PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A L'ARRETE DE CESSSIBILITE

TOME F : CONCERTATIONS ET DELIBERATIONS

TRAMWAY 2028

Financé par PRÉFET DU CALVADOS

Caen la mer NORMANDIE COMMUNAUTÉ URBAINE

PROJET D'EXTENSION
DU TRAMWAY

ON VOUS TRANSPORTE EN 2028

tramway2028.fr

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A L'ARRETE DE CESSSIBILITE

TOME F : CONCERTATIONS ET DELIBERATIONS

Pièce F1 : Concertation publique préalable

TRAMWAY 2028

Financé par PRÉFET DU CALVADOS

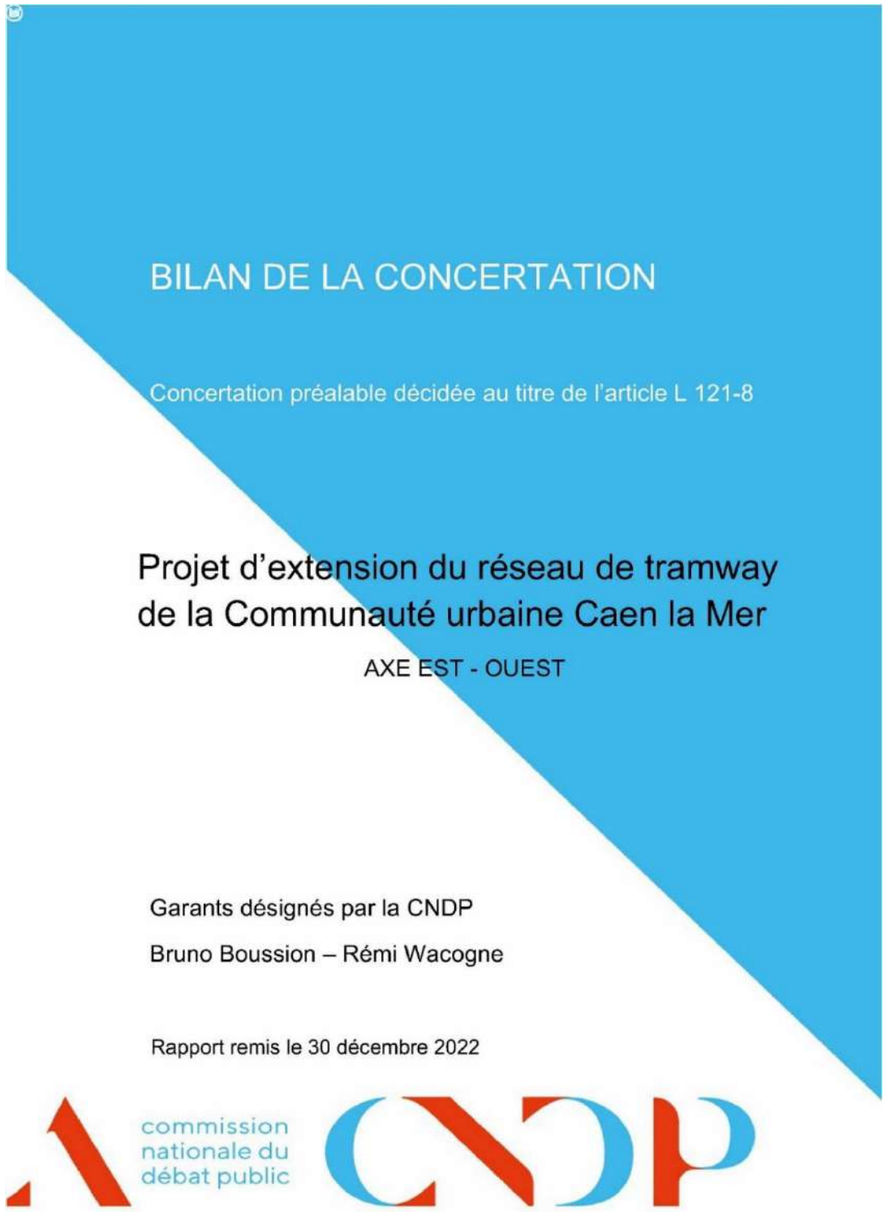
Caen la mer NORMANDIE COMMUNAUTÉ URBAINE

SOMMAIRE

1. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP) 4

2. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU MAITRE D'OUVRAGE 31

1. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP)



Avant-propos ... 3
Synthèse ... 4
Les enseignements clefs de la concertation ... 4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants ... 5
Introduction ... 6
Le projet objet de la concertation ... 6
La saisine de la CNDP ... 11
Garantir le droit à l'information et à la participation ... 12
Le travail préparatoire des garants ... 13
Les résultats de l'étude de contexte ... 13
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation ... 15
Avis sur le déroulement de la concertation ... 17
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? ... 18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? ... 19
Synthèse des arguments exprimés ... 23
Opportunité du projet ... 24
Sur le dossier de concertation et les informations à disposition du public ... 24
Choix du tramway par rapport à d'autres modes de transport ... 25
Coûts et financement du projet ... 25
Impact sur l'environnement ... 26
Rue Guillaume le Conquérant et rue de Bayeux ... 27
EPSM ... 28
Une troisième option ? ... 29
Rue du Chemin Vert ... 29
Saint-Contest ... 30
Avenue Albert Sorel - boulevard Guillou ... 30
Boulevard Georges Pompidou ... 31
Avenue du 6 Juin ... 31
Autres tracés et/ou extensions non considérées par le projet ... 31
Mobilités, intermodalités ... 32
Parking relais et report modal ... 33
Stationnement et réorganisation de la circulation ... 34
Réorganisation du réseau de transport public ... 34
Réaménagement de l'espace public ... 35
Système d'exploitation ... 36
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme ... 37
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées ... 37
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ... 38

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 30 décembre 2022 sous format PDF non modifiable à la Communauté urbaine de Caen la mer pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet d'extension Est-Ouest du tramway (art. R121-23 du Code de l'Environnement) https://tramway2028.fr/.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE) et publiée sur le site dédié au projet.

Synthèse

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable sur le projet d'extension du tramway portée par la communauté urbaine de CAEN LA MER a fait ressortir les points suivants :

- une forte proportion des avis émis portait sur les questions posées (tracé, stations, parking) sans désapprouver le projet.
- La complétude du dossier a été contestée au motif de l'insuffisance des données sur le coût du projet et sur les enquêtes sur les déplacements urbains dans le réseau Twisto qui n'étaient pas mises à disposition,
- Pour certains, une réelle interrogation sur l'opportunité du projet du fait de son coût et des risques de dérive de celui-ci, de son bilan énergétique au regard de nombre de passagers prévu avec l'expression du ressenti que la décision de réaliser le projet de tramway est prise et ne sera pas remise en cause.
- Mais une forte adhésion au projet dans son principe souvent assortie de demandes répétées d'extension du réseau vers le quartier de la Folie-Couvrechef, ou vers Colombelles, Mondeville
- Une grande inquiétude des commerçants des rues Guillaume Le Conquérant et Bayeux sur l'impact du projet tant pendant la phase de travaux que pendant l'exploitation.
- Des interrogations des habitants du centre-ville sur les conséquences de la fermeture à la circulation des rues Guillaume Le Conquérant et Bayeux : report de la circulation, stationnement.
- Une opposition marquée à la fois de la direction et du personnel de l'EPSM pour les tracés prévoyant de traverser le site de l'établissement qui mettraient en jeu la poursuite de ses activités, argumentant que la reconfiguration éventuelle du site n'est pas réalisable avant 2028.
- Une très forte sensibilité sur les impacts environnementaux, notamment sur la trame verte, avec une sensibilité exprimée pour le passage par la rue du Chemin Vert et plus généralement sur les risques d'abattage d'arbres
- Des interrogations sur les parkings-relais, notamment l'absence de parking au terminus Montgomery

De très nombreux avis ont été donnés sur l'emplacement des stations, leurs noms, leur positionnement par rapport au parking-relais. Il y aura lieu de les reprendre pendant la concertation continue.

La communauté urbaine dans ses réponses a souvent fait référence à des données chiffrées de fréquentation actuelle des bus, d'enquête de circulation…mais ces données n'étaient pas disponibles sur le site ce qui a été reproché. Cela a été corrigé en partie la veille de la dernière réunion publique.

Les échanges lors des différentes rencontres ont souvent reflété les préoccupations des riverains sur des conséquences pratiques du projet sur la vie quotidienne mais ont aussi donné lieu à des échanges argumentées sur le projet : tracé, extension, équipement en batteries des trams, impacts environnementaux...

Des réponses précises ne pourront être apportées qu'une fois le tracé retenu. Il apparaît indispensable de reprendre ces questionnements dès le début de la concertation continue en associant le public concerné.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. *Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes qui met en question les capacités financières du budget des transports ?*
2. *Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi ce n'est pas possible.*
3. *Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous pris en compte l'avis de l'ARS ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?*
4. *L'équipement en batteries des tramways sera-t-il maintenu si vous ne retenez pas le tracé A ? Ou bien cet équipement sera-t-il différé ?*
5. *Aucun objectif chiffré de report modal ne figure dans le dossier, ni une estimation des flux de véhicules concernés selon l'emplacement des parking-relais. Sur quelles bases seront déterminés les capacités optimales de ces parkings, notamment si vous optez pour des silos qui pourront difficilement évoluer dans le temps ?*
6. *Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements que vous tirez de cette concertation ?*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. *Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet en produisant notamment les différentes études techniques réalisées dans le cadre du projet.*
2. *Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet.*
3. *Associer le public à l'échelle de l'agglomération à la mise en œuvre d'une stratégie globale de mobilités, qui inclue la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la ZFE de Caen.*
4. *Associer le public de l'agglomération aux réflexions sur les parkings-relais, la réorganisation des réseaux de transport*
5. *Prendre en compte les problématiques propres à chaque commerçant, chef d'entreprise, responsable d'institution, en les associant à la définition des solutions à apporter aux impacts que comporte le projet.*

6. *Mobilités douces : associer le milieu associatif (pistes cyclables, abris vélos)*

Introduction

Le projet objet de la concertation

La Communauté urbaine Caen la Mer souhaite compléter le réseau tramway existant par une quatrième ligne d'environ 10 km qui s'inscrirait dans un axe Est-Ouest, à la différence des précédentes qui ont été développées sur un axe Nord-Sud. Cette nouvelle ligne était prévue dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2013-2018.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

La Communauté urbaine Caen la Mer, instituée en 2017 en lieu et place de la Communauté d'agglomération du Grand Caen, est composée de 48 communes et compte environ 276 000 habitants dont 107 000 à Caen. L'organe décisionnel impliqué est le Bureau communautaire, au sein duquel chaque commune de l'agglomération est représentée.

Selon le tracé retenu, les acteurs suivants seront impliqués dans la mise en œuvre du projet :

- La Préfecture du Calvados, qui décidera le cas échéant de l'ouverture de l'enquête publique ;
- Le Ministère des armées : deux des tracés alternatifs passent au sein du quartier Lorge, propriété du Ministère, qui a en projet d'y construire des logements ;
- La Région Normandie, en charge des établissements scolaires supérieurs, deux des tracés alternatifs impliquant une emprise sur la parcelle du lycée Malherbe ;
- L'Établissement public de santé mentale de Caen (anciennement « du Bon Sauveur »), sur le site duquel passent les tracés B et C ; en particulier, le Conseil de surveillance qui a autorité sur les investissements immobiliers et les financements de l'établissement ;
- L'Agence Régionale de Santé, ayant une mission de contrôle de la continuité des soins au sein de l'EPSM et du financement des investissements ;
- La société Kéolis, exploitant actuel du réseau de transport de l'agglomération caennaise, celui-ci ayant vocation à être réorganisé en fonction du tracé qui sera choisi. Son Contrat de délégation de service public arrive à échéance en 2023.

- **Carte du projet :**

Les trois tracés proposés (respectivement A, B et C)



Tracés en débat eu centre-ville

- **Objectifs du projet selon la Communauté urbaine**

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 (51%) parmi les modes de transport.

Cette augmentation a concerné surtout les communes qui entourent Caen, dont les principaux axes routiers apparaissent saturés. L'analyse des enjeux de déplacements actuels et à moyen terme (horizon 2035), en particulier en termes de population, emplois et scolaires, a ainsi conduit la Communauté urbaine Caen la Mer à proposer la réalisation d'un nouveau corridor de transports en commun en site propre (TCSP) dans l'axe est-ouest.

Il s'agirait également 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 3 parkings-relais pour capter les flux entrants.

- **Caractéristiques du projet**

Composée d'un tronc commun entre la Presqu'Île de Caen et le centre-ville et de deux branches à l'ouest, la ligne de tramway en projet est présentée comme prioritaire en raison des secteurs desservis, considérés comme « les plus denses et stratégiques en termes d'habitat, de projets, d'emplois et d'équipements actuels et futurs ».

L'exploitation est envisagée via une fourche qui desservirait respectivement Beaulieu (au sud-ouest) et Saint-Contest (au nord-ouest, au-delà du quartier du Chemin-Vert – un quartier prioritaire de la politique de la ville - et du périphérique).

Il est prévu de doter l'ensemble des rames, y compris pour le réseau préexistant, d'un système de batteries embarquées pour leur permettre de circuler en autonomie sur une distance de l'ordre d'un kilomètre dans les secteurs à enjeux patrimoniaux forts.

Le projet dans son ensemble comporte près de 10 km de nouvelles voies pour 16 à 17 nouvelles stations, des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes et trois parkings-relais respectivement au terminus de Beaulieu, au Chemin Vert (ceux-ci-ci en accès direct depuis la sortie du périphérique) et au futur Palais des Sports.

En termes de cadencement, un tramway est prévu toutes les 10 minutes sur chaque branche, toutes les 5mn sur le tronc commun de l'axe est/ouest et toutes les 2mn30 sur l'Avenue du 6 Juin (futur tronc commun entre les deux axes nord/sud et est/ouest). Dans le cas du tracé A, la fréquence de passage est contrainte par le tronçon en voie unique correspondant aux rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux.

36 000 voyages quotidiens supplémentaires sont attendus suite à la mise en service des nouvelles lignes.

- **Alternatives mises au débat**

Tandis que le choix d'un transport en commun en site propre (TCSP) est justifié par le maître d'ouvrage en termes de temps de parcours, de régularité et de ponctualité, le tramway a été retenu par rapport à des bus à haut niveau de service et au tramway sur pneus en raison de « sa capacité d'emport de voyageurs, son confort, sa durée de vie de 30 ans contre 15 ans pour un bus, son emprise réduite, grâce à son guidage par rails, la limitation des correspondances avec les lignes de tramway existantes et l'optimisation du Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT), alors que tout autre mode aurait nécessité un dépôt spécifique ».

Les trois différents tracés proposés s'articulent notamment autour de deux alternatives dans les secteurs situés immédiatement à l'ouest du centre-ville (Haie-Vigné, Caponière, Hastings).

- La première, prévue dans le cadre du tracé A, consiste à réaménager les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux autour d'une voie unique de tramway, excluant la circulation de transit (l'accès des riverains, les livraisons et les déposes-minute resteraient possibles). La ligne serait dépourvue de lignes aériennes de contact sur ce secteur à enjeu patrimonial, les rames y étant alimentées par un système de batteries embarquées.
- La seconde alternative, qui correspond aux tracés B et C, implique la traversée de l'enceinte de l'EPSM, isolant deux bâtiments dont l'un accueille 85 lits de long séjour et impliquant la démolition au moins partielle d'un troisième. La compatibilité du fonctionnement de l'EPSM avec ce tracé n'a pas encore été étudiée.

La fourche séparant les branches dirigées respectivement vers le nord-ouest (Chemin vert-Saint-Contest) et vers le sud-ouest (Beaulieu) serait située soit au niveau de l'Hôtel de Ville dans le cadre des tracés A et B, soit au carrefour entre les rues de Bayeux et Damozanne, pour le tracé C.

Au niveau du boulevard Guillou (tracés B et C), une insertion au sein du lycée Malherbe est envisagée pour limiter l'impact environnemental aux abords de la Prairie (cours d'eau, alignements d'arbres). Des terrains de sports devraient dans ce cas être déplacés.

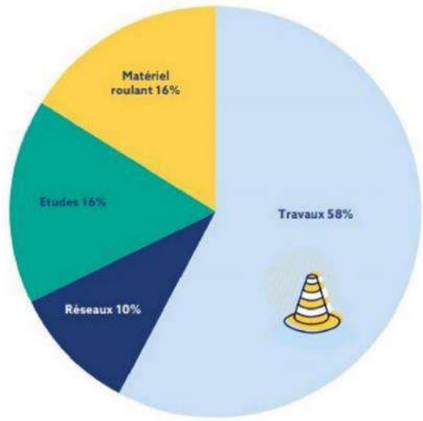
Une passerelle sur le canal de Caen à la mer est prévue pour permettre de relier la Presqu'île avec le quartier Saint Jean-Eudes Saint-Gilles.

- **Coût**

Selon le tracé retenu, les coûts estimés au moment de la concertation pour la réalisation du projet se situent entre 291 et 255 millions d'euros (hors taxe), respectivement pour le tracé A et le tracé C, le tracé B ayant un coût estimé proche du premier (288M€ HT).

Ces estimations tiennent compte de « l'ensemble des prestations intellectuelles (études, frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, …), les acquisitions foncières, les déviations de réseaux appartenant à Caen la mer, les ouvrages d'art, les infrastructures et systèmes du tramway (plateforme, voie, énergie, …), les aménagements urbains, les pôles d'échanges et parkings relais, le matériel roulant (rames et batteries) ». Dans ce cadre, l'installation de batteries embarquées représente un investissement de 15 millions d'euros.

Le financement du projet devrait être assuré pour 40 M€ par subvention de l'État, pour 40 M€ par fonds propres du budget annexe des transports de la Communauté urbaine Caen la mer, et par emprunt pour le solde.



Répartition des coûts par poste de dépense

- **Contexte du projet**

Le territoire de Caen la mer apparaît comme dynamique et attractif, avec notamment près de 26 000 entreprises et 34 000 étudiants. Le rôle central de l'agglomération s'étend du département du Calvados à ceux de l'Orne et de la Manche, qui composaient la Région Basse-Normandie (dont Caen était le chef-lieu). Le premier aéroport de Normandie est situé dans la commune de Carpiquet. Les plages et lieux du Débarquement alimentent un tourisme soutenu au sein de l'agglomération, avec environ 20 millions de visiteurs à la journée en 2019.

Le réseau de tramway existant à ce jour (3 lignes, 23.2 km), remis en service en 2019 après les travaux requis par le remplacement de l'ancien système de TVR, s'intègre au sein de l'offre de transports et mobilités Twisto, gérée par la société Keolis pour le compte de la Communauté Urbaine. Le contrat de délégation de service public sera renouvelé en 2023.

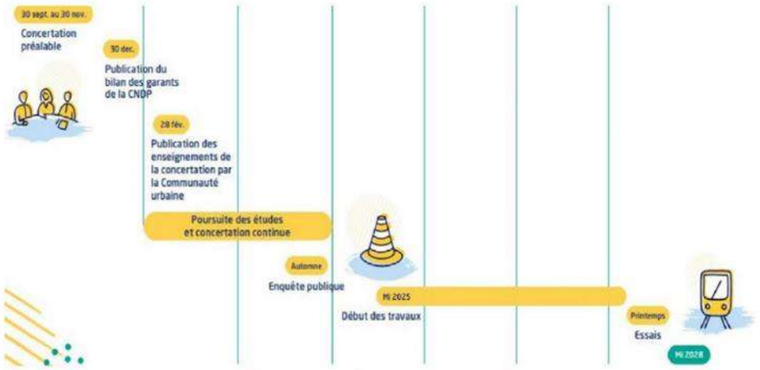
Cette offre comporte un réseau de bus dont une navette gratuite dans le centre-ville de Caen, des services à la demande (en particulier pour les personnes à mobilité réduite), ainsi qu'un système de bornes et abris pour vélos en libre-service.

Les enjeux varient selon les tracés, dont notamment :

- pour le tracé A : fermeture à la circulation de transit et au stationnement d'une voie à forte circulation bordée de nombreux commerces ;
- pour les tracés B et C : fort impact sur le fonctionnement de l'EPSM, qui selon la direction de l'établissement représente 70% de la capacité d'accueil en soin de santé mentale du Calvados ;
- pour les tracés A et B : en fonction de l'insertion de la ligne au niveau du boulevard Guillou, un impact potentiel sur le périmètre de protection des captages d'eau potable de la Prairie, ou sur le lycée Malherbe pour le terrain de sport ;
- pour les tracés A, B et C : impact sur la trame verte rue du Chemin Vert .

Dans tous les cas, les possibilités de stationnement seront plus ou moins réduites selon les secteurs et la circulation devra être réorganisée.

- ***Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.***



Calendrier prévisionnel du projet

À l'issue de la concertation préalable (30 septembre – 30 novembre) et de la publication du bilan, la Communauté Urbaine Caen la mer publiera sa réponse au plus tard le 28 février 2023, en concomitance avec la délibération du Bureau Communautaire, instance qui décidera du futur du projet.

Les études techniques commenceront alors en parallèle avec la concertation continue, jusqu'à l'enquête publique prévue pour l'automne 2024, en vue d'une Déclaration d'Utilité Publique. Le début des travaux est prévu pour mi-2025, les essais puis la mise en service de la ligne courant 2028.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le renforcement du réseau de TPSP par une liaison est-ouest, prévu par le Plan de Déplacement Urbain 2013-2018, n'a pas été mis en œuvre à ce jour. C'est dans ce cadre qu'une étude technique sur les différentes options possibles a été commanditée par Caen la mer et complétée en 2021 ; celle-ci n'a ensuite été mise à la disposition du public que le 15 novembre 2022, sur le site de la concertation. Cette étude est à la base de la décision du Bureau communautaire quant au projet soumis à la concertation.

Durant l'automne 2021, en amont de la concertation, la Communauté urbaine a présenté le projet au public, à l'occasion notamment d'une série de réunions publiques organisées dans les quartiers concernés. Trois plaquettes informatives ont ensuite été diffusées, une pour le secteur centre, un pour le secteur de Beaulieu et une pour le secteur de Saint-Contest, chacune incluant une foire aux questions répondant aux principales interrogations posées durant les réunions.

Divers commerçants des rues Guillaume le Conquérant et Bayeux ont alors manifesté leur opposition au passage par ces rues, et constitué dans ce but l'association Village Saint-Etienne.

