6. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER CHEMIN VERT DU 27/03/2024

PRÉSENTATION DE L'AVANCÉE DU PROJET TRAMWAY - CONSEIL DE QUARTIER CHEMIN VERT – MERCREDI 27 MARS 2024

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

8 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Martin ODEN, Directeur de la Maîtrise d'ouvrage de la société Transamo;
- Christophe THATCHER, Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre ;
- Gervais SENFARA, Chargé du suivi du projet tramway – Direction projet tramway de Caen la mer ;
- Forlane GHIDINA, Architecte du groupement Trameo.

Lors de ce nouveau temps d'échanges, les résultats des études d'avant-projet et la conception, telle qu'elle est imaginée aujourd'hui avec l'ensemble des aménagements périphériques, ont été restitués conjointement par la Maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maîtrise d'œuvre, aux conseillers des quartiers où l'extension du tramway sera aménagée. Dans le cadre de cette nouvelle phase, les modifications évoquées lors des précédents conseils de quartiers et réunions publiques qui se sont tenus en fin d'année 2023, ont été intégrées aux aménagements, notamment sur le secteur du Chemin Vert.

Plans présentés : du terminus de Saint-Contest Athéna, jusqu'au boulevard Dunois (limite sud pour le quartier du Chemin Vert).

Présentation par M. Oden : A terme, les pistes cyclables seront réalisées en enrobé rouge-brun pour permettre leur identification et éviter les conflits d'usages entre piétons et vélos et éveiller l'attention des automobilistes.

- *Les parkings relais sont pleins le vendredi soir, comment vont faire les gens pour se garer sur la rue de Champagne s'il n'y a plus parking dans ce secteur ?*

Réponse de M. Oden : le stationnement restera disponible sur la poche située à l'Est du parking relais.

Réponse de D. Duval : sur la route de Bourgogne nous avons comptabilisé plus de 150 places disponibles le midi.

Réponse de N. Joyau : nous sommes obligés d'aménager un parking relais en extrémité de la ligne du tramway. Quand le Cadran, l'hôtel des associations sera ouvert, quand le secteur Authie Nord sera avancé. D'ici l'été, il y aura un transfert des associations vers ce nouveau bâtiment, certains bâtiments au niveau de Jacquard vont être démolis. Pendant un temps, pendant la durée du chantier tramway, nous allons recréer une poche de stationnement au niveau des bâtiments démolis au niveau de Jacquard, qui sera à proximité du centre commercial notamment. A plus long terme, on maintiendra du stationnement sur le secteur Jacquard, peut-être moins que ce qu'il y aura pendant le chantier tramway.

Réponse de M. Oden : les personnes qui viennent stationner dans ce secteur pour prendre la ligne de bus 1 pourront se stationner sur le parking-relais, car gratuit pour les personnes qui prennent le bus. Des places de stationnement seront donc libérées dans ce secteur.

- *Comment feront les camions de livraison, de déménagement, les ambulances pour accéder à cette barre d'immeubles, rue de Champagne ?*

Réponse de M. Oden : ils pourront toujours accéder au parking. Le stationnement des camions de déménagement est autorisé par un arrêté de voirie pour une occupation temporaire. Les cheminements piétons ne sont pas accessibles aujourd'hui en voiture et ils ne le seront pas demain. On ne touchera pas au pied d'immeuble.

Concernant la question du trafic sur la route de Rosel, la maîtrise d'œuvre a mené des études de circulation sur cette route ainsi que sur l'avenue Mountbatten. Ce qui était initialement prévu c'est l'aménagement de deux fois une voie de chaque côté. Aujourd'hui, la conception prévoit une deuxième voie qui permet de tourner à gauche que ce soit de route de Rosel vers St Contest /Folie Couvrechef ou de Mountbatten vers Maréchal Juin/Chemin Vert. Cela permet de répondre en partie aux enjeux de circulation. Le tramway va offrir une alternative à une partie des automobilistes. Par ailleurs, la création des voies dédiées au tourne-à-gauche facilitera la circulation pour les personnes qui vont tout droit ou à droite.

Concernant la traversée de l'avenue du Maréchal Juin : pour la connexion entre les pôles de l'école E2SE et FFBTP et la zone commerciale. Il avait été envisagé de créer une traversée piétonne au niveau du cheminement existant. Cette option n'a pas été retenue, car elle nécessitait l'aménagement d'un ralentisseur supplémentaire à ceux déjà prévus au niveau de la station, ce qui aurait été redondant. D'autre part, il y a une traversée piétonne obligatoirement au bout de la station, à une dizaine de mètres environ. L'objectif est de sécuriser cette traversée.

Le projet que vous voyez dessiné ici est porté par la DREAL sur l'aménagement du périphérique, avec un nouveau dessin de bretelle. Cette nouvelle bretelle sera plus proche du pont et alignée avec la bretelle d'entrée. L'ensemble sera géré par un carrefour à feux pour le sécuriser. Le tramway passera dans ce carrefour à feux également, ce qui va permettre de sécuriser la traversée piétonne avec des feux.

Réponse de N. Joyau : Nous faisons un pont spécifique pour le tramway, les piétons et les vélos.

- *A la dernière réunion nous avions demandé la création d'un passage piétons au niveau de la sortie des écoles. Qu'en est-il ?*

Réponse de M. Oden : il sera rapproché de l'école, nous sommes en relation avec l'école de l'E2SE, sur le travail des cheminements piétons.

- *Les usagers du tramway ne risquent-ils pas de se garer sur le parking du Super U ou de l'hôtel ?*

Réponse de D. Duval : Super U fait de la prévention auprès des étudiants pour qu'il ne soit pas utilisé comme un parking relais. Les étudiants ou les personnes qui viennent de Saint-Contest, devront garer leurs voitures au parking relais et ensuite prendre le tramway.

Présentation des plans du secteur rue de Touraine :

M. Oden : Lorsque l'on passe le boulevard périphérique, côté rue de Touraine, le projet prévoit la création d'une continuité cyclable jusqu'au projet d'aménagement qui va assurer la continuité jusqu'à la rue d'Authie. L'ensemble de cet aménagement sera sécurisé pour les vélos, puisqu'on est au niveau d'une sortie de périphérique en les séparant des autres flux de circulation.

Au niveau des carrefours, on conserve un carrefour similaire à ce qui existe entre la rue du Chemin Vert et la rue de Touraine, avec la possibilité de rejoindre le périphérique ou la rue de Champagne.

La rue de Champagne est fermée au niveau de l'intersection rue de Champagne et de la plateforme tramway, dans le cadre de la réalisation du parking-relais.

La nouveauté se situe au carrefour avec la rue de Bourgogne : l'objectif est de supprimer les feux de ce carrefour, afin d'éviter d'avoir les deux carrefours côté à côté, ce qui pourrait complexifier la circulation. La rue de Bourgogne ne sera praticable qu'à droite pour accéder au centre-ville. Dans le cas contraire, les habitants seront invités à reprendre le barreau situé là au niveau du parking relais, en direction de la chaufferie, pour rejoindre la rue de Touraine ou se diriger vers la rue d'Authie.

Le réseau de bus continuera de desservir le quartier du Chemin Vert. L'objectif du futur réseau de bus est qu'il soit complémentaire et en connexion direct avec le réseau tramway. La réorganisation du réseau de bus est actuellement à l'étude.

- *L'Université et le CHU seront -il toujours accessibles en bus ?*

Réponse de M. Oden : Vous aurez la possibilité de prendre le tramway et de faire une correspondance tramway. Avec un tramway toutes les 10 minutes, vous mettrez peu de temps pour arriver à destination.

Réponse de N. Joyau : la ligne 6 qui fait la liaison avec la folie Couvre-Chef n'a pas vocation à bouger, et le quartier va continuer à être irrigué par des bus. La ligne 1 qui suit majoritairement le tracé du tramway sera revue pour ne pas doublonner les moyens de transports.

Présentation des plans sur le secteur du centre commercial de la Halle Molière, au niveau de la station Molière :

Présentation par F. Ghidina : Le plateau Molière constitue le cœur du quartier, qui est un pôle d'attraction. La station s'inscrirait en continuité du centre commercial actuel. Le béton permet d'identifier la zone comme la place centrale.

Réponse de N. Joyau : on travaille avec des professionnels de santé pour qu'un pôle de santé vienne s'installer sur le site Jacquard, à l'arrière de la Halle Molière.

- *Où se gareront les habitants de la tour Molière ?*

Réponse de M. Oden : Les habitants disposent d'un parking souterrain dans la tour.

- *Tous les locataires ne disposent pas d'une place de parking souterrain, car c'est un coût qui s'ajoute au loyer.*
- *Il y avait un immeuble de prévu dans ce secteur ?*

Réponse de N. Joyau : il s'agit d'une résidence pour les seniors. La poche de stationnement sera temporairement plus grande tant que l'espace sera inutilisé. In fine nous n'aurons pas la possibilité d'avoir exclusivement du stationnement sur le secteur Jacquard.

- *Dans plusieurs quartiers, le problème de stationnement est récurrent.*

Réponse de M. Oden : On maintient du stationnement dans la rue du Chemin Vert. L'arrivée du TCSP vient prendre de l'espace pour apporter des alternatives. L'objectif des prochaines années est de générer du transfert d'usages, même si tous les usagers n'utiliseront pas le tramway.

Réponse de N. Joyau : nous verrons avec les bailleurs, s'il ne serait pas possible de réduire le coût de location de ces places de parkings en souterrain, symboliquement, pour qu'elles soient utilisées. Cela éviterait de créer de nouvelles places en surface.

- *La bibliothèque va-t-elle rester au même endroit ?*

Réponse de D. Duval : dans les projets, la bibliothèque sera annexée avec le nouveau pôle de vie.

Réponse de N. Joyau : l'objectif est d'aménager un pôle central d'équipements publics et de commerces.

- *La rue Pierre Corneille restera-telle ouverte ?*

Réponse de M. Oden : les rues Corneille, Molière resteront ouvertes et seront gérées par feux, pour permettre la traversée du tramway en sécurité, de la même manière sur la rue Schuman.

La rue Châteaubriand, qui comptait parmi les interrogations des habitants de la barre d'immeubles du Belvédère, restera ouverte pour la sortie depuis cette voie. Cela permettra de maintenir le fonctionnement actuel pour les habitants de cette résidence. Nous sommes par ailleurs en discussion avec les habitants de la Résidence Belvédère, pour une acquisition foncière qui permettrait de faire passer une piste cyclable, ainsi que la plateforme de tramway, les trottoirs et la voirie. Les sens de circulation sont maintenus jusqu'à la rue Alfred de Musset. La piste cyclable se poursuit jusqu'au boulevard Dunois de manière continue, en réduisant l'impact sur la végétalisation en place, notamment au niveau du parc de Secqueville, précieux au niveau du quartier. La rue du Chemin Vert porte également un projet de revégétalisation sur sa partie sud, avec des plantations d'alignements d'arbres. Du stationnement est conservé sur la partie ouest de la rue avec des arbres de part et d'autre, ce qui permet de rendre plus qualitatif l'aménagement de cette rue. Un alignement d'arbre de part et d'autre de la plateforme tramway avec un cheminement piétons permettant de déambuler rue du Chemin Vert.

- *Quelles essences d'arbres seront utilisées ?*

Réponse de F. Ghidina : la surface est importante dans la prise en compte du choix de l'essence. En dessous d'1m de profondeur, ce n'est pas intéressant pour les racines. Le principe développé le long du tramway est d'avoir des fosses continues pour assurer la pérennité des arbres et un meilleur développement des racines. Lorsque l'espace le permet, on plante des arbres, et sur des endroits plus contraints, la végétalisation sera plus basse pour encadrer la plateforme.

Réponse de N. Joyau : ce qui est évoqué par l'architecte est que l'on ajoute des arbres là où il n'y en pas.

- *Qu'est-ce qui sera mis à la place des haies ?*

Réponse de M. Oden : sur la partie la plus étroite, la haie ne peut pas être remplacée. Sur la partie située du côté du parc de Secqueville, un alignement d'arbres viendra en remplacement de la haie.

La station Stockholm sera implantée au niveau de l'arrêt de bus actuel, situé devant la crèche jaune, et une autre à l'angle du boulevard Dunois et de la rue du Chemin Vert, qui permet à la fois de desservir du quartier Saint Paul, du groupe scolaire Fernand Léger et du quartier Hastings. Un parking vélo gratuit, et en libre accès, sera accolé à la station.

Au niveau du parking relais et du carrefour de Rosel, des véloparks Twisto sécurisés seront implantés.

Par ailleurs, les terrains de pétanque sont en partie impactés par le passage du tramway. L'objectif est d'en reconstituer un maximum dans la surface disponible.

Les immeubles gérés par Caen la mer Habitat, seront démolis dans le cadre d'une opération indépendant du projet tramway, ce qui nous permet de bénéficier d'un espace plus qualitatif.

Réponse de N. Joyau : Caen la mer Habitat avait prévu, initialement, de démolir la deuxième rangée de bâtiments. A la demande de certains habitants du quartier et des administrateurs, la Ville a demandé à Caen la mer Habitat d'en conserver une partie, pour l'histoire de ces constructions. Ces bâtiments, afin de pouvoir être loués, vont être réhabilités par Caen la mer Habitat, car ils ne sont plus aux normes énergétiques. Comme l'intérêt est de garder leur qualité patrimoniale, la réhabilitation sera effectuée de l'intérieur. Les surfaces étant petites, n'étant plus aux standards d'aujourd'hui, il va être nécessaire de faire des regroupements de logements. Caen la mer Habitat va reconstruire des logements impasse de Loué et impasse Cussy, notamment une résidence pour les séniors et du logement locatif social aux normes PMR. Sept petites maisons vont être construites par Caen la mer Habitat pour du logement locatif social, tout comme à l'extrémité du gymnase du quartier Saint-Paul.

