant et sécurisant les déplacements des modes actifs, et en apaisant les conditions de circulation ;
- Le paysage urbain et le patrimoine historique, en créant une ambiance paysagère apaisée le long du tracé, en végétalisant la plateforme sur 80% de son linéaire, et en supprimant la ligne aérienne de contact en centre-ville.

Les principaux impacts nécessitant des mesures en phase de travaux sont les suivants :

Déroulement des travaux : perturbation de la circulation routière, perturbation des cheminements modes actifs, perturbation et insécurité des usagers, gênes avec des projets connexes, encombrement et/ou pollution, production de déchets de chantier ;

Population et santé humaine : déviation de la circulation générale, difficulté d'accès aux habitations riveraines, limitation des accès des véhicules notamment poids-lourds, modification des lignes ou arrêts de bus, réduction ou suppression de places de stationnement, détérioration provisoire des voiries. Augmentation des émissions de polluants atmosphériques, émission de poussières. Augmentation du niveau sonore à proximité du chantier et le long des itinéraires empruntés par les véhicules de transport. Vibrations lors de la réalisation de certains travaux (démolition, découpe de béton). Pollution lumineuse pendant les travaux de nuit potentiels ;

Biodiversité : abattages de 452 arbres, risque de dissémination ou de prolifération d'espèces exotiques envahissantes, pollution, modification physique du sol, destruction ou altération d'habitats

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

d'espèces, création de pièges dans les chantiers ;

Terres, sols, eaux, air et climat : déblais/remblais, apparition de présence d'une anomalie et/ou vestige d'un ancien puits, tassement de sol pouvant potentiellement nuire aux écoulements souterrains, pompages ou rabattements temporaires, risque de pollutions, remontée de nappe ;

Biens matériels et activités humaines : difficultés de stationnement et d'accessibilité à certains équipements et commerces, perturbation du fonctionnement des équipements et des commerces, du lycée Malherbe, de l'EPSM de Caen. Adaptation des conditions et plans de circulations, de déplacements, augmentation de la circulation de poids-lourds, perturbation des accès riverains, perturbation du réseau de transports en commun, difficultés de stationnement. Interception de réseaux existants. Démolition de bâtiments, occupation temporaire de terrains pour le chantier, acquisitions foncières (amiables ou expropriation) ;

Paysage et patrimoine : Présence d'équipements et de zones de chantier, abattage de 452 arbres, dégradation de la perception paysagère. Risque de destruction de patrimoine archéologique. ;

Risques : remblais en zone inondable (dans le lit majeur de l'Orne) ;

Les principaux impacts nécessitant des mesures en phase d'exploitation sont les suivants :

Population et santé humaine : impacts acoustiques du projet (peu significatifs à l'exception de quelques zones localisées). Risque d'impact vibratoire dans certaines zones (rue du Chemin Vert, rue Damozanne, Centre-ville). Présence d'éclairage public (risque de pollution lumineuse) ;

Biodiversité : perturbation d'individus, mais aussi augmentation des surfaces d'habitats de vie du Hérisson, ouverture de murs et de clôtures ;

Terres, sols, eaux, air et climat : Potentielle propagation de vibrations dans les zones de carrières souterraines confortées (Beaulieu). Risque de pollution des eaux souterraines ou superficielles. Réduction des gaz à effet de serre et diminution des îlots de chaleur urbains ;

Bien matériels et activités humaines : effets sur les réseaux liés aux courants vagabonds ;

Infrastructures et déplacements : amélioration de l'offre de transports en commun, optimisation et fiabilisation des temps de parcours, amélioration et sécurisation des déplacements des modes actifs, conditions de circulation apaisée le long du tracé, baisse du trafic routier sur les axes empruntés, augmentation du trafic sur les itinéraires de report, modification localisée du plan de circulation, modification des possibilités de stationnement et suppression locales de places, aménagement d'un parking relais en périphérie ;

Mesures en faveur de l'environnement et effets attendus de ces mesures compte tenu des impacts du projet

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer s'inscrit dans une démarche de développement durable, consistant à rechercher dans la définition des fonctionnalités et des possibilités d'aménagement à éviter les principaux enjeux environnementaux, puis lorsque cela n'était pas possible, rechercher une moindre incidence des ouvrages et des aménagements sur les milieux.

Développée dans le respect de la réglementation environnementale en vigueur, cette démarche repose sur trois principes :

- d'abord **Éviter** les impacts potentiels, grâce à une conception prenant en compte les enjeux environnementaux en présence et la moins impactante possible ;
- ensuite **Réduire** les impacts qui n'ont pu être évités ;
- et, si nécessaire, **Compenser** les impacts résiduels, après application des mesures de réduction.

Des **mesures d'accompagnement** sont également ponctuellement proposées, en complément des mesures d'évitement, de réduction, de compensation. Ces mesures permettent de renforcer leur pertinence et leur efficacité, mais ne sont pas en elles-mêmes suffisantes pour assurer une compensation.

Des plans de suivi de ces mesures en phase chantier et en phase exploitation seront mis en œuvre.

Les mesures élaborées dans le cadre de la séquence « Eviter – Réduire – Compenser » (ERC) sont présentées dans leur intégralité dans l'évaluation environnementale versée au dossier d'enquête publique (pièce C2). Une synthèse de la séquence ERC est présentée en annexe 2 à la présente délibération.

L'ensemble des mesures fera l'objet de mesures de suivi définies pour chacune d'elles dans les fiches mesures présentées dans l'évaluation environnementale et synthétisées en annexe 2 à la présente délibération.

- **Suivi des mesures en phase de chantier**

En phase chantier, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant. Les entreprises de travaux devront mettre en place un plan de préservation de l'environnement et respecter scrupuleusement les engagements pris par le maître d'ouvrage sur les mesures d'évitements, réduction et compensation.

Les interventions des entreprises seront contractuellement cadrées par le CCFC (Cahier des Contraintes Fonctionnelles de Chantier) et le CCEC (Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier) qui définissent les conditions d'interventions à respecter et rappellent les engagements du maître d'ouvrage pris dans le cadre de la séquence ERC et applicables aux entreprises de travaux.

Le suivi mobilisera également un écologue spécialisé en charge du suivi particulier des mesures écologiques en faveur de la faune et de la flore. Celui-ci sera chargé d'établir de façon régulière un rapport de respect des mesures écologiques.

Le service des espaces verts de Caen la mer interviendra également, en contrôle des modalités d'abattage des arbres (sujets concernés, période d'abattage) et de protection des sujets préservés.

- **Suivi des mesures en phase d'exploitation**

Le suivi des mesures en phase d'exploitation sera réalisé sous le contrôle de la Communauté urbaine Caen la mer.

Dans les premiers temps après la mise en service (à la mise en service et un an après), des campagnes de mesures acoustiques et vibratoires seront menées pour contrôler l'atteinte des objectifs décrits dans l'évaluation environnementale.

Le comportement des carrières souterraines sera contrôlé deux ans après la mise en service puis tous les cinq ans par l'intervention des services internes de la Ville de Caen.

Pour les mesures écologiques (concernant les espèces floristiques exotiques envahissantes, la renaturation des zones protégées, l'avifaune, les chiroptères, le hérisson d'Europe), le suivi sera réalisé au travers de campagnes de contrôle réalisées par un écologue spécialisé de façon annuelle pendant deux à trois années en fonction des mesures, puis tous les cinq ans pendant dix ans (n+1, n+2 (éventuellement n+3), n+7 (ou n+8), n+12 (ou n+13)). Ces campagnes s'attacheront à vérifier l'atteinte des objectifs chiffrés précisés dans l'évaluation environnementale.

Enfin, la Communauté urbaine Caen la mer produira, cinq ans après le terme des travaux, un bilan des résultats socio-économique de son aménagement.

Synthèse de l'avis de l'Autorité Environnementale

Par courrier du 25 avril 2024 de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Calvados, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis.