Les difficultés rencontrées par les commerçants, riverains et usagers durant les travaux effectués pour mettre en place le réseau actuel de tramway (entre 2018 et 2019) ont été souvent évoquées.

Au moment de la concertation, le projet dans son ensemble se présente à un stade avancé de développement et l'« option zéro » est considérée par le porteur du projet comme insoutenable, dans la mesure où « si l'usage de la voiture actuelle se maintient, en tenant compte de l'évolution démographique à l'horizon 2030, la croissance du flux automobile complexifierait les déplacements, ce qui se traduirait par une augmentation significative des embouteillages, de la pollution atmosphérique et sonore, et une saturation de l'espace public ».

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision N°2022/43/ TRAMWAY EST-OUEST CAEN / 1, lors de la séance plénière du 6 avril 2022 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-8 et a désigné Messieurs Bruno Boussion et Rémi Wacogne comme garants de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garants**

Un garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Pour ce projet, la lettre de mission précisait :

« Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que celle-ci doit permettre de débattre :

- *de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;*
- *des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;*
- *des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;*
- *des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.*

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, un certain nombre de questions se posent :

- *Le projet pourrait comporter une dimension conflictuelle dans la mesure où une association de commerçants opposés au projet s'est déjà constituée. Le porteur de projet propose de soumettre à la concertation trois éventuels tracés de passage de la nouvelle ligne de tramway. Il conviendra d'élargir le périmètre des alternatives en permettant au public de se positionner sur d'autres tracés éventuels. Par ailleurs, certains passages des tracés proposés pourront faire l'objet de discussions, notamment concernant le passage dans un secteur historique de la ville dans le quartier de l'hôtel de ville, ou encore l'insertion du tracé dans des rues particulièrement étroites où il ne sera peut-être plus possible de circuler ou de se garer en voiture.*

- *Vous veillerez à l'inclusion de l'ensemble des publics concernés par le projet de la nouvelle ligne de tramway, notamment de tous les quartiers et secteurs qui seraient desservis. »*

Le maître d'ouvrage a été informé que, selon les termes de la lettre, « la CNDP désignera un ou une garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique (L.121-14 du CE). »

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

Outre le travail constant de préparation de la concertation en accompagnement de la Communauté urbaine Caen la mer, entre les mois d'avril et juillet 2022 nous avons rencontré ou pris contact avec une série d'acteurs dont notamment :

- Le Secrétariat général de la préfecture du Calvados (DREAL, ARS, DDTM) ;
- Le CAUE du Calvados ;
- L'EPSM et la présidente du Conseil de Surveillance ;
- Les syndicats CGT et CFDT pour l'EPSM ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Caen Normandie ;
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat Normandie ;
- Les bailleurs sociaux Caen la Mer Habitat et La Caennaise ;
- Des associations de commerçants ;
- Les établissements scolaires du Lycée Malherbe, du collège St Pierre, de l'école primaire Sainte Bernadette, ainsi que l'Organisme de gestion de l'enseignement catholique de Caen ;
- Deux associations de cyclistes.

Chaque rencontre a permis de préciser le cadre des impacts potentiels du projet sur le territoire et ses populations, et ainsi d'orienter l'organisation de la concertation. Le cadre de la concertation (voir section précédente) a par ailleurs été rappelé en toute occasion, ainsi que la possibilité d'y soumettre des cahiers d'acteurs.

Par ailleurs, les différents acteurs rencontrés ont manifesté leur intérêt à relayer les informations relatives à la concertation (dates des différentes initiatives prévues, modalités de participation) à travers leurs réseaux d'information et de communication.

L'utilité de la concertation en question

Dans l'ensemble la mise en place d'une concertation préalable a été bien accueillie, même si pour certains, aussi bien favorables qu'opposés au projet, il ne s'agirait que d'une formalité dans la mesure où le choix d'un tracé serait déjà arrêté.

Des interrogations sur la traversée de l'EPSM

Suite à la rencontre avec la direction de l'EPSM et au cours des échanges qui ont suivi, la position de celle-ci s'est affirmée contre le passage de la ligne en projet sur le site de l'établissement, qui serait « incompatible avec [son] bon fonctionnement ». Cette position, a été formulée dans un courrier envoyé aux garants le 10 juin, assumée également par le nouveau directeur de l'établissement, entré en fonction en septembre, et développée dans le cahier d'acteurs présenté par celui-ci.

En phase de préparation de la concertation, la CNDP a demandé à la Communauté urbaine (courrier en date du 17 juin 2022, voir annexe 6) de revoir le dossier de concertation, afin de mieux préciser les modalités de cette traversée (plan, descriptif et usage des bâtiments exposés). Des précisions sur la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, en relation à l'éventuelle expropriation requise par une décision en faveur du tracé B ou C, ont également été insérées dans le dossier.

Une opposition marquée dans les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux

Parmi les commerçants rencontrés ainsi que les associations les représentant, nombreux sont ceux qui ont exprimé des inquiétudes quant à l'impact du projet sur leurs activités. Si l'association Village Saint-Étienne a manifesté son opposition au passage de la ligne en projet par les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux dès l'automne 2021 par le biais notamment de dépliants et d'une pétition qui aurait recueilli plus de 5000 signatures jusqu'au moment de la concertation, d'autres recommandent une prise en considération des impacts différenciés que le projet aurait pour chacun dès la phase de travaux.

Les contacts pris avec les établissements scolaires du quartier ont soulevé les difficultés auxquelles ceux-ci seraient confrontés, en termes d'accessibilité pour les élèves et leurs parents comme pour le personnel, avec un impact potentiel sur les inscriptions.

Des emprises possibles aux impacts divers : rue du Chemin Vert, lycée Malherbe et Cité de l'Air

Le travail préparatoire des garants a également permis d'anticiper plusieurs questions soulevées durant la concertation, en relation notamment à d'autres projets en cours de développement. C'est le cas notamment le long de la rue du Chemin Vert, où des immeubles datant de la reconstruction sont voués à la démolition dans le cadre de la rénovation du parc de logements de Caen la mer Habitat. Une telle opération faciliterait l'insertion de la ligne de tramway en projet, mais rencontre l'opposition de riverains.

La direction du lycée Malherbe et les services concernés de la Région, contactés notamment à propos d'une possible emprise de la ligne en projet en marge de la parcelle de l'établissement (tracés A et B), n'ont pas signalé d'incompatibilité entre une telle emprise et le bon fonctionnement de l'établissement. Des terrains de sports situés à cet emplacement devraient être cependant déplacés le cas échéant.

En revanche, il ne nous a pas été possible d'échanger avec les services du Ministère des Armées, propriétaire du site de la Cité de l'Air (quartier Lorge), en marge duquel passerait la ligne en projet si le tracé B ou C devait être retenu. Cette emprise apparaît pourtant remettre en question un projet de construction de logements sur ce site porté par le même Ministère.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Dans le cadre de notre mission, nous avons proposés au Maître d'ouvrage des ajustements concernant à la fois le dossier et les modalités de la concertation.

Sur le dossier de concertation

Nous nous sommes attachés à ce que les différents enjeux et impacts potentiels du projet soient clairement présentés ainsi que les solutions ou compensations qui pourraient y être apportées. En particulier, il a été demandé à la Communauté urbaine de préciser le tracé envisagé au sein de l'EPSM en caractérisant mieux l'impact sur les bâtiments qui pourraient être isolés, notamment en insérant un schéma de principe de l'insertion du tramway et de l'emprise vouée à être exproprié le cas échéant. Dans la mesure où l'EPSM n'explicitait pas les conséquences de ce passage sur l'organisation de l'établissement dans son courrier aux garants, les enjeux vis-à-vis de l'établissement n'ont pas pu être explicités plus en détail.

Nous avons également insisté pour que l'opportunité du projet soit mise en question et l' « option zéro » explicitée, recommandation partiellement accueillie dans l'insertion du paragraphe « Et si on ne faisait rien ? » (Dossier de concertation, p. 12).

Diverses données et documents complémentaires citées par le Maître d'ouvrage dans le dossier et plus tard durant la concertation elle-même, concernant notamment les données de fréquentation du réseau de transport public, n'ont pas été publiées à ce stade malgré nos demandes en ce sens (voir section suivante). Leur poids dans les argumentations développées par le porteur du projet, y compris en termes d'opportunité du projet, aurait justifié une plus grande transparence.

Sur les modalités de la concertation

Dans ce cadre, l'analyse du contexte du projet évoquée plus haut a orienté notre approche en faveur d'initiatives et de supports permettant l'inclusion du plus grand nombre de publics concernés.

C'est ainsi que trois marches exploratoires ont été organisées dans les secteurs où les impacts potentiels du projet semblent les plus sensibles : entre les rues du Carel et Damozanne via l'EPSM, dans les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux, et enfin rue du Chemin Vert. Il a été par ailleurs recommandé de prévoir un système d'audioguide afin d'assurer pour les participants, une bonne compréhension des explications données par l'équipe technique en charge du projet et de la concertation.

De même que pour les réunions publiques, les permanences et stands d'information ont été planifiés afin de « couvrir » l'ensemble des secteurs concernés par le projet, dans des contextes divers dont les marchés et les centres commerciaux, à des horaires de haute fréquentation. Le dossier de concertation a été mis à la disposition à chacune de ces occasions, ainsi qu'un registre auprès des mairies de Caen et de Saint-Contest.

Sur une proposition des garants une traduction simultanée en langue des signes a été assurée durant les réunions publiques.

Des ateliers thématiques ont été proposés afin d'impliquer le public plus directement dans la réflexion sur les impacts potentiel du projet en termes de circulation et de mobilités et intermodalités.

La communauté urbaine a souhaité aller à la rencontre des salariés et chefs d'entreprises des zones d'activités concernées (Saint-Contest et Beaulieu) en organisant des réunions dédiées dans ces secteurs.

Dans le cas du quartier prioritaire de la politique de la ville du Chemin Vert, des échanges notamment avec Caen la mer Habitat ont incité à favoriser un contact le plus direct possible avec la population.

Le calendrier de ces différentes initiatives a été progressivement revu afin d'une part d'assurer le temps nécessaire entre l'information du public et la formulation d'avis et contributions, et d'autre part pour favoriser une participation la plus large possible.

Sur proposition des garants, un coupon préaffranchi a été inséré dans le dépliant dédié à la concertation afin de permettre à chacun de formuler une contribution sans nécessairement accéder à internet ou participer à l'une des initiatives proposées.

Il nous est apparu qu'une distribution de ces dépliants dans l'ensemble des boîtes aux lettres de l'agglomération était nécessaire afin de garantir la plus grande visibilité possible à la concertation.

Enfin, la mise en place du site de la concertation et de la plateforme participative (https://tramway2028.fr/) a fait l'objet elle aussi d'une collaboration étroite entre les services de Caen la mer et les garants, en faveur d'une interface la plus claire et simple possible.

Un investissement sensible dans la communication du projet de la part de la Communauté urbaine s'est traduit dans l'ampleur du dispositif de concertation, précédé également de la tenue d'un stand d'information dédié au projet et annonçant la concertation au sein de la Foire Internationale de Caen, qui s'est tenue du 16 au 25 septembre au Parc des Expositions et a fourni l'occasion d'intercepter un public nombreux et varié.



Stand à la Foire Internationale de Caen

- **La prise en compte des recommandations par le MO**

Le dossier de concertation publié sur le site dédié est conforme à la version soumise à la CNDP, après plusieurs révisions successives menées avec les garants. Il permet d'appréhender globalement le projet et ses impacts potentiels, y compris de la part d'un public non spécialiste.

En revanche, le stade avancé de développement du projet au moment de la concertation s'est traduit par une conception du champ de celle-ci relativement restreinte de la part du maître d'ouvrage. Ainsi, les « éléments soumis à concertation » mis en évidence dans les supports de

communication et d'information sont le choix entre les trois tracés alternatifs proposés, l'emplacements des stations et des parkings relais et l'organisation du futur réseau de tramway (voir le Dossier de concertation, pp. 45-46). Ces thèmes constituent toutefois des entrées dans la réflexion sur l'opportunité et les enjeux du projet et il n'a pas semblé que cette formulation pût contraindre ni restreindre l'expression du public à cet égard.

Enfin, quelques semaines avant le début de la concertation et suite au questionnement posé par les garants sur l'organisation des réunions, la Communauté urbaine Caen la mer a fait appel à une association de médiateurs (Choisir la médiation en Normandie) pour l'animation des réunions publiques et des ateliers thématiques. En revanche, elle a choisi de ne pas faire appel à assistance de maîtrise d'ouvrage pour le suivi de la concertation.

Le dispositif de concertation :

2 annonces légales respectivement sur *Ouest France* et *Liberté* (en date du 14 septembre)

22 encarts presse, annonces radio

8 réunions publiques

3 réunions à l'attention des salariés et chefs d'entreprise des secteurs Saint-Contest et Beaulieu

3 marches exploratoires

2 ateliers thématiques

5 permanences d'information

18 stands d'information présents dans 7 marchés (à deux reprises) ainsi que dans 4 centres commerciaux et dans un parc public

1 site Internet incluant une plateforme participative

7 posts sur Facebook et Twitter, plus 3 sur LinkedIn

1 numéro spécial de la revue locale « Sur les rails »

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La concertation a subi les conséquences d'une cyberattaque dont a été victime l'ensemble des services informatiques de la Communauté urbaine Caen la Mer quelques jours avant le début de la concertation. Un nouveau site dédié a été réalisé en urgence et mis en ligne dès le 30 septembre à l'adresse https://tramway2028.fr/.

Une autre difficulté a été rencontrée dans la distribution par voie postale – dans l'ensemble de l'agglomération – des dépliants dédiés à la concertation, dont plusieurs participants ont fait

savoir qu'ils ne l'avaient pas reçu. Des distributions complémentaires ont été organisées dans les quartiers concernés.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Une communication à l'échelle du territoire concerné

Malgré ces difficultés, le dispositif de concertation présenté plus haut a été à même de toucher une partie significative de la population de l'agglomération caennaise : on peut citer ici les plus de 166 000 dépliants distribués et mis à disposition dans l'ensemble des mairies. Ainsi, au-delà des chiffres (voir pp. 22-23), les contributions parvenues témoignent d'une certaine diversité de leurs auteurs, aussi bien par la localisation de ceux-ci au sein de l'agglomération que par leur profil, souvent exprimés en relation aux préoccupations ou arguments formulés.



Affiche annonçant la concertation, avenue du 6 Juin

De même, la presse locale et audiovisuelle s'est fait l'écho des différentes réunions et a relayé plusieurs questionnements formulés dans le cadre de la concertation, mais aussi d'initiatives spécifiques dont en particulier les marches exploratoires.

Des difficultés ponctuelles

L'impossibilité d'accéder au site de la concertation par l'intermédiaire de celui de la communauté urbaine (resté inaccessible suite à la cyberattaque) a pu, pour certaines personnes, présenter une difficulté temporaire.

Bien que plusieurs personnes aient communiqué des difficultés dans l'insertion de contributions sur la plateforme participative, le nombre de celles-ci à l'issue de la concertation manifeste une bonne accessibilité, tandis que les services de Caen la mer se sont mis à disposition des participants qui ont requis une aide technique en ce sens. En particulier, l'onglet « Cahiers d'acteurs » proposait un gabarit n'acceptant que du texte ; les participants qui l'ont désiré ont pu transmettre des cahiers (incluant par exemple des tableaux ou des graphiques) par e-mail afin qu'ils soient publiés sur le site.

Par ailleurs, plusieurs contributions sont parvenues directement aux garants ainsi qu'à la Communauté urbaine ; celles-ci ont été publiées sur le site, après autorisation de la part de leurs auteurs.

Des études et informations complémentaires publiées tardivement

C'est à la suite de demandes répétées du public en ce sens et d'une intervention des garants que l'« *Étude des futures lignes de TCSP (Rapport de phase 1, M4)* » a été finalement publiée le 15 novembre sur le site de la concertation, ainsi que les matrices origine-destination des lignes de bus 1 et 2 , sous un onglet « Documents techniques » crée à cet effet. Si les résultats de l'*Analyse du stationnement sur le secteur Guillaume le Conquérant et Bayeux* et de l'*Enquête auprès des commerces* sont amplement repris dans le Dossier de concertation (pp. 47-48 et 49 respectivement), ces études n'ont pas été publiées intégralement. Des demandes de communication d'une enquête conduite par Kéolis sur la fréquentation du réseau de transport, ligne par ligne, sont également restées sans suite.

En revanche, plusieurs documents demandées par le public, comme par exemple l'étude d'impact en vue de l'évaluation environnementale, sont en cours d'élaboration ou le seront successivement, en fonction de la décision sur la poursuite du projet identifiant l'éventuel tracé retenu.

D'autres enquêtes parfois citées durant la concertation n'était pas encore finalisée à ce stade ; il conviendra de mettre ces informations à la disposition du public avant la décision de Caen La Mer sur le projet.

Une disponibilité affirmée des porteurs du projet

Les élus et techniciens de la Communauté urbaine ont tenu à répondre à toutes les questions posées lors des réunions publiques. Les médiateurs en charge de l'animation de celles-ci se sont attachés à ce que chacun puisse s'exprimer et être entendu, en invitant les uns et les autres à la clarté et à la concision.

Des comptes-rendus complets mais publiés tardivement

Chacune des réunions publiques, marches exploratoires et ateliers a fait l'objet d'un compte-rendu. Le délai entre chaque initiative et la publication du compte-rendu dédié a été très long, surtout durant les premières semaines de la concertation : les premiers d'entre eux n'ont été publiés qu'à la fin du mois d'octobre (voir annexes 7 et 8). De même, quatre cahiers d'acteurs soumis dans les derniers jours de la concertation n'ont été publiés qu'après le terme de celle-ci. Ceux-ci ont néanmoins été pris en compte dans l'élaboration du présent bilan.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Un champ du débat restreint ?

Les principaux « éléments soumis à concertation » par la Communauté urbaine Caen la mer, soulignés à l'issue des présentations lors des réunions publiques et des ateliers thématiques mais aussi dans la structure de la plateforme participative, ne semblent pas avoir restreint le champ de la concertation.

Ainsi, les débats ouverts par les différentes initiatives proposées aussi bien que les contributions parvenues (voir section suivante) montrent que le public n'a pas hésité à s'emparer du sujet. De même, la catégorie « Avis libre » a recueilli plus de contributions sur la plateforme participative que toutes les autres (282, contre 261 pour l'ensemble des avis sur le placement des stations et les parkings relais dans le cadre des trois tracés alternatifs).

Une procédure purement formelle ?

Faisant écho à ce que les garants ont pu entendre durant la phase de préparation de la concertation, plusieurs personnes ont exprimé leur perplexité à l'égard de l'utilité d'une telle procédure, qui ne serait pas en mesure d'infléchir un choix déjà arrêté, selon les avis, en faveur de la poursuite du projet avec un tracé en particulier parmi ceux proposés (le tracé A).

Significativement, c'est auprès des stands d'information que ces considérations étaient généralement formulées, par des personnes n'ayant pas l'intention de participer à la concertation. Les garants ainsi que les équipes de la Communauté urbaine présentes dans ces contextes se sont alors attachés à préciser le cadre de celle-ci, en invitant chacun à intervenir dans le cadre des divers initiatives et supports proposés.

Une présence forte des porteurs du projet

Les responsables du projet et un certain nombre de leurs collègues étaient présents durant l'ensemble des initiatives proposées, y compris auprès des stands d'information, et se sont mis à l'écoute de tous les participants intéressés. S'ils ont apporté des éléments de réponse à toutes les questions posées, il a souvent été fait référence aux études publiées seulement durant les dernières semaines de la concertation.

Plusieurs participants aux réunions publiques avaient déjà assisté aux réunions d'information organisées par la Communauté urbaine dès 2021, manifestant parfois une certaine frustration à l'égard de questions restées depuis sans réponses. De ce point de vue, l'organisation de ces réunions en amont de la concertation pourrait avoir contribué à cristalliser des oppositions qui se sont affirmées ensuite en marge de la concertation et au travers de cahiers d'acteurs parvenus durant les derniers jours de celle-ci.

Une participation significative et différenciée

Au-delà de la participation effective aux initiatives proposées et aux contributions publiées dans le cadre de la concertation, la section suivante témoigne d'une grande diversité de réactions et d'avis sur le projet, témoignant d'une portée significative de la concertation auprès de la population de l'agglomération.

Les huit réunions publiques, au cœur du dispositif de concertation, ont attiré un public conséquent, avec une participation active sur une durée dépassant parfois les deux heures trente. Dans l'ensemble, les réunions marquées par la plus grande affluence - qui se sont tenues respectivement à la maison de quartier de la Haie Vigné, au stade d'Ornano et à l'Hôtel de Ville - ont été celles situées dans les secteurs où les impacts du projet apparaissent comme les plus sensibles (voir section suivante).



Réunions publiques au stade d'Ornano et au MOHO

Des trois réunions organisées spécifiquement pour les salariés et chefs d'entreprise des secteurs de Saint-Contest et de Beaulieu respectivement, 7 personnes ont participé à celle à l'intention des chefs d'entreprise, tandis que les autres ont été marquées par une absence de participation. La CCI, qui a accueilli deux de ces réunions, avait pourtant relayé l'information auprès des entreprises ; on peut ainsi s'interroger sur les raisons de cette faible participation,

d'autant que le budget annexe de la Communauté urbaine sur lequel pèserait le projet repose en partie sur le versement mobilité, qu'elle perçoit des employeurs de plus de 11 salariés.

Les marches exploratoires ont rassemblé entre 20 et 30 participants, certains étant présents aux deux d'entre elles dédiées au centre-ville. L'usage de micros et d'audioguides a assuré une bonne compréhension et des échanges nourris malgré le trafic et les bruits ambiants, ainsi qu'en témoignent les comptes-rendus dédiés.



Marche exploratoire au départ de l'Hôtel de Ville vers les rues G. le Conquérant et de Bayeux

Les ateliers thématiques n'ont attiré qu'une dizaine de personnes chacun, mais les participants se sont réellement impliqués dans la démarche proposée.