Une concertation sur le devenir du parc de Secqueville sera organisée avec les habitants, indépendamment du projet tramway, pour faire un état des lieux et voir comment faire évoluer les fonctionnalités de ce parc.

- *Sur cet espace les voitures circulent-elles également ?*

Réponse de M. Oden : la piste cyclable empiète sur la voirie qui va être maintenue pour la connexion entre les rues de Norrey, de Secqueville et de Francqueville. Le terrain de sport est préservé. De l'espace sera pris pour les besoins du projet, sur l'espace vert situé devant, pour réaliser la liaison cyclable. La rue de Secqueville sera fermée par rapport à la rue du Chemin Vert, cependant une circulation interne est conservée.

Réponse de N. Joyau : la rue de Secqueville est fermée pour deux raison : on ne peut pas ajouter un carrefour à feux supplémentaire, ce qui arrêterait le tramway consécutivement à 50 mètres. Plus on a de rues parallèles au boulevard Dunois, plus cela génère de shunts dans les quartiers. Il existe une problématique des voitures qui traversent dans les petites rues quand il y a un embouteillage sur le boulevard. Cette rue ne pourra donc plus être empruntée pour un usage de circulation de transit. Le stationnement sera conservé aux abords de la Maison de quartier.

- *Les arbres rue du Chemin Vert seront-ils conservés ?*

Réponse de M. Oden : les croix rouges que vous voyez sur les plans représentent les arbres qui seront supprimés, et il y en a un certain nombre. Les plus gros sujets seront cependant conservés. La haie sera également supprimée au niveau de la partie basse de la rue du Chemin Vert / quartier Saint-Paul. Ce qui est en vert symbolise les replantations.

7. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER SAINT PAUL/MALADRERIE DU 29/03/2024

PRÉSENTATION DE L'AVANCÉE DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER SAINT-PAUL - VENDREDI 29 MARS 2024

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

10 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Martin ODEN, Directeur de la Maîtrise d'ouvrage de la société Transamo;
- Didier LOMBARD, Directeur de la Maîtrise d'œuvre- groupement ;
- Gervais SENFARA, Chargé du suivi du projet tramway – Direction projet tramway de Caen la mer.

Lors de ce nouveau temps d'échanges, les résultats des études d'avant-projet et la conception, telle qu'elle est imaginée aujourd'hui avec l'ensemble des aménagements périphériques, ont été restitués conjointement par la Maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maitrise d'œuvre, aux conseillers des quartiers où l'extension du tramway sera aménagée. Dans le cadre de cette nouvelle phase, les modifications évoquées lors des précédents conseils de quartiers et réunions publiques qui se sont tenus en fin d'année 2023, ont été intégrées aux aménagements, notamment sur le secteur Saint-Paul.

Présentation des plans : du boulevard Dunois jusqu'au centre commercial de la Halle Molière :

Explication sur les grands principes d'aménagement du secteur

M. Oden : les bandes cyclables se distinguent par le couleur rouge-brun pour éviter les conflits entre cyclistes et piétons. Cette distinction colorimétrique permet de différencier les aménagements sur l'espace public et les usages associés et ainsi éviter les conflits piétons/ vélos, vélos/ voitures. Cela sera valable sur l'ensemble du projet, pour donner une bonne visibilité aux aménagements. Enfin, vous voyez en gris clair, tous les espaces qui vont être dédiés aux piétons, et en gris intermédiaire, les places de stationnement. Les stations de tramway sont matérialisées en bleu.

Station Dunois, côté trottoir, des abris vélos seront accolés à l'arrière des abris de la station. Deux autres stations seront respectivement situées au niveau de la rue de Cussy, et de la rue de Stockholm, et enfin en haut du Chemin Vert, au niveau du centre commercial Molière. Vous pouvez voir également, un emplacement réservé pour une sous-station, c'est un local qui permet d'alimenter le tramway en énergie électrique, à partir des lignes hautes tension qui sont enterrées dans la ville.

- *C'est un bâtiment ?*

M. Oden : il y a un bâtiment technique, mais qui sera habillé architecturalement et s'oriente plutôt sur du bois. Ces bâtiments doivent s'intégrer dans le quartier, il y aura un travail architectural sur chacun d'entre eux. Nous ne sommes pas sur des postes transformateurs comme ceux que vous avez pu voir il y a quelques décennies maintenant, des blocs béton disséminés ici et là.

Sur l'insertion du tramway au niveau de ce secteur, la circulation générale sera en sens unique descendant, la voie de tramway à double sens, des trottoirs de part et d'autre, du stationnement sera préservé sur la partie latérale côté habitations. Il est proposé de disposer des alignements d'arbres qui viendront s'intercaler entre les places de stationnement, pour rehausser le niveau de végétation dans la rue du Chemin Vert. Un deuxième alignement d'arbres est également proposé entre la voie du tramway et la route, permettant de séparer ces usages-là. Enfin, une continuité piétonne sera aménagée tout du long ainsi qu'une piste cyclable, bi-directionnelle avec quatre mètres de large, ce qui correspond au nouveau standard, et, dans les zones plus resserrées, trois mètres de large minimum. Parmi les sujets qui avaient pu être évoqués, notamment au niveau de l'école Fernand Léger, le groupe scolaire n'est pas touché dans son emprise dans l'aménagement de la rue. Nous conservons les limites foncières existantes.

En bas, au niveau du carrefour Dunois, le carrefour sera globalement remanié, avec une densité de traversée cyclable et piétonne qui permet une bonne fluidité des échanges, aussi bien avec la partie sud de la rue du Chemin Vert, qu'avec la rue d'Hastings, et la connexion avec le périphérique cyclable. Les fonctionnalités routières seront conservées dans ce secteur.

Un point que l'on avait évoqué la dernière fois, et que je réitère, concerne cette station ici, où l'on peut avoir l'impression que l'on dispose de place autour. En réalité, d'un point de vue du tracé du tramway, elle est très contrainte dans sa position, entre l'alignement de la rue du Chemin Vert et la partie Chemin Vert sud, que l'on doit rejoindre avec une forme de baïonnette, donc cette position de station est un peu une donnée d'entrée, de la conception de part et d'autre.

Par ailleurs, la rue Fernand Léger et la rue située en face, conservent leurs fonctionnalités. La rue de Secqueville sera fermée au niveau de l'intersection avec la rue du Chemin Vert. En revanche, la connexion entre la rue de Secqueville et la rue de Norrey par la rue de Fronville sera maintenue, sans toucher au City Stade, mais éventuellement, en reprenant un peu de place sur l'espace enherbé pour le passage de la piste cyclable.

Nous vous présentons des plans basés sur l'avancement des études, il y a encore des points qui seront traités sur le second semestre de l'année.

- *Pour la rue de Secqueville,où faudra t-il passer ?*

M. Oden : Il faudra passer par la rue de Cussy et la rue de Franqueville, si vous venez par la rue du Chemin Vert.

M. Joyau : On avait évoqué cette fermeture-là, en lien avec les difficultés qui peuvent parfois exister dans le quartier, avec les personnes qui veulent éviter le boulevard dès qu'il est embouteillé et qui du coup prennent les rues parallèles, et utilisent ces rues-là comme shunts. Du fait de leur largeur, cela peut amener à des circulations rapides. Cette fermeture permettra de réduire les effets de shunt.

- *Le fait est qu'il y a deux projets, même si, visiblement ils n'ont pas d'intérêt commun, en tout cas ils se passent en même temps : un projet immobilier et un projet tramway. Ce qui est embêtant, c'est qu'on aimerait bien la copie finale, parce qu'ici Monsieur Joyau m'avait dit qu'il n'était pas question de construire au milieu du parc. Là, il y a quatre immeubles de la rue du Chemin, qui sont déjà tombés, les immeubles de Caen la mer Habitat. On a une partie des démolitions, il nous manque une partie des constructions, et je pense que tant qu'on n'a pas juxtaposé les deux projets, on peut faire mieux concernant l'utilisation de terrain. On nous dit qu'on construirait au milieu du parc, le parc n'est quand même pas là, il fait même tout ça, avec une aire sportive, là c'est une cohérence. On ne peut pas construire là, alors qu'il y en a quatre là, je ne comprends pas.*

N. Joyau : Tout cet espace devient de l'espace public, pour venir ensuite le long de la rue du Chemin Vert.

- *Oui, mais ça n'empêche pas que l'on peut construire là.*

N. Joyau : Effectivement, il est prévu ici de construire sept maisons par Caen la mer Habitat. Le projet sera présenté par Caen la mer Habitat, le 17 avril. Effectivement aujourd'hui, ça n'apparait pas sur le plan parce que nous ne disposons pas encore des éléments.

- *C'est un peu dommage de ne pas juxtaposer les deux, puisqu'ils arrivent en même temps, à quelques mois d'intervalles et on a une vision séparée, ce qui est un peu dommage.*

N. Joyau : Ça sera fait prochainement, quand on sera en mesure de le faire.

- *C'est quand même une absurdité de construire là, dans la continuité : maison de quartier, City parc, ainsi que le gymnase de l'autre côté. Et quand notre association Caen Ouest pour l'Environnement a défendu les relations entre l'aspect culturel et avec la Maison de quartier et les trois écoles, et les aspects sportifs aussi, on avait des diagonales…*

N. Joyau : Ce que je vous propose Monsieur, puisque nous parlons du projet Caen la mer Habitat, c'est que vous l'évoquiez éventuellement lors de la réunion publique, pour que l'on puisse se concentrer ici sur le projet tramway.

- *Non mais c'est bien que ceux qui présentent le projet aient une vision globale.*

N. Joyau : Madame Bernard, cela fait un an et demi que l'on évoque ce sujet.

- *Et on veut informer l'équipe projet, parce que comme j'ai l'impression qu'il n'y a pas de fusion entre les deux. Parce que qu'on me dise qu'on ne va pas construire au milieu du parc, excusez-moi, mais ce n'est pas le milieu du parc.*

N. Joyau : C'est la continuité.

- *Nous n'allons pas construire au milieu du parc, c'est quelques pavillons qui vont venir s'installer effectivement sur le terrain. Donc ça pour vous, c'est construire au niveau du parc.*

N. Joyau : C'est la continuité, qui d'ici va partir en biseau, ici. Toute cette partie-là, va devenir de l'espace public. Maintenant, je pense qu'on ne sera jamais d'accord sur ce sujet, Madame Bernard. Donc on va reprendre la discussion, sur le projet tramway.

- *La piste cyclable située ici, oblige-t-elle à casser un immeuble ?*

N. Joyau : On l'a fait passer ici, parce que Caen la mer Habitat a prévu dans le projet qu'il porte, de démolir. On ne démolit pas pour faire passer la piste cyclable.

- *Donc on a de la place, ici à construire.*

N. Joyau : Je redis juste, que Caen la mer Habitat a voté, en Conseil d'administration en 2019, la démolition de tous ces bâtiments. Après discussion avec la ville, Caen la mer Habitat va réhabiliter quatre de ces bâtiments, avec une isolation par l'intérieur, afin de conserver l'aspect pierres de Caen. Caen la mer Habitat a prévu la démolition de ces immeubles-là, c'est pour cela que l'on s'empare de cet espace pour projeter un aménagement et non l'inverse.

M. Oden : Un autre objectif est de préserver au maximum, les terrains de pétanque qui sont situés ici.

- *Et ça la petite verrue, elle reste aussi ?*

M. Oden : Oui.

- *Bravo ! Au niveau architectural, comparé à des pierres de Caen c'est magnifique ! Vraiment zéro.*

N. Joyau : L'objectif sera peut-être de l'habiller différemment.

- *Oui je pense que ça sera pas mal. Pour en revenir à la rue de Secqueville, jusqu'où sera-t-elle tronquée ?*

M. Oden : Il y aurait ici, une voirie qui permettra de rejoindre la rue de Secqueville, et la rue de Norrey. Donc la rue de Franqueville est maintenue jusqu'ici.

N. Joyau : Jusqu'ici, la piste cyclable n'est pas dessinée au mètre près.

Une rue très dangereuse cette rue de Norrey, où les gens ont effectivement une priorité à droite, si tout d'un coup on passe par cette rue-là, que je ne prends jamais, parce qu'il n'y a pas de visibilité, et s'il y a des trottinettes et des vélos, avec un angle droit et une grande haie. Faites-en sortes, qu'ils passent rue de Cussy, sinon… vous disiez qu'on ne pouvait pas mettre, « destiné aux riverains ». Donc vous mettrez, des dos d'âne tous les cinq mètres.

- *Pourquoi vous vouliez qu'ils descendent ?*
- *Parce qu'ici ils n'ont pas la priorité à droite !*

D. Lombard : On réfléchit pour mettre cette zone, en zone trente également. Tout ça va prendre forme, demain s'il n'y a plus ce shunt, ils ne passeront plus par là.

- *Il faut prévoir la circulation quand même !*

D. Lombard : Madame Bernard, ils ne vont pas prendre la rue de Cussy pour descendre ici, pour reprendre la rue de Cussy plus loin. Là, ils vont tout droit. Ils ne vont pas passer devant chez vous pour reprendre la rue de Cussy deux mètres plus loin.