Le MRAe a remis son avis n°2024-5443 en date du 30 août 2024, lequel comprend 18 recommandations. Ces recommandations portent notamment sur :

- Le choix du projet et la comparaison avec les solutions de substitution raisonnables ;
- La définition des ouvrages d'art, les parkings-relais, la zone de compensation hydraulique et les espaces utilisés comme bases de vie pour le chantier, et la mise à jour de l'état initial de l'environnement et de la séquence « Eviter – Réduire – Compenser » (ERC) qui en découle ;
- L'illustration des impacts sur le paysage ;
- L'évaluation des impacts des abattages d'arbres sur le paysage, la biodiversité et sur l'effet d'îlot de chaleur ;
- L'analyse des impacts des nuisances sonores et vibratoires en phase travaux et d'exploitation sur les établissements accueillant des publics sensibles, et le suivi des mesures prises dès la mise en exploitation ;
- L'élaboration d'un bilan carbone complet.

Synthèse des réponses du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale

Conformément à l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, un mémoire en réponse écrit a été établi et mis à disposition du public dans le cadre du dossier soumis à l'enquête publique. Afin d'apporter les réponses les plus précises aux recommandations de la MRAe, Caen la mer a fait le choix de repousser d'un an l'enquête publique, permettant ainsi :

- La réalisation d'une étude faune-flore sur quatre saisons sur les emprises n'ayant pu faire l'objet d'un diagnostic dans les phases initiales, à savoir certaines bases vie, certaines sous-stations et la zone de compensation hydraulique ;
- La réalisation d'une étude hydraulique sur l'impact du projet dans la zone de lit majeur de l'Orne ;
- La réalisation d'une étude hydrogéologique sur l'impact du projet à proximité des captages d'eau potable de la Prairie.

Ces études ont permis d'amender l'évaluation environnementale en complétant l'état initial de l'environnement et en mettant à jour la séquence ERC. A l'issue de cette séquence, les impacts résiduels sont jugés faibles. L'ensemble de ces éléments est repris dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

Ce mémoire en réponse intègre par ailleurs des précisions et analyses complémentaires sur l'ensemble des recommandations formulées par la MRAe, et en particulier :

- Un argumentaire détaillé du choix du mode et une comparaison aux solutions de substitution raisonnables concluant à l'avantage du mode tramway dans le contexte de la desserte des quartiers Ouest de Caen et de la zone d'activité de Saint-Contest ;
- Des éléments d'études techniques complémentaires descriptifs des ouvrages d'art, parking relais, zone de compensation sur la base des dernières études techniques ;
- Un descriptif illustré des séquences paysagères le long du tracé, illustré de photomontages et détaillé par séquence d'aménagement cohérente ;
- Une analyse complémentaire des impacts des abattages d'arbres, comprenant un diagnostic phytosanitaire complet et une analyse des effets temporaires attendus en contrepartie des nouvelles plantations sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain, les impacts définitifs étant jugés positifs ;
- Des compléments d'analyse et d'information sur les nuisances sonores et vibratoires en phase travaux et en phase d'exploitation, sur leur réduction, et sur les modalités de suivi, en particulier aux abords des établissements accueillant un public sensible, tendant à souligner un enjeu particulier aux abords de l'EPSM bien que les seuils réglementaires soient respectés sur ce site comme sur l'ensemble des établissements sensibles répertoriés ;
- Des précisions sur la méthodologie employée dans l'élaboration du bilan carbone fourni dans

le cadre de l'évaluation environnementale.

L'ensemble des réponses à l'avis de la MRAe est présenté dans le mémoire en réponse, versé au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'arrêté de cessibilité (pièce G2).

Prise en considération de l'avis des collectivités territoriales intéressées par le projet

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 chacune un avis favorable en date du 21 août 2024.

Les communes de Fleury-sur-Orne, Saint-Contest et Hérouville-Saint-Clair n'ont pas remis de réponse dans les délais impartis et sont réputées n'avoir aucune observation à formuler en application des articles L.122-1-V et R.122-7 du Code de l'environnement.

Avis de la communauté urbaine Caen la mer

Dans son avis du 21 août 2024, la Communauté urbaine Caen la mer relève :

« Le dossier consistant, clair et fourni, présente bien les enjeux, les objectifs, et les dispositions conséquentes proposées, avec une volonté affichée d'une infrastructure nouvelle pleinement intégrée dans son environnement.

Le projet aspire effectivement à une meilleure desserte des quartiers par le tramway, avec une ambition plus large de refonte et d'amélioration de l'ensemble des mobilités et avec une offre de modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Il se veut également un équipement structurant, facteur d'attractivité, d'accessibilité, de développement et de dynamisme. Il est aussi l'occasion de recomposer et requalifier l'espace urbain, avec l'association d'une forte composante végétale, d'une insertion paysagère poussée et d'une biodiversité préservée.

Le projet contribuera largement à l'amélioration de la qualité du cadre de vie, à l'apaisement des quartiers et à la mise en valeur du patrimoine. Les dispositions prises en matière d'évitement dès le démarrage et la conception du projet témoignent de l'attention importante accordée à sa dimension environnementale.

Dans un contexte de changement climatique, il participe globalement à limitation des gaz à effet de serre, par des mobilités douces, multi-modales et décarbonées. Il contribue d'autre part à la nécessité d'adaptation du territoire avec une insertion végétale favorable au rafraîchissement urbain.

A ces différents titres, le projet d'extension du tramway répond donc aux exigences actuelles d'un équipement et d'un aménagement durables et en faveur de la transition écologique. »

En conséquence, la communauté urbaine Caen la mer a remis un **avis favorable** sur le projet d'extension du tramway et le dossier d'évaluation environnementale correspondant.

Avis de la Ville de Caen

Dans son avis du 21 août 2024, la Ville de Caen relève :

« Le dossier consistant, clair et fourni, présente bien les enjeux, les objectifs, et les dispositions conséquentes proposées, avec une volonté affichée d'une infrastructure nouvelle pleinement intégrée dans son environnement.

Le projet aspire effectivement à une meilleure desserte des quartiers par le tramway, avec une ambition plus large de refonte et d'amélioration de l'ensemble des mobilités et avec une offre de modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Il se veut également un équipement structurant, facteur d'attractivité, d'accessibilité, de développement et de dynamisme. Il est aussi l'occasion de recomposer et requalifier l'espace urbain, avec l'association d'une forte composante végétale, d'une insertion paysagère poussée et d'une biodiversité préservée.

Le projet contribuera largement à l'amélioration de la qualité du cadre de vie, à l'apaisement des

quartiers et à la mise en valeur du patrimoine. Les dispositions prises en matière d'évitement dès le démarrage et la conception du projet témoignent de l'attention importante accordée à sa dimension environnementale.

Dans un contexte de changement climatique, il participe globalement à limitation des gaz à effet de serre, par des mobilités douces, multi-modales et décarbonées. Il contribue d'autre part à la nécessité d'adaptation du territoire avec une insertion végétale favorable au rafraîchissement urbain.

A ces différents titres, le projet d'extension du tramway répond donc aux exigences actuelles d'un équipement et d'un aménagement durables et en faveur de la transition écologique. »

En conséquence, la Ville de Caen a remis un **avis favorable** sur le projet d'extension du tramway et le dossier d'évaluation environnementale correspondant.

Résultats de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Les modalités concrètes d'organisation et les conditions de déroulement de l'enquête sont décrites dans le rapport de la commission d'enquête produit en annexe 3 à la présente délibération.

Le rapport a été précédé d'un procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête en date du 24 octobre 2025, lequel a fait l'objet d'un mémoire en réponse de Caen la mer remis le 7 novembre 2025.

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions motivées, datés du 20 novembre 2025, au Préfet du Calvados qui les a transmis le 25 novembre 2025 à Caen la mer.