Ateliers thématiques « Actualisation du plan de circulation automobile » et « Plan de circulation »

Tandis que les stands d'information sur les marché et centre commerciaux ont permis de sensibiliser un public plus vaste et de préciser de vive voix les modalités de participation, les permanences en mairie et mairies de quartier ont été peu fréquentées (à l'exception de la mairie de quartier de Beaulieu et de l'Hôtel de Ville) mais ont permis à des personnes en recherche d'informations et de réponses précises de s'informer directement auprès des porteurs du projet.



Stand d'information rue de Bayeux

Quelques chiffres clefs de la concertation

Dépliants distribués et/ou envoyés

Stand Foire Internationale de Caen	4500	
24 stands marchés et centres commerciaux	11 000	
Autres sites	6000	**166 500**
Envoi postal dans les 48 communes de la CU	145 000	

Participation aux initiatives proposées

8 réunions publiques	502	
Réunion chefs d'entreprise CCI	7	
2 réunions salariés (St Contest et Beaulieu)	0	
atelier thématique "plan de circulation"	9	
atelier thématique mobilités/intermodalités	11	**624**
marche exploratoire "rue Carel/EPSM"	25	
marche exploratoire "rue G. Le Conquérant/Bayeux"	29	
marche exploratoire "rue du Chemin Vert"	22	
4 permanences	20	

Avis et contributions parvenues

Avis libre (site web de la concertation)	282
Avis stations (site web de la concertation)	227
Avis parking-relais (site web de la concertation)	34
Avis inscrits sur registre	6
coupons T renvoyés	761
	1310

Cahiers d'acteurs

17 collectifs représentés dans 16 cahiers



Dernière réunion publique, à l'Hôtel de Ville de Caen

Synthèse des arguments exprimés

Les différentes contributions et préoccupations émises dans le cadre de la concertation ont été synthétisées dans les paragraphes qui suivent, articulés en une série de thématiques regroupées principalement pour des raisons de clarté. En effet, si plusieurs participants se sont limités à exprimer une préférence pour l'un des tracés proposés, la plupart des participants se sont exprimés de façon plus ou moins globale par rapport au projet dans son ensemble, en exprimant les préoccupations mais aussi en mobilisant les expériences propres à chacun.

Plusieurs questions sur les modalités de la concertation ont été posées, ainsi notamment que sur l'incidence de celle-ci sur la décision du maître d'ouvrage sur l'éventuelle poursuite du projet. Tandis que l'Association Village Saint-Etienne s'est interrogée sur une éventuelle prise en compte de la pétition qu'elle avait lancé plusieurs mois auparavant, d'autres se sont par exemple demandés comment se prémunir contre des actions de « lobbying ».

Le cadre de la procédure a donc été souvent rappelé et précisé, notamment en termes d'égalité de traitement des contributions par rapport aux arguments formulés et non à la quantité de celles-ci, en la distinguant de l'enquête publique. Néanmoins, un avis déposé sur le site le 21 novembre pose encore cette question « si jamais l'opposition au Tram ressortait majoritaire dans le bilan de la concertation, aurait-on une chance d'être enfin écouté et le projet abandonné… ? »

Si la concertation arrive trop tard pour certains, pour qui « il aurait été préférable de concerter les habitants sur le réseau de transport en commun en amont du projet », d'autres s'interrogent sur le processus décisionnel : « ce fonctionnement est obscur pour la plupart des Caennais et dégrade la démocratie en éloignant les habitants concernés des décisions prises. »

Un dernier point à préciser en ouverture de cette section regarde l'approche adoptée par rapport aux données émergeant de la concertation. Tandis que les citations reprises ici proviennent des différents documents publiés sur le site de la concertation, la définition des différentes thématiques et la synthèse de l'ensemble doivent à l'expérience globale des garants.

Opportunité du projet

Pour plusieurs participants, la possibilité de remettre en cause l'opportunité du projet n'était pas clairement posée dans les supports de communication de la concertation. Ainsi, il est affirmé dans le cahier d'acteurs présenté par le regroupement des associations Village Saint Etienne, Caen Ouest Saint Paul Environnement et Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert que « la concertation préalable ne porte que sur le tracé de la nouvelle ligne de tramway » et que « le principe de l'existence d'une nouvelle ligne de tramway et donc l'opportunité d'un tel projet n'[y] ont pas été intégrés ». Pourtant, un nombre important d'avis et contributions émises émet un avis sur cette opportunité soit en la justifiant, soit en la contestant.

D'autres évoquent un projet essentiellement « technocratique » dont l'utilité pour les habitants de l'agglomération serait encore à démontrer : ainsi, selon la formulation d'un avis déposé sur le site, « les questions posées lors des réunions étaient des points qui pouvaient sembler parfois être de l'ordre du détail dans le projet, mais qui allaient cependant faire basculer la vie des habitants vers plus d'inconvénients que d'avantages ».

En général, on peut observer avec une participante que « la différence d'opinion » entre promoteurs et opposants au projet doit surtout à l'évaluation de la fréquentation des transports en commun et « sur son évolution dans les 30 ans à venir », ou encore sur les données de la fréquentation effective par rapport à une fréquentation potentielle, qui devrait être nettement positive pour justifier l'investissement considéré. L'émergence du télétravail et une certaine perte d'usagers suite à la pandémie de COVID-19 n'ont pas été suffisamment prises en compte selon certains.

Sur le dossier de concertation et les informations à disposition du public

Plusieurs participants se sont interrogés sur les modalités d'évaluation du nombre potentiel d'usagers de la ligne en projet, globalement et/ou par secteur, et ont demandé d'avoir accès à ces données, voire y ont opposé des expériences et/ou des données propres ou tierces, notamment dans certains cahiers d'acteurs. Ainsi celui du groupement des associations Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert, Caen Ouest Saint Paul Environnement, d'un collectif de riverains et de 8 conseillers de quartier Saint Paul, citant un comparatif du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme, reporte des estimations selon lesquelles « nous sommes loin des fréquentations à même de justifier le passage de rames de 40 tonnes toutes les 10mn » dans la mesure où « il faudrait multiplier par 10 la fréquentation pour justifier le passage des bus aux trams ».

Les demandes d'informations et de documents complémentaires ont regardé divers aspects du projet et n'ont été que partiellement accueillies (voir section précédente, p. 20), même si l'on considère que certaines études étaient en cours durant la concertation. Certains s'interrogent ainsi sur le choix entre les trois tracés proposés par la Communauté urbaine (« Comment peut-on se déterminer sans avoir tous les éléments techniques de chaque tracé ? »), voire concluent qu'« il ne nous reste qu'un choix : être contre car nous sommes dans l'inconnue économique, écologique et utilitaire. »

Choix du tramway par rapport à d'autres modes de transport

Le développement du réseau de TCSP est accueilli favorablement par de nombreux participants, notamment en faveur de l'objectif affiché par le porteur du projet en termes de bilan carbone. Ainsi selon le CREPAN (Comité Régional d'Etude pour la Protection et l'Aménagement de la Nature) « à ce jour, seul le tram répond à cette exigence de décarbonation totale, de plus la mise en place d'un réseau bien visible, facilement accessible, surtout fiable, avec des passages fréquents et réguliers incite davantage à emprunter les transports en commun ».

Si des appréciations diverses quant à l'accessibilité du tramway pour les personnes âgées ou à mobilité réduite ont par ailleurs été formulées, dans son cahier d'acteurs le représentant de l'association Handuo, évoquant son expérience « sur l'accompagnement d'usagers PSH -

PMR, dans les transports Twisto Keolis », observe que « l'accessibilité au tramway est plus aboutie que pour les bus ». Cela en termes d'« ajustement des rames aux quais » (qui « facilite l'entrée et la sortie », de « fréquence et [de] régularité du passage » et de confort « progression en souplesse »).

Le choix du tramway a été cependant remis en question avec insistance, à partir notamment d'une évaluation des coûts évoqués pour la mise en œuvre de la ligne en projet (voir paragraphe suivant), ou d'une appréciation satisfaisante du réseau actuel, qu'il s'agirait simplement de renforcer et d'améliorer. En ce sens, certains proposent ainsi de développer les voies réservées, d'électrifier les lignes de bus existant ou de remplacer le matériel roulant actuel par des bus à hydrogène. Un moindre coût énergétique à l'exploitation est aussi évoqué : « combien d'énergie faut-il déployer pour accélérer un Tram de 40 tonnes sur le plat ou en côte après un arrêt… exprimé en kilowatts par minute ? Et ce, comparativement à un Bus de nouvelle génération c'est-à-dire électrique ou à hydrogène ».

L'amélioration des temps de parcours que représente le choix du tramway selon ses promoteurs est également opposée par certains à une moindre desserte : « quand on s'arrête moins (moins de stations de prévues) ont perd moins de temps : donc rien d'extraordinaire à cet argument… mais aussi moins de service rendu au final ».

Au-delà des impacts sur la circulation et le stationnement (voir ci-dessous, p. 35), des préoccupations quant aux contraintes que comporterait la ligne en projet pour le passage des ambulances et autres véhicules d'urgences (et réciproquement), ont été également exprimées.

En termes d'aménagement, le caractère irréversible d'un tel projet, par rapport notamment aux couloirs de bus, préoccupe de nombreux participants.

Coûts et financement du projet

L'évolution du coût estimé du projet durant ces dernières années mais aussi les risques d'augmentation liés à la conjoncture actuelle en termes d'approvisionnement en matières premières, d'inflation et de taux d'intérêt ont été souvent évoqués. Certains parlent ainsi d'« un dérapage inéluctable du budget » et se demandent si « la ville de Caen [a] les moyens de ces travaux prestigieux et onéreux », considérant un tel projet comme un « luxe » qui plus est « inutile » pour plusieurs participants.

Le public s'interroge notamment sur les montants évoqués par le porteur du projet en rapport au nombre d'habitants de l'agglomération, inappropriés selon certains qui citent d'autres contextes comme celui de la ville d'Angers. D'autres posent la question de l'utilité du projet pour la Communauté urbaine dans son ensemble, qui en assure le financement tandis que la ville de Caen en serait la principale bénéficiaire : « Les communes de Caen La Mer n'ont pas de réelles plus-values puisque leurs habitants viendront toujours à Caen en voiture. Il est étonnant qu'elles financent ! ». L'absence de participation de la Région Normandie au financement du projet a été soulignée.

Un contributeur citant le *Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados)* de la Chambre Régionale des Comptes met en question « les capacités financières du budget des transports pour réaliser la ligne 2 [*sic*] du tramway telle qu'elle nous est soumise : la "capacité de désendettement […] se rapproche du seuil d'alerte pour le budget des transports" ». Sans remettre en cause le projet dans son ensemble, le même contributeur recommande une plus grande prudence budgétaire se traduisant par une révision du projet « en concentrant les dépenses sur l'essentiel », selon des options plusieurs fois formulées par ailleurs.

Ainsi notamment du choix du tracé C ou de l'omission de certains tronçons au-delà de l'avenue Albert Sorel et des boulevards Guillou et Detolle, mais aussi de l'investissement en batteries afin d'éviter les lignes aériennes de contacts en certains points de la ligne en projet, souvent questionné. La possibilité de reporter l'extension du réseau existant au sein de la Presqu'île a également été évoquée.

Enfin, si la question de l'impact du projet sur les valeurs immobilières a été plus rarement posée, certains s'attendant à ce que celui-ci soit négatif, notamment dans les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux et leurs alentours, mais aussi à Beaulieu.

Impact sur l'environnement

Selon certains les projections de la Communauté urbaine en termes de bilan carbone du projet sont « avantageuses », voire basées sur des « hypothèses irréalistes : km de voitures particulières et bus évités correspondant à 11 300t/an alors que le projet garde l'intégralité de la rue du chemin vert consacrée aux voitures et que la perturbation de la circulation sur le boulevard Dunois va occasionner des embouteillages pourvoyeurs de CO_2 ». Ainsi manquerait à l'appui du projet une « simulation de l'effet du projet sur l'empreinte carbone de l'agglomération », tandis que certains opposent « une contribution immédiate au réchauffement bien réelle » due aux travaux de mise en œuvre du projet à « un amortissement, lui, hypothétique sur 3ans, selon le maître d'œuvre, sans préciser ses calculs », en concluant de la nécessité d'une « expertise par une entreprise indépendante ».

D'autres, parfois citant des données ou sources comme ATMO Normandie (association agréée de surveillance de la qualité de l'air), accueillent favorablement le projet, à condition notamment de décourager encore l'usage de la voiture, de promouvoir également les mobilités douces et de maintenir les espaces arborés, dans la mesure où ces derniers « contribuent à la limitation des émissions de GES (étant des puits de carbone) et tempèrent les îlots de chaleurs que sont les boulevard bétonnés ». C'est le cas de la fédération FNE Normandie, qui recommande « une déplantation / replantation des arbres qu'il ne serait pas possible de conserver [...] indépendamment du surcoût et de la logistique que cela pourrait représenter » tout en soulignant qu'il s'agit d'« une mesure de compensation, mais que les effets bénéfiques ne pourront s'en ressentir qu'à moyen/long terme, le temps que les nouveaux arbres arrivent à maturité ». L'établissement d'un « inventaire arboré préalable » a ainsi été proposé.

De nombreuses préoccupations sur le maintien des alignements d'arbres ont été exprimées, notamment au niveau de l'avenue Albert Sorel, des boulevards Guillou et Pompidou (où on remarque qu'« il faudrait vérifier l'état des arbres [...] très chétifs pour des Ginkgos »), de la rue du Chemin Vert, mais aussi des haies entourant le lycée Malherbe. Les porteurs du projet ont souligné que son emprise ne pourra être définie avec précision qu'avec le maître d'œuvre, tandis qu'une végétalisation de la plateforme est prévue à hauteur de 85%.

Si les nuisances causées autant par les travaux que par l'éventuelle exploitation de la ligne en projet ont été évoquées avec insistance dans certains secteurs (voir paragraphes suivants), les porteurs du projet assurent que les tracés proposés ont été étudiés de sorte de les réduire au minimum, par rapport au réseau existant mis en place à l'origine pour un système de TVR.

Enfin, diverses recommandations ponctuelles ont été formulées. Ainsi le collectif Caen au pied du dans son cahier d'acteurs évoque la gouvernance du projet en proposant « que les services espaces verts en charge des végétaux de notre communauté de commune soient intégrés dès la conception du tram et pas a posteriori ». L'institution d'une « Assistance à Maîtrise d'Ouvrage auprès des services de Caen la mer, spécialement dédiée au respect des questions environnementales » durant l'éventuelle phase de réalisation du projet a par ailleurs été recommandée.



Marche exploratoire rue G. le Conquérant

Rue Guillaume le Conquérant et rue de Bayeux

La traversée de ces rues, prévue dans le cadre du tracé A, constitue l'un des thèmes et secteurs sur lesquels les avis sont les plus contrastés.

Ainsi pour certains ce tracé « réhabilitera la rue Guillaume le Conquérant actuellement sinistrée et pas du tout agréable » et « constitue une très bonne opportunité pour une mise en valeur et un dynamisme renouvelé des rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux ». L'exemple du vaste secteur piéton du centre de Caen est parfois cité : « Qui souhaiterait (aussi bien commerçant que chaland) un retour de la circulation et du stationnement automobile dans les rues Saint Pierre, Ecuyère par exemple... ? »

Il peut aussi être choisi par défaut, notamment en considération de l'impact des tracés B et C sur l'EPSM.

Pour d'autres, et notamment pour divers commerçants et riverains, la traversée de ces rues par la ligne en projet compromet leurs activités autant qu'elle est incompatible avec la préservation d'un quartier historique, « épargné par les bombardements » et caractérisé notamment par la présence de l'abbatiale Saint-Étienne.

Des inquiétudes très fortes sont ainsi exprimées sur l'avenir des commerces non seulement pendant la période de travaux, mais aussi une fois la ligne mise en place le cas échéant ; certains parlent de « désertification » ou d'« hécatombe commerciale », ou encore annoncent que le tracé A « détruira tout l'esprit de village du quartier qui existe aujourd'hui ». Ainsi, selon certains « les commerces de la rue Guillaume le Conquérant n'ont pas les reins assez solides pour survivre à plusieurs années de travaux », tandis qu'un(e) commerçant(e) évalue que « j'ai environ 25 à 30 % de mes clients qui s'arrêtent dans mon commerce et qui utilisent leur véhicule comme moyen de transport ». Dans son cahier d'acteur, l'association Village Saint-Etienne évoque « 45 dépôts de bilan ». C'est dans ce secteur que la question de l'indemnisation est posée avec le plus d'instance : « Mais de combien ? 100 % de la perte de l'EBE ? Est-ce que la mairie va prendre en charge les surcoûts des cabinets comptables pour établir les attestations de perte d'EBE ? Aucun montant n'est avancé pour nos commerces. »

« Les difficultés pour les livreurs, les riverains, qui pour accéder vont bloquer les vélos, les piétons, au risque du tram » sont souvent évoquées, ces conflits d'usage étant aggravés du fait que « le projet ne s'accompagne malheureusement pas d'une clarification sur le futur statut de la rue Guillaume le Conquérant ». Au-delà de l'accessibilité, la contrainte physique que pose la relative étroitesse de ces rues est selon certains sans solution possible en termes de sécurité : « vous additionnez tout le monde, et il manque 4,5 mètres sur un espace de 5 mètres d'un côté, et de l'autre côté, on a 3 mètres ».

L'accès aux écoles interroge également : ainsi, dans un contexte où « déjà, le manque actuel de parking ou de contre-allée est extrêmement préjudiciable pour l'école » maternelle et primaire Sainte-Bernadette, selon sa cheffe d'établissement le tracé A « entraînera une impossibilité pour mes parents d'élèves, d'arriver jusqu'à l'école facilement », au point de la faire envisager « une fermeture éventuelle de l'école maternelle, voire de l'école primaire aussi ».

En ce qui concerne le bâti, au-delà de la présence du secteur au sein du Site Patrimonial Remarquable de Caen certains observent que « les boutiques et commerces sont situés sur un sous-sol fragile, truffé de galeries, souterrains caves etc., et donc absolument pas à même de supporter des travaux très lourds et longs et ensuite le trafic incessant de tramways », en requérant des études géotechniques indépendantes.

Des préoccupations semblables ont été formulées également par des participants ne s'opposant pas en principe au passage de la ligne en projet par ces rues. Ainsi la réorganisation du stationnement qui résulterait du tracé A aux abords de l'Hôtel de Ville « risque d'encourager les automobilistes à stationner sur ces sites à très haute valeur patrimoniale qu'il serait plus intéressant de valoriser via des aménagements appropriés (places piétonnes, bancs...) ». En revanche, « "protéger le patrimoine" n'est pas une bonne justification pour la suppression de lignes aériennes », qui citent le cas d'autres villes « comme Berne ou Amsterdam ».

EPSM

Le choix des tracés B ou C, impliquant tous deux le passage par l'EPSM, sont souvent motivés par une opposition au tracé A et notamment au passage de la ligne en projet par les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux. Plus rares sont les avis positifs appréciant une desserte directe de l'établissement, mais aussi « des logements construits dans l'ancienne enceinte du BS ainsi que la cité de l'air et les logements en cours dans l'ancien bâtiment de l'armée rue Caponière », ou encore du « pôle culturel en cours de développement (halles aux Granges, FRAC, écuries du quartier Lorge, chapelle du Bon-Sauveur un jour peut-être). »

Cependant, les conséquences potentielles d'une traversée du site autant que l'importance de l'établissement, dont le cahier d'acteurs établi par la direction de celui-ci précise qu'il « couvre 70% de l'activité de santé mentale du département », soulèvent des problématiques sensibles. Parmi celles que posent le même cahier d'acteurs ainsi que ceux des syndicats CGT et CFDT pour l'établissement figurent notamment « une prise en charge compromise des patients », une « l'intervention des équipes issues des autres services du site sera plus complexe et incompatible avec la notion même d'urgence », et « un fonctionnement complexifié et à risque à tous les niveaux ». Le « danger » et les « nuisances » évoqués seraient par ailleurs particulièrement critiques durant l'éventuelle phase de travaux.

Plus précisément, sont évoqués par exemple un « accès impossible au bâtiment [Hélios, qui compte 25 lits - Ndlr] à la fois pour les fonctions logistiques et les moyens de secours - Accessibilité PMR non réalisable » tandis que « tous les processus logistiques (circuits de restauration, linge, médicaments, déchets, etc.) seront impossibles du fait de l'absence d'une autre voie d'accès au bâtiment JAMET ». Celui-ci, qui se trouverait isolé du reste de la parcelle, « accueille 85 patients dont des adultes atteints de troubles du spectre autistique sévères ».

« A ce jour, conclut la direction de l'établissement, l'EPSM ne dispose ni des moyens financiers, ni des moyens immobiliers sur les 80% restants du site (classé en grande majorité en zone non constructible par le Plan Local d'Urbanisme) pour envisager le transfert des activités concernées. » Si la question de « qui financera alors la reconstruction d'un nouveau bâtiment d'hospitalisation dans l'EPSM qui s'avérera incontournable » est posée, la direction rappelle que la parcelle du site n'étant pas directement concernée par l'emprise prévue dans le cadre des tracés B et C est « classé[e] en grande majorité en zone non constructible par le Plan Local d'Urbanisme » et considère qu'il « n'est pas possible de reconfigurer la zone impactée de l'établissement avant le début ou même la fin des travaux du tramway ».

Une troisième option ?

Au vu des difficultés que posent respectivement le passage de la ligne en projet par les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux (tracé A) et par l'EPSM (tracés B et C), quelques « troisièmes options » ont été ponctuellement évoquées, qui permettent d'éviter les deux secteurs évoqués précédemment en privilégiant les grands axes.

C'est le cas d'une branche se séparant des lignes existante à la station place de la Mare et rejoignant le Chemin Vert puis Saint-Contest par les Fossés Saint-Julien puis l'avenue du Canada, qui « permettrait de desservir des établissements scolaires importants, ainsi que le centre Leclerc rue Hastings », ou encore de la possibilité d'« emprunter le quai Eugène Meslin jusqu'au pont Bir Hakeim puis le cours Général de Gaulle, pour ensuite rattraper le trajet A par la rue Sadi Carnot pour l'une des branche et pour l'autre continuer sur le Bvd Aristide Briand et rattraper le trajet A Bvd Yves Guillou ».

Tandis que les porteurs du projet ont souligné que de tels tracés comporterait un allongement du temps de parcours à l'échelle de la ligne en projet qui ne justifierait plus l'investissement considéré, ou encore l'étroitesse des rues et/ou l'impossibilité d'un tracé linéaire, il s'agit d'alternatives ponctuellement évoquées et peu approfondies.