M. Oden : Les gens auront beaucoup plus d'intérêt à prendre la rue de Secqueville.

D. Lombard : S'ils veulent aller ici, ils vont tourner rue de Cussy, ils ne passeront pas devant chez vous.

- *L'accès pour les habitations qui seraient construites sur le terrain de sport, se ferait donc par la rue de Secqueville ?*

N. Joyau : Oui.

- *L'abattage des arbres est prévu à quelle époque ?*

M. Oden : L'abattage des arbres sera réalisé de septembre à mars, dans une époque, qui ne soit pas pénalisante, par zone quand il n'y pas d'habitat d'espèces qui serait détecté dans les arbres.

- *Ce qu'on voit c'est qu'il n'y plus d'arbres. Vous en replantez trois fois le nombre, mais le temps qu'ils aient la même configuration…*

M. Oden : Ceux qui seront abattus sont identifiées par les points rouges, essentiellement entre la rue de Jersey et la rue de Secqueville. Les plus grands sujets seront conservés.

- *Il y a que des grands sujets là aussi. Il y a même un corridor, un tunnel de verdure pour cette piste cyclable.*
- *Et les arbres que vous projetez de planter là, pour la proximité du tramway ne constitueront pas un handicap ?*

M. Oden : Ici c'est possible parce qu'on a suffisamment de place entre le tramway et la voirie. Nous sommes sur trois mètres à peu près, compatibles avec une plantation d'arbre, les essences seront sélectionnées pour satisfaire les contraintes.

- *Entre la voirie existante et le trottoir, y aura-t-il assez de place pour mettre les arbres ?*

M. Oden : Oui, les trottoirs font quatre mètres minimum.

- *Il ne faudrait pas qu'il soit nécessaire de les élaguer tous les ans.*

M. Oden : Non.

- *J'ai remarqué, qu'il y avait un panonceau sur lequel il est écrit « Chemin des écoliers ». Je crois, que c'est surtout parce que les petits scolaires, vont prendre le tram, avec leur belle piste piétonne il n'y aura plus personne dans le tram. Parce que moi, je serais parent je dirais « Tu prends tes jambes et tu prends le chemin des écoliers. ». Ils vont jusqu'à Charles de Gaulle, ce n'est pas loin.*
- *Ils vont aussi jusqu'à Saint Contest.*

- *Vous n'avez même plus la Presqu'île, vous perdez 10 000 habitants.*

N. Joyau : Ça ne répond pas à la question, nous parlons des aménagements ce soir. Il y aura une réunion publique pour aborder tous ces sujets.

- *Et là ? Quatre mètres c'est ça ?*

D. Lombard : Cela doit être entre trois et quatre mètres en effet.

- *Pas trois ! Quatre ! Sinon là, je ne vais plus pouvoir sortir de chez moi !*

N. Joyau : C'est le chiffre que l'on vous a envoyé, et ça n'a pas bougé.

D. Lombard : Dans cette zone, nous avons la nécessité d'avoir une station qui est dans un axe droit, on se retrouve après avec une espèce de twist. Effectivement là on a pas mal de contraintes, il y a une petite restriction. Il y aura certainement une vision entre les sous-stations avec un habillage bois et une intégration qui est faite par nos architectes, qui est proposée de manière à ce que l'on ait quelque chose le plus harmonieux possible. Concernant le choix des arbres, on a aussi des paysagistes qui peuvent proposer des essences. Aujourd'hui, les techniques de création de fosses sont plus avancées et on prend beaucoup plus d'attention, à des sujets qui se développent beaucoup plus rapidement.

N. Joyau : L'architecte des bâtiments de France suit le projet. Il y a un rendez-vous avec lui pour lui présenter les aménagements.

- *A quoi correspondent les petits triangles ?*

M. Oden : Les accès des particuliers, pour s'assurer que le plan est bien compatible avec tous les accès.

- *Concernant les arbres, il y en a eu deux de remis et ils ne poussent pas. Il y en a deux dans l'angle, il y en a au moins un qui est mort, il n'y a plus que l'encadrement de bois autour, donc y a intérêt à bien les choisir !*
- *Pour les arrêts qui sont face à face, vous avez prévus une séparation physique pour pas que les gens ne traversent pas à cet endroit ?*
- *Par exemple à Lyon, sur les stations importantes, ils ont déjà mis une séparation.*

N. Joyau : Elles sont toutes traversantes. Le fait qu'elles soient végétalisées va aider à dissuader, pas comme des stations comme celle de Saint-Pierre où c'est en béton. Mail n'y aura pas de séparation physique de prévue.

M. Oden A l'arrivée en station, le tramway est quand même très ralenti, parce qu'il accoste à proximité du quai pour l'accessibilité, ça reste une conduite à vue.

- *La zone de faible émission, parce qu'il y a quand même une aberration, parce que vous allez quand même dans quatre, cinq ans en faire une zone de faible émission, non ? Parce que les parkings relais ne sont pas dedans, ce qui est curieux.*

N. Joyau : A la mise en service, il y n'y a que les véhicules qui seront non identifiés, qui seront interdits dans la ZFE, même les 4 ou 5 seront autorisés dans un premier temps.

- *Les non identifiés, peuvent aller jusqu'au parking-relais ?*

N. Joyau : Oui, on peut faire des poches de stationnement, à l'intérieur de la ZFE pour aller jusque-là.

- *Ce n'est pas la réponse qu'il y avait eu à la réunion, ou justement, il y avait eu ce truc un peu incongru.*

N. Joyau : Il va y avoir une mise en cohérence, pour pouvoir accéder au tramway.

- *Non parce que là c'est une incohérence dans le projet quand même.*
- *Avant il y avait la station sans parking relais.*

N. Joyau : Il y avait le parking relais, mais il n'y avait pas la station immédiatement à côté, il fallait faire deux cent mètres pour aller à la station.

M. Oden : On remonte rue de Cussy, rue Alfred de Musset. Ici un sujet, on est en échange avec la copropriété Belvédère, puisque l'on vient mordre, sur le foncier de la copropriété, donc ça fait quelques arbres qui sont coupés ici, qui seront replantés à la demande de la copropriété, le long de la piste cyclable. Ça permet de refaire un aménagement cyclable complet, alors qu'aujourd'hui, il est uniquement d'un côté, de l'autre côté. Ensuite, on retourne la rue des Treize Acres, avec la connexion, avec les aménagements cyclables existants. La rue Chateaubriand, il y avait une étude à un moment, de la mettre en impasse, mais ça s'est avéré, techniquement, assez compliqué et contraignant pour les résidents, donc le choix a été fait de maintenir le débouché de cette rue Chateaubriand. Ce qu'on n'a pas précisé, mais évoqué la fois dernière, c'est que toutes les intersections avec le tramway, sont gérées par des feux, pour la sécurité du passage. Ce sera aussi le cas, de la rue Schuman.

- *C'est dès lors qu'on le traverse ?*

M. Joyau : Dès qu'il y a des carrefours où les voitures et le tramway circuleront.

M. Oden : Cela ne sera peut-être pas nécessairement utile à l'avenir, on verra. Ça sera plutôt le trafic qui va le dire. Par contre ici, c'est le tramway qui l'impose.

On arrive donc sur le secteur Molière, vous voyez que la voirie n'est plus grise, mais beige. Ce n'est pas nécessairement la couleur définitive, mais ça reste à déterminer. Cela symbolise une zone de plateau, avec un aménagement plus qualitatif pour marquer la centralité du quartier et le point avec le secteur commerçant et la liaison avec l'avenue Coty. Ici on aura une cohérence d'aménagement, sur ce point central avec la station située au niveau du centre commercial. Il y a eu un travail assez poussé sur la station par la maîtrise d'œuvre sur le sujet des nivellements, parce que la pente est très forte, à partir de l'avenue Coty, ce qui rend l'implantation des rampes, qui permettent l'accessibilité aux stations, un peu compliquée. Pour vous donner un peu de détail, une rampe ne doit pas dépasser 15%, et la pente ici naturelle est de 3,5 %. C'est pour ça qu'il y a eu un travail sur le positionnement de la station très précis, pour faire en sorte d'avoir des rampes qui sont suffisamment courtes, parce qu'on n'est pas encore dans la zone de plus forte pente, et afin de rester à proximité du centre commercial.

- *Au CHU, la pente de la passerelle est importante. Quel est son pourcentage ? Parce que pour avoir été plusieurs mois à l'hôpital, je peux vous dire que passer sur la voie piétonne, ça crisse beaucoup. Parce qu'il y a la station, après le tram descend vite, mais pour monter, ça crisse énormément. Alors est-ce que c'est parce qu'elle est en bois ?*

M. Oden : Quand vous dites que ça crisse, c'est au niveau du bruit ?

- *Oui, c'est poussif, surtout en montée.*

M. Oden : La pente est plus forte, oui, mais vous dire le pourcentage exacte, je ne sais pas. En tout cas il n'y a pas de problématique sur la ligne existante pour que le tramway monte, ça j'en suis sûr.

- *Il n'y a pas d'habitation et tout ça si vous voulez, comme c'est une passerelle, le bruit il n'y a que moi en tant que piéton qui l'entendait avec les autres.*

N. Joyau : C'est la première fois que j'entends qu'il crisse sur cette passerelle-là.

- *Personne n'emprunte cette passerelle.*

M. Oden : La passerelle piétonne a été installée, justement parce qu'il y a des flux importants.

N. Joyau : Les pentes ne sont pas génératrices de crissement, ce sont les virages.

M. Oden : Ce n'est pas la pente la plus forte du tracé, donc je vous assure que ce n'est pas un problème de véhicule qui est tout à fait capable de passer ce viaduc, il y a d'autres pentes bien plus fortes.

M. Oden : Il permet d'aller jusqu'à la rue Alfred de Musset.

M. Oden : C'est autorisé à partir de la rue du Chemin Vert qui est mise en double sens, à partir de la rue Alfred Musset, dans le sens Musset vers le périphérique.

- *Allez mettre des feux au niveau de l'intersection de la rue Alfred Musset et Chemin Vert*

M. Oden : Oui, pas sur Franqueville.

- *Parce que là, il y a un gros problème, au niveau visibilité. C'est un peu dangereux, ce double sens. Parce que là, s'il y a des vélos qui descendent à toute vitesse…*

M. Oden : Les vélos seront gérés par feux, avec le tracé piéton, et le passage du tramway.

- *Le vendredi, on prend le bus pour aller au marché place Saint-Sauveur, Comment fera-t-on avec l'arrivée du tramway ?*

M. Oden : Vous prendrez le tramway, et vous arriverez place Saint Sauveur, à l'arrêt Hôtel de Ville, rue de Bernières.

- *Douze lignes de bus en moins, rue de Bernières !*

N. Joyau : Au cœur de la rue de Bernières oui, ensuite, elles seront redirigées dans le centre-ville.

M. Oden : Depuis l'Hôtel de Ville, vous êtes à une centaine de mètres de la place Saint-Sauveur.

N. Joyau : On a des lignes qui aujourd'hui descendent et qui s'arrêtent au niveau des fossés Saint Julien, et pourront repartir par ailleurs vers le centre-ville.

- *Et les jeunes qui vont au lycée Charles de Gaulle ?*

N. Joyau : nous sommes e train de revoir le réseau de bus, le sujet n'est pas encore terminé. Depuis le lycée Charles de Gaulle il n'y aura pas de difficulté, les collèges et lycées continueront à être desservi par le réseau bus.

M. Oden : Alors la rue Corneille et la rue de Molière restent ouvertes avec les mêmes sens de circulation, qu'aujourd'hui. On va retrouver, toujours, nos continuités cyclables, tramway etc. Le trottoir ici, le long des façades, pour faciliter l'accès aux résidences, des raccordements cyclables sur les rues qui sont perpendiculaires. Les traversées piétonnes, notamment au niveau de la grande promenade, pour pouvoir continuer ce flux, des arrêts de bus avec des correspondances directes vers Molière, pour permettre justement dans l'organisation du réseau bus, d'envisager des bus qui passeraient dans le secteur et auraient leur correspondance. De la même manière, la possibilité de faire ça avec des bus à proximité de la station Chemin Vert.

M. Oden : On arrive sur la station Chemin Vert, qui a été rebaptisée suite à la concertation, qui est assez proche du centre commercial Molière, mais qui mérite d'être en face direct, du parking relais qui s'implante sur le parking existant, et à proximité de la rue de Champagne qui sera fermée. Le flux de la rue de Champagne passera par l'avenue de Touraine, pour rejoindre la rue du Chemin Vert. Ce parking a une capacité de près de 80 places, et sera susceptible d'évoluer si le succès est au rendez-vous, vers d'autres typologies de parking.

M. Oden : L'idée est de faire en sorte que les voitures restent sur la rue de Touraine pour le flux périphérique, et éviter d'amener le transite à proximité des habitations.

- *Parce que là ça coupe, la troisième voie, qui justement permettait de tourner.*

M. Oden : On aura plus que deux voies, un arrêt de bus ici en encoche pour ne pas bloquer les voitures qui vont sur le périphérique, en connexion direct, lui aussi avec le parking relais et la station tram. Une piste cyclable a également été ajoutée, sur l'avenue de Touraine, qui va raccorder avec le projet de renouvellement urbain Chemin Vert, qui traite la partie entre la rue d'Authie et ce secteur-là, dont on vient assurer la continuité, pour rejoindre la rue d'Authie, la rue du Chemin Vert. Le tramway s'insère hors de l'ouvrage existant, sur un nouvel ouvrage du franchissement du boulevard périphérique, qui supportera : le tramway, les cycles et un trottoir, ce qui permet d'offrir également aux piétons une alternative. Actuellement on se trouve le long du boulevard qui est très roulant, là on pourra être à bonne distance entre les modes de déplacement doux et le trafic.