Conclusions de la commission d'enquête sur l'enquête parcellaire

Dans ses conclusions motivées, la commission estime :

- que le dossier mis à la disposition du public est complet, clair et conforme aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- que l'enquête s'est déroulée selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur, sans incident dans des conditions matérielles tout à fait satisfaisantes ;
- que les termes de l'arrêté préfectoral d'organisation d'enquête ont été respectés ;
- que la publicité par voie de presse et d'affichage a répondu aux dispositions réglementaires ;
- que les propriétaires ou leur syndic ont tous été avertis de la tenue de l'enquête parcellaire et ont ainsi eu l'occasion de s'exprimer ;
- que les parcelles concernées par l'expropriation sont parfaitement identifiables ;
- que les emprises foncières sont bien en concordance avec la surface nécessaire à la réalisation du projet ;
- que le projet n'est pas remis en cause par l'enquête parcellaire ;
- que l'analyse bilancière du projet conclut en faveur de son utilité publique.

Compte-tenu de ce qui précède, la commission d'enquête a émis un **avis favorable** à l'acquisition par voie d'expropriation des parcelles présentées dans le dossier d'enquête afin de permettre la réalisation des travaux d'extension du tramway de Caen la mer.

Conclusions de la commission d'enquête sur l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Dans ses conclusions motivées, la commission estime d'une part :

- que le dossier mis à la disposition du public est complet, clair et conforme aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- que l'enquête s'est déroulée selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur, sans incident et dans des conditions matérielles tout à fait satisfaisantes,
- que les termes de l'arrêté préfectoral d'organisation d'enquête ont été respectés,
- que la publicité par voie de presse et d'affichage a répondu aux dispositions réglementaires,

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

- qu'un effort particulier en matière de communication a été réalisé par la collectivité,
- que les propriétaires concernés ou leur syndic ont tous été avertis de la tenue de l'enquête parcellaire et ont ainsi eu l'occasion de s'exprimer,
- que les parcelles concernées par l'expropriation sont parfaitement identifiables,
- que les emprises foncières sont bien en concordance avec la surface nécessaire à la réalisation du projet,
- que le projet n'est pas remis en cause par l'enquête parcellaire,
- que l'analyse bilancielle du projet conclut en faveur de son utilité publique,

Mais regrette d'autre part :

- L'absence dans le dossier d'un véritable résumé non technique,
- La non-présentation de l'actualisation des coûts,
- L'existence tant dans le dossier que dans les réponses de la collectivité d'un certain nombre de lacunes, incohérences et imprécisions.

La commission formule les six recommandations suivantes :

Recommandation n°1 : La réalisation d'une étude préalable concernant la fluidité du trafic à la sortie Chemin Vert du périphérique.

Recommandation n°2 : Un complément de l'étude acoustique en augmentant les points de mesure.

Recommandation n°3 : La production d'un échancier concernant les abattages d'arbres.

Recommandation n°4 : La présentation du calendrier des travaux par secteur.

Recommandation n°5 : Une nouvelle réflexion sur le dimensionnement des parkings relais, notamment Chemin-Vert et Athéna.

Recommandation n°6 : La mise en place d'un suivi des mesures de protection des captages d'eau potable de la Prairie.

Elle a émis un **avis favorable** assorti des cinq réserves suivantes :

Réserve n°1 : Se conformer aux préconisations indiquées dans l'alerte émise par le pôle carrières de la Ville de Caen en matière de recherche de cavités.

Réserve n°2 : Publier l'analyse réalisée des effets concernant les impacts du projet sur les patients de l'EPSM.

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.

Réserve n°4 : Présenter une actualisation du coût du projet en amont de la décision finale du Conseil communautaire.

Réserve n°5 : Respecter les engagements pris dans le cadre de l'enquête publique.

Prise en considération des recommandations de la commission d'enquête par la Communauté urbaine Caen la mer

- Recommandation n°1 : la commission recommande « La réalisation d'une étude préalable concernant la fluidité du trafic à la sortie Chemin Vert du périphérique. »

La fluidité du trafic aux abords du boulevard périphérique est un enjeu de circulation qui fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre des études du projet et de la coordination avec l'opération connexe tendant à la modification de la bretelle de sortie du Chemin Vert, côté extérieur, portée par la DREAL.

Par ailleurs, les modifications apportées au niveau du réseau routier national, et en l'occurrence l'incidence du projet aux abords de l'échangeur et le franchissement du boulevard périphérique par le tramway, font l'objet d'une instruction par la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIRNO).

Dans ce cadre, une étude de circulation sur le fonctionnement de l'échangeur du Chemin Vert a été menée postérieurement au dossier d'enquête publique et remise pour instruction à la DIRNO. Cette étude est fournie en annexe 4 à la présente délibération.

Cette étude rappelle tout d'abord le fonctionnement actuel des carrefours au sud (point de raccordement des bretelles intérieures au travers de l'avenue de Touraine) et au nord du boulevard périphérique (raccordements des bretelles extérieures). Elle souligne en particulier une réserve de capacité globalement positive sur chacun des carrefours, avec certaines des branches en limite de capacité, en particulier en provenance du nord vers la bretelle d'entrée intérieure du périphérique, et depuis le périphérique sens intérieur vers la rue du Chemin Vert. Il est relevé à ce propos que le carrefour entre la rue du Chemin Vert et la rue de Touraine peut engendrer des ralentissements sur la bretelle de sortie intérieure.

L'opération tramway associée à l'opération de modification de la bretelle côté extérieur portée par la DREAL emportent dans leur ensemble les modifications suivantes :

- Suppression de la bretelle de sortie extérieure en raccordement vers le boulevard Maréchal Juin Nord
- Gestion à feux du carrefour entre les bretelles côté extérieur et le boulevard Maréchal Juin
- Suppression du carrefour à feux rue de Bourgogne

Ainsi, l'écoulement du trafic au niveau de l'échangeur dépendra en premier lieu des choix de programmation des carrefours au sud et au nord du boulevard périphérique, et des temps affectés à chacun des flux.

La conception retenue à ce stade et présentée dans la note en annexe permet d'aboutir à une réserve de capacité globalement satisfaisante sur chacun des deux carrefours. Sur le carrefour nord de raccordement des bretelles extérieures, certaines branches se trouvent en limite de capacité, essentiellement le matin, depuis le nord vers le sud du boulevard Maréchal Juin et du périphérique vers le nord du boulevard Maréchal Juin. Ainsi une remontée de file peut se former sur la bretelle de sortie extérieure, dont la longueur maximale est estimée à 70m, bien inférieure à la longueur de la bretelle en projet qui sera supérieure à 200m.

Les hypothèses de phasage et de programmation des carrefours pourront toutefois être affinées sur demande de la DIRNO.

En complément des calculs de capacité, une simulation dynamique a été réalisée, laquelle constate que les remontées de file restent limitées aux bretelles de sortie sans impacter le boulevard périphérique, notamment grâce à la priorisation des flux sortants du boulevard périphérique vis-à-vis des autres flux routiers.

L'étude présentée en annexe 3 conclut que l'insertion du tramway et la reconfiguration de l'échangeur du Chemin Vert n'entraînent pas de dégradation de la fluidité du secteur. En complément, Caen la mer s'engage à procéder aux adaptations qui apparaîtraient nécessaires pour répondre aux demandes de la DIRNO visant à assurer la fluidité du boulevard périphérique.