Banderole affichée par des riverains de la rue du Chemin Vert

Rue du Chemin Vert

A la différence des deux secteurs évoqués précédemment, le passage de la ligne en projet dans la rue du Chemin Vert, qui borde le quartier du même nom, est commun aux trois alternatifs proposés. Il rencontre une opposition ferme qui rejoint celle manifestée pour les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux, incarnée en particulier par l'association Pas Chemin de Fer mais Chemin Vert.

Les préoccupations manifestées dans ce secteur regardent d'abord le cadre de vie, qui pourrait être menacé par un éventuel impact de la ligne en projet sur les alignements d'arbres et les haies existantes. En particulier, la démolition de plusieurs immeubles résidentiels en pierre de Caen, quoiqu'apparemment prévue indépendamment du projet, a souvent été contestée dans le cadre de la concertation, aussi bien en considération de l'âge avancé de plusieurs résidents que d'une certaine qualité de leur bâti (en pierre de Caen, et datant de la Reconstruction, ainsi qu'il est souvent rappelé). Comme pour les rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux, il a été rappelé que les quartiers du Chemin Vert et Saint-Paul sont insérés dans le périmètre du Site Patrimoine Remarquable de Caen.

Certains s'inquiètent également d'un impact sur le parc de Secqueville et du déplacement de terrains de sport situés dans la rue du même nom, dont les porteurs du projet ont assuré qu'il s'agit de réaménagements à mener en parallèle avec la réalisation du projet.

Enfin, la question de l'accessibilité aux parkings des habitations et aux établissement scolaires situées le long de la rue est également souvent posée. Pour pallier à l'étroitesse de la rue du Chemin en son extrémité vers le Boulevard Detolle, il a été ainsi proposé que le tramway soit inséré en site mixte à ce niveau.

Saint-Contest

La zone d'activité de Saint-Contest apparaît comme un secteur pouvant bénéficier de façon significative du projet, dans la mesure où de nombreuses contributions apportées dans le cadre de la concertation font état de problèmes de circulation et stationnement. Ceux-ci risquent par ailleurs d'être accentués notamment par une population étudiante en augmentation, en parallèle à l'installation de nouveaux sites dédiés à la formation.

Plusieurs participants ont ainsi soumis à l'attention des porteurs du projet des difficultés et opportunités potentielles que présente l'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway dans ce contexte. En particulier, la question de la position et de la capacité du parking relais prévu devra être étudiée avec attention (voir également ci-dessous, p. 33) ; ainsi la co-gérante du principal supermarché de la zone, dont le parking est déjà utilisé par des usagers d'autres activités, s'inquiète d'une intensification de cet usage parallèle en cas de réalisation du projet sans un nombre suffisant de nouvelles places de stationnement.

Plusieurs participants ont souligné que les parkings de la ZAC du Clos Barbey sont privés et « malheureusement d'ores et déjà "squattés" par les "co-voiturage" et par les étudiants des écoles », en demandant la création d'un parking pour les écoles de commerces.

Avenue Albert Sorel - boulevard Guillou

Quant à l'opportunité affirmée par la Communauté urbaine de desservir les grands équipements situés dans les alentours, dont le Parc des Expositions, le Zénith et le Palais des Sports actuellement en cours de construction, les avis sont partagés et rejoignent celui du porteur du projet ou au contraire mettent en question un usage essentiellement ponctuel et à la fois très intense sur ce tronçon. Certains y voient la seule alternative possible au passage par les rues Guillaume le Conquérant et/ou de l'EPSM, au prix d'un temps de parcours allongé.

En revanche, la direction du Zénith évoque dans son cahier d'acteurs « 220 000 spectateurs sur environ 70 spectacles ou conventions par an, ayant lieu majoritairement en soirée » pour lesquels « à la sortie des spectacles il n'y a plus de transports en commun » ; ainsi « le service fourni par une ligne de Tramway étend les horaires auxquels notre public est sensible ». La nécessité d'étudier des solutions en termes de fréquences et d'horaires de service pour gérer au mieux l'affluence, avant et après divers événements pouvant se superposer les uns aux autres, est aussi bien soulevée par divers participants à la concertation que reconnue par la Communauté urbaine (voir aussi le paragraphe « Parking relais et report modal », p. 33).

Boulevard Georges Pompidou

La branche vers Beaulieu est mise en cause par certains au regard de la fréquentation actuelle des bus : « Le boulevard Georges Pompidou [...] ne nécessite pas le passage d'un tramway car la plupart des bus qui y passent sont peu utilisés ».

L'impact de l'emprise de la ligne en projet a été par ailleurs souvent évoqué, notamment en termes d'accessibilité et de stationnement le long de la contre allée (sud) en question : « ceux qui n'ont pas la chance d'avoir un parking seraient obligés de stationner sur le contre allé d'en face avec peu de chances de réussite ou à 500m sur un parking relais peut être payant ». Ceci posant également des problèmes de sécurité : « ils devront sans visibilité passer sur la première ligne de tramway puis si tout va bien, sur la deuxième et s'arrêter sur cette ligne à un stop afin de rejoindre la route ! ». La question de l'accessibilité de l'EHPAD présente dans le quartier et de la sécurité des résidents a été souvent posée.

D'autres au contraire accueillent favorablement la ligne en projet en relation à une baisse de la circulation automobile, mais regrettent la place laissée à celle-ci, qui vaudrait aux riverains d'avoir « non seulement le tram, mais également toujours la fréquentation des véhicules sur ce boulevard, qui est très bruyant et très passant ».

Avenue du 6 Juin

Commun aux trois tracés proposés aussi bien qu'au réseau tramway existant, cet axe important a fait l'objet d'un questionnement ponctuel mais critique en termes de compatibilité entre la fréquence de passage de tramway et les intersections avec les voies de circulation : « Avec un intervalle moyen aussi faible et compte-tenu de la durée des cycles de feu obligatoires aux carrefours concernés, il serait particulièrement complexe de maintenir les traversées automobiles existantes ».

Par ailleurs, certains posent la question de l'opportunité d'une ultérieure densification du réseau le long de cet axe, qui correspond déjà au tronc commun des lignes de tramway existantes et bénéficie donc d'une bonne fréquence de passage.

Autres tracés et/ou extensions non considérées par le projet

De nombreuses personnes ont posé la question des options retenues par la Communauté urbaine en termes d'extension du réseau et de terminus.

Vers Folie-Couvrechef

L'alternative évoquée avec le plus d'insistance consiste en une extension du terminus prévu au niveau de l'avenue du Maréchal Montgomery vers le quartier de Folie-Couvrechef (et, au-delà, celui de la Maladrerie) qui a suscité le plus d'attentes de la part de divers participants. Parmi ceux-ci l'opportunité de desservir un quartier qui apparaît comme densément peuplé, ainsi que des équipements et services comme le Mémorial de Caen la clinique Saint-Martin ou le Lycée Sainte Ursule, est souvent affirmée. C'est le cas d'un « tracé D » proposé par l'association et groupe d'opposition en conseil municipal Citoyens à Caen, notamment à travers un dépliant diffusé et d'une réunion publique organisée en marge de la concertation. Cette extension serait compensée par l'économie du tronçon prévu (dans le cadre du tracé C) le long de l'avenue Albert Sorel et du boulevard Yves Guillou. Le lycée Malherbe et le quartier Saint-Ouen seraient tout de même desservis (quoiqu'à une plus grande distance) au niveau de l'Hotel de Ville et de la rue du Carel d'une part, et de l'EPSM et de la rue Caponière d'autre part.

Selon la Communauté urbaine, cette extension provoquerait cependant une augmentation du temps de parcours sur la ligne en projet pour lequel l'investissement ne serait plus justifié.

Vers Hérouville, Colombelle et/ou Mondeville

À l'autre extrémité de la ligne en projet, plusieurs participants proposent des extensions vers Colombelle ou Mondeville au-delà ou plutôt que dans la Presqu'île. De fait il s'agit d'un quartier à ce jour en cours de construction ; 2400 nouveaux logements y sont prévus, soit une population qui selon la Communauté urbaine justifie d'y situer le terminus sud-est par rapport aux autres possibilités qui ont pu être évoquées, en comptabilisant les emplois et scolaires actuels et futurs. Une extension au-delà de la Presqu'île devrait par ailleurs traverser la zone logistique d'Hérouville Saint-Clair, qui compte une station d'épuration et un dépôt pétrolier.

D'autres extensions : vers Epron et Bijude, vers la mer, vers l'aéroport de Carpiquet

D'autres extensions ont été évoquées par rapport au réseau existant plutôt qu'à la nouvelle ligne en projet : c'est le cas notamment pour la commune d'Epron et, au-delà, le quartier de la Bijude, dont un participant note que l'évaluation en termes de population, emplois et scolaires présentée dans l'*Étude des futures lignes de TCSP* y est « similaire à celui du tronçon 2 (Presqu'île) qui a été retenu à concertation ».

Une extension du réseau de transports par une voie à haut niveau de service vers la mer a été également proposé. En ce sens le groupe EELV Caen la mer recommande dans son cahier d'acteurs d'« envisager dès à présent les prolongements possibles afin de permettre une réserve foncière suffisante ».

Certains regrettent une desserte insuffisante de l'aéroport de Carpiquet.

Mobilités, intermodalités

Si l'objectif de promouvoir l'usage des transports publics est commun aux porteurs du projet et à la plupart des participants, plusieurs d'entre eux formulent des propositions en ce sens. Celles-ci incluent notamment la politique tarifaire (plusieurs participants considèrent la tarification actuelle excessive, et se préoccupent d'une éventuelle augmentation de la tarification des transports publics en raison de l'inflation), éventuellement en faveur de la gratuité notamment pour les moins de 25 ans, et la promotion de l'autopartage/covoiturage, souvent en référence à des solutions mises en place dans d'autres villes. L'opportunité de prolonger les horaires d'exploitation a également été évoquée.

Par ailleurs, beaucoup soulignent qu'une intermodalité plus efficace rendrait les transports en commun plus attractifs, notamment au niveau de pôle d'échanges tels qu'actuellement les arrêts situés aux abords du campus 1 de l'Université, et du théâtre dans la perspective du projet. Il s'agirait ainsi d'améliorer les correspondances, de prévoir des abris sécurisés pour les vélos, etc.-

Tramway/vélo

La question de l'articulation du réseau de pistes cyclables à la nouvelle ligne de tramway en projet (et plus généralement au réseau de transports publics) a été souvent posée. À l'heure actuelle, pour certains, « C'est une véritable gageure de faire un trajet complet sur piste cyclable sécurisée (ne parlons pas des pistes à contre-sens des voitures !), sans pour autant avoir besoin de rallonger son trajet... » Les conflits d'usage entre vélo et voiture, mais aussi entre piétons et vélos sont ainsi souvent mentionnés.

En revanche, l'association Dérailleurs observe dans son cahier d'acteurs que dans la perspective d'une « refonte de la voirie "de façade à façade" [...] Caen-la-Mer a bien intégré les dispositions de la LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) qui prévoit la création d'aménagements cyclables sur la voirie concernée [par le projet] ».Elle s'inquiète du partage de la voirie dans les rues étroites et « demande à être consultée le plus tôt possible dès la définition des aménagements ».

De nombreuses questions ou propositions en ce sens ont porté notamment sur l'opportunité d'aménager les connections entres les pistes existantes et/ou futures (notamment par rapport à la promenade Napoléon), de réaliser de nouveaux abris vélos, d'assure « la possibilité de monter à bord [des tramways et bus] avec un vélo ou une trottinette doit être prévue avec un nombre de places suffisant » ou encore de développer des services de prêt et d'entretien, parfois en mobilisant les exemples d'autres villes et/ou le « Baromètre des villes cyclables » de la FUB. Plusieurs participants proposent en ce sens de remettre en cause le projet en faveur des mobilités douces : « Et si la ville et la CU investissaient 250 millions d'euros pour généraliser l'usage du vélo dans une agglo qui n'est pas si grande ? »

Tramway/train

L'accès à la gare depuis la station Rives de l'Orne (qui serait partagée par la ligne en projet vers la Presqu'île) a été mentionné par certains comme difficile pour les personnes à mobilités réduites mais aussi « en cas d'intempéries ou de charge lourde », et comme n'étant pas pris en compte dans les temps de parcours indiqués par les porteurs du projet. Il implique de fait la traversée d'un corridor souterrain (doté d'un ascenseur et d'un escalator en montée).

Plusieurs participants évoquent la question de l'articulation entre réseau local et lignes ferroviaires, y compris en relation avec les politiques du gouvernement en faveur de celles-ci : « il serait nécessaire d'étudier les déplacements de la population en périphérie de Caen de

façon à prévoir une ligne de tram-train qui relirait les principales villes autour de Caen avec les bassins d'emplois » et/ou « réhabiliter les anciennes voies ferrées SNCF qui ceinturaient la ville de Caen », selon certains. En particulier, « la branche qui va vers le quartier Pompidou du tracé A et B doit prendre en compte la création d'un futur arrêt du RER régional sur la ligne SNCF Caen Cherbourg. »

Zone à Faible Émission

Certains participants se sont interrogés sur l'impact de la mise en place de la ZFE de Caen, pour lesquels « le tram est une des solutions », dans la mesure où, notamment dans le cas du quartier du Chemin Vert, « Il y a au moins 30% des gens [...] qui ont des voitures qui ne seront plus assujetties à pouvoir aller partout dans l'agglomération. »

Parking relais et report modal

Selon certains, tandis que « l'extension du réseau de Tramway devrait [...] s'intégrer à une stratégie d'ensemble de report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transports », à l'heure actuelle « une telle stratégie fait défaut ».

Le positionnement des parkings a fait l'objet de nombreuses observations, notamment durant l'atelier thématique dédié et sur les cartes interactives en lignes, sur leur positionnement. L'objectif de capter les flux de véhicules entrant dans Caen a souvent été affirmé, et associé en particulier à la question de l'évaluation de la capacité des parking relais et à la nécessité de placer les stations au plus près de chaque parking. D'autres conditions, en termes de systèmes de sécurité et de dotation d'abri vélos par exemple, ont été évoquées, ainsi que des préférences pour les parkings en silo.

Par ailleurs la mise en place de la ZFE interroge : « Est-il prévu que les parkings relais soient à la limite des ZFE, ou puissent bénéficier d'une exonération ZFE ? C'est-à-dire des gens qui ne peuvent pas rentrer dans la ZFE puissent stationner et finir leur chemin via le tram ? »

Plusieurs contributions concernent plus précisément des secteurs spécifiques :

Saint-Contest

S'il faut « éviter que les usagers préfèrent utiliser les parkings de la zone du Clos Barbey au lieu des parking-relais », des propositions en ce sens ont été formulées, comme celle consistant à aménager « un terminal du tram entre le Parc Athéna et le village de St Contest avec un grand parking pour inciter les habitants de St Contest, Authie, Cussy, Thaon, Cairon... à utiliser le tram ».

Beaulieu

Un accès spécifique, voir un parking dédié, est demandé par des habitants du boulevard Pompidou pour compenser la suppression du stationnement, qui posent la question des conditions tarifaires d'accès.

L'impact de la mise en service du boulevard des Pépinières sur le flux de véhicules dans ce secteur inquiète sur les conséquences en matière de circulation, ce qui est à mettre en relation avec les observations sur les accès/sorties depuis les parkings des riverains.

Zénith/Palais des Sports

Tandis qu'un parking relais est prévu au sein du Palais des Sports en construction, diverses contributions portent l'attention sur la nécessité d'étudier au plus près les modalités d'une desserte conjointe du Zénith et des autres grands équipements du secteur s'intégrant aux réseaux existants et en projet.

D'autres propositions

Parmi celles-ci figure en particulier la création d'un parking relais au terminus de la Presqu'île pour capter les flux en provenance de Colombelles et de Giberville, ainsi qu'un autre à proximité de la gare SNCF.

Stationnement et réorganisation de la circulation

Si la question du report de circulation et de la réorganisation de celle-ci qu'impliquerait la poursuite du projet (en fonction du tracé retenu) est particulièrement sensible autour des rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux, ainsi qu'ont pu l'apprécier les participants à l'atelier dédié à cette thématique, celle-ci a été posée en divers lieux, y compris en relation à d'autres projets en cours.

C'est le cas notamment de l'aménagement du boulevard et l'échangeur des Pépinières, entre Bretteville-sur-Odon et Caen, dont on attend notamment une intensification de la circulation sur le boulevard Pompidou tandis que le terminus de la branche sud-ouest est prévu à ce niveau. Plusieurs participants ont manifesté une certaine difficulté à considérer les différents tracés alternatifs proposés en l'absence d'études ou de projections sur l'impact de chacun en termes de circulation.

Certains recommandent d'associer étroitement la réalisation du projet à une stratégie visant à limiter l'usage de la voiture personnelle, comme le groupe Caen écologiste et citoyenne qui propose dans son cahier d'acteurs de limiter les places de stationnement « à 0,5 place par logement lorsqu'ils se situent dans les corridors tram ou des principales lignes de bus ».

Réorganisation du réseau de transport public

Tramway/bus

La réorganisation du réseau de bus en fonction de l'éventuelle poursuite du projet et du tracé retenu sollicite de nombreuses interrogations et devra le cas échéant associer au plus près les usagers actuels autant que potentiels.

La Communauté urbaine s'est engagée à étudier des solutions qui permettraient au moins, de maintenir les temps de parcours actuels. C'est le cas par exemple de la ligne 1, utilisée par divers habitants du Chemin Vert pour aller travailler dans la zone commerciale de Mondeville ; tandis que l'extension du réseau de tramway en projet substituerait cette ligne, et impliquerait donc une correspondance vers Mondeville.

Réorganisation du réseau de tramway

Tandis que l'organisation du futur réseau de tramway figurait parmi les « éléments soumis à la concertation », plusieurs questions ou contributions ont mis en question les tracés A, B et C, par exemple en remettant en question une extension au sein de la Presqu'île en faveur d'une nouvelle ligne reliant Saint-Contest à Beaulieu (sans traverser le centre-ville).

Position des stations

De nombreuses observations ont été faites sur le positionnement des stations de la ligne en projet, ou leurs noms. Ces sujets devront être repris dans le cadre de la concertation continue en fonction du tracé retenu le cas échéant. Il faudra alors y associer les riverains.

Les différentes contributions en ce sens suggèrent que la perception des distances entre stations varie selon les participants et peut influer sensiblement sur l'attractivité de la ligne en projet, notamment pour les usagers à mobilité réduite.

Des secteurs mal desservis autour du centre-ville de Caen

Plusieurs personnes ont souligné une certaine insuffisance du réseau de transport public au sein des communes entourant le centre-ville de Caen. Tandis que l'accessibilité de celui-ci, déjà desservi par le réseau tramway existant, serait encore améliorée par le projet, il serait

opportun selon elles de développer encore des lignes périphériques comme la ligne de bus n. 6 (« Ellipse »). D'autres lacunes sont soulevées, par exemple en rapport à la desserte de l'aéroport de Carpiquet.

De même, certains ont fait état d'une desserte insuffisante des gares (SNCF et routière) depuis le quartier Folie-Couvrechef, car l'accès à la nouvelle ligne en projet en serait trop lointain pour être incitatif, par rapport à l'usage de la voiture personnelle notamment. Celui-ci apparaît par ailleurs prépondérant au sein du quartier, au point de poser des problèmes de congestion qui ont eux-mêmes un impact sur les temps de parcours de la ligne 2. Les élus de la Communauté urbaine se sont engagés à étudier la question à l'échelle de la ligne dans son ensemble (y compris dans le centre-ville, au niveau de la Tour Leroy, où la circulation en heure de pointe cause des ralentissements).

Lors de la réunion publique à la maison de quartier Saint-Jean Eudes, de fait celle qui a vu la participation la plus faible, il a été fait remarquer que le projet « intéresse assez peu notre quartier étant donné qu'il n'est pas situé à proximité des deux arrêts de tram envisagés » sur la Presqu'île, même en considérant la passerelle prévue pour traverser le canal de Caen à la mer à ce niveau. Une meilleure desserte par les lignes existante et une meilleure infrastructure dédiée aux mobilités douces ont été demandées, compte tenu également de la construction de plusieurs immeubles résidentiels en divers points du quartier.

Réaménagement de l'espace public

De nombreuses demandes ont été formulées en rapport avec l'ambition affichée par les porteurs du projet de réaménager les secteurs concernés par le projet « de façade à façade ». Ainsi plusieurs participants ne se limitent pas à recommander le maintien des alignements d'arbres existants, mais invitent, comme le collectif Caen au pied du mur, à saisir une « occasion de poursuivre la couverture arborée de notre ville en prolongeant et en complétant les alignements ci-dessus cités par des alignements d'arbres choisis dans des espèces indigènes et qui à maturité devront avoir la stature des arbres déjà présents sur le reste du tracé ».

Diverses propositions ponctuelles ont été formulées, dont celle consistant à doter les nouvelles stations de panneaux numériques « défilant des informations concernant le quartier notamment, les commerces et services disponibles, le marché (jour et horaire, liste des commerçants non sédentaires présents), etc. » Le cahier d'acteurs soumis par l'association Handuo évoque plusieurs « axes d'amélioration » pour les usagers à mobilité réduite ou en situation de handicap. Ces diverses contributions ont vocation à être reprises en cas de poursuite du projet.

Système d'exploitation

Fiabilité des batteries, alimentation par le sol, opportunité de supprimer (ponctuellement) les lignes aériennes de contact, entretien des voies, formation des conducteurs, difficultés de recrutement que actuellement les agences de transport, modalités d'aiguillage et de signalisation, mais aussi risques géotechniques (non seulement rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux mais aussi au niveau du boulevard Pompidou et de Beaulieu où sont présentes d'anciennes carrières) sont autant de questions posées régulièrement, et qui justifient une attention particulière de la part des porteurs du projet.

En particulier, l'alimentation par batteries embarquées suscite des inquiétudes sur la fiabilité de ce système, surtout pour la partie du tracé A en voie unique. L'opportunité de renoncer aux lignes aériennes que ce soient pour les tracés prévus au projet ou pour déposer des lignes de aériennes existantes est remise en cause (voir paragraphe « Rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux »). L'alimentation par le sol est préconisée par d'autres, sans en chiffrer le coût ; l'intégration d'un tel avec le réseau actuel pose par ailleurs problème.