N. Joyau : Avant que l'on passe le périphérique, juste pour préciser de nouveau, les alignements d'arbres que vous voyez le long de la rue du Chemin Vert sont des arbres existants. Ici, il n'y a pas d'arbres abattus, ils sont maintenus depuis la rue des Treize Acres.

D. Lombard : À l'intersection de la rue du Chemin Vert et de la rue de Touraine sera implantée la nouvelle chaufferie bois qui alimentera tout le quartier.

- *Que devient la sortie du périphérique qui était très dangereuse ?*

N. Joyau : La nouvelle sortie du périphérique, sous maitrise d'ouvrage de l'État, sera repositionnée perpendiculairement à la rue du Chemin Vert, et sera gérée en carrefour à feux, ce qui sera plus sécurisant. Nous en profiterons pour séparer les feux piétons et vélos.

M. Oden : C'est un autre projet, effectivement. C'est l'État qui porte les aménagements liés au périphérique, on a représenté seulement le principe ici, c'est l'État qui va venir valider ça et effacer cette bretelle-là.

- *Peut-on faire demi-tour au rond-point ?*

M. Oden : Ce projet de carrefour à feux est lié au projet du périphérique mené par L'Etat. Cela permettra d'éviter les remontés de fil sur le boulevard périphérique, plutôt sur le tourne-à-gauche, qui est très compliqué, mais les études qu'ils mènent permettent de vérifier qu'avec les feux, ils ne vont pas avoir des voitures, y compris sur le tourne-à-droite, susceptibles de remonter sur le boulevard périphérique. Ce serait le pire des cas, car il y aurait deux voies sur la bretelle qui pourraient tourner à droite.

- *Les entreprises de ce secteur empruntent-elles cette sortie ?*

M. Oden : Oui, elle est très empruntée.

N. Joyau : Ici, dans le cadre du projet tramway, on pourra tourner directement à gauche, aujourd'hui ce n'est pas possible.

M. Oden : Il y a la continuité cyclable, jusqu'au terminus.

M. Joyau : Et inversement, on pourra tourner comme ça, parce que c'est un carrefour à feux ici, vu que le tram croise les voitures, tout ça c'est carrefour à feux.

M. Joyau : On continue vers le terminus.

M. Oden : Une autre sous-station se trouve sur le parking, face aux services techniques. Le super U est là, la station est là, face à l'E2SE, la Maison du bâtiment, Eiffage, Unicité Comme déjà présenté, ce carrefour est transformé en carrefour à feux, au lieu du rond-point. La question qui nous avait été posée en fin d'année dernière portait sur la gestion des deux voies, une dans chaque sens, ainsi que sur l'afflux de circulation. Les études de circulation menées sur ce carrefour ont montré la nécessité d'avoir une deuxième voie pour permettre de stocker les automobilistes qui vont à gauche, et permettre aux autres qui vont tout droit et à droite de continuer à circuler.

- *On a enlevé des feux pour mettre des ronds-points, au prétexte que ce serait plus fluide. Aujourd'hui on enlève les ronds-points pour mettre des feux, en évoquant le fait que ce sera plus fluide.*

M. Oden : Pour la sécurité surtout.

Poursuite de la présentation des plans jusqu'au terminus Saint-Contest :

M. Oden : Dernière session de la branche, un raccordement sur le rond-point du Débarquement, actuellement en travaux. Ils sont pris en compte dans la conception de l'aménagement cyclable de la ligne tramway, dans le but de raccorder tous ces aménagements ensemble.

- *Y-a-t-il un aiguillage pour qu'il se retourne ?*

M. Oden : Effectivement, il peut changer de voie dans la zone.

D. Lombard : On représente l'aiguillage, on peut switcher d'un quai à l'autre.

- *Le tramway arrive ici ?*

D. Lombard : Il arrive ici, et puis il décharge ses passagers, etensuite, quand il revient, il reprend cette zone de manœuvre, pour repartir dans l'autre sens.

- *Et c'est là, qu'il y a les travaux, pistes cyclables en ce moment ? Donc ce qui est fait va être ré abîmé ?*

M. Oden : La seule chose qui sera touchée sera le raccordement du rond-point.

- *Parce qu'à cet endroit ça ralentit, depuis qu'il y a les travaux, ça ralentit beaucoup pour les gens qui viennent des agglomérations.*
- *Il a été dit qu'on ne pouvait pas mettre de piste cyclable ici ?*

M. Oden : Il ne s'agit pas du fait que l'on ne puisse pas en mettre. Nous sommes hors du périmètre d'aménagement du projet tramway.

- *Comment cela fonctionne avec les feux ?*

M. Oden : On a des feux, pour les voitures qui arrivent ici, qui sont arrêtées ici, on voit la ligne des feux en blanc, de la même manière qu'ici pour les voitures. Les vélos ont un feu pour traverser. Au niveau du carrefour à feux entre la rue de Villons-les-Buissons et la rue du Chemin Vert, le vélo qui va tourner, va rencontrer le feu dans son virage, pour passer ensuite. Ça va changer un peu la circulation.

- *Des accès vélos seront-ils prévus pour la Colline aux Oiseaux ?*

M. Joyau : Pas à ce stade. Ce n'est pas une réflexion qui est portée par le projet tramway. Ce, ce qui faudra que l'on réfléchisse, mais cela pose aussi des questions de gestion de l'espace, en termes d'entrée, et des ouvertures et fermetures pour ceux qui viennent du quartier du Chemin Vert. L'accès piéton et cyclable sera plus sécurisé, c'est qu'on arrive à avoir à l'entrée de la Colline aux oiseaux, qui sera située sur ce secteur-là, on aura l'entrée principale ici. Pour pouvoir proposer aux habitants une entrée Colline aux oiseaux, qui soit possible directement depuis l'arrivée, ça semblerait assez intéressant.

- *Là on ne peut pas aménager une connexion cyclable ?*

N. Joyau : On ne va pas faire de pistes cyclables à proprement parler, l'objectif est que le vélo puisse traverser là, pour reprendre la rue située à travers l'espace vert situé entre l'E2SE et la FFBTP.

M. Oden : C'est mettre en cohérence les aménagements cyclables qu'il y a ici.

8. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER CENTRE VILLE DU 02/04/2024

PRÉSENTATION DE L'AVANCÉE DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER CENTRE-VILLE – MARDI 2 AVRIL 2024

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

5 participants étaient présents.

Présentation effectuée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage de la société Transamo;
- Ivane RHO – Architecte de la Maîtrise d'œuvre - groupement Trameo

Lors de ce nouveau temps d'échanges, les résultats des études d'avant-projet et la conception, telle qu'elle est imaginée aujourd'hui avec l'ensemble des aménagements périphériques, ont été restitués conjointement par la Maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maîtrise d'œuvre, aux conseillers des quartiers où l'extension du tramway sera aménagée. Dans le cadre de cette nouvelle phase, les modifications évoquées lors des précédents conseils de quartiers et réunions publiques qui se sont tenus en fin d'année 2023, ont été intégrées aux aménagements, notamment sur le secteur de Saint-Paul.

Présentation des plans : du raccordement rue de Bernières, puis remontée du centre-ville en s'arrêtant sur des points structurants du parcours (La Poste, L'Hôtel de Ville) pour ensuite passer par le Lycée Malherbe d'un côté et la rue Damozanne de l'autre.

Présentation des plans sur le secteur du quai Vendeuvre et de remonter sur la rue de Bernières :

I. Rho : la partie du nord du centre-ville sera piétonnisée : la place de la République et le boulevard du Maréchal Leclerc. La rue de Bernières dispose d'un certain nombre d'arbres qui seront conservés. Aussi, l'insertion du tramway proposée dans ce secteur, tient compte de cet enjeu. S'ajoute à cela une volonté de ramener de la nature en ville, c'est pourquoi cet espace sera également végétaliser. Par ailleurs, un projet de pacification sera mené sur le secteur centre-ville, afin de réduire la place de la voiture dans le centre, pour faire plus de place aux modes de déplacement actifs.

Le bout de la rue de Bernières, l'accès aux voitures sera maintenu. Les aménagements paysagers sont aménagés de telle sorte qu'ils structurent et amènent les automobilistes à tourner à droite.

N. Joyau : Etant donné le nombre de tramway qui passeront sur la rue de Bernières, à la fois depuis le Château et de la nouvelle line du tramway, il n'est plus possible pour les voitures d'aller tout droit pour traverser l'avenue du Six Juin. Par conséquent, les automobilistes qui arriveront de l'avenue du Six Juin tourneront obligatoirement à droite pour continuer sur cette avenue. La traversée vers le Port se fera au niveau de la place de la Résistance et plus Rue de Bernières. Une poche de stationnement sera maintenue entre l'avenue du Six Juin et la rue de Bernières.

I. Rho : la plateforme du tramway sera engazonnée ce qui contribuera à apporter du confort urbain et de la fraicheur en été. Les accès aux commerces sont maintenus, avec la largeur de trottoir actuelle. Une voie à sens unique qui pert depuis Monoprix.

NJ : Une voie à sens unique qui permet d'irrigue la rue St Jean et l'avenue du Six Juin, avec des places de stationnement positionnées le long des voies de circulation. Le tramway vient s'insérer dans les voies actuelles des bus, puis une voie de circulation automobile en sens unique longe la voie de tramway.

I.Rho : les passages situés sous les immeubles vont permettre aux véhicules de traverser la plateforme tramway.

M. Oden : une précision sur le carrefour Saint-Jean qui est structurant. La circulation sera apaisée par l'installation d'un plateau dénivelé qui permettra de monter au niveau du tramway et du plateau piétons, zone de rencontre.

- *Au niveau du passage Chanoine Cousin, avez-vous un plan plus global, depuis Saint-Jean et Saint-Pierre, dans l'avenir ?*

Réponse de N. Joyau : Pas encore.

- *Prévoyez-vous que les voitures puissent y circuler ?*

Réponse de N. Joyau : le projet tramway ne touchera pas au passage Chanoine Cousin.

Réponse de M. Oden : un sens de circulation sera imposé, puisque l'on rentrera depuis la rue de Bernières, pour s'engager ensuite au nord ou au sud dans le passage Chanoine Cousin, uniquement dans ce sens. On ne pourra pas arriver sur la rue de Bernières.

Reprise de la présentation secteur Bernières :

I. Rho : Devant le Monoprix et la pace du Théâtre des zones apaisées seront créées, où les voitures ne circuleront pas. L'objectif est d'éviter le trafic de transit de la voiture. L'accès riverains sera maintenu.

M. Oden : deux boucles de desserte locale sont maintenues dans cet hypercentre : l'une pour les commerces, qui passe par la rue de l'Oratoire, remonte par la rue du Colonel Giraud pour rejoindre le tissu commerçant de la rue de Bernières et ensuite ressortir sur la rue Saint-Jean. Quelques places de stationnement sont maintenues. Une seconde boucle qui vient de la place Gambetta pour accéder au parking de la place République et le pôle de stationnement pour l'hyper centre-ville. Une boucle à l'est, une boucle à l'ouest, et au centre une aire piétonne dédiée à la continuité piétonne de l'hypercentre (bd Maréchal Leclerc, parvis du Théâtre et rue du Pont Saint Jacques.

I. Rho : ensuite nous arrivons au niveau du secteur du Théâtre. Le grand platane sera conservé. L'objectif est de mettre en avant le piéton dans cette zone.

- *A l'époque où le passage du tramway été étudié, il était question qu'il serait gêné par l'Odon, qui est aujourd'hui canalisé mais bien présent et exigeait des travaux importants pour supporter le poids de la plateforme.*

I.Rho : effectivement, il s'agit de la rigole alimentaire, c'est un ouvrage qui doit faire près de 7m de large et 3m de haut.

M. Oden : Cela va nécessiter un ouvrage de confortement du tramway. Lorsqu'ils sont côté à côté, on conforte le tramway, pour éviter que les charges du tramway ne viennent déstabiliser l'ouvrage. Du moment où les deux se chevauchent, nous réaliserons une dalle qui chevauche la rigole alimentaire, pour éviter que les charges du tramway ne descendent sur l'ouvrage qui est vieux et n'a pas de portance qualifiée et réglementaire ou calculée avec les côtes d'aujourd'hui. On réalise cet ouvrage pour créer une indépendance entre l'ouvrage et la plateforme du tramway.

F. Norais : Des pieux seront positionnés tout le long de l'ouvrage, pour aller chercher du terrain solide pour les y fixer. Une dalle viendra reposer sur ces pieux sur laquelle reposera la plateforme du tramway. Il sera désolidarisé de la rigole alimentaire qui passe en dessous.

- *En quoi seront ces pieux ?*

Réponse de F. Norais : en béton. Il s'agit du même dispositif mis en service sur le précédent projet « tramway 2019 », sur le bd des Alliés.

- *Il doit y avoir des marécages dans ce secteur ?*

Réponse de N. Joyau : oui, c'est pour cela qu'il faut creuser le sol sur une dizaine de mètres.

- *Le sol n'a-t-il pas bougé malgré la circulation ?*

Réponse de N. Joyau : les équipes de la direction du cycle de l'eau de la Communauté urbaine, réalisent des inspections télévisées.

Réponse de F. Norais : aujourd'hui les bus, les voitures et les poids lourds passent par-dessus, cela ne pose pas de difficultés. Le tramway a une charge à l'essieu qui n'est pas forcément plus élevé qu'un poids lourd. En revanche, si l'on doit passer dessus, nous devrons prouver aux organismes de contrôle que l'ouvrage est en capacité de supporter la charge. Etant donné que nous ne connaissons pas la manière dont il a été conçu ni sa résistance, par mesure précaution, nous réaliserons un ouvrage qui le désolidarise complétement du tramway.