- *Recommandation n°2 : la commission recommande « Un complément de l'étude acoustique en augmentant les points de mesure. »*

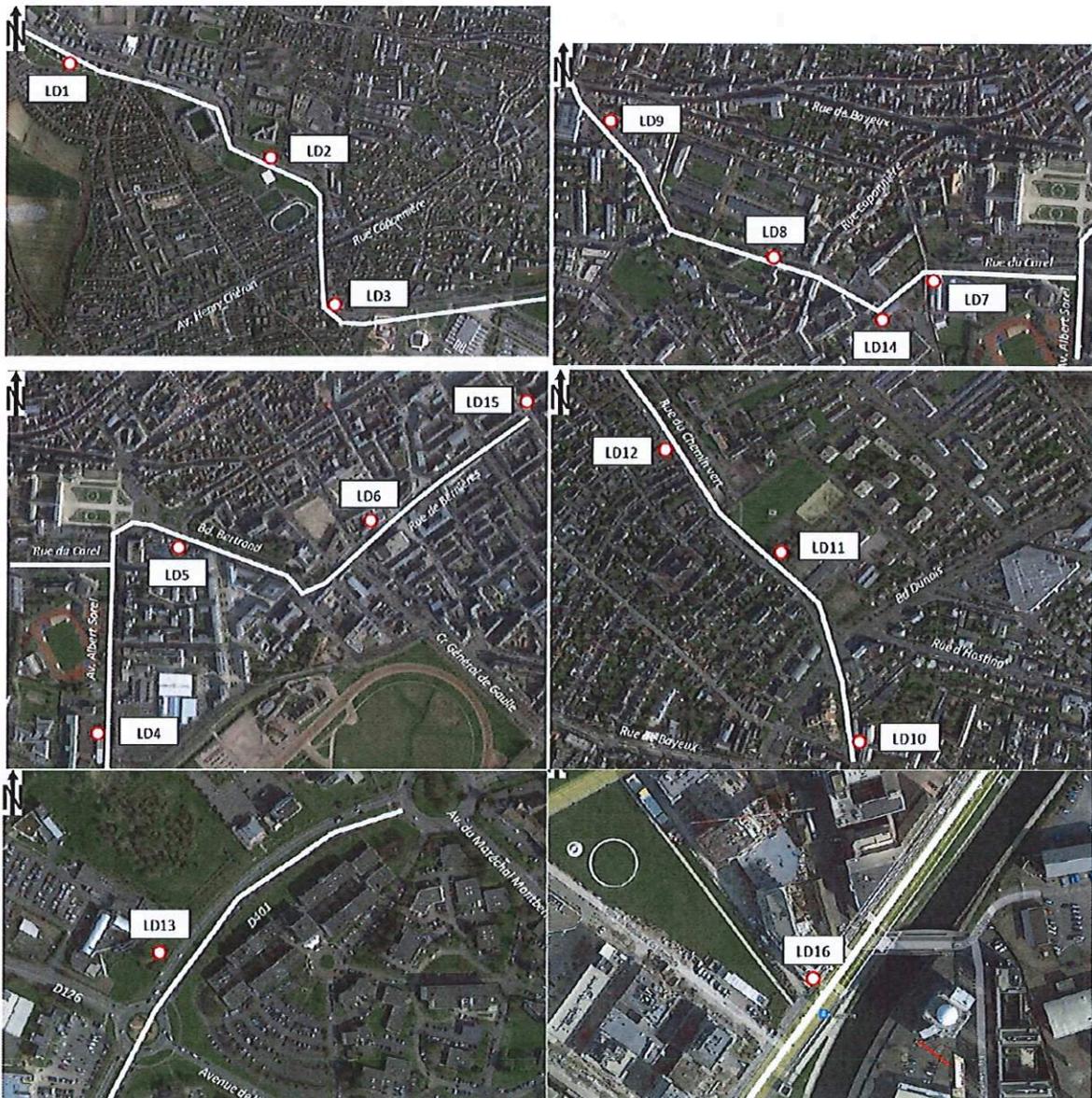
Les impacts de l'opération sur le volet acoustique constituent un enjeu notable d'acceptation du projet et ont fait l'objet à ce titre d'une attention particulière. La détermination de ces impacts s'est faite au travers d'une étude détaillée confiée au cabinet spécialisé Orféa, et menée dans le strict respect de la réglementation applicable, et en particulier des textes suivants :

- Décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relative à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières nouvelles, détermination des niveaux sonores maximaux admissibles en fonction de la nature des locaux et de la zone d'ambiance sonore ;
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;
- Circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption de bruit ferroviaire ;

Cette étude, dont les résultats sont présentés en annexe du dossier d'enquête publique, s'appuie tout

d'abord sur un diagnostic in-situ de l'environnement actuel de la future extension. Ce diagnostic est constitué d'une campagne de mesures acoustiques réalisées conformément à la norme NF S 31-085 (relative à la caractérisation et au mesurage du bruit dû au trafic routier) en 16 points du tracé sur une durée de 24h, en septembre 2023. Ces 16 points constituent un échantillon représentatif du tracé. La période de septembre correspond à un pic de trafic et constitue ainsi un choix conservatoire. Les mesures ont été recalées pour tenir compte des trafics moyens journaliers annuels et de la vitesse pratiquée sur chacun des axes routiers.

Les points de mesures retenus sont présentés sur les cartes ci-dessous, extraites du rapport d'étude RAP1-A2303-054-05-V2 annexé à l'évaluation environnementale intégrée au dossier d'enquête publique. On y constate que chaque section homogène du tracé de l'extension a fait l'objet d'au moins un point de mesure acoustique.



Les mesures de bruit routier ainsi réalisées ont permis de déterminer les niveaux sonores en seize points en proximité immédiate du projet de tracé de la future ligne de tramway.

Par ailleurs, pour une précision maximale, la contribution acoustique du tramway exploité à Caen la mer a fait l'objet d'un mesurage in-situ en novembre 2023 conformément à la norme ISO 3095.

Ces mesures corrélées au Trafic Moyen Journalier Annuel et à la fréquence de passage du tramway servent de données d'entrée pour caler le modèle informatique permettant de caractériser l'ambiance sonore initiale sur l'ensemble de la zone située à proximité de la future ligne de tramway puis d'évaluer les impacts du projet. Le calcul des niveaux sonores en tout point du site étudié s'appuie sur une méthode de calcul prévisionnel conforme aux exigences des réglementations actuelles.

Cette méthode de calcul tient compte de la topographie du terrain, des tracés des infrastructures de transports (y compris de leur modification par l'opération), des emplacements, types et hauteurs de bâtis, de la nature des revêtements projetés et des trafics prévisionnels (routiers et tramway), de la nature des sols et des conditions météorologiques représentatives de la situation de Caen.

La pertinence du modèle a été contrôlée conformément au guide « Bruit et études routières » publié par le CERTU/SETRA. Dans son rapport d'étude RAP1-A2303-054-05-V2 annexé à l'évaluation environnementale intégrée au dossier d'enquête publique, l'acousticien confirme que le modèle établi est globalement cohérent avec les niveaux mesurés et est suffisamment représentatif de la réalité. Il est donc validé.

Ce modèle a été exploité pour déterminer, conformément au cadre réglementaire applicable, les bâtiments situés le long des secteurs modifiés par le projet pour lesquels la simulation montre un risque de transformation significative (impact supérieur à 2 dB(A) à terme). Ces bâtiments ont ensuite fait l'objet d'une analyse de conformité aux seuils réglementaires. Il en ressort que trois bâtiments, tous situés rue Damozanne, présentent un risque de non-conformité de leur situation acoustique à terme.

Au regard des éléments ci-avant exposés, il apparaît que les obligations réglementaires en matière d'évaluation des impacts acoustiques applicables à l'opération ont été satisfaites et que la réalisation d'un complément d'étude ne serait pas de nature à modifier les conclusions de l'étude acoustique du projet.

Caen la mer s'engage à faire réaliser des mesures in-situ afin de contrôler la conformité des niveaux acoustiques sur l'ensemble du projet et en particulier au niveau des trois bâtiments identifiés, à la mise en service et un an après la mise en service. Caen la mer s'engage également à mettre en œuvre les mesures de protections acoustiques qui s'avèreraient nécessaire pour satisfaire à la réglementation si des dépassements des seuils étaient constatés.

- *Recommandation n°3* : la commission recommande « La production d'un échéancier concernant les abattages d'arbres. »

L'abattage des arbres sera mené dans le respect des enjeux écologiques, et en particulier en dehors de la période de nidification qui s'étend globalement de mi-mars à mi-août. Un écologue sera mandaté pour réaliser une visite avant chaque campagne d'abattage. Cette visite permettra de vérifier l'absence d'espèces animales afin d'éviter un impact direct sur des individus qui auraient établi une zone de reproduction ou une zone de repos dans ces arbres.