D'autres questions plus spécifiques à certains secteurs sont encore posées, en rapport à la vitesse optimale d'exploitation, à la capacité du pont au-dessus du périphérique vers Saint-Contest à supporter le tramway, à l'aménagement de celui-ci et/ou d'une passerelle dédiée aux piétons et aux cyclistes, aux risques d'inondation sur la Presqu'île ou aux conclusions d'une éventuelle « consultation des divers organismes de sécurité pour la circulation routière ». Autant de questions qui n'ont pu recevoir que d'éventuelles réponses partielles, bien qu'elles soient toutes pertinentes au projet, et pour lesquelles une consultation plus approfondie du public apparaît opportune lors de la concertation continue.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

1) Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au *Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes* qui met en question les capacités financières du budget des transports ?

2) Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi ce n'est pas possible.

3) Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous pris en compte l'avis de l'ARS ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?

4) L'équipement en batteries des tramways sera-t-il maintenu si vous ne retenez pas le tracé A ? Ou bien cet équipement sera-t-il différé ?

5) Aucun objectif chiffré de report modal ne figure dans le dossier, ni une estimation des flux de véhicules concernés selon l'emplacement des parking-relais. Sur quelles bases seront déterminés les capacités optimales de ces parkings, notamment si vous optez pour des silos qui pourront difficilement évoluer dans le temps ?

6) Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements que vous tirez de cette concertation ?

Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1) Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet en produisant notamment les différentes études techniques entourant le projet.

2) Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet.

3) Associer le public à l'échelle de l'agglomération à la mise en œuvre d'une stratégie globale de mobilités, qui inclue la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la ZFE de Caen.

4) Prendre en compte les problématiques propres à chaque commerçant, chef d'entreprise, responsable d'institution, en les associant à la définition des solutions à apporter aux impacts que comporte le projet.

5) Approfondir l'analyse des impacts du projet à partir des données de la concertation, en y associant les acteurs qui se sont mobilisés et en concevant l'éventuelle concertation continue sur ces bases.

A CAEN, le 30 décembre 2022

Les garants

Bruno BOUSSION Rémi WACOGNE





Liste des annexes

1. **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**
2. **Annexe 2 : saisine de la CNDP, 21 février 2022**
3. **Annexe 3 : décision de la CNDP, 6 avril 2022**
4. **Annexe 4 : Lettre de mission des garants 8 avril 2022**
5. **Annexe 5 : Courrier EPSM aux garants, 10 juin 2022**
6. **Annexe 6 : courrier de la CNDP à Caen la Mer, 17 juin 2022**
7. **Annexe 7 : courrier des garants à M Joyau, 27 octobre 2022**
8. **Annexe 8 : réponse de M Joyau, 25 novembre 2022**
9. **Annexe 9 : Réponse à Maître Launay, 28 novembre 2022**

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable —		
Demande de précisions et/ ou recommandations 31/12/2022	**Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA**
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		
1. *Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes qui met en question les capacités financières du budget des transports ?*		
2. *Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi ce n'est pas possible.*		
3. *Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous pris en compte l'avis de l'ARS ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?*		

Caen, le 21 février 2022

Le Président

A l'attention de Madame Chantal JOUANNO
Présidente
Commission Nationale du Débat Public
244 BOULEVARD SAINT GERMAIN
75007 PARIS

Madame la Présidente,

La Communauté urbaine Caen la mer est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire. En ce sens, elle met en œuvre la politique globale des déplacements avec des mesures concrètes émanant du Plan de Déplacements Urbains. En termes de transports en commun, un réseau structurant de trois lignes de tramway dessert les zones les plus denses selon un axe Nord-Sud, complété par un réseau de bus hiérarchisé.

Cependant, d'autres secteurs nécessitent une amélioration ou un renforcement de l'offre de transport. De même, de nouvelles zones sont en cours d'urbanisation et une offre de transport adaptée doit y être proposée.

Une analyse partagée, entre acteurs du territoire, 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 de transports en commun en site propre (TCSP).

Le corridor Est-Ouest est apparu comme la priorité d'action avec la volonté de proposer un tramway depuis l'Ouest pour desservir les quartiers d'habitat denses et en développement - Saint Contest/Chemin Vert, d'une part et Beaulieu, d'autre part -, pour rejoindre le centre-ville de Caen puis se prolonger à l'Est jusqu'à l'écoquartier en développement de la Presqu'île.

Composée de deux branches, la nouvelle ligne de tramway vient compléter l'armature du réseau structurant en proposant une liaison Est-Ouest dans un réseau essentiellement développé selon un axe Nord-Sud.

Trois tracés sont envisagés pour réaliser cet axe Est-Ouest de tramway. Le tracé définitif ne sera arrêté qu'à l'issue de la concertation préalable prévue fin 2022.

Par délibération en date du 21 octobre 2021, le Bureau communautaire de Caen la mer a approuvé le programme, l'enveloppe financière et le planning prévisionnel de cette opération et autorisé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

J'ai donc l'honneur, en qualité de maître d'ouvrage, de vous transmettre un dossier de saisine en vue de son examen par la Commission que vous présidez.

Conformément aux dispositions de l'article L121-8 du Code de l'Environnement, ce dossier de saisine précise les objectifs et caractéristiques principales du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif des différents scénarios et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Dans l'attente de votre réponse et restant à votre écoute pour vous apporter toute précision utile, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président

Nicolas JOYAU

Communauté Urbaine Caen la mer – 16, rue Rosa Parks – CS 52700 – 14027 CAEN Cedex 9
DGEPP-DIR PROJET TRAMWAY
Référence à rappeler : S22-001730 – Affaire suivie par : Frederic NORAIS
Téléphone : 0231254597 – Télécopieur : 0231394000 – Courriel : f.norais@caenlamer.fr – www.caenlamer.fr

SÉANCE DU 27 JUILLET 2022

DECISION N°2022/ 92 / TRAMWAY EST-OUEST CAEN / 2
TRAMWAY CORRIDOR EST-OUEST COMMUNAUTE URBAINE DE CAEN (14)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le II de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé reçus le 1er mars 2022 de M. Nicolas JOYAU, Vice-Président de la communauté urbaine de CAEN-LA-MER NORMANDIE, relatif au projet de corridor Est-Ouest de tramway de cette communauté urbaine,
- vu la décision n°2022 / 43 / TRAMWAY EST-OUEST CAEN / 1 décidant d'organiser une concertation préalable sur le projet de tramway corridor est-ouest communauté urbaine de Caen, et désignant MM. Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE garants de celle-ci,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage pour informer le public et engager la concertation doit être complété par :

- une présentation des alternatives (tramway sur pneus, bus à haut niveau de service...) et des raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à ne pas les privilégier à ce stade ;
- des cartes plus précises sur les tracés B et C, notamment le passage du tramway à travers l'établissement public de santé mentale.

Article 2 : les modalités de la concertation préalable proposées par le maître d'ouvrage sont validées. Il convient d'avancer la date de la réunion publique « maison de quartier centre », afin qu'elle se tienne en début de concertation, dans la semaine du 3 au 8 octobre, et que la marche exploratoire « rues de Bayeux et Guillaume Le Conquérant » se tienne au plus tard le 5 novembre au lieu du 19 novembre 2022.

Article 3 : la concertation se déroulera du 30 septembre au 30 novembre 2022.

Article 4 : la présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

LA PRESIDENTE

Paris, le 8 avril 2022

Messieurs,

Vous avez été désignés garants de la concertation préalable sur le projet de construction d'une nouvelle ligne de tramway Est-Ouest sur la communauté urbaine de Caen la mer lors de la séance plénière du 6 avril 2022 de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Je tiens à vous remercier d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux très forts enjeux environnementaux. Cette lettre de mission vous précise les exigences légales et les attentes de la CNDP. Elle est communicable au maître d'ouvrage, ainsi qu'à toute personne, afin de rappeler les fondamentaux du droit à l'information et à la participation.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article R.121-8 : « *lorsque la CNDP décide de l'organisation d'une concertation, elle en définit les modalités, notamment la durée et le périmètre (...) après consultation du maître d'ouvrage...* ». « *Le maître d'ouvrage (...) transmet à la CNDP une proposition de calendrier de la concertation et le dossier qui servira de base à celle-ci. La Commission se prononce dans un délai de 35 jours.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, un certain nombre de questions se posent :

- Le projet pourrait comporter une dimension conflictuelle dans la mesure où une association de commerçants opposés au projet s'est déjà constituée. Le porteur de projet propose de soumettre à la concertation trois éventuels tracés de passage de la nouvelle ligne de tramway. Il conviendra d'élargir le périmètre des alternatives en permettant au public de se positionner sur d'autres tracés éventuels. Par ailleurs, certains passages des tracés proposés pourront faire l'objet de discussions, notamment concernant le passage dans un secteur historique de la ville dans le quartier de l'hôtel de ville, ou encore l'insertion du tracé dans des rues particulièrement étroites où il ne sera peut-être plus possible de circuler ou de se garer en voiture.

- Vous veillerez à l'inclusion de l'ensemble des publics concernés par le projet de la nouvelle ligne de tramway, notamment de tous les quartiers et secteurs qui seraient desservis.

Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE
Garants de la concertation préalable
Projet de construction d'une ligne de tramway dans la communauté urbaine de Caen la mer

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, il appartient à **la CNDP de définir les modalités et la durée de la concertation, ainsi que de valider le calendrier et le dossier proposés**. L'organisation pratique de la concertation revient au maître d'ouvrage.

Pour mener à bien cette mission, vous devez réaliser **une étude de contexte**, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics concernés. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains du tracé, usagers quotidiens, associations environnementales, chambres consulaires, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de proposer **les modalités de concertation adaptées**, naturellement en collaboration avec la CNDP. Si le maître d'ouvrage est consulté sur vos propositions, il appartient à la CNDP, en séance plénière, d'adopter les modalités et la durée de la concertation.

Vous accompagnerez également le MO dans sa constitution du **dossier de concertation**. Le dossier du maître d'ouvrage doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, son opportunité et ses impacts. Il doit être complété par les éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux afin de présenter au public une information pluraliste et contradictoire sur le projet. L'ensemble constitue le dossier de concertation.

Notez que vous serez invités à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP, un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP. La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP.

En votre qualité de garants, il vous appartiendra de veiller au respect par le maître d'ouvrage des modalités définies par la CNDP, ainsi qu'au respect des principes de la participation par l'ensemble des participantes et participants. Vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits. Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité.** Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement exigent que le public soit informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence de ces choix afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. La concertation ne peut donc s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. J'insiste ici sur le fait que **ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter**.

Conclusions de la concertation préalable

Dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, vous devez rédiger et publier votre **bilan**. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie retenue et votre appréciation indépendante sur la prise en compte de vos prescriptions par le maître d'ouvrage. Il précise les questions du public restées sans réponse et vos recommandations au maître d'ouvrage pour améliorer l'information et la participation du

public, qui suivra la concertation préalable. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au maître d'ouvrage qui le public sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le maître d'ouvrage** aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants sa clôture (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite, à la forme libre, doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du maître d'ouvrage. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le maître d'ouvrage que **la CNDP désignera un ou une garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique** (L.121-14 du CE).

Relations avec la CNDP :

Comme vous le savez, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au maître d'ouvrage.

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation. Je vous demande tout particulièrement d'informer mes équipes de la publication par le maître d'ouvrage des dates, du site internet et du dossier de la concertation. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jouanno.

Chantal JOUANNO

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - FranceT +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

EPSMCAEN

DIRECTION

NOS REF : FE/JM/68

Bruno BOUSSION
Garant CNDP
244 Boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France

CAEN, le 10 juin 2022

Monsieur,

Comme évoqué lors de notre rendez-vous du mardi 31 mai 2022 puis lors de la conférence téléphonique du vendredi 3 juin 2022 en présence de représentants de l'Agence Régionale de Santé et de la Préfecture du Calvados, l'EPSM de Caen maintien que la traversée de l'EPSM par le tramway telle que prévu par les tracé B et C proposés à la consultation est incompatible avec le bon fonctionnement de l'établissement.

Ces deux tracés scinderaient l'établissement en deux parties et sépareraient un bâtiment de près d'une centaine de lits de moyens et longs séjours de psychiatrie du reste de l'établissement, sans possibilité de transférer les patients ailleurs. Le reste de la parcelle de l'établissement se trouve en zone non constructible.

L'ancienne direction de l'établissement avait déjà fait connaitre la position de l'établissement auprès de la municipalité de Caen à la suite d'une réunion publique qui s'est tenue en 2021 à propos des 3 tracés envisagés dans le projet de ligne de tramway Est-Ouest.

En outre, nous vous confirmons que l'EPSM de Caen est propriétaire de la parcelle depuis le 21 novembre 1979.

L'EPSM se positionne donc très clairement en faveur du tracé A.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma parfaite considération.

Le Directeur,

Franck ESTEVE

Copie : Mme PRADAL CHAZARENC, Présidente du Conseil de surveillance EPSM

Copies :
M Nicolas JOYAU, Vice-Président de CAEN-LA-MER NOMRMANDIE
M Thierry MOSIMANN, Préfet du CALVADOS

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - FranceT +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LA commission nationale du débat public CNDP

La présidente

Paris, le 17 juin 2022

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 21 février 2022, vous avez saisi la CNDP en vue de l'examen par notre commission du projet de ligne Est-Ouest de tramway conduit par la communauté urbaine de Caen La Mer. A l'appui de cette saisine, vous nous avez transmis votre dossier qui précise le projet qui fera l'objet d'une concertation préalable en application de l'article L121-8-II du code de l'environnement.

La CNDP, lors de sa séance du 6 avril 2022, a décidé l'organisation d'une concertation préalable et a désigné Messieurs Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE en tant que garants.

Comme vous le savez, la concertation préalable met en débat l'opportunité du projet ainsi que toutes ses alternatives. Le projet de dossier de concertation propose bien de soumettre à la concertation 3 alternatives sous la forme de 3 tracés dénommés A, B et C.

Les tracés B et C ont en point commun de traverser le site de l'Etablissement Public de Santé Mentale situé entre la rue Carel et la rue Caponnière. Or, le travail préparatoire des garants les a amenés à rencontrer la direction de l'EPSM le mardi 31 mai 2022. Le Directeur de l'Etablissement a fait part de sa surprise de constater que la traversée de l'EPSM était soumise à la concertation alors qu'il avait en 2021 manifesté son opposition à celle-ci dans la mesure où, selon lui, elle était incompatible avec le bon fonctionnement de l'établissement, mettant en cause une unité d'une centaine de lits.

Le 3 juin 2022, lors d'une réunion téléphonique organisée par la préfecture en présence de l'ARS, le Directeur a réaffirmé son opposition à cette traversée et l'a confirmée par courrier en date du 10 juin 2022.

De fait, le public pourrait s'interroger sur la crédibilité des alternatives B et C proposées, donc la sincérité de la concertation préalable. Naturellement, les garants veilleront à ce que les enjeux de ces alternatives soient bien portés à la connaissance du public, et la concertation pourrait être l'occasion de construire d'autres scénarios.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs …

Chantal Jouanno

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France - T. +33 1 40 81 12 63 - chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

cndp Commission nationale du débat public

Monsieur Nicolas JOYAU
Communauté Urbaine de CAEN LA MER
16 rue Rosa Parks
CS 52700
14027 Caen Cedex 9

Objet : concertation Tramway2028

Le 27/10/2022

Monsieur le Vice-Président,

La concertation sur le projet de tramway est engagée depuis bientôt un mois et les actions de communication se déroulent bien dans le respect des modalités qui avaient été arrêtées.

On constate que la participation du public s'intensifie avec les semaines qui passent puisqu'environ 200 avis ont été déposés sur le site ou par carte T.

On peut espérer recevoir des cahiers d'acteurs durant le mois à venir.

Un point important pose problème cependant.

Les réunions publiques, les ateliers thématiques, les marches doivent faire l'objet de compte-rendu mis en ligne sur le site de la concertation dans les jours qui suivent chaque action.

Si un certain retard dans leur publication durant les premiers jours de la concertation est compréhensible, après 4 semaines de concertation aucun compte-rendu n'est encore disponible en ligne, malgré notre insistance quant à cette obligation.

Nous vous remercions de bien vouloir faire en sorte de régulariser cette situation au plus vite, sachant que notre bilan ne pourra en faire abstraction, ainsi que les suites que vous y apporterez.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Vice- Président, l'expression de nos considérations distinguées.

Les garants

Bruno BOUSSION Rémi WACOGNE

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Caen, le 25 novembre 2022

Le Président

A l'attention de Messieurs BOUSSION et WACONE
Commission Nationale du Débat Public
244 Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Messieurs les Garants,

Pour faire suite à votre courrier en date du 27 octobre dernier concernant la concertation Tramway 2028, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après nos éléments de réponse.

Comme vous le savez, le 26 septembre dernier, notre collectivité a été victime d'une cyberattaque. A une semaine du lancement de la concertation préalable du projet d'extension du tramway, nos équipes ont tout mis en œuvre afin de maintenir la tenue de cette phase clé du projet. Dans un délai de 4 jours, un nouveau site internet doté d'une plateforme participative, indispensable pour recueillir les avis et contributions des citoyens a été développé et rendu accessible dès le 30 septembre, jour d'ouverture de la concertation.

N'ayant plus accès à nos serveurs internes, nous avons dû reproduire bon nombre de supports de communication essentiels à la tenue des évènements de la concertation (réunions publiques, ateliers thématiques, marches ...). Ces circonstances indépendantes de notre volonté et l'enchaînement rapide des évènements programmés de la concertation, nous ont retardé dans la rédaction des comptes rendus de ces premières manifestations. Néanmoins, nous avons remédié à cette situation en publiant ces documents sur le site internet dédié, le 31 octobre, après avoir échangé avec vous dans les jours précédents sur le formalisme et les premières versions des comptes rendus.

En vous remerciant de votre compréhension face à cette situation exceptionnelle,

Je vous prie d'agréer, Messieurs les Garants, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président

Nicolas JOYAU

Communauté Urbaine Caen la mer – 16, rue Rosa Parks – CS 52700 – 14027 CAEN Cedex 9
DGEPP-DIR PROJET TRAMWAY
Référence à rappeler : S22-022938 – Affaire suivie par : Frederic NORAIS
Téléphone : 0231254597 – Télécopieur : 0231394000 – Courriel : f.norais@caenlamer.fr – www.caenlamer.fr

Bruno BOUSSION/Rémi WACOGNE

Garants de la concertation

Maître Christophe LAUNAY
Résidence Duc Guillaume
8 Place Gardin
14000 CAEN

V/ REF : Association VILLAGE SAINT ETIENNE et a. / CAEN LA MER NORMANDIE

CAEN, le 28 novembre 2022

Maître,

Par le mail que vous nous avez adressés le 25 novembre 2022, vous intervenez dans cette concertation sur le projet d'extension du tramway porté par CAEN LA MER en tant que conseil des 3 associations « VILLAGE SAINT ETIENNE », « CAEN-OUEST SAINT PAUL ENVIRONNEMENT » et « PAS CHEMIN DE FERT MAIS CHEMIN VERT »

Vous avez joint à notre attention un courrier par lequel vous nous exposez les raisons pour lesquelles vous contestez le déroulement de la concertation préalable, ainsi que l'insuffisance de l'information et de la participation du public.

Vous sollicitez également de la CNDP la réalisation d'une étude technique et d'une expertise complémentaire.

Nous vous prions de vouloir nous préciser si ce courrier à valeur de cahier d'acteurs auquel cas nous pouvons intervenir auprès de la communauté urbaine pour qu'il soit mis en ligne sur le site tel quel.

Si la réalisation de l'étude d'impact est de la compétence du maître d'ouvrage, la réalisation d'une expertise complémentaire concernant les incidences économiques du projet ne pourrait pas, dans tous les cas, intervenir avant la fin de la concertation préalable. Pour autant, pourriez-vous préciser votre demande sur ce dernier point, pour que la CNDP puisse en étudier l'opportunité ?

Vous nous avez également joint copie du courrier que vous avez adressé au Président de la Communauté urbaine CAEN LA MER. Celui-ci a-t-il également vocation à être publié sur le site ?
Si c'était le cas, il nous apparaitrait qu'il vous appartient d'en faire la demande auprès de la communauté urbaine dans le temps de la concertation.

Nous vous prions d'agréer, Maître, nos salutations respectueuses

Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE
Garants de la concertation

~~La~~ commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France - T. +33 1 40 81 12 63 -
debatpublic.fr

2. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU MAITRE D'OUVRAGE



Sommaire

Préambule p.3

Le projet d'extension du réseau de tramway p.4
- Rappel du contexte p.5
- Les objectifs p.5
- Les caractéristiques du projet d'extension du tramway p.6

Le dispositif de concertation p.8
- Les objectifs p.9
- Les modalités et le déroulement p.9

La synthèse des contributions du public p.15

Les réponses de Caen la mer aux questions et recommandations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) p.18

Les enseignements de la Concertation p.23

Les orientations du maître d'ouvrage p.26
- Les mesures retenues à l'issue de la concertation .. p.28

Les contributions faites lors de la concertation qui n'ont pas été retenues p.29
- Le tracé retenu p.31
- Les prochaines étapes p.32
- Le calendrier prévisionnel p.32


BILAN DU MAÎTRE D'OUVRAGE
CONCERTATION PRÉALABLE
Du 30 septembre au 30 novembre 2022
TRAMWAY 2028
Projet d'extension du tramway
Financé par
PRÉFET DU CALVADOS
Caen la mer NORMANDIE COMMUNAUTÉ URBAINE
tramway2028.fr

Sommaire

Préambule p.3

Le projet d'extension du réseau de tramway p.4
- Rappel du contexte p.5
- Les objectifs p.5
- Les caractéristiques du projet d'extension du tramway p.6

Le dispositif de concertation p.8
- Les objectifs p.9
- Les modalités et le déroulement p.9

La synthèse des contributions du public p.15

Les réponses de Caen la mer aux questions et recommandations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) p.18

Les enseignements de la Concertation p.23

Les orientations du maître d'ouvrage p.26
- Les mesures retenues à l'issue de la concertation .. p.28

Les contributions faites lors de la concertation qui n'ont pas été retenues p.29
- Le tracé retenu p.31
- Les prochaines étapes p.32
- Le calendrier prévisionnel p.32

Préambule

Le projet d'extension du tramway a fait l'objet d'une concertation préalable du 30 septembre au 30 novembre 2022, organisée par la Communauté urbaine Caen la mer, en tant que maître d'ouvrage.