Poursuite de la présentation des plans : secteur de la Poste et de la Préfecture :

I.Rho : cette place sera requalifiée au niveau de la circulation et sur son aspect paysager. La rue Saint-Laurent sera fermée sur la partie basse pour permettre d'apaiser cet espace.

- *Pour rentrer chez moi cela ne sera pas pratique.*

Réponse de N. Joyau : la rue Aubert passera à double sens pour permettre aux automobilistes d'entrée et sortir.

Réponse d'I.Rho : entre la Poste et la Préfecture, il y a la place suffisante pour aménager deux trottoirs de 3m de large, de chaque côté, la plateforme tramway, une piste cyclable bidirectionnelle.

- *La rue Saint-Laurent sera-t-elle à double-sens ?*

Réponse de N. Joyau : cette rue passera effectivement en double sens. L'objectif du plan de circulation est de dissuader le trafic de transit qui existe actuellement le long du centre Paul Doumer, pour privilégier la desserte locale. A terme il n'y aura plus de barreau central au milieu de la place de la République. L'idée est de positionner la circulation automobile le long du Conseil départemental et de la Poste, en entrée et en sortie.

- *Le projet de Halle gourmande le long de la rue Saint-Laurent, qui va aggraver la circulation.*
- *Il n'y pas d'accès de parking par-là.*

Réponse de N. Joyau : l'impact sur le trafic automobile reste relativement neutre.

- *Il ne s'agit pas d'un trafic de transit, mais uniquement d'une recherche de places de parking, rue Saint-Laurent, rue de Bras, au niveau des parkings situés sur le bord de la place de la République.*

Réponse de N. Joyau : d'où l'idée de renvoyer directement vers le parking République.

- *Au niveau du Théâtre, les bus Gambetta repartent vers la gare, et en plus va s'ajouter une station tramway, ce qui modifier les capacités de circulation.*

Réponse de N. Joyau : non, ce ne sera pas le cas. Actuellement 700 bus passent sur la rue de Bernières dans chaque sens, ce qui ne sera plus le cas avec l'arrivée du tramway. Les bus seront renvoyés sur d'autres axes. Cela nécessite que l'on reflèche parkings du centre-ville.

- *La rue Sadi Carnot sera-t-elle encore desservie par des bus ?*

Réponse de N. Joyau : oui la rue Sadi Carnot sera circulée en bus.

- *La construction de la Halle Gourmande va générer plus de fréquentation du centre-ville, sur la partie piétonne. Cette parie piétonne va s'évacuer par quel stationnement de bus et de tramway ?*

Réponse de N. Joyau : le plateau piétonnier sera étendu, avec le réaménagement de la place de la République tel qu'il a été fait, avec la suppression du barreau dont que j'évoquais toute à l'heure. L'objectif est que la boucle piétonne du centre-ville soit complétée.

- La navette gratuite participe également à rejoindre le centre-ville. Le fait de passer la rue Jean Eudes en double voie, cela signifie-t-il que l'on réduit le stationnement ?

Réponse de N. Joyau : Effectivement. Aujourd'hui nous avons une voie unique et une voie de stationnement de part et d'autre. Si cette rue passe en double voie, il faudra que l'on regagne une largeur de voiture, donc une partie du stationnement sera supprimée pour le permettre.

- *Le parvis de la Gloriette restera-t-il en l'état ?*

Réponse de N. Joyau : oui, car il n'est pas dans le périmètre du projet tramway. Je n'ai pas eu échos de projets sur ce parvis.

Le projet tramway vient piétonniser le bout de la rue Saint-Jean. Le maintien de la circulation nécessiterait deux carrefours à feux, l'un à côté de l'autre, ce qui ne fonctionnerait pas. Cela permettra également de valoriser le patrimoine bâti situé autour de cette place.

- *La poche de stationnement située à gauche du théâtre, destinée à du stationnement privé va rester en l'état ? L'accès résident sera-t-il maintenu ?*

Réponse de F. Norais : Cela est intégré au projet. Cette zone restera accessible pour les salariés et les décors et autre matériel utilisé par les salariés du Théâtre.

Poursuite de la présentation par Ivane Rho : concernant les revêtements, ceux en beige seront en pierre naturelle de granit. Place Gambetta conservera ses accès fonctionnels pour les services de la Préfecture. La perspective de la Préfecture que vous voyez -là, qui donne sur la Prairie, avec de belles échappées visuelles sur ces espaces.

- *La création d'une voie piétonne avait été évoquée il y a quelques années entre le parc de la Gloriette et le parc du Conseil départemental. Cela est-il à l'ordre du jour ?*

Réponse de N. Joyau : le maire l'a évoqué avec le Président du Conseil départemental et le Préfet et pour l'instant cette ouverture n'est pas à l'ordre du jour pour ces institutions.

- *Cela désenclaverait pourtant le quartier situé à gauche.*

Réponse de N. Joyau : effectivement, cela permettra également de relier le parking de Gardin au centre-ville.

- *Quelles seront les capacités de stationnement autour de la future MJC à Lemière ?*

Réponse de N. Joyau : il existe quelques places de stationnement dans la rue Daniela Huet et les rues perpendiculaires, une poche de stationnement devant le temple protestant, situé de l'autre côté. Il n'y a pas la capacité de recréer le même nombre de places de stationnement. Les rues aux abords immédiats resteront circulables et du dépose-minute devant la MJC.

- *Au niveau de la future Halle gourmande, il était prévu du stationnement sur site.*

Réponse de N. Joyau : cela ne se fera pas, car la superficie du terrain est divisée par quatre dans la révision du projet. Il y aura du stationnement souterrain.

Poursuite de la présentation sur le boulevard Bertrand :

I.Rho : Le tramway traverse la place, pour rejoindre le boulevard Bertrand. Actuellement il y a deux voies de bus et de voies routières. On accompagne la végétalisation de la plateforme sur ce boulevard. De l'autre côté la piste bidirectionnelle est conservée.

Des diagnostics racinaires ont été effectués préalablement par l'ONF, sur ces arbres pour vérifier la possibilité d'insérer la plateforme de tramway.

- *Donc il n'y aura plus de bus dans ce secteur ?*

Réponse de N. Joyau : Si, il y en aura car ils peuvent ensuite passer rue Sadi Carnot.

Réponse de F. Norais : une étude est menée en parallèle du projet tramway, qui intègre la zone située devant le Palais Fontette, et la place Guillouard qui viendra raccorder les pistes cyclables réalisées dans le cadre du projet tramway.

- *Les stationnements de bus vont donc être décalés ?*

Réponse de N. Joyau : en effet, les bus continueront à circuler dans ce secteur, mais ils seront moins nombreux qu'actuellement.

- *Les quais qui dirigent vers Saint-Martin et Fontette seront-ils conservés ?*

Réponse de N. Joyau : Oui, nous ne toucherons pas à ces quais dans le cadre du projet tramway. Sur ce secteur le tramway circulera sans ligne aérienne de contact (LAC). On retrouvera la LAC en bas du bd Albert Sorel, au niveau du lycée Malherbe, ce qui permettra de dégager la vue sur le Palais Fontette et de l'Hôtel de Ville.

- *La ligne d'arbres située le long du lycée Malherbes en direction du parc expositions sera-t-elle être conservée ?*

Réponse de N. Joyau : nous allons y venir. Les alignements d'arbres sont maintenus sur Albert Sorel, sur le boulevard Bertrand, ceux du lycée Malherbe sont conservés c'est pour cela que l'on passe à l'intérieur du lycée.

I. Rho : avenue de l'Hippodrome, la piste bidirectionnelle se divise en deux pistes monodirectionnelles car nous n'avons pas la place de la poursuivre.

Poursuite de la présentation des plans rue du Carel en direction de la rue de l'Abbatiale :

I .Rho : Au niveau de cette rue, deux sens de circulation maintenu ainsi que le passage des vélos. Le parti pris, une plateforme végétalisée qui accompagne l'ensemble des aménagements. Un chaucidou sera mis en place. Cet aménagement se structure par deux voies cyclables de part et d'autre et les voitures circulent derrière les vélos. L'objectif étant d'apaiser la rue du Carel. La rue de l'Abbatiale est mise en sens unique sortant sur le dernier morceau, de manière à conserver les accès de service et de livraison. Le but est de limiter le trafic de transit.

- *Les personnes qui descendront la rue de Bretagne ne pourront partir qu'à gauche ?*

Réponse de N. Joyau : effectivement. L'idée est de dissuader le trafic de transit sur la rue de Bretagne afin de préserver les rues comme celle-ci qui ne sont pas dimensionnées pour recevoir trop de trafic.

- *Le stationnement disparait rue du Carel, au profit de cette petite poche au niveau de la Halle aux grains ?*

Réponse de M. Oden : cette poche existe déjà. Rue du Carel, la stratégie de stationnement repose globalement sur le fait que le stationnement doit être réparti pour accueillir le transport en commun. Demain, le stationnement sera constitué de poches denses et sectorisées, c'est-à-dire les parkings souterrains et silos.

Réponse d'I.Rhoe : On empiète un peu sur le parvis du Conservatoire, aussi on recréera des marches et une rampe d'accès au conservatoire, ce qui nous permet de gagner un peu de place au-dessus et d'avoir les places de stationnement et de dépose-minute.

Réponse de M. Oden : L'objectif est d'également recréer un cadre d'accessibilité au conservatoire. Aujourd'hui il y a deux paliers successifs, avec des rampes complexes. Nous sommes en interface avec les personnes qui portent le projet de rénovation du bâtiment.

Reprise de la présentation par N. Joyau : Sur Albert Sorel, les alignements d'arbres sont globalement conservés. La plateforme tramway sera insérée au milieu, et les voies de circulation de part et d'autre.

Après la rue du Carel, où passera le tramway ? Empruntera-t-il le chemin du petit Odon ?

Réponse de M. Oden : Le tramway part directement face à la rue du Carel, on vient percer le mur de l'EPSM, on entre sur la voirie actuelle de desserte interne de l'hôpital. On arrive sur le grand parking de l'hôpital qui dessert l'unité Jamet pour rejoindre l'allée du Père Jamet et la rue Caponière, que l'on traverse pour rejoindre la rue du Capitaine Boualam. On intercepte le chemin du Petit Odon, cet espace sera aménagé entre végétalisation et piétonnisation afin de capter le chemin du Petit Odon, pour permettre également la desserte piétonne du bâtiment Jamet ainsi que l'accès aux résidences aménagés ici.

Réponse de N. Joyau : Pour rejoindre à pied la rue Caponière à la rue du Carel, à côté la voie de tramway on aura un trottoir, une piste cyclable qui seront arborés entre l'allée piétonne et la voie de tramway.

- *Ce qui permet de récupérer l'alignement d'arbres ?*

Réponse de N. Joyau : Une courbe est créée, ce qui permet effectivement de récupérer les deux arbres ici, même si quelques 'uns seront abattus.

- *Ici il y aura une station ?*

Réponse de M. Oden : oui, il s'agit de la station Caponière.

- *Où sera situé l'arrêt exactement ?*

Réponse de N. Joyau : Il sera situé au milieu du parking de l'EPSM. Cela fait partie des zones que l'on va acheter à l'EPSM.

Reprise de la présentation au niveau du lycée Malherbe :

I.Rho : Nous sommes au niveau du boulevard Guillou, le carrefour sera reconfiguré. Actuellement c'est de la voirie, le carrefour sera davantage perpendiculaire, ce qui nous permettra de gagner deux espaces verts de part et d'autre du carrefour. Les alignements d'arbres existants sont conservés, excepté au niveau de la station où certains spécimens sont supprimés pour permettre de l'aménager. Un alignement d'arbre sera reconstitué dans ce secteur. La piste cyclable actuelle aménagée contre la clôture sera un peu déportée pour laisser de la place devant le parvis de la sorte du lycée. Elle vient ensuite se raccorder à la piste cyclable qui desserte le Stade nautique Eugène-Maës sur la partie basse. L'aménagement du parking sera amélioré pour éviter aux automobilistes de faire demi-tour, ce qui rendra le parking plus attractif. Une sortie donnant un accès direct sur le boulevard Guillou sera créée afin d'éviter l'engorgement du boulevard Sorel.

- *Cette nouvelle sortie a-t-elle une obligation de tourne-à -droite ?*

Réponse de M. Oden : Oui, pour ne pas avoir à la gérer par feux, ce qui ralentirait la circulation.

Réponse d'I.Rho : Une dépose-minute sera aménagé pour faciliter la desserte devant le lycée. L'accès vélo par le passage souterrain existant est maintenu.

Réponse de N. Joyau : l'alignement d'arbres situé le long du lycée est conservé et complété.

- *Qu'en est-il de l'avancée des travaux Place Foch ?*

Réponse de N. Joyau : les travaux dernièrement réalisés concernés les réseaux souterrains. Nous allons passer aux travaux de surface, selon les visuels que vous avez peut-être eu l'occasion de voir dans la presse.

Pour revenir au secteur du lycée Malherbe, nous avons obtenu l'accord du Conseil d'administration pour l'acquisition d'une bande de foncier du terrain du lycée pour l'insertion du tramway, celle de la Région et du Préfet de Région.