Ainsi, les opérations d'abattage débuteront à partir de mi-août 2026. La planification précise des opérations d'abattage sera établie en coordination avec les entreprises spécialisées en charge de ces travaux au cours des périodes de préparation. Cependant, un échéancier prévisionnel a été établi selon une cadence moyenne afin de donner un maximum de visibilité sur ces opérations. Il reste toutefois sujet à modifications en fonction des visites de l'écologue mais aussi des contraintes opérationnelles et des cadences réelles, toujours dans le respect des principes susvisés.

Une opération d'abattages prioritaires est prévue de mi-août 2026 à début septembre 2026 pour dégager des zones concernées par les travaux de dévoiements des réseaux sur les six secteurs suivants : boulevard Maréchal Juin, rue Damozanne/rue Boualam, boulevard Pompidou (à l'ouest de la rue Oresme), boulevard Yves Guillou, avenue Albert Sorel et boulevard Leclerc.

Les abattages sont ensuite prévus de façon échelonnée de septembre 2026 à décembre 2026 selon l'échéancier suivant :

- Septembre 2026 : boulevard Pompidou (à l'ouest de la rue Oresme), boulevard Guillou (du boulevard des Baladas à l'avenue Sorel), avenue Sorel, place Guillouard, boulevard Bertrand, place Gambetta, boulevard Leclerc, rue de Bernières ;
- Octobre 2026 : boulevard Guillou (du boulevard des Baladas à la rue Caponière), boulevard Detolle, boulevard Pompidou (à l'est de la rue Oresme jusqu'à l'espace Beaulieu), de la rue du Carel à la rue Damozanne ;
- Novembre 2026 : boulevard Pompidou (de l'espace Beaulieu au boulevard Detolle), rue du Chemin Vert, boulevard Maréchal Juin (de la rue de Bourgogne à la rue de Villons-les-Buissons) ;
- Décembre 2026 : boulevard Maréchal Juin (au nord de la rue de Villons-les-Buissons) ;

Caen la mer s'engage à mettre à la disposition du public cet échéancier prévisionnel sur le site internet de l'opération.

- Recommandation n°4 : la commission recommande « La présentation du calendrier des travaux par secteur. »

La planification des travaux relève d'une coordination entre plusieurs maîtres d'ouvrage et de nombreuses entreprises de travaux. Le calendrier qui en résulte est donc par nature sujet à évolutions en fonction de contraintes opérationnelles ou d'aléas de chantier.

Cependant, l'organisation des travaux s'appuie sur un planning prévisionnel consolidé durant toute la période de études et partagé entre les différents intervenants. Sa version consolidée en décembre 2025 peut être synthétisée selon le tableau suivant :

	Travaux préparatoires et dévoiement des réseaux	Travaux d'aménagements et voie ferrée
Boulevard Maréchal Juin	Avr. 26 – Jan. 27	Jan. 27 – Juil. 28
Ouvrage de franchissement du périphérique	Génie civil : Jan. 27 – Août 27	
Rue du Chemin Vert (au nord de la rue de Stockholm)	Avr. 26 – Jan. 27	Jan. 27 – Juil. 28
Rue du Chemin Vert (au sud de la rue de Stockholm)	Nov. 26 – Août 27	Août 27 – Oct. 28
Boulevard Dunois à rue de Bayeux	Sep. 26 – Juin 27	Mars 28 – Oct. 28
Rue de Bayeux à rue Caponière	Sep. 26 – Juil. 27	Juil. 27 – Nov. 28
EPSM et rue du Carel	Oct. 26 – Mai 27	Mai 27 – Nov. 28
Boulevard Pompidou (à l'ouest de la rue Oresme)	Mai 26 – Nov. 26	Nov. 26 – Mars 28
Boulevard Pompidou (à l'est de la rue Oresme)	Mai 26 – Jan. 27	Jan. 27 – Avr. 28
Boulevard Detolle	Déc. 26 – Juil. 27	Juil. 27 – Avr. 28
Boulevard Guillou (de la rue Caponière à la RD405)	Sep. 26 – Avr. 27	Avr. 27 – Août 28
Boulevard Guillou (de la RD405 au bd des Baladas)	Juin 26 – Nov. 27	Nov. 27 – Juil. 28

	Travaux préparatoires et dévolement des réseaux	Travaux d'aménagements et voie ferrée
Boulevard Guillou (du bd des Baladas à l'avenue Sorel)	Avr. 26 – Août 26	Août 26 – Mai 28
Avenue Sorel	Sep. 26 – Avr. 27	Avr. 27- Mars 28
Place Guillouard et boulevard Bertrand	Mai 26 – Nov. 26	Nov. 26 – Nov. 27
Place Gambetta et boulevard Leclerc	Avr. 26 – Août 26	Août 26 – Jan. 29
Ouvrage de confortement de la Rigole Alimentaire	Génie civil : Sep. 26 – Oct. 27	
Rue de Bernières	Déc. 26 – Juin 27	Sep. 27 – Jan. 29
Avenue du 6 juin	N/A	Mai 28 – Août 28
Effacement de la ligne aérienne existante	N/A	Juil. 27 – Août 27
Rue de la Gare	N/A	Juil. 27 – Août 27
Terminus Presqu'île	Jan. 27 – Mai 27	Mai 27 – Août 27
Terminus Saint-Clair	Jan. 27 – Mai 27	Mai 28 – Août 28

La fin des travaux d'aménagements et de voie ferrée permet de mettre en place les conditions définitives de circulation. S'ensuit une période d'installation des équipements (éclairage public, signalisation routière, signalisation ferroviaire, mobilier urbain, mobilier de station) d'une durée de l'ordre de trois mois, avec un impact limité sur les fonctionnalités du domaine public.

A partir de janvier 2029, une phase d'essais et de formation des conducteurs démarrera. Elle sera suivie d'une marche à blanc organisée par l'exploitant du réseau de transports en commun pour tester le fonctionnement du système et l'organisation en conditions réelles, sans transport de voyageurs.

La mise en service commerciale est prévue à l'été 2029.

Caen la mer s'engage à assurer une communication auprès du grand public pendant toute la durée de l'opération sur le calendrier de réalisation des travaux et les impacts associés sur la circulation piétonne, cyclable et routière. En particulier, une communication sera assurée avant le démarrage des travaux à l'échelle de chacun des secteurs.

- *Recommandation n°5*: la commission recommande « Une nouvelle réflexion sur le dimensionnement des parkings relais, notamment Chemin-Vert et Athéna. »

La réalisation de l'extension du tramway cible parmi ses objectifs la réduction de la part de la voiture individuelle dans les déplacements ainsi que le report modal de la voiture vers les transports en commun et les mobilités douces.

C'est pourquoi la réalisation d'un parking relais de 76 places a été retenue rue du Chemin Vert, au plus près de l'échangeur du boulevard périphérique. Cette situation stratégique confère au dispositif une attractivité pour les automobilistes se déplaçant de la périphérie vers le centre-ville.

Par ailleurs, afin de renforcer cette attractivité et suite à la concertation préalable, il a été décidé d'ajouter une station au niveau du parking relais pour garantir une connexion immédiate entre le parking et le tramway.

L'extension s'articulera également avec le parking relais Palais des Sports, déjà en service en

particulier pour les usagers de la navette centre-ville et qui offre 400 places. Elle desservira également le parking relais Pompidou, en cours d'aménagement en lien avec le réseau bus et l'ouverture du boulevard dit « des Pépinières », d'une capacité de 268 places.

Sur la question du dimensionnement, le parking relais Palais des Sports, déjà existant, a été dimensionné en fonction de la capacité du site retenu. Cependant, la jauge actuelle offre une bonne réserve de capacité, et ce parking relais est le plus capacitaire du réseau.

Pour les parkings relais créés spécifiquement pour le réseau de transports en commun, à savoir le P+R Pompidou et le P+R Chemin Vert, le dimensionnement a tenu compte, d'une part, d'un retour d'expérience initialement mitigé sur les parkings relais du réseau tramway existant (bien que leur fréquentation soit en progression ces dernières années) et, d'autre part, de la mise en balance des avantages et inconvénients de ces aménagements sur le plan foncier, financier et environnemental.