Cette concertation s'est déroulée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Suite à la décision prise lors de la séance plénière du 6 avril 2022 (référence N°2022/43), la CNDP a fixé les modalités de la concertation et en a confié la réalisation à la Communauté urbaine Caen la mer. Elle a par ailleurs nommé Messieurs Bruno Boussion et Rémi Wacogne, garants.

Pendant plus de huit semaines, la Communauté urbaine est venue à la rencontre des habitants pour leur présenter le projet, les inviter à participer à la concertation, et recueillir leur avis. Les réunions publiques, les stands mobiles, les marches exploratoires, les permanences d'information et les ateliers thématiques ont été organisés pour donner l'occasion à chacun de s'exprimer et de débattre de l'opportunité de réaliser ce projet de transport et d'aménagement structurant.

Totalement inscrite dans les axes du Projet de Territoire et dans les documents de planification, l'extension du réseau de tramway se décide et se construit à l'échelle du territoire de Caen la mer. C'est pourquoi, tous les habitants ont reçu un dépliant explicatif avec un coupon pré-affranchi, afin de leur permettre d'apporter leur contribution au projet. Pour compléter ce dispositif, une plateforme de concertation permettant de déposer un avis en ligne, était ouverte pendant toute la durée de la concertation, sur le site tramway2028.fr



1

Le projet d'extension du réseau tramway

Rappel du contexte

En service depuis l'été 2019 et doté de trois lignes, le tramway suit actuellement un axe Nord-Sud. Les trois lignes de tramway accueillent chaque jour, plus de la moitié des voyageurs qui empruntent le réseau de transports urbains Twisto, soit 50 000 voyageurs. Grâce à une offre performante, elles permettent de desservir les zones denses de la Communauté urbaine, en reliant Hérouville Saint-Clair à Ifs (T1) ; le Campus 2 au Nord, à la Presqu'île (T2) et le centre-ville de Caen, au niveau de la station Château-Quatrans, à Fleury-sur-Orne (T3).

Cependant, d'autres secteurs nécessitent une amélioration ou un renforcement de l'offre de transports, tout comme de nouvelles zones en cours d'urbanisation, où seront notamment implantés des équipements à rayonnement métropolitain majeurs (le Palais des sports, le nouveau quartier de la Presqu'île) qui renforcent la compétitivité économique et l'attractivité de Caen la mer. Le projet d'extension du tramway, sur un axe Est-Ouest, s'inscrit dans une stratégie plus globale en faveur de l'amélioration du cadre de vie et du développement des mobilités partagées et décarbonées.

Les objectifs

Au-delà de l'enjeu climatique, il s'agit de desservir équitablement le territoire, en prolongeant les lignes actuelles vers des zones densément peuplées ou en pleine urbanisation, de services et d'emplois.

Le tout voiture a par ailleurs montré ses limites sociales et environnementales, avec une consommation accrue d'espaces et de ressources. 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.

De plus, ne rien faire, serait aller à l'encontre de la nécessité sociétale et environnementale et des politiques publiques portées par la collectivité qui, au travers de son projet de territoire, s'engage dans des actions visant à rendre celui-ci plus attractif économiquement tout en améliorant le cadre de vie. Caen la mer est engagée dans la transition écologique et cela passe notamment par la promotion des transports en commun, moins émetteurs de gaz à effet de serre, et des mobilités actives qui constituent des solutions alternatives à la voiture particulière.

TRAMWAY 2028 — Projet d'extension du tramway de la Communauté urbaine Caen la mer

Les caractéristiques du projet d'extension du tramway



Des aménagements structurants pour un espace public partagé

- **2 lignes** à destination de l'Ouest de la Communauté urbaine
- Près de **11,5 km** de nouvelles voies
- **10 rames** supplémentaires
- **17 nouvelles stations**
- Des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes
- **Trois parkings-relais** : dans le futur Palais des Sports, à Beaulieu et au Chemin-Vert

Une offre voyageur renforcée

- Un tramway **toutes les 10 min** sur chaque branche, **toutes les 5 min** sur le tronc commun de l'axe est/ouest et toutes les 2 minutes 30 sur l'Avenue du 6 Juin (futur tronc commun entre les deux axes nord/sud et est/ouest)
- **36 000 voyages quotidiens** attendus à la mise en service des nouvelles lignes

De nouveaux secteurs desservis

- Vers **Saint-Contest** via le Chemin-Vert, pour relier le plus grand quartier de Caen au centre-ville.
- Vers **Bretteville-sur-Odon** via Beaulieu, pour desservir des équipements publics majeurs tels que l'Hôtel de Ville, le lycée Malherbe, le stade d'Ornano, le Zénith, le Parc Expo ou encore le futur Palais des sports.
- Vers **la Presqu'île**, pour accompagner son urbanisation et desservir les 2 400 logements et les commerces du Nouveau Bassin ainsi que le bas du quartier Saint-Jean-Eudes.

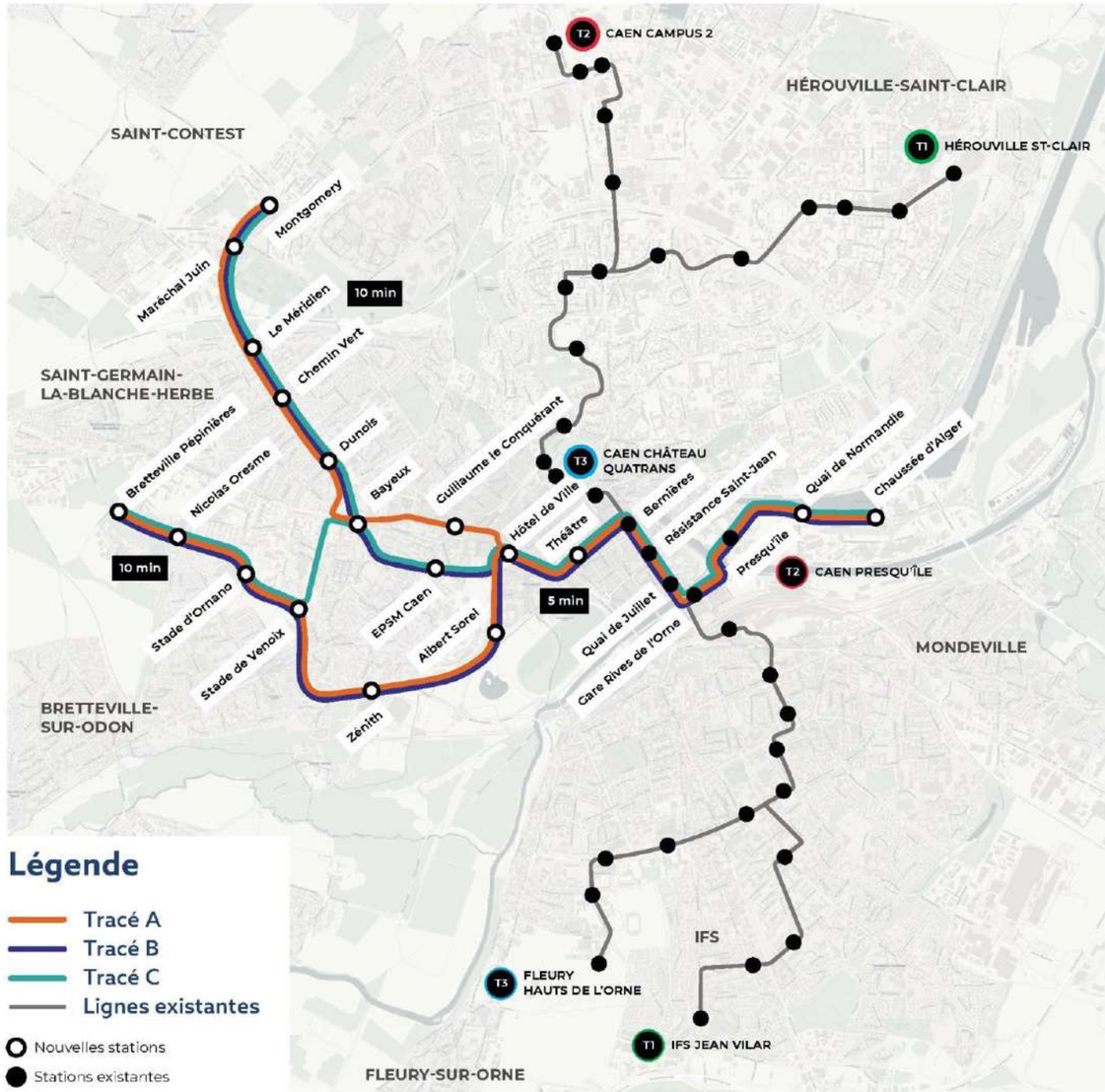


6

Projet d'extension du tramway
de la Communauté urbaine Caen la mer

Les hypothèses de tracés

La cartographie ci-contre donne une vue d'ensemble des trois tracés soumis à la concertation.




2
Le dispositif
de concertation
8

Les objectifs

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 et le calendrier.

Les modalités et le déroulement

• L'information légale

Conformément à l'article L-121-16 du code de l'Environnement, la concertation a été annoncée préalablement :

- **Le 14 septembre 2022**, par voie de presse, dans les journaux Ouest France et Liberté.
- **Le jeudi 15 septembre 2022**, sur les panneaux d'affichage légaux à l'Hôtel de la Communauté urbaine, à l'Hôtel de Ville de Caen ainsi qu'à la Mairie de Saint-Contest.

Le dossier de concertation ainsi qu'un registre pour recueillir les avis, ont été mis à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de la Communauté urbaine, à l'Hôtel de Ville de Caen et à la Mairie de Saint-Contest, ainsi que lors de toutes les permanences publiques.

• La tenue d'un stand d'information à la Foire internationale de Caen

Du 16 au 25 septembre 2022, un stand d'information dédié au projet a été animé par les équipes de Caen la mer, afin de sensibiliser les visiteurs au projet et annoncer la phase de concertation réglementaire. Près de 2000 personnes sont venues échanger sur le sujet. Cette démarche en amont a contribué à mobiliser les riverains lors de la concertation.



• Le communiqué de presse

Le 5 septembre 2022, un communiqué a été diffusé à la presse ainsi qu'au réseau des communicants des communes de Caen la mer, afin d'annoncer le lancement de la concertation préalable, ses modalités de participation et le calendrier des événements organisés pour cette première phase.

• La campagne d'affichage

Du 15 septembre au 30 novembre 2022, une campagne d'affichage a été déployée sur différents lieux afin de toucher un large public : en station, sur le réseau tramway, sur les vitres d'une rame de tramway, sur les bus, sur les panneaux d'affichage d'entrée et de sortie de Caen, sur les panneaux d'information en gare de Caen, ainsi que sur le réseau d'affichage extérieur et intérieur des principaux centres commerciaux (Carrefour Côte de Nacre, Carrefour d'Hérouville Saint-Clair et Mondeville 2), soit un total de 240 faces d'affichage utilisées.









• Le dépliant d'information

Le dépliant d'information a été diffusé à chaque foyer du territoire et mis à disposition dans les lieux accueillants du public des 48 communes de la Communauté urbaine (mairies, gare, lieux culturels et de loisirs, espaces de co-working, entreprises des secteurs potentiellement desservis, agence Twisto), soit une diffusion en 166 500 exemplaires. Ce support qui présente une synthèse des objectifs et des enjeux du projet d'extension du tramway, ainsi que les dates des principaux événements de la concertation (les réunions et permanences publiques, les marches et les atelier thématiques), est assorti d'un coupon détachable et préaffranchi, permettant de laisser un avis sur le projet.



• La vidéo de présentation du projet

Afin de présenter le projet de manière visuelle et synthétique, une vidéo a été réalisée et projetée sur le stand de la Foire de Caen, ainsi qu'en introduction des réunions publiques et des ateliers thématiques.
Elle est accessible sur le site tramway2028.fr, dans la rubrique vidéothèque.

• Des spots radios

Du 23 septembre au 6 octobre, un spot radio a été diffusé 98 fois, sur la radio Tendance Ouest, à fréquence régulière sur des plages horaires de grande écoute.

• Des insertions dans la presse locale

Des articles dédiés à la concertation ont été diffusés dans les journaux papier Ouest France (1/2 page) et Tendance Ouest (1/4 de page la semaine du 28 septembre 2022) disponibles en kiosque.
Le visuel de la campagne d'affichage a été diffusé sur la bannière du site de Ouest France (du 21 au 28 septembre 2022) et sur le site de Tendance Ouest (du 26 septembre au 2 octobre 2022).

• Le relais sur les réseaux sociaux

Tout au long de la concertation, plusieurs messages ont été diffusés sur les réseaux de la Communauté urbaine, pour inviter les habitants à participer aux réunions publiques et aux autres événements, pour les inciter à s'exprimer sur les outils de concertation mis à leur disposition (plateforme participative en ligne, coupon préaffranchi, registres légaux). Cette diffusion a permis de toucher 2783 personnes via les réseaux sociaux.
Ces messages ont été partagés aux communes membres afin qu'elles puissent s'en faire le relais.
Enfin, le visuel de la campagne de communication a été affiché en bandeau de couverture des pages Facebook et Twitter de Caen la mer du 17 au 30 novembre 2022.

• Le site internet

Afin d'impliquer l'ensemble des acteurs et offrir à chacun la possibilité de s'exprimer, la collectivité a créé un site internet dédié au projet ainsi qu'une plateforme participative. Doté de modules cartographiques thématiques pour chacun des trois tracés proposés à la concertation, cet outil a permis de s'informer sur les enjeux du projet et les scénarios étudiés, de s'exprimer et participer aux différents événements (balades et ateliers thématiques). 9 806 visites ont été comptabilisées sur le site internet pendant toute la durée de la concertation.

concertation.tramway2028.fr



• Les rencontres avec le public

40 Événements ont été organisés durant la concertation répartis comme suit :

- **11** **Réunions publiques dont 3 dédiées aux salariés puis aux dirigeants d'entreprises**
- **3** **Marches exploratoires**
- **2** **Ateliers thématiques**
- **5** **Permanences publiques**
- **19** **Stands d'information itinérants**



• Les réunions publiques

Afin de mobiliser un maximum de personnes, les réunions publiques se sont tenues en soirée, dans chacun des quartiers concernés par le passage du tramway.

Les réunions se sont déroulées selon un même schéma :
- Introduction par l'association **Choisir la médiation en Normandie** : présentation de l'ordre du jour, des intervenants, et des modalités de prise de parole et de modération.
- Présentation du rôle de la **CNDP** par les garants
- Présentation du **projet**, des **objectifs visés** et de la **concertation**
- Temps d'échanges avec les participants

Six médiateurs de l'association Choisir la médiation en Normandie, ont assuré l'animation de chaque réunion et des ateliers thématiques, par binôme.
Deux interprètes en langue des signes membres du **collectif Normand'ILS** étaient également présentes pour traduire les propos et faciliter les échanges avec un public sourd ou mal entendant.

Chaque réunion a été enregistrée et a fait l'objet d'un compte-rendu publié sur le site tramway2028.fr.

• La participation en chiffres

Près de 3000 personnes sont venues s'informer sur le projet et échanger lors des différents événements.

ÉVÈNEMENTS	NOMBRE DE PERSONNES
Stand de la Foire de Caen	1567
11 réunions publiques	509
2 ateliers thématiques	20
3 marches exploratoires	76
5 permanences	26
Stands sur les marchés	800
TOTAL	2998

• Le dépliant d'information

Afin que les habitants et les riverains puissent mieux appréhender le projet et ses impacts locaux, trois marches exploratoires, sous forme de déambulation, ont eu lieu sur des secteurs clés des tracés envisagés. Pour toucher un large public, ces marches se sont tenues le samedi matin, de 10h à 12h :

Samedi 22 octobre :
Rues du Carel et Damozanne
Samedi 5 novembre :
Rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant
Samedi 12 novembre :
Rue du Chemin vert

Après une introduction par le directeur du projet tramway, des points d'arrêts ont permis aux participants de mieux comprendre les propositions d'insertion, de circulation, de stationnement, sur les principaux secteurs à enjeux du passage du tramway.



• Les ateliers thématiques

Deux ateliers thématiques, sur inscription et ouverts à tous, ont été organisés les 11 octobre et 8 novembre, de 18h à 20h30, au MoHo.
Le but était de travailler conjointement avec les participants sur l'organisation de la circulation autour du tramway, le nombre et le positionnement des stations ainsi que les dispositifs de mobilités à mettre en place aux abords des stations.
Ce format a été apprécié par les participants qui ont pu travailler sur cartes, de manière pédagogique et constructive, sur la base des scénarios proposés par Caen la mer.

L'atelier du 11 octobre : Répartis en deux groupes, les 10 participants ont mené une réflexion commune afin de répondre à la question suivante : « Une fois le tramway inséré dans l'espace public, comment vais-je circuler en voiture ? » sur plusieurs tronçons des tracés proposés pour les futures lignes de tramway.

L'atelier du 8 novembre : Répartis en deux groupes, les 9 participants ont mené une réflexion commune sur les thématiques suivantes :
- Le nombre et le positionnement des stations de tramway et des parkings-relais ;
- L'organisation des mobilités autour des stations de tramway ;
- Le maillage des 4 lignes qui pourront être exploitées à terme.

Chaque atelier a fait l'objet d'un compte-rendu publié sur le site tramway2028.fr





• Le stand d'information mobile

Afin d'inciter le maximum de personnes à participer à la concertation préalable, les équipes de Caen la mer sont allées à la rencontre des habitants, via la tenue d'un stand mobile sur les marchés des secteurs concernés, dans quatre centres commerciaux ainsi qu'à la Colline aux oiseaux. Cette démarche a permis de toucher près de 800 personnes sur le projet et sur les modalités de la concertation.





• Les permanences d'information

Les permanences d'information
Cinq permanences d'information en présence du directeur du projet et des garants de la CNDP, se sont tenues sur différents lieux du territoire afin de permettre aux riverains qui le souhaitaient de venir s'informer sur le projet. Le dossier de concertation préalable ainsi qu'un registre des avis étaient mis à leur disposition.
Les permanences se sont tenues les rencontres :

- Au Pôle de vie de quartier du Chemin Vert
- À la Mairie de Saint-Contest
- À la Maison de quartier Venoix
- À la Bibliothèque Alexis de Tocqueville
- À l'Hôtel de Ville de Caen

• Les chiffres clés de la participation

1327 personnes ont partagé leurs contributions sur le projet dont le détail par support est présenté dans le tableau ci-après.

Support d'origine des contributions	Nombre de contributions recueillies
Plateforme participative	
Module «Avis libre»	282
Module cartographique «Stations»	227
Module cartographique «Parking-relais»	34
Registres légaux	7
Coupons préaffranchis renvoyés	761
Cahiers d'acteurs	16
TOTAL	1327


3
La synthèse des
contributions du public
15

• L'opportunité du projet

Une majorité des participants a accueilli favorablement le projet d'extension du tramway, qui tend à apporter une solution de mobilité durable et décarbonée face à la croissance de l'utilisation de la voiture sur le territoire de Caen la mer, et plus généralement face aux problématiques du réchauffement climatique.

• Le choix du mode

L'extension du réseau de TCSP en tramway est accueillie favorablement par bon nombre de participants. Certains cependant interrogent ce choix au regard de son coût important et de l'impact qu'il pourrait avoir sur la circulation automobile (réduction ou suppression des voies de circulation routière) et du stationnement. D'autres ne voient pas la nécessité d'étendre le réseau de tramway car ils considèrent que l'offre de transports en commun est satisfaisante ; cependant, pour d'autres contributeurs, l'offre de bus gagnerait à être plus performante sur certaines lignes (fréquence des bus, arrêts desservis).

• Le financement du projet

Le coût du projet et la capacité financière de la Communauté urbaine à le porter ont été souvent abordés, dans un contexte où l'inflation et l'augmentation des coûts de l'énergie sont au cœur des préoccupations publiques. Le Président de Caen la mer a rappelé qu'un tracé serait choisi à la condition qu'il soit finançable par la collectivité, ce qui est le cas actuellement. Si la conjoncture internationale et économique devait évoluer défavorablement, la soutenabilité financière et les modalités de poursuite du projet seraient questionnées par le maître d'ouvrage.
Les variations des coûts en fonction de chacun des tracés ont également été source de débats, notamment lors des réunions publiques. Certaines pistes d'économies ont d'ailleurs été proposées par le public comme le report de l'extension de la branche sur la Presqu'île ou l'équipement des rames en batteries.

• L'impact environnemental

Plusieurs participants, ont exprimé des inquiétudes quant au maintien des alignements d'arbres dans la rue du Chemin Vert, le long de la Prairie sur le boulevard Guillou ou encore au niveau de l'Avenue Albert Sorel et du boulevard Pompidou.
D'autres ont pu faire part de leurs préoccupations sur les nuisances sonores provoquées par le tramway, ainsi que sur l'usage des batteries.

• L'équipement des rames en batteries

L'installation de batteries embarquées sur les rames du tramway compte tenu du rapport entre le coût de cet investissement et leur durée de vie, a été questionné. Des inquiétudes ont été exprimées sur la fiabilité du système pour le bon fonctionnement du tramway au quotidien.
Plusieurs personnes ont suggéré l'alimentation par le sol, en prenant l'exemple du tramway de Bordeaux.

• L'emplacement des stations

De nombreuses contributions ont porté sur le positionnement des stations proposées et l'implantation de stations supplémentaires afin de bénéficier d'une meilleure desserte de leur quartier, des grands équipements et commerces. Il ressort de la concertation que la majorité des avis a été favorable à l'implantation initiale des stations quel que soit le tracé proposé.

• L'implantation des parkings-relais

Les contributeurs sont unanimes sur la nécessité qu'ils soient implantés à proximité immédiate de stations de tramway. Cette proximité conditionnera, pour une majorité d'entre eux, le changement de pratiques dans leurs déplacements. Plusieurs participants estiment que les parkings existants du Super U de Saint-Contest, ou encore celui situé rue de Bourgogne à Caen, ne doivent pas servir de parkings-relais.
Comptant parmi les sujets d'aménagement à fort enjeu, ce volet du projet a été abordé particulièrement lors de l'atelier thématique du 8 novembre.