Voilà les planches que nous souhaitions vous présenter sur la partie du tracé sur le secteur centre. Une enquête publique débutera à l'automne, en octobre/novembre, pendant laquelle les habitants seront à nouveau amenés à s'exprimer. Un

commissaire enquêteur sera nommé. Cela débouchera ensuite sur une déclaration d'utilité publique au printemps 2025, et les travaux pourront alors commencer à ce moment-là. L'objectif étant une mise en service en 2028.

- *Quelles sont les essences d'arbres qui ont été choisies ?*

Réponse d'I.Rho : plus de la moitié des essences retenues sont endémiques. Il existe un très beau patrimoine arboré sur Caen, aussi nous allons conserver les platanes, les tilleuls lorsqu'ils existent. Nous sommes par ailleurs dans une démarche de remplacement des alignements et de mixer les essences, pour éviter la propagation de maladies par des insectes ravageurs, sur un même alignement d'arbres.

- *Sur la place de la République, il a été replanté sur toute la façade sud, de nouveaux arbres, sans tenir compte de l'intérêt des façades. Ces arbres sont grands et vont grandir à hauteur des toits. C'est aberrant alors que l'on peut avoir une végétation assez basse pour éviter de masquer les façades.*

Réponse de N. Joyau : c'est un travail et un choix qui a concerté et fait en lien avec l'architecte des bâtiments de France.

Réponse d'I.Rho : nous avons fait attention à ce paramètre, notamment pour que les riverains et les habitants bénéficient d'ombre sur les trottoirs, tout en prenant en compte la nécessite de préserver certaines façades, à l'exemple de ce que nous proposons sur la place Gambetta où les essences sélectionnées sont de deuxième grandeur, c'est-à-dire de taille moyenne.

- *Pouvez-vous nous donner les résultats des fouilles préventives qui sont en train d'être réalisées ?*

Réponse de M. Oden : l'objectif de ces fouilles préliminaires était de vérifier la sensibilité archéologique des zones. Il s'agit d'un secteur globalement sensible au niveau archéologique, c'est pour cela qu'un diagnostic est mené. Les fouilles ont été menées en fonction des contraintes techniques pour accéder au sous-sol. Dans l'hyper centre-ville il existe de multiples réseaux. Il faut tout d'abord trouver des poches où il n'y pas de réseaux, c'est un travail qui a ensuite été croisé avec les fonds de cartes des fonds bibliographiques, qui nous ont permis de localiser les secteurs de bâti ancien, et les fondations qui subsistent après-guerre. Ce travail a a été mené avec le service départemental d'archéologie et la DRAC (Direction régionale des affaires culturelles de Normandie). Cela a donné lieu aux 23 fouilles qui sont bientôt achevées. Cela a été conforme aux attentes du service départemental d'archéologie et de la DRAC. En effet, ils ont retrouvé les traces des bâtis qu'ils recherchaient, je pense notamment à la rue de Bernières, à l'avenue du Six Juin, le blockhaus de la place Gambetta, là où ils l'imaginaient. A ma connaissance, il n'y a pas eu de découvertes majeures lors de ce diagnostic. La DRAC se prononcera par un arrêté préfectoral pour nous indiquer les fouilles qu'elle souhaite mener suite à ce diagnostic. Nous n'avons pas encore de visibilité sur des zones qui présentent un potentiel de fouilles. Les dernières fouilles se termineront courant avril. Il y a ensuite un délai de 3 mois pour que le service départemental établisse son rapport que la DRAC validera ensuite. C'est cela qui permettra ensuite d'obtenir l'arrêté d'ici la fin de l'été.

Réponse de N. Joyau : Cette phase est intégrée au planning de l'opération.

9. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER HASTINGS-HAIE VIGNE DU 03/04/2024

PRÉSENTATION DE L'AVANCÉE DU PROJET TRAMWAY - CONSEIL DE QUARTIER HAIE VIGNÉ – MERCREDI 3 AVRIL 2024

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

8 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage de la société Transamo
- Christophe THATCHER, Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre ;

Lors de ce nouveau temps d'échanges, les résultats des études d'avant-projet et la conception, telle qu'elle est imaginée aujourd'hui avec l'ensemble des aménagements périphériques, ont été restitués conjointement par la Maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maîtrise d'œuvre, aux conseillers des quartiers où l'extension du tramway sera aménagée. Dans le cadre de cette nouvelle phase, les modifications évoquées lors des précédents conseils de quartiers et réunions publiques qui se sont tenus en fin d'année 2023, ont été intégrées aux aménagements, notamment sur le secteur de la Haie Vigné et du centre-ville.

Plans présentés : de la Préfecture, en passant par la place Gambetta et le boulevard Bertrand, en direction de l'Etablissement public de santé mentale (EPSM) et la rue de Bayeux.

- *Le bas de la rue Saint-Laurent sera fermé à la circulation. Est-il envisagé de maintenir une circulation cycliste depuis l'espace Gardin ?*

Réponse de M. Oden : deux axes cyclables privilégiés sur les aménagements de la place : la continuité existante Aristide Briand vers le bd Bertrand, remise aux standards actuels (couleur, dénivelé, largeur quand cela est possible), et un nouvel axe vers le centre-ville, vers la zone de rencontre qui va s'établir sur le bd Leclerc, sans croisement du tramway. Les espaces verts sont des propositions de végétalisation à confirmer avec l'architecte des bâtiments de France (ABF), et les espaces beiges sont des propositions d'aires piétonnes, où le vélo a sa place, au pas et avec le respect des piétons. Il n'y a pas de problème pour que de Scamaroni les cyclistes puissent rejoindre les espaces piétons et circuler jusqu'à la place de la République et la rue Aubert ou de traverser ici la plateforme de tramway.

- *A partir du boulevard Bertrand en direction de la place Gambetta, les voitures peuvent-elles passer ?*

Réponse de M. Oden : on garde le double sens sur le boulevard Bertrand, on arrive ensuite sur la place avec un changement de revêtement plus qualitatif et probablement plus clair, pour ensuite rejoindre la rue Daniela Huet, comme aujourd'hui, et la rue Carnot.

- *Qu'en est-il du passage des bus ?*

Réponse de N. Joyau : aujourd'hui il y a 1400 bus qui passent rue de Bernières, ce qui ne sera plus le cas demain, étant donné que le tramway va prendre le relais sur cet axe. De bus continuerons quand même à circuler sur le bd Bertrand, mais dans une moindre ampleur. Les bus sortiront par la rue Sadi Carnot pour rejoindre la place Foch et rentrer dans le centre-ville pour rejoindre le secteur de St Jean au niveau de la place de la Résistance et la rue du Havre pour mailler le centre-ville. L'objectif visé est d'élargir la partie piétonne et apaisé du centre-ville. C'est le tramway qui viendra au cœur du centre-ville et les bus le contourneront. Voici la philosophie du réseau de bus.

On maintien les alignements d'arbres sur le boulevard Bertrand, excepté pour des raisons techniques, de manière très ponctuelle, certains arbres seront supprimés. La plateforme sera végétalisée, on trouve la piste bidirectionnelle, et le trottoir sera complètement refait.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans du secteur de l'Hôtel de Ville :

M. Oden : on ne touche pas à la place Guillouard qui fait l'objet d'une opération connexe, qui traitera en même temps cette place et la place Fontette, qui fonctionnent ensemble en termes de circulation. C'est pourquoi les aménagements cyclables s'arrêtent donc au niveau de la rue Arcisse de Caumont dans l'attente du projet des deux places, au niveau de ces carrefours.

N. Joyau : du secteur Caponière jusqu'à la promenade du Fort sur laquelle une piste cyclable sera aménagée, pour permettre aux cyclistes de contourner le nœud de circulation automobile et tramway, et une circulation cyclable plus directe. De son côté, la Ville de Caen refera l'enrober rouge sur la promenade du Fort.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans du secteur rue du Carel :

M. Oden : sur cette rue nous avons travaillé sur l'adoucissement de la giration pour le passage du tramway, aussi la maitrise d'œuvre à optimiser au maximum ce tracé. Il permet de se connecter à fleur du parvis du Conservatoire, en interface avec le projet de réhabilitation. Dans cette zone il y a des enjeux de nivellement pour faciliter l'accessibilité de ce parvis. Sur la rue du Carel, nous sommes contraints par le mur historique et la présence des bâtiments.

Dans la première section, les dix arbres seront conservés, et le tramway passera à l'arrière de ces arbres. La rue ici ne permettait pas de maintenir les deux sens de circulation ainsi que les aménagements cyclables séparés, aussi un chaucidou sera mis en place. Il s'agit d'une voie où la partie centrale est partagée dans les deux sens de circulation, et les vélos circulent de part et d'autre sur des bandes, dans chaque sens. Pour permettre la rencontre des voitures dans les deux sens, elles s'écartent sur la piste cyclable pour laisser passer la voiture d'en face. Ce système existe de puis plusieurs années et fonctionne bien à deux conditions, qu'il soit aménagé avec de la colorimétrie, avec des écluses, c'est-à-dire des endroits où l'on contraint la voiture à

se remettre au centre, pour éviter que par réflexe elle roule sur le côté de la chaussée, sur la piste cyclable, et que le trafic soit en adéquation avec ce type d'aménagement. C'est pourquoi la rue de l'Abbatiale va également être modifiée, mise à sens unique au niveau de l'arrivée sur la rue Caponière, avec un sens sortant vers la rue Caponière, qui permettra d'éviter les shunts actuels entre la rue de Bretagne, al rue de l'Abbatiale et la rue du Carel pour rejoindre le centre-ville. Cette circulation de transit n'a pas à avoir lieu rue de Bretagne mais plutôt sur la rue de Bayeux et rue Guillaume le Conquérant. Un double sens sera maintenu pour les besoins logistiques du Stade Hélitas, du Conservatoire, des équipements qui se situent dans la Halle des Granges et du Monastère. Le double sens s'arrêtera au niveau du Monastère et ensuite on sera à sens unique sortant. Tout cela permettra de limiter le trafic au niveau du chaucidou.

- *Cela signifie que dans le bas de la rue de Bretagne un tourne-à-gauche important sera aménagé pour rejoindre la rue Guillaume le Conquérant ?*

Réponse de N. Joyau : effectivement, il y aura un tourne-à-gauche. A partir du moment où la circulation est gérée de cette manière, il n'y a plus d'intérêt en haut de la rue de Bayeux de tourner à droite pour prendre la rue de Bretagne.

- *Aujourd'hui beaucoup de personnes du quartier de la Haie Vigné descendent par la rue du Clos Caillet et la rue de Bretagne pour descendre en ville.*

Réponse de N. Joyau : A partir du moment où il n'est plus possible d'aller tout droit sur la rue de Bretagne, il n'y a plus d'intérêt de passer par cette rue.

- *La circulation avec le tramway dans le haut de la rue Damozanne sera très limitée pour sortir de la Haie Vigné et rejoindre la rue de Bayeux.*

Réponse de N. Joyau : la mise en place de cette gestion de circulation va dissuader le trafic de transit. Beaucoup de personnes qui arrivent du bd Dunois ou de la rue de du haut de la rue Bayeux, et qui au croisement tournent à droite pour effectuer ce shunt. L'objectif de cette disposition est de maintenir le flux de transit sur l'axe principal.

- *Le double sens cyclable sera-t-il maintenu ?*

Réponse de N. Joyau : pour les vélos le double sens est maintenu, ce qui ne sera pas le cas pour les voitures.

- *Comment se fera le demi-tour dans ce secteur ?*

Réponse de M. Oden : le demi-tour se fera dans le Monastère, les bus peuvent tourner ici pour repartir rue du Carel. Les poids lourds desserviront le stade Hélitas dans le stade. Chaque type de transport pourra gérer ses demi-tours.

Jusqu'à quelle heure circulera le tramway en soirée ?

Réponse de N. Joyau : les dernières rames font leur parcours à 00h30, ce qui fait qu'à 1h du matin les rames sont rentrées au dépôt de Fleury-sur-Orne. L'amplitude horaire est plus importante que celle des bus.

- *Il y a un projet de réhabilitation du conservatoire ?*

Réponse de N. Joyau : le lieu ne bougera pas, les travaux de réhabilitation seront effectués sur le bâtiment qui n'est plus aux normes énergétiques.

- *Avec un parking supplémentaire éventuellement ?*

Réponse de M. Oden : non, le stationnement rue du Carel disparaît.

Réponse de N. Joyau : on maintiendra des places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que de la dépose-minute. Des rampes pour guide les accès PMR seront d'ailleurs aménagées.

- *Si je reprends le premier bilan que l'on a eu, il y a 112 places de stationnement en moins ente l'avenue Sorel et rue du Carel.*

Réponse de M. Oden : c'est cela.

- *Quels sont les échos du conservatoire et des parents d'élèves dont les enfants viennent au conservatoire. Par ailleurs, est-il possible d'exploiter un peu plus le parking du personnel de l'Hôtel de Ville ?*

Réponse de N. Joyau : Cela fait partie des réflexions que l'on doit avoir sur le projet. Il y a un parking du souterrain de l'Hôtel de Ville, qui peut être plus exploité. Le parking du personnel de l'Hôtel de Ville n'a pas vocation à être utilisé pour le grand public. Cela peut faire partie des réflexions à mener.

- *Le parking de la mairie est-il plein toute la journée ?*

Réponse de N. Joyau : oui c'est le cas.

Réponse de M. Oden : nous avons rencontré les gestionnaires des différents établissements concernés, dont le conservatoire, qui sont favorables à l'arrivée du tramway et de dispositifs de stationnement cyclables à proximité, car beaucoup d'élèves viennent à vélo.

Réponse de N. Joyau : nous avons besoin d'un stationnement vélo plus capacitaire au niveau du conservatoire.