Le parking Pompidou a donc été dimensionné en fonction des emprises disponibles en lien avec le projet d'urbanisation de la zone. Le choix d'un parking de surface résulte d'un choix économique, qui pourra être reconsidéré lors de l'urbanisation de la dernière tranche de la ZAC, en fonction de la fréquentation constatée et des enjeux d'insertion urbaine à terme. A l'heure actuelle, ce dimensionnement de 268 places apparaît cohérent avec le retour d'expérience des parkings-relais existants sur le réseau (Côte de Nacre (150 places), Jean Vilar (80 places)).

Concernant le parking relais Chemin Vert, son positionnement, initialement envisagé dans le délaissé de la bretelle d'entrée intérieure du boulevard périphérique, a été décidé afin d'éviter un impact sur une zone végétalisée et arborée. Le dimensionnement résulte donc là encore de l'espace disponible et du choix de réaliser le parking en surface. Sa capacité de 76 places est comparable au parking relais de Ifs, les deux partageant une situation stratégique à proximité d'un échangeur du périphérique, et constitue donc une première approche cohérente pour tester le dispositif.

L'implantation de ce parking relais a été conçue pour permettre une évolution vers un parking en silo afin d'accroître sa capacité si cela s'avérait nécessaire. Il existe par ailleurs d'autre possibilité d'extension de ce parking relais à proximité (sur des zones de parking existantes ou sur le délaissé de l'échangeur).

Pour ce qui concerne l'éventualité d'un parking relais au niveau du terminus Saint-Contest – Athéna, des réflexions sont d'ores et déjà engagées avec les acteurs présents sur le boulevard Maréchal Juin, principalement la Chambre de Commerce et d'Industrie, pour la réalisation d'un parking en ouvrage dont une partie pourrait être dédiée à un parking relais.

Ainsi, Caen la mer s'engage à assurer un suivi de la fréquentation du parking relais Chemin Vert et, dans le cas où sa capacité s'avèrerait insuffisante, à étudier l'extension du parking relais ou son évolution vers un parking silo. Afin de préparer au mieux ce projet potentiel, Caen la mer s'engage à faire étudier sans attendre plusieurs scénarii d'extension ou d'évolution du parking relais afin de disposer d'une étude technique sur la base de laquelle elle pourra prendre ses arbitrages le cas échéant.

Caen la mer s'engage également à poursuivre ses discussions avec ses partenaires pour la réalisation d'un parking silo au niveau du terminus Saint-Contest – Athéna.

- *Recommandation n°6 : la commission recommande « La mise en place d'un suivi des mesures de protection des captages d'eau potable de la Prairie. »*

Les captages d'eau potable de la prairie constituent un enjeu majeur pour l'approvisionnement de la collectivité. Leur présence à proximité des emprises du chantier est répertoriée dans l'évaluation environnementale produite dans le dossier d'enquête publique. Celle-ci liste les mesures destinées à protéger la ressource en eau potable.

Dans le cadre de l'exécution des travaux, ces mesures sont déclinées au sein des marchés de travaux au travers d'un cahier des contraintes environnementales de chantier (CCEC). Celui-ci liste les

mesures contractuellement applicables aux entreprises de travaux, lesquelles sont systématiquement soumises à l'application du CCEC. Concernant la protection de la ressource en eau, le CCEC comporte en particulier les mesures suivantes :

- Dispositif préventif de lutte contre les pollutions accidentelles
- Zone adaptée au stockage des produits dangereux
- Interdiction de vidange ou de lavage d'engins sur chantier, sauf zone dédiée et équipée
- Mise en œuvre de dispositions d'assainissement provisoire de chantier
- Protection des avaloirs et bouches d'égout
- Gestion des eaux pluviales pendant les phases de terrassements
- Gestion et évacuation des eaux polluées en cas de pollution accidentelle
- Adaptation du planning de travaux selon les conditions de pluviométrie, de hauteur de nappe, de crue potentielle

Le document reprend par ailleurs directement les fiches mesures issues de l'évaluation environnementale.

Le suivi de la mise en œuvre de ces mesures est confié au maître d'œuvre général en charge de la direction de l'exécution des travaux. Il dispose pour cela d'outils contractuels pour la mise en place des mesures et leur suivi.

Les entreprises titulaires des marchés de travaux doivent notamment établir, dans le cadre de leur période de préparation, un Plan d'Assurance Environnement (PAE) qui détaille la prise en compte des mesures environnementales prescrites dans le cadre du marché, et en particulier celles concernant la protection de la ressource en eau. Ce PAE est soumis au visa du maître d'œuvre général avant mise en application et démarrage des travaux.

Le PAE est rédigé sous le contrôle d'un responsable environnement nommément désigné par l'entreprise au stade de l'offre. Il vise en particulier à :

- Décrire la sensibilité et les contraintes liées aux sites traversés par le chantier et énoncer les moyens mis en œuvre concrètement par le titulaire pour atteindre les objectifs fixés conformément aux exigences de la réglementation et du CCEC,
- Répertorier les tâches de chantier, leurs impacts sur l'environnement et les dispositions qu'elles imposent en phase chantier à l'entreprise, ses sous-traitants et ses fournisseurs,
- Décrire les mesures particulières prises pour limiter les émissions et les rejets, notamment en termes de méthodes de fabrication, provenance des matériaux et moyens de transport.

Il comprend a minima :

- Le rappel des exigences légales et réglementaires,
- Le lieu d'exécution des travaux, la nature de ceux-ci et l'impact de chacun sur l'environnement,
- La désignation du responsable environnement,
- Les différentes procédures d'exécution et de contrôle à mettre en œuvre pour prévenir les risques pour l'environnement.

Il est imposé aux entreprises la tenue d'un registre environnement de chantier précisant pour chaque anomalie constatée ou incident survenu, la date, le lieu et l'heure ainsi que les actions correctives mises en place.

Celles-ci doivent par ailleurs intégrer à leur PAE les procédures suivantes :

- Déclaration en cas de pollution accidentelle
- Autorisation de rejet temporaire d'eaux de chantier dans le réseau public

En phase de réalisation, le suivi des mesures liées à l'environnement est animé au travers d'une cellule de coordination des mesures environnement pilotée par le Maître d'œuvre général et réunissant l'écologue mandaté par le Maître d'ouvrage, les services compétents de Caen la mer et les représentants des titulaires de marchés de travaux concernés.

La réunion de la cellule est accompagnée d'une visite de site qui permet de contrôler la mise en

application des mesures prévues, d'identifier les écarts, et le cas échéant de contrôler la mise en place des mesures correctives.

Des visites inopinées du maître d'œuvre général sont également prévues sur le chantier pour compléter ces contrôles.

En cas de non-conformité, une fiche de constat sera établie et instruite par le maître d'œuvre général.

Les marchés de travaux prévoient l'application de pénalités financières en cas de non-conformité aux dispositions du CCEC.

Caen la mer s'engage à s'assurer du suivi, par le maître d'œuvre général, de la mise en œuvre des mesures décrites, et en particulier par la mise en place et la réunion régulière de la cellule de coordination des mesures environnement, par la réalisation de visites inopinées et par la mise en place d'une procédure de suivi des non-conformités.

Prise en considération des réserves de la commission d'enquête par la Communauté urbaine Caen la mer.

- *Réserve n°1 : la commission demande de « 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 présomption de carrières est délimitée et connue sur la Ville de Caen. Dans ce contexte, le Pôle Carrières de la Ville de Caen a été sollicité pour son expertise dès le mois d'octobre 2020. Cette sollicitation a donné lieu à une première analyse des enjeux propres aux carrières le long des corridors alors envisagés pour le tracé de l'extension du tramway.