• L'organisation du stationnement et la circulation automobile

Sur cette thématique, les principales préoccupations exprimées par le public se sont concentrées sur le centre-ville, et particulièrement sur les secteurs sensibles que sont les rues du Carel, Damozanne ainsi que Guillaume le Conquérant et Bayeux. À l'occasion de l'atelier du 11 octobre, les participants ont fait ressortir certains points de vigilance, qu'ils ont porté à l'attention du maître d'ouvrage :

- Maintenir l'accès et le stationnement à proximité des établissements scolaires ;
- Prévoir un accès pour les bus, au parking situé en contrebas du gymnase de la Haie Vigné ;
- Revoir la possibilité de maintenir un double sens sur le haut de Damozanne ;
- Étudier la possibilité d'effectuer un retournement de circulation au niveau de la rue Molière et prévoir des stationnements à proximité des commerces.
- Une crainte forte a été exprimée sur les risques de report de circulation de transit liés à la fermeture de la rue de Bayeux et de la rue Guillaume le Conquérant.

D'autres contributeurs ont souligné la difficulté de choisir un tracé, estimant ne pas disposer de données chiffrées et de projections suffisantes sur les répercussions sur la circulation automobile pour chaque scénario proposé.

• Le report modal

Une majorité de participants a demandé à la collectivité une attention particulière sur la bonne prise en compte des moyens adaptés pour un bon report modal, (installer des dispositifs de mobilités actives aux abords des stations, veiller à la proximité des parkings-relais au plus près de la ligne de tramway, assurer des aménagements cyclables le long des tracés).

• La réorganisation du réseau de transport public

De nombreux habitants se sont interrogés sur le maintien des lignes de bus dans les secteurs où le tramway serait inséré. D'autres ont demandé à la Communauté urbaine d'apporter attention spécifique à ce sujet afin qu'une parfaite complémentarité soit créée entre les lignes de bus et les lignes de tramway pour favoriser le report modal.

• Le passage du tramway dans le cœur de ville (rue de Bayeux et rue Guillaume le Conquérant)

Nombre de riverains, dont des commerçants et des habitants de ce secteur, ont exprimé leur crainte sur la préservation des bâtiments, sur les nuisances sonores générées par le tramway que ce soit pendant les travaux ou au quotidien, sur les problématiques liées aux livraisons des commerces ainsi qu'à l'accès des riverains, pour circuler et se garer.
Le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement (tramway, vélos, piétons, voitures...) fait partie des principaux sujets au cœur des débats. Certains commerçants ont partagé leurs inquiétudes sur la phase de travaux longue et impactante pour l'accessibilité et la fréquentation de leurs commerces. L'insertion en voie unique a également été source de questionnements, certains usagers considérant que ce type d'insertion générerait des perturbations sur le réseau de tramway au quotidien.
Au contraire, certains contributeurs, proposent de profiter des aménagements urbains, pour piétonniser la rue Guillaume le Conquérant et pacifier les places Fontette et Louis Guillouard, en priorisant les traversées piétonnes entre l'Est et l'Ouest.

• Le passage au sein de l'Établissement Public de Santé Mentale (EPSM)

Nombre de participants à la marche exploratoire et aux réunions publiques, se sont interrogés sur l'impact du passage du tramway dans l'enceinte de cet établissement, au niveau de la sécurisation des lieux pour maintenir la circulation des patients et du personnel soignant. Dans son cahier d'acteur, la direction de l'EPSM fait d'ailleurs état des difficultés que pourraient rencontrer les équipes soignantes et les patients pour accéder à deux bâtiments en particulier (les bâtiments Hélios et Père Jamet).

• Le passage dans la rue du Chemin Vert

Les avis concernant l'insertion du tramway dans ce secteur sont partagés. Une part des habitants pour qui les transports en commun sont le seul moyen de mobilité, s'interroge sur la réorganisation du réseau de bus, et notamment de la ligne 1, qui compte parmi les lignes les plus empruntées. Une partie des habitants et des commerçants du quartier du Chemin Vert ont affiché leur opposition ferme sur l'opportunité même du projet d'extension, estimant que la desserte en bus du quartier était suffisante.
Dans ce secteur, les inquiétudes des résidents ont également porté sur le maintien des alignements d'arbres et des haies qui longent la rue du Chemin Vert.
Certains contributeurs ont proposé que le tramway soit inséré en site mixte (la circulation routière s'effectue sur la plateforme du tramway) dans le bas de la rue du Chemin Vert.

4

Les réponses de Caen la mer aux questions et recommandations des garants de la CNDP

Le bilan des garants a été publié sur les sites internet de la Commission Nationale du Débat Public et du projet tramway2028.fr, le 30 décembre 2022, soit 30 jours après la concertation préalable.
Ce bilan fait état de l'organisation de la concertation par Caen la mer et de la participation du public. Ce document détaille les principaux sujets, questionnements et contributions, qui ont rythmé les débats.
Cette partie présente les réponses de la Communauté urbaine aux questions et recommandations posées par les garants en conclusion de leur bilan.

Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes qui met en question les capacités financières du budget des transports ?

La Communauté urbaine Caen la mer est un territoire économiquement dynamique. En effet, en un an, 2 300 emplois privés ont été créés sur l'agglomération. Ainsi, depuis 2015, 30 % des emplois créés en Normandie l'ont été sur le territoire de Caen la mer, alors que cette dernière ne représente que 10 % de la population normande.

Ce dynamisme économique se traduit concrètement dans le Versement Mobilité (VM), qui est la principale source de financement du budget annexe des transports. À titre d'exemple, entre 2016 et 2021, le Versement Mobilité a augmenté de 8,2 M€, soit une hausse de 15,4 %. Cette évolution correspond à + 3,08 % en moyenne par an, pour une inflation moyenne de + 1,2 % par an sur cette période. Dans le cadre de la prospective financière du projet, Caen la mer a retenu une hypothèse très prudente d'évolution annuelle du VM à « inflation + 0,5% ».

Pour ce qui concerne la dette et les observations de la Chambre Régionale des Comptes, il convient de préciser que la dette du budget annexe des transports a naturellement augmenté entre 2016 et 2021, compte tenu de la réalisation du projet Tramway 2019. Ainsi, la capacité de désendettement du budget Transports se situait à 11 années au 31/12/2021, tandis que l'épargne nette s'établissait à 6,5M€. De son côté, l'épargne nette du budget principal se situait à 21,7 M€.

Le budget annexe des transports est un budget autosuffisant. Cela se traduit par un encours de dette qui décroît chaque année, sans besoin de nouveaux emprunts pour financer les investissements courants (renouvellement des bus notamment). Les nouveaux emprunts sont sollicités pour la réalisation de projets d'envergure, tel que l'opération Tramway 2028.

Pour la réalisation du projet, une prospective financière, régulièrement actualisée, tient compte d'hypothèses prudentes sur les recettes (Versement mobilité, ...) et réalistes sur les postes de dépenses (inflation à 6% en 2022 et 3% au-delà, coûts d'exploitation du réseau de transport, ...), ainsi que sur les taux des emprunts envisagés pour la réalisation du projet (3% sur 30 ans).

Dans ce contexte et sur la base de ces éléments, l'agence de notation internationale Moody's a de nouveau maintenu sa notation et sa perspective lors de la dernière revue de gestion de novembre 2022, affirmant ainsi la solidité et la résilience financière de la Communauté urbaine Caen la mer dans le contexte actuel (inflation et crise énergétique). Ainsi, Caen la mer s'est vue attribuer une note de A1 perspective stable sur le long terme, et une note P-1 sur le court terme, ce qui correspond à la meilleure notation possible.

Les hypothèses de la prospective et celle-ci seront régulièrement actualisées tout au long du projet pour en garantir la soutenabilité financière à tout moment.

Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi ce n'est pas possible.

Des études ont pu être évoquées lors des réunions de concertation. Celles relatives à l'enquête Origine-Destination sur le réseau de transport et à la faisabilité du projet ont été partiellement diffusées pendant cette période. Dès que cette enquête sera finalisée, des compléments seront mis à disposition sur le site dédié au projet tramway2028.fr.

L'enquête Ménages-Déplacements, dont les résultats sont en cours d'analyse, sera publiée.

Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous pris en compte l'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?

Dans l'hypothèse d'un passage du tramway par l'EPSM, pour les tracés B et C, Caen la mer poursuivra son travail de collaboration, initié depuis 2013 avec l'établissement, lors du premier projet d'extension sur un axe est ouest, puis repris dans le cadre de ce nouveau projet d'extension, afin qu'il soit impliqué dans les études de conception. La réalisation des aménagements devra être compatible avec le fonctionnement du site. Pour rappel, en 2022, différents temps d'échanges ont également été organisés : le 14 janvier avec le directeur, le 15 septembre avec l'équipe de direction et le 7 novembre avec le Conseil de Surveillance de l'établissement.

L'ARS sera associée autant que de besoin, à la définition des modalités de poursuite de l'exploitation du bâtiment Père Jamet ou des mesures compensatoires en cas de difficultés avérées et trop importantes pour le maintien de l'activité sur ce site.

Le budget spécifique dédié à cet effet fait partie des provisions pour aléas, intégrées au budget de l'opération à ce stade du projet. Ainsi, toute mesure compensatoire (aménagement spécifique, nouveau bâtiment, ...) serait financée sur cette ligne d'aléas.

Dans le cadre de ces échanges, Caen la mer pourrait s'adjoindre les services d'un conseil externe, spécialisé dans le domaine hospitalier, afin de trouver les meilleurs compromis entre les parties pour permettre la réalisation du projet.

L'équipement en batteries des tramways sera-t-il maintenu si vous ne retenez pas le tracé A ? Ou bien cet équipement sera-t-il différé ?

Compte tenu des enjeux patrimoniaux et de préservation de sites remarquables, les sections d'infrastructures de tramway situées à l'Ouest de la station Hôtel de Ville, à l'extrémité du boulevard Bertrand, seront circulées par le tramway sans ligne aérienne de contact (LAC). Cette disposition sera mise en œuvre autour de l'Hôtel de ville de Caen, sur une ou deux inter-stations (environ 1 km), quel que soit le tracé retenu.
Ainsi, pourraient être circulés sans LAC, les tronçons suivants :

Sur le tracé A
- De la station Hôtel de Ville à la station Bayeux
- De la station Hôtel de Ville à la station Albert Sorel

Sur le tracé B
- De la station Théâtre à la station EPSM Caen
- De la station Théâtre à la station Albert Sorel

Sur le tracé C
- De la station Théâtre à la station EPSM Caen

Afin de garantir la plus complète interopérabilité du matériel roulant entre les lignes de tramway actuelles et futures, la totalité du parc de matériel roulant sera équipé de systèmes d'autonomie embarquée. Les rames à construire et existantes seront ainsi équipées de batteries en toiture leur permettant de franchir ces zones sans LAC et de procéder à une recharge lente des batteries sur les autres sections dotées de LAC.

Compte tenu de l'équipement de toutes les rames de tramway et de l'opportunité que cela représente, un autre tronçon d'infrastructures de tramway sera exploité sans LAC. Ainsi, elle sera déposée sur les lignes de tramway existantes, entre les stations Bernières et Place de la Mare, permettant ainsi de dégager les perspectives sur l'église Saint-Pierre et le Château de Caen. Cette opération pourrait être réalisée à l'été 2027.

Aucun objectif chiffré de report modal ne figure dans le dossier, ni une estimation des flux de véhicules concernés selon l'emplacement des parkings-relais. Sur quelles bases seront déterminées les capacités optimales de ces parkings, notamment si vous optez pour des silos qui pourront difficilement évoluer dans le temps ?

Les parkings relais sont des lieux de report modal, permettant aux usagers de stationner leur voiture individuelle afin de poursuivre leur déplacement en empruntant un mode de transport collectif. Ce sont donc des lieux essentiels à l'intermodalité, incitant au report modal entre véhicule particulier et transport en commun. Les parkings relais sont alors conçus comme des lieux offrant à la fois du stationnement de rabattement et une connexion avec le réseau de transport en commun, sur des lignes à forte fréquence. Ils contribuent ainsi à une réduction de l'usage exclusif de la voiture individuelle et permettent d'en limiter les nuisances, notamment environnementales.
Leur dimensionnement sera déterminé lors de la phase de conception du projet. Il peut être basé sur deux approches :
- L'étude de la population du bassin versant du parc relais, permettant d'extrapoler une clientèle potentielle ;
- L'estimation à partir des volumes de trafic automobile des usagers de la voiture potentiellement intéressés par un rabattement.

Le nombre de places de stationnement ainsi calculé permettra de définir les surfaces au sol nécessaires pour les parkings relais. Le choix d'un parking silo dépendra de la surface disponible et du nombre de places nécessaires. Un parking aérien peut également évoluer ultérieurement en parking en ouvrage.

Des réflexions seront également menées pour que ces lieux puissent aussi favoriser l'intermodalité vers les transports en commun à partir d'autres modes. Ils pourront ainsi être équipés d'abris vélos sécurisés par exemple.

Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements ?

Une réunion publique est fixée le mercredi 1er mars 2023 à 18h30, à l'Hôtel de la Communauté urbaine, pour présenter les enseignements que le porteur de projet tire de la concertation.

Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet en produisant notamment les différentes études techniques réalisées dans le cadre du projet.

Un site internet dédié au projet existe. Il était opérationnel avant la cyberattaque subie par Caen la mer le 26 septembre 2022. Pour permettre le bon déroulement de la concertation, une plateforme participative, avec le même nom de domaine, à savoir www.tramway2028.fr, a été déployée, et ouverte au public, le 30 septembre 2022, date du lancement de la concertation préalable du projet.
Ce site internet permettra de poursuivre les échanges au-delà de la concertation préalable et tout au long du projet. Il sera ainsi possible de s'informer en continu sur le projet et son actualité, sur les travaux et leurs impacts
Les futures études techniques diffusables figureront dans le dossier d'enquête publique. Elles seront, alors, publiées sur le site du projet tramway2028.fr.

Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet.

Lors de la phase de conception du projet par le maître d'œuvre, Caen la mer prévoit bien d'impliquer les riverains au réaménagement de l'espace public, notamment en les associant lors de réunions publiques sectorisées. Y seront débattues des alternatives permettant l'amélioration du cadre de vie et l'aménagement de l'espace public de part et d'autre des infrastructures du tramway.

Associer le public à l'échelle de l'agglomération à la mise en œuvre d'une stratégie globale de mobilités, qui inclue la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la Zone à faibles émissions (ZFE) de Caen.

Bien que cela ne fasse pas partie des éléments de la concertation, nous informons que la stratégie globale de mobilités inclut la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la ZFE de Caen, sera au cœur du prochain Plan Local Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité (PLUi-HM).

Ce document stratégique et réglementaire sera unique pour l'ensemble du territoire. Il constituera le projet politique de Caen la mer en matière de développement, d'aménagement, d'habitat, d'urbanisme mais aussi de mobilité.

Ce document dont la prescription a été entérinée par une délibération du conseil communautaire du 23 mai 2019 intégrera, en effet, un volet mobilité et se substituera au Plan de Déplacements Urbains (PDU) actuellement en vigueur.

Conformément aux dispositions de la loi ALUR pour renforcer l'articulation et la cohérence des politiques de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements, la Communauté urbaine a effectivement choisi d'élaborer un PLUi intégrateur valant PLH et PDU. Pour organiser au mieux les déplacements à l'échelle communautaire, le lien entre urbanisme et déplacements s'inscrit au cœur du projet de PLUi comme un principe incontournable pour organiser la transition écologique du territoire.

Dans le cadre de l'élaboration de ce document, une large concertation est mise en place auprès des différents acteurs du territoire ainsi qu'auprès du grand public afin de permettre à chacun de :

- S'informer sur le contenu du projet (dans la presse locale, les bulletins d'informations de Caen la mer) ;
- Saisir les enjeux du territoire puis les orientations et les changements que le PLUi-HM va impliquer ;
- Donner son avis, exprimer ses attentes, proposer ses idées pour l'évolution de Caen la mer à moyen et long terme via les registres déposés en mairie et au siège de Caen la mer, par courrier ou par email.

Pour favoriser la participation du public, différents moyens sont à disposition du public pour s'informer, débattre et échanger :

Un site Internet

Un site spécifique a été créé pour le PLUi-HM : pluihm-caenlamer.fr.
Il comporte des informations et documents permettant au public de s'approprier le projet, de prendre connaissance des grandes étapes de la procédure et des modalités de concertation.

Des réunions publiques

Il est prévu d'organiser une réunion publique à chaque phase importante du projet dans les communes entre le débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et l'arrêt du projet.
Une réunion publique « Partageons le diagnostic » a, par exemple, eu lieu le 7 juillet 2022 à Hérouville Saint-Clair, réunissant plus de 60 participants dont une vingtaine en ligne.
Après un temps d'introduction des élus, le diagnostic a été présenté selon 4 axes : le portrait de Caen la mer, les équipements et services, la mobilité et l'habitat suivi d'un temps d'échanges avec les participants.

Des ateliers participatifs

Le public est aussi invité à participer à des ateliers participatifs pour s'informer sur le projet, et exprimer ses attentes. En petits groupes, les participants sont invités à proposer des idées pour l'avenir de Caen la mer autour de cartes du territoire et de fiches d'expression. Chaque groupe de travail présente ensuite ses axes de réflexion en termes d'habitat, de mobilité, d'environnement ou de développement économique.

Différents ateliers ont déjà été organisés : le mardi 6 décembre 2022 à Troarn, le jeudi 8 décembre à Lasson, le mardi 13 décembre à Hermanville-sur-Mer et le mercredi 14 décembre à Bourguébus.

Des bus tours

Des bus tours ont également été mis en place pour que le grand public puisse mieux connaitre le territoire le 19 novembre et le 26 novembre 2022.

L'objectif était de découvrir les différents secteurs qui composent l'agglomération (agricoles, naturels, urbains) en présence d'intervenants experts de ces sujets, comprendre les implications et les enjeux du territoire et contribuer aux réflexions menées pour la phase « projet d'aménagement et de développement durable » du PLUi-HM.

Tout au long du parcours, les participants étaient invités à donner leur avis sur les enjeux du projet d'aménagement et de développement durable du PLUi-HM : habitat, mobilités, cadre de vie, environnement...
Il est à noter qu'en parallèle de la démarche PLUi-HM, Caen la mer a mis en place, en 2021, un comité des partenaires. Cette instance rassemble :

- Des acteurs du transport : Keolis, Vélisol', ...
- Des associations de citoyens et usagers : Udaf, Familles rurales, UFC Que choisir, FNAUT Normandie, Usagers Caen Paris, club des modes actifs...
- Des acteurs économiques
- Des citoyens tirés au sort

Caen la mer réunit ce comité pour évoquer les rapports d'activités du délégataire, le bilan de la rentrée, les perspectives de l'année suivante et les éventuelles évolutions tarifaires. Des réunions sont aussi organisées spécifiquement pour présenter des grands dossiers tels que : le Plan Local Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité (PLUi-HM), le projet d'extension du tramway. Le Projet Tramway 2028 y a ainsi été présenté le 24 novembre 2022.
Cette démarche globale d'association du public sera poursuivie tout au long du processus d'élaboration du PLUi-HM.

Associer le public de l'agglomération aux réflexions sur les parkings-relais, la réorganisation des réseaux de transport.

La concertation préalable a permis à chacun de s'exprimer sur le positionnement et le nombre des parkings relais. Le choix des emplacements rue du Chemin Vert et boulevard Pompidou ont ainsi été confortés et retenus.

À l'issue de la concertation, il a été retenu la possibilité d'un parking relais supplémentaire, au niveau du terminus boulevard Maréchal Juin. Le public sera de nouveau associé lorsque des orientations se dégageront.

Pour ce qui concerne la réorganisation du réseau de transport, que ce soit pour le schéma d'exploitation du réseau global de tramway ou pour la restructuration du réseau de bus, des études seront lancées une fois le tracé défini. Les évolutions de l'offre de transport, accompagnant tant la phase travaux que la mise en service du tramway en 2028, seront présentées largement au public, notamment lors des réunions publiques de présentation de l'avancée du projet Tramway.

En amont, cette réorganisation sera travaillée en associant les communes, le Panel Utilisateurs du Réseau Twisto et le Comité des Partenaires (cf question précédente).

Prendre en compte les problématiques propres à chaque commerçant, chef d'entreprise, responsable d'institution, en les associant à la définition des solutions à apporter aux impacts que comporte le projet.

Un dialogue personnalisé a déjà été initié avec chaque commerçant, chef d'entreprise ou responsable d'institution, avant même la concertation préalable.

Avec eux et leurs organes représentatifs, le dialogue se poursuivra pendant toute la durée du projet, notamment lors de la phase de conception. Il s'agira alors de recueillir et d'intégrer au mieux les demandes exprimées pour les aménagements définitifs mais également de prendre en compte leurs besoins pendant la réalisation des travaux, afin de minimiser les impacts de ceux-ci. Caen la mer a le souci de la préservation de l'activité économique pendant et après la réalisation du projet Tramway 2028.

Par ailleurs, pendant la phase travaux, une Commission d'Indemnisation Amiable sera mise en place afin de réparer les préjudices économiques subis par les commerçants, artisans, membres des professions libérales. Elle s'appuiera sur les grands principes issus des textes et de la jurisprudence.

Mobilités douces : impliquer le milieu associatif (pistes cyclables, abris vélos)

En marge de la concertation préalable, le projet a fait l'objet d'une présentation au Comité des Partenaires, dans lequel siègent notamment les associations concernées par les mobilités douces. Les échanges se poursuivront pendant la phase de conception du projet, sur les aménagements cyclables et leur continuité, notamment les raccordements au réseau cyclable existant, sur les abris vélos, la signalisation, le franchissement des carrefours, ...


5
Les enseignements
de la Concertation
23

La concertation a permis de montrer qu'il n'y avait pas de remise au cause globale de l'opportunité du projet d'extension du tramway. Le public a exprimé son adhésion pour développer une offre plus importante de transports en commun sur le territoire, avec des demandes de prolongement des lignes existantes et en projet. Aucun argument rédhibitoire contre un tracé en particulier n'a été partagé. Seul, le tracé C est apparu en retrait, au motif qu'il ne dessert pas les grands équipements.

• Sur des thématiques génériques

Les parkings-relais

À la suite de la concertation, une attention particulière sera portée par le maître d'ouvrage, sur l'implantation des parkings-relais, afin qu'ils soient aménagés à proximité immédiate des terminus des lignes, à leur sécurisation, ainsi que sur les services qui pourraient y être proposés (abris vélos par exemple).