- *Ce que l'on attend surtout, c'est du dépose-minute pour récupérer les enfants à la sortie du conservatoire, surtout quand ils sont petits.*

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans de la traversée de l'EPSM :

M. Oden : on sort de la rue du Carel, on traverse le mur d'enceinte de l'EPSM, avec le corridor du tramway qui se poursuit, la plateforme végétalisée, un nouveau trottoir vient doubler le chemin du Petit Odon, et une infrastructure cyclable qui permet d'irriguer le centre-ville et le cœur de quartier. La station de tramway Caponière, située à proximité immédiate de la rue. Les accès aux résidences sont maintenus et un espace en aire qui perdure pour l'accès au bâtiment Père Jamet. La plantation d'un alignement d'arbres viendra accompagner l'arrivée du tramway et qui vient compenser les arbres que l'on doit supprimer devant la Halle aux Granges.

- *Est-il prévu de généraliser les signalétiques, comme les panneaux M12 au niveau des feux de circulation de la plateforme de tramway, pour que les cyclistes puissent tourner à droite ?*

Réponse de M. Oden : Nous sommes contraints par des enjeux de sécurité imposées par un organisme agréé qui nous accompagne et un service de l'Etat qui s'appelle le STRMTG, (Servie techniques des remontées mécaniques et des transports guidés), et qui nous dit ce que l'on a droit de faire ou pas. Nous allons regarder cela au cas par cas. Des choses seront faites mais pas systématiquement. Sur certains feux, le cycle à son propre feu qui n'est pas en conflit avec celui du tramway. Dans certains cas on pourra envisager qu'il passe au vert au même moment que celui de la traversée piétonne.

- *Où en êtes-vous des discussions sur au sujet du bâtiment Père Jamet ?*

Réponse de N. Joyau : nous travaillons depuis un an avec l'EPSM sur le sujet. Ce bâtiment a été réhabilité en 2019 et accueille 85 lits. L'objectif est que l'EPSM puisse relocaliser ces activités de l'autre côté de la plateforme du tramway et se sépare de ce bâtiment.

Reprise de la présentation par M. Oden et C. Thatcher sur les plans du secteur de la Cité de l'Air (rue du Capitaine Boualam) :

C. Thatcher : cette emprise appartient à l'Armée. Au niveau de la station Caponière les deux voies de tramway se rapprochent pour passer quasiment en voie unique sur une longueur de 120m environ. Les tramways devront passer en alternance. Les études menées nous ont montré que la fréquence de 10 minutes pourra être maintenu et que ce dispositif ne généra pas l'exploitation, même si on la réduit à 5 minutes. IL s'agit de voies entrelacées, il n'y a pas d'appareil de voie, seulement les voies qui se croisent. Ce dispositif permet de passer dans les rues relativement étroites.

Réponse de N. Joyau : Cela permet d'avoir également des trottoirs et des pistes cyclables.

- *C'est contradictoire avec l'idée de la voie unique rue Guillaume le Conquérant ?*

Réponse de M. Oden : nous somme sur une longueur très réduite, qui n'a pas d'incidence sur la fréquence possible de l'exploitation.

Complément de réponse de N. Joyau : Rue Guillaume nous étions bridés à 8 minutes de fréquence sur 1200 m en voie unique. Là nous sommes sur 120 m, ce qui signifie que l'on peut faire fonctionner le tramway jusqu'à 5 minutes de fréquence.

Ce bâtiment vient d'être muré.

Réponse de M Oden : il va être réhabilité.

Réponse de N. Joyau : nous avons travaillé avec le Ministère des Armées sur ce secteur. En effet, il souhaite recréer 30 logements. On conserve les espaces verts au cœur du quartier. Il prévoit la création d'une trentaine de logements dans cet espace. Les garages seront démolis et le Ministère prévoit d'aménager à la place des places de stationnement en extérieur.

M. Oden : pour revenir sur le cyclable, nous avons l'opportunité de cette infrastructure, qui est le dernier maillon pour une continuité cyclable, avec toutefois une largeur réduite à 1 m, alors que les standards sont à 2 m. Nous ne sommes pas sur l'axe nominal. Il est également important de dans un second temps d'étude, il faut noter que nous sommes soumis à la validation des organismes de sécurité, cela viendra. Aussi, nous gardons une réserve sur cet aménagement tant que nous n'aurons pas toutes les validations nécessaires.

- *Les temps d'arrêt des voitures qui montent et descendent de la rue Caponière ?*

Réponse de M Oden : les temps d'arrêts ne changeront pas. IL y aura une incidence du tramway sur le carrefour, en revanche il n'y aura pas plus d'incidence à avoir une voie entrelacée de tramway qu'une double voie. Les voitures arriveront de la rue Damozanne et emprunteront cette nouvelle voirie ouverte en entrée depuis la rue Damozanne, à sens unique, pour redescendre ensuite sur la rue du Capitaine Boualam et revenir sur la rue Caponière.

Poursuite de la présentation par M. Oden, au niveau de la parcelle de la maison du Général :

M Oden : cette maison abandonnée sera démolie pour le passage du tramway. Nous avons identifié dans cette parcelle un potentiel foyer écologique puisque des hérissons y habitent. Il s'agit d'une espèce protégée qui sera préservée dans le cadre des travaux. Il y a également un patrimoine arboré très qualitatif que l'on cherche à protéger au maximum. Quelques arbres seront coupés malgré tout. L'objectif est d'ouvrir un espace vert public, visible pour qu'il soit une ouverture vers le pôle culturel qui se créé dans le quartier Lorge. Le mur situé le long de la rue Damozanne sera rasé, entre 50 et 70 cm, pour ouvrir sur cet espace vert. On recréera un mur à cet endroit pour garder l'absence de covisibilité avec les emprises aujourd'hui occupées par l'Armée. Ainsi, le mur sera recréé ponctuellement à l'arrière du tramway.

- *Les arbres de la rue Damozanne seront-ils conservés ?*

Réponse de N. Joyau : deux seront supprimés et les autres seront conservés.

Reprise de la présentation par M. Oden : le tracé ici a été optimisé, nous avons négocié avec l'Armée pour acquérir ce bâtiment, et le démolir afin d'avoir un tracé le plus rectiligne possible, impacter moins d'arbres et moins de foncier, et limiter les courbes et les contres courbes qui ralentissent le tramway et qui dans une mesure extrême, peuvent générer du crissement.

Arrivé sur la rue Damozanne, un segment de vélo-rue sera aménagé pour assurer la continuité cyclable. L'espace étant un peu étroit, il n'y aura pas d'aménagement dédié. Dans ce dispositif, le vélo prend la place au centre de la rue et la voiture attend son tour derrière. La voiture est en sens unique et le vélo en double sens.

- *Le bus ne passera plus ?*

Réponse de M Oden : Sur ce secteur, le tramway remplacera le bus.

Complément de réponse de N. Joyau : On aura un travail à faire rue de Bayeux et bd Detolle pour retravailler le réseau de bus.

Reprise de la présentation par M. Oden : sur le haut de la rue Damozanne, l'arrivée du tramway se fait dans une rue relativement étroite, elle sera mise à sens unique. En site mixte partagé avec le tramway sur cette partie. L'autre partie sera végétalisée autant que possible, nous avons quelques contraintes techniques sur lesquelles nous travaillons. La première contrainte technique est d'intégrer une piste cyclable, qui sera réduite en largeur ; de 2m50. Elle permettra d'assurer une continuité cyclable qui est souhaitée.

- *Comment desservez-vous sur la rue Damozanne, la cour basse du centre sportif et le foyer des personnes âgées ?*

Réponse de M. Oden : par ce sens unique, la traversée est possible. Les girations ont été vérifier pour assurer la livraison du foyer par exemple.

Les bus pourront-ils descendre dans la cour basse de la rue Damozanne ?

Réponse de M. Oden : Non. IL y a une desserte nécessaire qui pourra se faire sur le nord de la rue de Bayeux, qui disposera à terme, de couloirs bus qui permettront l'intégration des vélos, et de 2 fois 1 voie. La rue de Bayeux est aujourd'hui composée de 2 fois 2 voies routières et se termine sur 2 fois 1 voies. Cela permettra d'avoir du stationnement bus pour les lignes régulières. Le stationnement sur la rue Damozanne est supprimé car il n'y a pas la place d'en recréer.

- *Etant donné que vous fermez la rue du Chemin Vert dans sa partie basse, serait-il possible de permettre aux personnes de rentrer par la rue de Bayeux, notamment ceux qui habitent la résidence des Peupliers. Serait-il envisageable d'imaginer une gestion par des feux ?*

Réponse de M. Oden : ce ne sont pas les résidents de ce secteur qui passent par cette rue, c'est tout le flux de transit, soit pour descendre vers le centre-ville par la rue de Bayeux, soit par la rue Damozanne.

Complément de réponse de N. Joyau : Le risque c'est des temps de feu rouges plus long, avec une circulation forte sur la rue de Bayeux, ce qui congestionnerait le trafic.

Reprise de la présentation par N. Joyau : quand on descendra du Chemin Vert à vélo, le parcours cyclable empruntera le périphérique vélo, pour ensuite récupérer la rue Damozanne.

- *Cela m'inquiète car je pense que je serai le premier habitant du secteur à vouloir couper, car c'est un long détour à vélo.*

Réponse de M. Oden : Ce ne sera pas un détour significatif en termes de perte de temps. Techniquement on ne peut pas faire autrement, au risque de mettre le vélo dans les rails, ce qui serait accidentogène.

- Ne serait-il pas envisageable de faire une voie mixte piétons-vélos ?

Réponse de M. Oden : ce n'est pas assez large.

Complément de réponse de N. Joyau : autant nous essayons de faire la part belle au vélo, autant la première des priorités est la sécurité des piétons, de surcroit aux abords d'un établissement scolaire et d'un gymnase où les parents pourraient être tentés de faire du dépose-minute à cet endroit pour les enfants. On aura un confort d'usage pour les cyclistes, à effectuer ce léger détour plutôt que de passer tout droit.

- *Par rapport au risque d'accident en vélo, à Bordeaux par exemple, lorsque ça va tout droit, les pistes cyclables sont sur les pistes de tramway. Quand ça va tout droit, là il n'y a aucune intersection, on est dans le bon sens, donc il y a moins de risque de tomber.*

Réponse de M. Oden : Cela dépend de chaque cycliste. L'usage du vélo se développe de plus en plus, cela signifie également qu'il y a des personnes qui montent sur un vélo pour la première fois et se font du vélo sur les itinéraires et pistes cyclables indiqués par Caen la mer. Si la Communauté urbaine envoie els gens dans les rails, cela fera l'objet de problématiques.

Complément de réponse de N. Joyau : le retour d'expérience rue de Geôle n'est pas très concluant.

- *Comment gérez-vous les cyclistes au carrefour avec la rue de Bayeux ?*

Réponse de M Oden : au carrefour, les cyclistes traversent le boulevard pour ensuite s'engager dans le couloir bus indépendamment de la circulation routière. Il y a un aménagement qualitatif pour inciter le vélo à rouler sur les aménagements qui lui sont dédiés.

- *La rue d'Authie va-t-elle être refaite ?*

Réponse de N. Joyau : je ne sais pas si elle sera refaite avant ou après le projet tramway. Pendant les travaux du tramway, le réseau de bus va être dévié, et les bus qui ne passeront plus rue du Chemin Vert, passeront pour certains, dans la rue d'Authie. Aussi, il vaudrait mieux qu'elle soit refaite après le projet. Dans cette rue, en plus de la voirie, les réseaux sont également à refaire.

Poursuite de la présentation par M. Oden sur les plans du secteur du Chemin Vert

M. Oden : On ne touchera pas aux limites foncières du groupe scolaire Fernand Léger. La station de tramway sera positionnée en limite des quartiers, en limite des carrefours Saint-Paul, Saint Gabrie et Hastings. L'objectif est de rayonner un maximum. De abris vélos seront positionnés à l'arrière des abris voyageurs. Quelques arbres seront coupés et d'autres seront replantés pour compenser. La sous-station électrique qui permet d'alimenter le tramway sera insérée dans ce secteur. Le corridor vélos se poursuit, qui récupère le long du parc de Secqueville, pour limiter les incidents sur la végétation. Ensuite on rejoint la rue du Chemin Vert qui restera circulable dans le sens actuel descendant, le couloir est supprimé pour laisser la place à l'insertion du tramway, le

stationnement est maintenu avec une intermittence de plantations d'arbres pour créer un alignement le long de la rue Chemin Vert. Un peu moins de stationnement mais qui reste peu utilisé aujourd'hui.

Complément de réponse de N. Joyau : on recrée deux alignements d'arbres le long de la rue du Chemin Vert pour compenser.

Dans la partie haute de cette rue, elle conserve son double sens. On ne changera pas les sens de circulation de la rue du Chemin Vert.

Poursuite de la présentation des plans du Lycée Malerbe jusqu'au rond-point de la résidence Olympia :

N. Joyau : on refait le carrefour routier au niveau du Stade nautique Eugène Maës. Il sera plus condensé pour devenir un carrefour en T et en plateaux surélevés.

C. Thatcher : aujourd'hui ce carrefour est très en biais, on le recrée en perpendiculaire, avec des passages piétons élargis. La géométrie octogonale est à la fois plus urbaine et plus sécurisée.

M. Oden : nous vous dévoilons les études en leur état actuel, c'est un travail en cours avec la Région pour la partie qui concerne le réseau Nomad et Caen la mer pour la partie mobilité et le lycée Malherbe avec qui l'on doit travailler sur les modalités de desserte.