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 Damozanne, 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. »

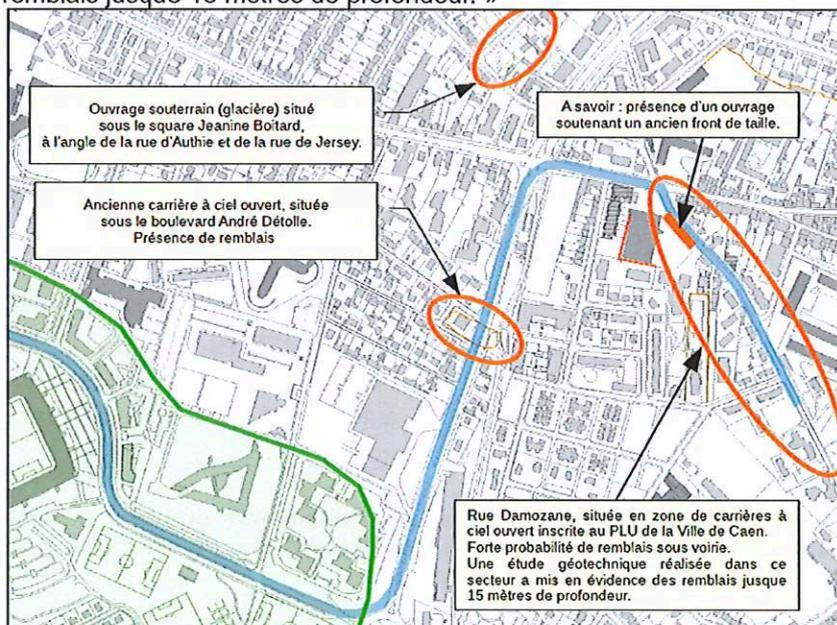


Figure 1 : Extrait de l'étude des corridors des futures lignes de transport en commun en site propre réalisée par le Pôle Carrières du Service Prévention des Risques et Milieux Naturels de la Ville de Caen - Octobre 2020

Le risque de découverte de carrière à ciel ouvert remblayé, tel que mentionné par le Pôle Carrières, voire de cavité comme le suggère la contribution d'un riverain de la rue Damozanne, représente donc un enjeu technique pour assurer la sécurité du chantier d'une part, et la pérennité des ouvrages d'autres part. C'est pourquoi une attention particulière a été portée à cette thématique sur les zones concernées telles que la rue Damozanne.

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). Les informations communiquées par le Pôle Carrières ont notamment contribué à dimensionner la campagne de sondages sur la rue. Par ailleurs, quand une anomalie de compacité a été détectée dans la première campagne (rapport C.21.34079 annexé à la pièce G2 du dossier d'enquête publique), la sensibilité du secteur a conduit Caen la mer à faire réaliser une nouvelle campagne de levée de doute (rapport C.23.34092 annexé à la pièce G2 du dossier d'enquête publique).

L'ensemble des diligences ont donc été assurées conformément aux règles de l'art et avec l'appui d'un géotechnicien qualifié. Toutefois, afin de sécuriser d'avantage 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.

A l'issue de cette visite, il s'avère que les informations communiquées par le résident font état d'une ancienne ouverture dans le pignon de la maison 27b rue Damozanne, en direction de la cour du gymnase de la Haie Vigné, correspondant selon l'orientation constatée sur site et selon les dires du résident, à un ancien passage aujourd'hui comblé, menant du sous-sol de la maison à la carrière à ciel ouvert qui se trouvait à l'emplacement de la cour actuelle du gymnase. Ce passage se trouvait sur l'emprise des parcelles cadastrées actuelles NZ n°23 et NZ n°27, lesquelles se situent en dehors du domaine public aménagé dans le cadre de l'opération. Le constat sur site n'apporte aucune présomption de tunnel, cavité ou d'autre carrière remblayée ou souterraine sous la rue Damozanne.

Par ailleurs, 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 :

Au regard des sondages réalisés, de leur répartition spatiale et des profondeurs atteintes, le Pôle Carrière considère que les investigations menées sont conformes aux préconisations formulées en 2021, lesquelles recommandaient des sondages d'une profondeur moyenne de 15 m. 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.

Par l'ensemble des éléments apportés ci-dessus et considérant en particulier les conclusions favorables du Pôle Carrières sur l'atteinte des objectifs de reconnaissance géologique et de recherche de cavités, Caen la mer lève la réserve n°1.

- *Réserve n°2 : la commission demande de « Publier l'analyse réalisée des effets concernant les impacts du projet sur les patients de l'EPSM. »*

Suite au choix du tracé B par délibération du Bureau communautaire de Caen la mer le 28 février

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

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 est jointe en annexe 6 à la présente délibération.

Cette analyse a ensuite servi de socle aux échanges menés entre les quatre membres du groupe de travail, et à la mise au point de la solution retenue. Cette dernière a été entérinée au travers d'un protocole d'accord signé par l'EPSM et Caen la mer en vue de répondre aux besoins de l'EPSM tout en permettant la réalisation du tramway.

La solution retenue consiste en particulier en la construction d'un nouveau bâtiment hospitalier au sud du tramway afin de préserver l'unité foncière du site et répondant à la demande de relocalisation des activités du bâtiment Jamet. Il en résultera la vente des bâtiments subsistants au nord du tracé.

Cette solution comprend par ailleurs la reconstitution d'un mur d'enceinte en pierre de Caen séparant à terme le site de l'EPSM du domaine public traversée par le tramway, afin de préserver l'intimité des patients. Ce mur a été étendu jusqu'à l'allée du Père Jamet afin d'entourer le jardin du bâtiment Hélios et de préserver ainsi l'intimité des patients, répondant ainsi aux préoccupations concernant l'exploitation de ce bâtiment.

Caen la mer s'engage à publier sur le site internet de l'opération, <https://projet-tramway.caenlamer.fr/>, l'analyse menée par l'EPSM en 2023 sur l'impact de l'opération sur le fonctionnement de l'établissement la prise en charge des patients de l'EPSM et sur l'accueil des visiteurs. Considérant cette publication, Caen la mer lève la réserve n°2.

- *Réserve n°3 : la commission demande de « 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. »*

En réponse à la réserve n°3, Caen la mer a mandaté le CSTB pour mener deux études vibratoires :

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

Les deux rapports associés sont présentés en annexe 7 à la présente délibération.

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 pour identifier :

- Les sites sujets à risque de perturbation de leur activité
- Les bâtiments sensibles aux risques de dommages aux structures
- Les secteurs présentant une exposition modérée ou forte aux vibrations

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 :

- Estimation prévisionnelle des émissions vibratoires
- Actions de communication et de concertation
- Dispositions pour la circulation des engins
- Aménagements des horaires
- Choix de méthodes de travaux à moindre émission vibratoire
- Dispositions organisationnelles

Il fournit également des dispositions destinées à gérer la coactivité entre le chantier et les sites sujets à risque de perturbation de leur activité, basé sur la concertation entre le chantier et les gestionnaires

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

de sites concernés.

Il précise enfin les modalités de suivi vibratoire qui peut être envisagé sur certaines sites.

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.

Cette modélisation intègre les caractéristiques de conception de l'ouvrage de pontage et les caractéristiques du sol environnant reconnu au travers des études géotechniques. Les caractéristiques structurelles de la rigole alimentaire n'étant pas précisément connue, le rapport envisage plusieurs hypothèses de résistance de la structure.

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.

Au travers de la production de ces deux études vibratoires, Caen la mer lève la réserve n°3. En complément, pour la phase travaux, Caen la mer s'engage à mettre en œuvre les préconisations pour la maîtrise des vibrations associées à chacun des sites identifiés dans le rapport d'analyse de l'exposition aux risques d'impacts vibratoires en phase chantier. Elle s'engage également à intégrer dans les marchés de travaux concernés les dispositions générales recommandées par ledit rapport.

- *Réserve n°4 : la commission demande de « 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, qui a été arrêté à janvier 2021 dans le cadre de l'opération tramway de Caen la mer. Ainsi, le 21 octobre 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).

A l'issue de la procédure de concertation préalable, Caen la mer a délibéré sur le nouveau coût de l'opération intégrant les modifications apportées pour tenir compte des contributions du public dans ce cadre. Le nouveau coût prévisionnel a ainsi été arrêté à 288,5 M€ HT (valeur janvier 2021). Ce coût n'a pas été modifié depuis. Le budget de l'opération est donc stable et maîtrisé.