Une réflexion sera à mener sur des parkings en silo (dont au terminus Montgomery).

La circulation et le stationnement

Une vigilance sera portée sur l'organisation des reports de circulation afin d'éviter que les rues de desserte des quartiers ne deviennent des axes de reports de transit.

L'intermodalité

Des pôles d'échanges en lien direct avec les stations du tramway seront aménagés, comme par exemple, sur l'Avenue Albert Sorel.
Les futurs aménagements cyclables réalisés le long du tramway seront connectés au réseau cyclable existant. Aux abords des stations, des équipements seront prévus pour les cycles (arceaux vélos, abris, ...).

Le positionnement des stations

Les stations seront positionnées au plus près des pôles générateurs de trafic et à proximité immédiate des parkings-relais.
Une station supplémentaire proche de l'avenue Henry Chéron augmenterait l'attractivité du tramway et favoriserait l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains de bus.

Le patrimoine végétal

La conservation du patrimoine arboré étant l'une des priorités du maître d'ouvrage, les alignements d'arbres seront préservés dans la mesure du possible, notamment dans les secteurs du Chemin Vert et de Beaulieu. De même, la Communauté urbaine veillera à éviter tout impact sur le double alignement d'arbres situés le long de la Prairie.

La réorganisation du réseau de transports en commun

Caen la mer poursuivra le développement d'un réseau de transports publics fort et structurant. L'offre de bus sera révisée afin d'être complémentaire avec celle du réseau de tramway.
Des réflexions seront lancées pour résoudre les problèmes de congestion qui affectent certaines lignes de bus, particulièrement les lignes 1, 2, 6, qui font partie des lignes structurantes du réseau actuel.

• Sur des secteurs particuliers

Secteur centre-ville (rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant – Tracé A)

Ce tracé propose une réelle opportunité de réhabilitation des espaces publics et de mise en valeur du bâti.
Une vigilance sera à apporter à la préservation de ce bâti, notamment pendant la phase travaux, mais également au-delà en phase d'exploitation. Des mesures constructives spécifiques seront à adopter (dispositifs d'atténuations de vibrations, ...).
La réorganisation et l'accessibilité du stationnement devront faire l'objet d'études approfondies, ainsi que le maintien de la desserte des établissements scolaires situés le long du tramway.
Les futures études de circulation porteront sur un périmètre élargi autour du projet afin de traiter le risque de report dans des rues non prévues à cet effet.
Dans ce secteur, la voie unique contraint l'exploitation du tramway et limite les perspectives d'amélioration de la fréquence pour faire face à un afflux de voyageurs.
Par ailleurs, la restructuration du réseau de bus est rendue plus complexe sur les liaisons Est-Ouest et dans le secteur de la rue Caponière.

Secteur centre-ville (rues du Carel, EPSM Caen, Capitaine Boualam, Damozanne, Bayeux – Tracés B et C)

Ce tracé permet d'accompagner la transformation du quartier de la cité de l'air avec l'aménagement de nouveaux espace publics.
Dans ce secteur, l'exploitation du tramway peut s'opérer sans contrainte particulière. La fréquence pourrait aisément être améliorée ultérieurement, pour faire face à de nouveaux besoins.
Enfin, la restructuration du réseau de bus serait plus simple, si la circulation se maintenait sur les rues de Bayeux et Guillaume le Conquérant.
Dans l'hypothèse du passage du tramway sur ce secteur, Caen la mer et l'EPSM poursuivront leurs échanges pour définir conjointement les modalités de continuité de l'exploitation de l'établissement. Les mesures compensatoires nécessaires seront mises en place.
Lors des études de conception, l'accessibilité du gymnase de la Haie Vigné et de l'EPHAD sera prise en compte.
Les futures études de circulation porteront sur un périmètre élargi autour du projet afin de traiter le risque de report dans des rues non prévues à cet effet.

Secteur Boulevard Guillou (Tracés A et B)

Des mesures d'exploitation spécifiques (horaires, fréquence, renforts) seront à prévoir pour la desserte des manifestations sportives et culturelles.

Secteur Beaulieu (Tracés A, B et C)

La piste cyclable située sur le boulevard Pompidou sera repositionnée le long du tramway afin d'être sécurisée.
Lors des études de conception, les modalités de franchissement de la plateforme, par les riverains pour rejoindre le boulevard Pompidou depuis les sorties de parking souterrain des résidences, devront être traitées.
Un parking public accolé au parking-relais au niveau du terminus permettrait de compenser une partie du stationnement supprimé dans la contre-allée.

Secteur Saint-Contest (Tracés A, B et C)

Compte tenu des suggestions faites par une grande partie des participants aux réunions publiques qui se sont tenues à Saint-Contest et à la CCI le maître d'ouvrage lance une réflexion sur la création d'un parking silo mutualisé pour le parking-relais et le stationnement lié aux activités de la zone.


6
Les orientations
du maître d'ouvrage
26

• La confirmation du choix du tramway

Pour les avantages qu'il offre aux voyageurs : sa capacité, l'amélioration des temps de parcours, une offre plus importante à l'égard des besoins évolutifs des personnes, le tramway est le mode de transport qui apparaît le plus pertinent.
Son emprise réduite facilitera l'insertion dans les secteurs les plus contraints, ainsi qu'une meilleure redistribution de l'espace public au profit des autres usages de la voirie.

• Le tracé retenu à l'issue de la concertation

En termes de transport, sur le secteur centre-ville :

Dans l'hypothèse du tracé A, la voie unique, est une disposition dont l'exploitabilité est contrainte. En effet, sur la voie unique, les tramways circulent alternativement dans un sens puis dans l'autre sur la même voie. Ainsi, les aléas d'exploitation sur un sens affectent également l'autre sens de circulation. La régularité de la ligne peut donc être perturbée, d'autant plus que le risque d'évènements pouvant avoir un impact sur la circulation du tramway est important (traversée de carrefours, croisement d'entrées riveraines, etc.).

De plus, l'évolutivité de l'exploitation sur une ligne avec voie unique est limitée. Le linéaire de voie unique envisagé pour le tracé A ne permettrait pas d'améliorer la fréquence en-dessous de 8 minutes par sens, afin de faire face ultérieurement à un afflux de voyageurs.

Le passage du tramway dans les rues Guillaume Le Conquérant et de Bayeux rend également plus complexe la restructuration du réseau de bus, notamment sur les liaisons Est-Ouest et dans le secteur de la rue Caponière.

Dans l'hypothèse du tracé B, le tramway circule en voie double, parfois en site mixte, avec des voies différenciées selon le sens de circulation. La gestion des aléas est ainsi plus aisée et la régularité de la ligne mieux garantie.
La fréquence d'exploitation du tramway pourrait aisément être améliorée ultérieurement.
La restructuration du réseau de bus permettrait une meilleure offre dans les quartiers situés autour du tramway.

En termes d'insertion et d'aménagement, sur le secteur centre-ville :

Dans l'hypothèse du tracé A, certains perçoivent le passage du tramway comme une opportunité de mise en valeur et de redynamisation des rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux. D'autres, au contraire, considèrent qu'il compromettrait l'activité économique de ce secteur, en phase travaux mais également au-delà. De potentiels conflits d'usages sont également craints en raison du statut de ces deux rues sur lesquelles seraient autorisées les circulations riveraines, de desserte d'établissements scolaires, de livraisons en parallèle de la voie du tramway.

Lors de l'atelier consacré à la circulation automobile ou lors de la marche exploratoire dans ce secteur, de nombreux participants ont exprimé leur appréhension vis-à-vis des reports de circulation de transit qui pourraient s'opérer dans les rues de desserte du quartier, non dimensionnées à cet effet, en raison de la fermeture de la rue Guillaume le conquérant et de la rue de Bayeux.

Enfin, l'accessibilité au stationnement et la circulation dans l'enceinte de l'Hôtel de Ville sont également identifiées comme des préoccupations fortes à l'issue de la concertation.
Dans l'hypothèse du tracé B, le passage du tramway permet d'accompagner la transformation du quartier avec l'aménagement de nouveaux espaces publics. Le tramway proposerait une desserte directe des logements construits dans l'ancienne enceinte du Bon Sauveur, mais également ceux de la Cité de l'Air. Les nouveaux espaces culturels situés dans le Quartier Lorge (FRAC, Cité Théâtre, Studio 24), avec la réhabilitation des Ecuries, bénéficieraient d'une offre de transport de qualité.
La traversée de l'EPSM suscite néanmoins de nombreuses craintes quant aux modalités de maintien de l'activité du bâtiment Père Jamet, qui se retrouverait isolé du reste de l'établissement.

Compte tenu des éléments exposés ci-avant relatifs à l'exploitabilité et à l'insertion du tramway et au regard des différents échanges et contributions partagées dans le cadre de la concertation préalable, les élus de la Communauté urbaine Caen la mer ont retenu le tracé B. Ce choix permettra de desservir le territoire de manière équitable et de connecter l'ensemble des quartiers au cœur de ville grâce au prolongement des lignes actuelles vers des secteurs tels que Beaulieu, Saint-Contest, le Chemin Vert et la Presqu'île.

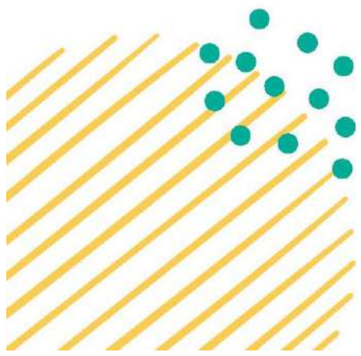
L'extension du réseau de tramway permettra de rejoindre rapidement des quartiers densément peuplés et des secteurs d'activité économique et d'attractivité où sont implantés des équipements publics majeurs (Hôtel de Ville, stade nautique Eugène Maës, Lycée Malherbe, zone d'activité de Saint-Contest., Colline aux oiseaux ...).

Retrouvez en page 31 la cartographie du tracé final, enrichi suite aux contributions des participants à la concertation

Les mesures retenues à l'issue de la concertation



- **Dans le secteur du Chemin Vert,** une station supplémentaire sera aménagée au niveau du futur parking relais, afin de faciliter le report modal.
- Un ouvrage de franchissement du périphérique, uniquement dédié au tramway et aux modes actifs sera construit, en parallèle de l'ouvrage existant qui restera dévolu à la circulation routière.
- Une étude pour une insertion du tramway en site mixte sur le bas de la rue du Chemin Vert sera réalisée. Cette configuration pourrait permettre une meilleure insertion des pistes cyclables et maintenir au mieux le patrimoine végétal.
- Les sens de circulation actuels dans la rue du Chemin Vert seront maintenus.
- Une station supplémentaire sera implantée au carrefour de l'avenue Henry Chéron, du Boulevard Detolle et de la rue Caponière. Cela permettra d'améliorer l'attractivité du tramway et favoriserait l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains de bus.
- Afin de maintenir l'alignement des arbres le long du boulevard Guillou, le tramway passera dans l'enceinte du lycée Malherbe.
- Dans le secteur du centre-ville, les futures études de circulation porteront sur un périmètre élargi autour du projet afin de traiter le risque de report dans des rues non prévues à cet effet.
- Dans la continuité du projet tramway 2019, la Communauté urbaine soutiendra les commerçants dont les établissements sont situés sur le tracé, en mettant en place une Commission d'indemnisation amiable.



28

7

Les contributions faites lors de la concertation qui n'ont pas été retenues

29

La desserte de Colombelles, Epron, Mondeville et du quartier de la Folie-Couvrechef

Plusieurs participants se sont interrogés sur le fait que la desserte de Colombelles, Epron et Mondeville ne soit pas proposée dans le projet d'extension du tramway contrairement à la Presqu'île. Lors des réunions publiques, le Président et le Vice-Président aux mobilités de Caen la mer, ont précisé que la desserte en tramway de ces communes a été étudiée. Il en est ressorti que sur ces secteurs, le potentiel de Population / Emplois / Scolaires (PES) à horizon 2035, situé entre 4000 et 7000 PES/km, contre 15000 pour les lignes de tramway actuelles et futures, est insuffisant pour justifier une desserte prioritaire en tramway.
À titre d'exemple, dans le secteur de Mondeville, notamment sur l'axe de la route de Paris, la Population / Emploi / Service chute aux alentours de 4000, soit trois fois moins que la moyenne du tracé proposé. Alors que 3200 logements sont en cours de construction sur la Presqu'île, qui permettront à terme d'accueillir près de 12000 PES, dans un périmètre de 500 m autour de la station.

Le prolongement du tramway vers le quartier de la Folie-Couvrechef

Ce secteur bénéficie d'une desserte par la ligne de bus 2 dont la fréquence de 10 minutes est identique à celle du tramway. Une desserte en tramway n'améliorerait pas le temps de parcours en passant par le Chemin Vert (20 minutes pour rejoindre le Théâtre)
Néanmoins, des réflexions seront prochainement lancées pour résoudre la congestion de la ligne de bus 2 constatée sur le secteur du centre-ville.

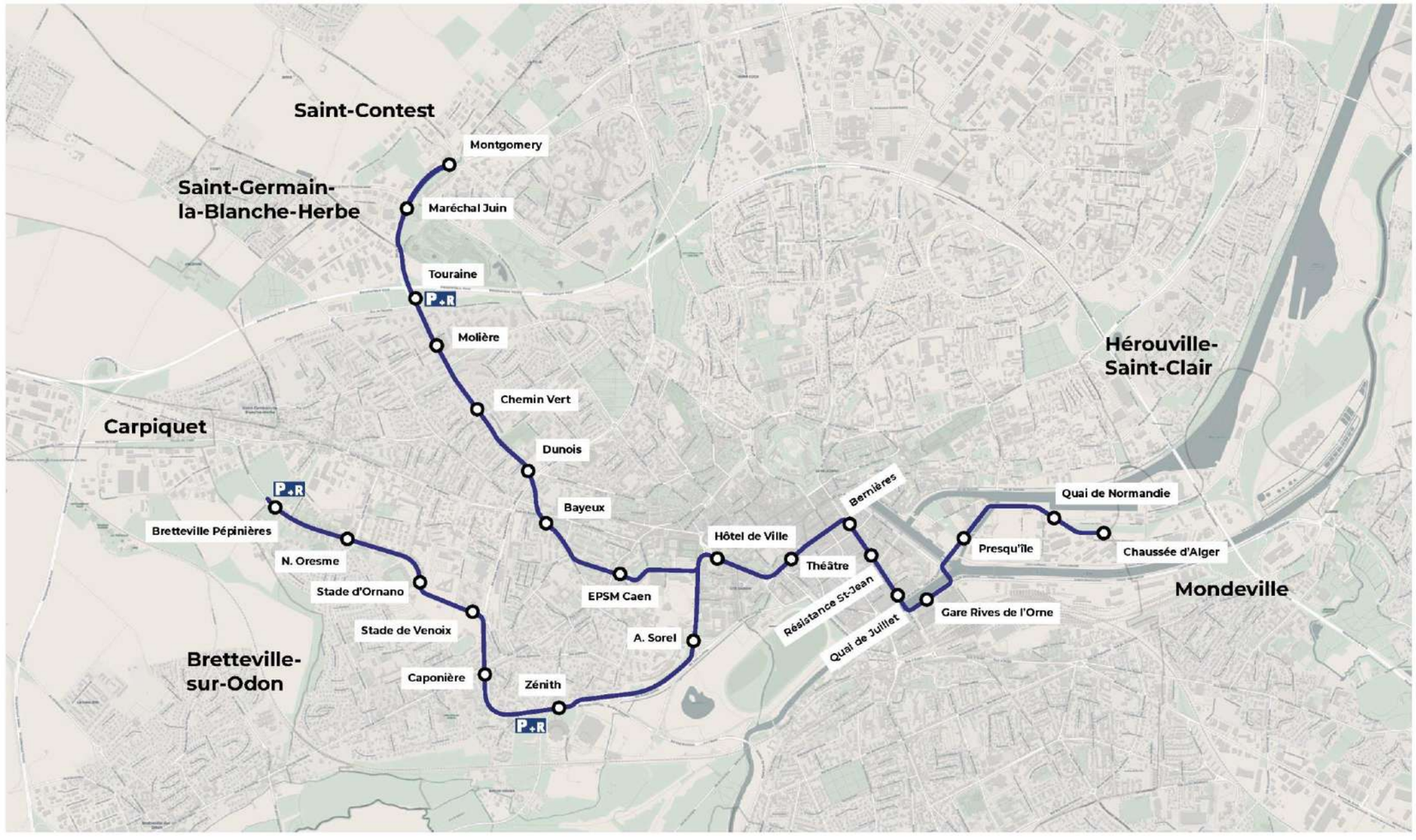
Le prolongement vers Carpiquet

Le potentiel de Population / Emplois / Scolaires à horizon 2035 est insuffisant pour justifier d'une desserte prioritaire en tramway. Le choix de positionner le terminus sur le secteur de Beaulieu permettra un prolongement ultérieur vers Bretteville-sur-Odon ou la Maladrerie.
Par ailleurs, les carrières situées dans cette zone doivent être confortées et l'urbanisation de la ZAC de Beaulieu reste à terminer.

Le passage de la branche Chemin Vert par le boulevard Guillou

Cette option ne permettrait pas de desservir le secteur dense situé autour de l'Hôtel de Ville de Caen. Avec un tramway toutes les 5 minutes sur le boulevard Guillou, l'offre serait surabondante.
Aucun gain de temps de parcours par rapport à l'offre de bus actuelle dont bénéficient les habitants de la branche Chemin Vert (17 minutes pour la liaison Molière/Théâtre).

Le tracé retenu



Les prochaines étapes

Les études de conception du projet et les diagnostics qui se dérouleront jusqu'en 2024, permettront d'apporter des réponses techniques plus précises Elles donneront lieu à des échanges complémentaires dans le cadre de la concertation continue, qui se tiendra jusqu'à l'enquête publique, en 2024

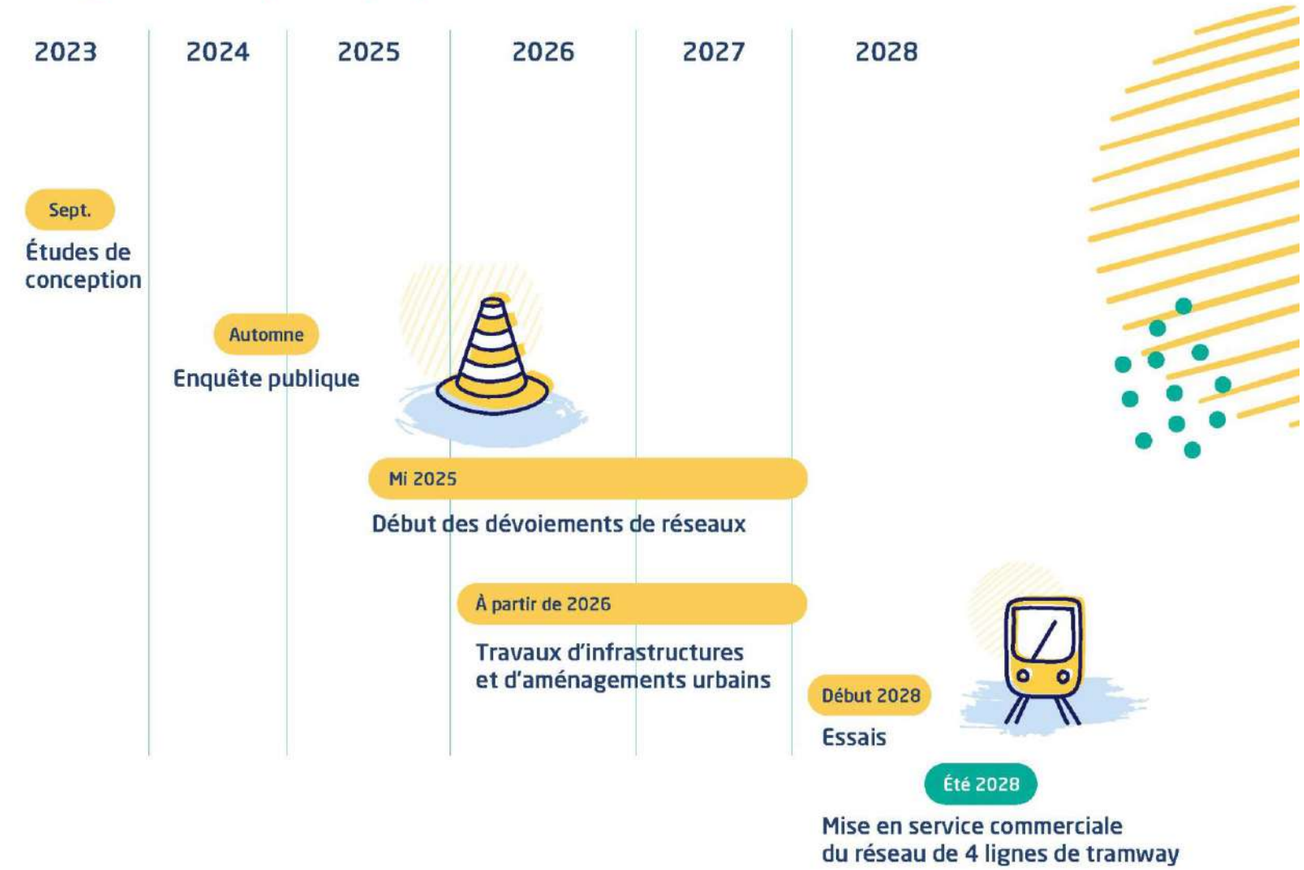
Le projet affiné et enrichi grâce aux enseignements tirés de la concertation préalable, puis de la concertation continue, sera présenté aux habitants et fera l'objet d'un nouveau temps d'échanges à l'occasion de l'enquête publique.

Tout au long du projet, une concertation volontaire va perdurer via l'actualité régulière sur le site internet tramway2028.fr, les réseaux sociaux de Caen la mer et des communes membres, ou encore l'affichage qui sera mis en place sur le terrain pour accompagner la population à chaque nouvelle phase, notamment lors des travaux.

Les études techniques et d'impact vont débuter, avec notamment le lancement début mars des investigations topographiques : topographiques, géotechniques, des diagnostics, des opérations de comptages, etc

Le calendrier prévisionnel

Les grandes étapes du projet





tramway@caenlamer.fr

caenlamer.fr

Financé par PRÉFET DU CALVADOS