En parallèle de cet exercice de gestion budgétaire, Caen la mer contrôle régulièrement la soutenabilité financière du projet. Cette dernière est vérifiée régulièrement par l'actualisation de la prospective financière du budget annexe des transports et des autres budgets de la collectivité contribuant au financement du projet. Ces prospectives visent à prendre en compte les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes du budget, sur la base d'hypothèses prudentes et réalistes. Ces hypothèses intègrent les évolutions constatées depuis 2021 (indices INSEE, inflation, ...) et des projections pour les années à venir. Les dépenses sont donc actualisées en euros courants pour appréhender le coût réel de l'opération.

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

Ainsi, 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. Cet « événement » financier a été intégré dans la gestion budgétaire de l'opération et de Caen la mer dès 2022 et ne remet pas en cause la soutenabilité financière de l'opération.

Depuis juin 2022 la conjoncture a conduit à une forte stabilisation des coûts de la construction. Ainsi,

l'actualisation du coût prévisionnel du projet s'établit à 327,8 M€ en valeur octobre 2025 (date des derniers indices disponibles), soit une augmentation de 4,9 M€ en 40 mois.

Constatant le risque d'une volatilité importante des coûts de la construction en raison d'événements indépendants de Caen la mer, la collectivité a fait le choix de retenir des hypothèses sécuritaires d'évolution des coûts dans ses perspectives financières.

Ces éléments d'actualisation du coût de projet ont été publiés dans la communication « Sur les rails », support papier distribué dans l'ensemble des foyers de Caen la mer en janvier 2026, et sur le site internet de l'opération. Ainsi, Caen la mer lève la réserve n°4.

- *Réserve n°5 : la commission demande de « Respecter les engagements pris dans le cadre de l'enquête publique. »*

Tout au long du processus d'enquête publique, Caen la mer s'est engagée, dans une démarche de transparence, à apporter un maximum de précision dans l'information mise à disposition du public et les réponses les plus complètes possibles aux contributions formulées dans le cadre de l'enquête.

Les réponses, décisions, choix communiqués par Caen la mer dans le cadre de l'enquête publique constituent autant d'engagements de la collectivité envers les institutions, contributeurs et plus largement l'ensemble des habitants de Caen la mer.

Caen la mer confirme qu'elle s'obligera à respecter l'ensemble des engagements pris dans le cadre de l'enquête publique, 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 présente délibération de déclaration de projet. Ainsi, Caen la mer lève la réserve n°5.

Principales caractéristiques de l'opération justifiant le caractère d'intérêt général

Le projet 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, Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)) et locale (schémas de cohérence territoriale de Caen Normandie Métropole (SCOT), PLU de Caen, PLU de Saint-Contest, PLU d'Hérouville St-Clair, PLU de Fleury-sur-Orne, Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), projet du PLUi-HM, plan de déplacements urbains (PDU) de Caen la mer, Plan de Prévention des Risques Majeurs (PPRM) de la basse vallée de l'Orne, Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orne aval et Seullès, Plan climat air énergie territorial (PCAET) Caen Normandie Métropole).

Le projet s'inscrit dans une démarche de développement de l'offre de transports à l'échelle du territoire en renforçant le réseau structurant du centre urbain métropolitain et en favorisant ainsi le report modal vers les transports en commun pour les déplacements au sein du centre urbaine métropolitain comme depuis les pôles, réduisant de fait la place de la voiture individuelle.

A l'échelle locale, le projet améliore l'accessibilité aux centralités urbaines et principaux équipements, tout en améliorant les connexions avec les différents quartiers déjà desservis par le réseau de tramways. Il participe également au développement urbain et économique le long du tracé, en accompagnant les projets d'urbanisation en cours et à venir et en contribuant à la requalification des espaces publics.

Le système tramway retenu permet d'améliorer la qualité de l'offre de transports en commun, par des temps de parcours réduits, une capacité renforcée, une accessibilité et un confort accrus. Les modifications apportées sur le réseau existant permettent de fiabiliser globalement l'exploitation du réseau tramway.

L'insertion urbaine du projet veille à développer la trame végétale, et mettre en œuvre des espaces qualitatifs et équilibrés pour les différents usagers, tout en garantissant leur sécurité et en respectant

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

les normes en vigueur. Elle contribue ainsi à l'amélioration du cadre de vie.

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

Les impacts du projet sont maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et rappelés dans l'annexe 2 à la présente délibération.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'environnement,

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

VU la délibération du Bureau communautaire du 21 octobre 2021, approuvant le programme de l'opération, l'enveloppe financière et le planning prévisionnel de l'axe est-ouest,

VU le marché de mandat de maîtrise d'ouvrage notifié le 28 juin 2022 à la Société TRANSAMO, pour la réalisation de l'axe est-ouest de Tramway de Caen la mer,

VU la délibération du Bureau communautaire du 28 février 2023, approuvant le bilan de la concertation préalable,

VU la délibération du Bureau communautaire du 28 février 2023, autorisant la réalisation de l'extension est-ouest conformément au choix du tracé B et aux précisions du projet faisant suite à la concertation publique,

VU la délibération du Bureau communautaire du 11 avril 2024, sollicitant le préfet du calvados pour l'ouverture d'une enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération tramway, et de l'enquête parcellaire conjointe, en vue de l'obtention d'un arrêté déclarant d'utilité publique le projet et d'un arrêté déclarant cessibles les emprises nécessaires à sa réalisation

VU le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et le dossier d'enquête parcellaire conjointe préalable à l'arrêté de cessibilité de l'opération tramway,

VU l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale n°2024-5443 du 30 août 2024,

VU l'avis favorable de la communauté urbaine Caen la mer sur le projet d'extension du tramway et le dossier d'évaluation environnementale correspondant en date du 21 août 2024,

VU l'avis favorable de la Ville de Caen sur le projet d'extension du tramway et le dossier d'évaluation environnementale correspondant en date du 21 août 2024,

VU l'absence d'avis remis dans les délais impartis des communes de Fleury-sur-Orne, Saint-Contest et Hérouville-Saint-Clair,

VU l'avis favorable de la commission d'enquête en date du 21 novembre 2025 relatif à l'enquête parcellaire,

VU les recommandations et l'avis favorable avec réserves de la commission d'enquête en date du 21 novembre 2025 relatif à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,

VU l'avis de la commission « Mobilités » du 26 janvier 2026,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

Conseil communautaire - séance du jeudi 29 janvier 2026

PREND EN CONSIDERATION l'étude d'impact du projet d'extension est-ouest du réseau de tramway, l'avis de l'autorité environnementale compétente du 30 août 2024, l'avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet ainsi que le résultat de la consultation du public du 15 septembre 2025 au 16 octobre 2025,

PREND ACTE du rapport et des conclusions avec recommandations et avis favorable assortis de réserves de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'arrêté de cessibilité du projet d'extension est-ouest du réseau de tramway,

DECLARE d'intérêt général le projet d'extension est-ouest du réseau de tramway, et la réalisation des aménagements d'accompagnement (aménagement urbains sur des sections de voiries, pistes cyclables, cheminements piétons etc.), sur l'ensemble du périmètre décrit au Plan Général des Travaux (PGT),

S'ENGAGE à respecter les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et la santé humaine et les mesures de suivi des effets du projet sur l'environnement, telles qu'exposées dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique et synthétisées en annexe 2 à la présente délibération,

REPOND aux recommandations de la Commission d'enquête par les motifs et les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant,

LEVE les réserves de la Commission d'enquête par les motifs et engagements apportés au projet dans l'exposé ci-avant,

AUTORISE Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à saisir le Préfet du Calvados afin de prononcer par arrêté préfectoral la déclaration d'utilité publique des travaux d'extension est-ouest du réseau tramway, la cessibilité des emprises nécessaires à ces travaux, ainsi que l'application de l'article L. 122-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Vote : Majorité absolue

78 pour - 8 contre - 13 abstentions -

Transmis à la préfecture le - 4 FEV. 2026

Affiché le - 4 FEV. 2026

Identifiant de l'acte

Exécutoire le - 4 FEV. 2026

Le Président,

Nicolas JOYAU