- *Cela ne remplacera pas les stations de bus situées un peu plus loin ?*

Réponse de M. Oden : cet aménagement sera complémentaire.

C. Thatcher : cela libère de la place pour dissocier les pistes bidirectionnelles qui seront conservées, notamment au niveau du passage souterrain qui mène à la Prairie. La dissociation des pistes cyclable en enrobé brun-rouge, permettra également d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons.

- *L'arrêt des bus régionaux m'interpelle, notamment aux heures de pointe. A partir du moment o il y a deux voies de l'autre côté et une voie de ce côté, pour aller tout droit, les automobilistes devront se déporter sur la voie de gauche, sur certaines heures.*

M. Oden : la voie sera probablement réservée au mouvement de tourne-à-gauche en direction du boulevard Sorel.

- *Vu l'étendue du Lycée Malherbe, ne serait-il pas possible de faire stationner les bus de régionaux dans l'enceinte du lycée ou sur le parking de la piscine ?*

Réponse de N. Joyau : nous avons étudier les différentes configurations qui restent complexes. Sur le parking de la piscine, cela signifierait qu'il faudrait aménager un espace réservé aux bus, seul ¼ des places de stationnement automobiles serait disponible, sans compter les problématiques de giration des bus, complexe dans ce secteur.

Par rapport à la clôture actuelle du lycée, quelle largeur prenez-vous ?

Réponse de M. Oden : environ 8 mètres.

Poursuite de la présentation par M. Oden : le long du lycée Malherbe, la piste cyclable est maintenue à son emplacement au pied des arbres ; le trottoir et le tramway le long du lycée. Nous n'avons pas positionné le tramway côté voirie car il aurait fallu empiéter au niveau des arbres, alors que notre objectif est de les conserver.

- *La piste d'athlétisme est donc déplacée ?*

Réponse de M. Oden : effectivement, la piste sera déplacée pour libérer de la place pour le passage du tramway. Elle sera reconstituée u peu plus loin, sur le même revêtement, dans sa géométrie actuelle et ses avec les mêmes capacités en termes de pratique. L'accès du lycée est déporté sur la rue Satin Ouen pour éviter une intersection avec le tramway. L'accès à la rue Saint Ouen, par le boulevard Dunois, sera fermée, en impasse au niveau de la raquette de retournement, avec un accès depuis la rue Du Blanc. C'est à la fois une réponse aux enjeux techniques liés à l'organisation du carrefour des Baladas, car garder une traversée tramway dans ce secteur aurait mêlé le flux du tramway au flux du carrefour routier. La proposition que nous faisons est de gérer ces flux de manière indépendant, ce qui a l'avantage de générer de la fluidité pour la circulation du tramway et plus de temps de feux verts pour les voitures. Cette solution répond également à une problématique de trafic de transit sur la rue de Saint Ouen et qui n'a pas vocation d'être à cet endroit.

Poursuite de la présentation par M. Oden : le tramway poursuit sa route en insertion latérale, sans croiser de voitures. On arrive au niveau du rond-point du carrefour du Parc des Expositions, le tramway change d'insertion pour se positionner au milieu du boulevard, qui est séparé les deux fois deux voies en double sens de circulation qui sont maintenues.

- *La rue Du Blanc reste à double sens ?*

Réponse de N. Joyau : oui effectivement, cela est un impératif.

- *Est-il utile de mettre une place de parking tout de suite à droite qui bloque l'accès ?*

Réponse de N. Joyau : nous allons étudier ce sujet.

Poursuite de la présentation par M. Oden sur les plans du secteur Zénith :

M. Oden : la station de tramway est située face au Zénith, comme cela elle est située à proximité des équipements du secteur : le Zénith, du Parc des Expositions et du Palais des sports. Les quais sont élargis pour répondre au besoin de l'affluence, notamment les soirs d'événements. La station est également traitée en plateau pour apaiser la circulation et fluidifier les traversés piétonnes de chaque côté de la station. Les pistes cyclables se poursuivent sur une piste requalifiée et séparée du trottoir avec un bouclage a niveau du giratoire actuel de la route de Louvigny qui est transformé en carrefour. Le bouclage cyclable autour permet d'accéder au Palais des sports, au vélopark qui permet de stationner au niveau du Zénith et au Palais des sports ainsi qu'à la promenade Napoléon.

N. Joyau : Cela va apaiser l'esprit « grande circulation » de ce secteur.

- *Est-ce que le fait de transformer le rond-point actuel en carrefour à feux va permettre de fluidifier la circulation actuelle qui est dense, notamment aux heures de pointe ?*

Réponse de M. Oden : pas nécessairement. Le rond-point est bénéfique sur des flux intermédiaires. Le carrefour à feux à l'avantage de réguler les flux de circulation. Le carrefour à feux permet d'éviter plus de voitures que le rond-point. On peut régler finement les feux en fonction des plages horaires.

Complément de réponse de N. Joyau : Le retour des usagers sur le carrefour Côte de Nacre va dans ce sens, c'est-à-dire qu'avec l'aménagement du carrefour à feux, cela a permis d'améliorer le flux de circulation aux heures de pointes.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans au niveau du croisement rue de Québec :

M. Oden : avec de nouveau un plateau, un arrêt pour la navette centre-ville, la piste cyclable qui se poursuit, le tramway toujours au centre, le stationnement sera supprimé sur cette partie pour permettre l'insertion du tramway. La sous-station se situera un peu à l'écart.

- *Les pavillons situés dans ce secteur sont murés. Je pensais que c'était pour un projet immobilier ? C'est donc pour l'aménagement de la sous-station ?*

Réponse de N. Joyau : La Ville a préempté ces parcelles. Pour avoir un projet cohérent qui sorte de terre, nous avons besoin de faire du remembrement foncier. Il est donc préférable que cela passe par le droit de préemption urbain de la Ville.

La sous-station ne va pas prendre tout l'espace ?

Réponse de M. Oden : l'objectif est de la positionnée dans cet espace, et le reste de la place sera utilisé pour d'autres projets.

- *Ce sera un projet porté par Caen la mer habitat ?*

On ne le sait pas. La ville pourrait lancer une consultation des opérateurs avec un cahier des charges spécifique, dans le but de maîtriser ce qui sera proposé.

Reprise et fin de la présentation par M. Oden, sur les plans qui présentent le croisement situé au niveau du carrefour Henri Chéron :

M. Oden : on retrouve de nouveau un plateau qui intègre la station. Les voitures seront amenées à ralentir dès l'arrivée sur les traversées piétonnes. S'en suite un carrefour à feux, les connexions cyclables avec des prémices d'aménagements sur Chéron, mais ce n'st pas prévu dans le projet tramway, cependant on ouvre les possibilités pour de futurs projets.

- *Et par rapport à l'hôtel ?*

Réponse de M. Oden : Peu de changement, la limite est respectée, les aménagements fait en entrée et sortie soient respectés pour que les flux publics soient prioritaires. Il y aura toujours un accès pour une entrée et une sortie.

10. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER VENOIX-BEAULIEU DU 04/04/2024

PRESENTATION DE L'AVANCEE DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER VENOIX – BEAULIEU – JEUDI 4 AVRIL 2024

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

8 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage de la société Transamo;
- Ivan Rho, Architecte du groupement Trameo
- Bruno BOUSSION, garent de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Présentation par M. Oden des plans au niveau de la station terminus « Pompidou » :

M. Oden : vous trouvez dans ce secteur un projet de parking relais de plus de 200 places, pas intégré au projet tramway mais avec lequel il y a une articulation forte. Une poche de stationnement public (60 places environ) sera créée sur le boulevard Pompidou, ainsi qu'une autre côté quartier Maladrerie.
Le parking relais sera équipé de stationnement vélos, places PMR, bornes de rechargement, tous les équipements au standard des parkings actuels.

L'insertion du tramway est en axiale, au centre de l'avenue, car besoin d'accès aux diverses résidences de la partie sud du bd Pompidou, et de la fréquentation importante qu'elle soit automobile, cycliste, piétonne. Les sorties de résidences se feront dans le sens de la circulation et la largeur de la plateforme tramway permet aux véhicules de se stocker quand ils souhaiteront faire demi-tour.

Le boulevard sera également équipé de pistes cyclables monodirectionnelles et des arrêts de bus positionnés en interface avec la station pour faciliter les correspondances tram/ bus. Par ailleurs, la rue Borderieux sera maintenue ouverte.

L'insertion axiale contraint à la suppression de deux alignements d'arbres en bordures, qui seront remplacés par deux autres alignements d'arbres.

I.Rho : Les choix d'essences seront adaptés pour apporter de l'ombre aux piétons et qui ne masqueront pas les façades. Des essences qui seront diversifiées, pour favoriser les espèces d'oiseaux qui nichent dans les arbres, et ce qui permet d'éviter la propagation de maladies invasives sur tout un alignement d'arbres.
Le choix de fausses continues, tout au long du tracé, permettra aux arbres de se connecter avec leurs racines, pour des arbres plus résilients. Le quartier de Beaulieu dispose d'une surlargeur d'1m environ, qui permet d'envisager l'engazonnement de la plateforme par une prairie fleurie.

M. Oden : l'accès des ambulances sera maintenu devant la Maison de retraite.
On va supprimer environ la moitié du stationnement automobile sur le boulevard. L'insertion axiale du tramway permettra d'assurer du stationnement de part et d'autre du boulevard. Nous sommes dans un secteur du boulevard globalement résidentiel de chaque côté. Aussi, avoir une symétrie dans le stationnement répond à cette symétrie d'usage au niveau résidentiel. A chaque intersection, le passage des cycles est traité par l'aménagement de sas devant les voitures en attente au début du plateau, ce qui met le cycliste en sécurité en le rendant bien visible. Un travail a été effectué sur la perméabilité piétonne, nous sommes en connexion directe avec la coulée verte Venoix/Beaulieu.

M. Oden : Le rond-point actuel situé rue N. Oresme est transformé en carrefour à feux. Dans tous les grands carrefours giratoires il y a des règles à respecter, édictées par les services de l'Etat. Les études menées par la maitrise d'œuvre sur le dimensionnement du carrefour, qui ont conclu à la nécessite d'aménager des voies de tourne-à-gauche pour éviter de bloquer les flux automobiles qui vont tout droit ou à droite. Permet de récupérer bcp d'espaces. Le réseau de bus sera revu pour être complémentaire avec le réseau de tramway.

I.Rho : la transformation de ce giratoire en carrefour à feux a permis de récupérer beaucoup d'espace. Aussi, nous en profitons pour revégétaliser massivement. En bas à droite, sera positionnée la sous-station.

M. Oden : Les sous-stations seront positionnées tous les 1,5 km environ. Nous sommes dans un secteur qui nécessite le positionnement d'une station, dont l'emplacement n'est pas encore défini précisément. L'emplacement identifié a été choisi car il offre une partie d'espace libre mais n'est pas suffisante. Aussi, son implantation nécessitera tout de même la suppression de certains bouleaux. Une réflexion est en cours pour voir s'il n'y a pas d'autres options de positionnement dans ce secteur.

- *Ces arbres ont été pour certains transplantés sur ce secteur, il serait dommage d'y toucher.*

Réponse de N. Joyau : il serait peut-être plus opportun de positionner le transformateur dans le second emplacement envisagé, sans nécessité de toucher au patrimoine arboré.

Reprise de la présentation par M. Oden : suite à nos échanges en octobre et novembre dernier, l'ajout d'une connexion cyclable permettra de rejoindre la coulée verte Venoix-Beaulieu.
Nous arrivons au niveau du parking P2 du Stade d'Ornano : l'insertion axiale passe en latérale pour préserver la contre-allée nord située sur un secteur commerçant. L'objectif est de concentrer le stationnement sur la partie commerçante et les activités de ce secteur. Le carrefour à feux sera sur plateaux, de même que l'arrière de la station. La station sera également équipée de stationnements vélos divers. A terme, un vélopark y sera aménagé.
La plateforme sera végétalisée, avec de grands espaces dédiés aux piétons. Les arbres seront remplacés sur cette partie presque en lieu et place. Ici nous sommes sur des arbres en difficulté de croissance. Ensuite, le tramway s'insère dans la contre-allée actuellement utilisée pour la desserte des bus. Le tramway trouvera également son utilité lors de ces événements notamment, il sera un générateur d'attractivité en assurant une connexion plus fluide avec les parkings de proximité, pour favoriser l'intermodalité : voiture/ tramway. L'accès aux vestiaires est maintenu. La piste cyclable restera du même côté pour rejoindre l'anneau du bd Detolle sur un itinéraire plus direct.

Réponse de N. Joyau : une attention devra être portée pour mettre potelets entre pistes cyclables et la voirie pour éviter les stationnements sauvages.

Réponse d'I.Rho : nous proposons de hautes bordures dissuasives pour contrer le risque de stationnement sauvage.

Reprise de la présentation par M. Oden sur les plans du secteur Stade d'Ornano :

- *Où les piétons marcheront ils ?*

Réponse de M. Oden : les piétons disposeront d'un trottoir situé derrière le tramway, le long de la station.

Complément de réponse de N. Joyau : il a un conflit d'usage piétons/ vélos à revoir à proximité de la future station Detolle.

M. Oden : l'arrivée sur le giratoire Detolle qui sera doublé par un anneau cyclable bidirectionnel. L'anneau du giratoire actuel sera rétrécie pour permettre le passage du tramway et correspondre aux standards actuels des giratoires. La végétation sera renforcée dans l'anneau central. Par ailleurs sur le début de la rue Eugène Maes, l'arrêt de bus laissera place à du stationnement, pour compenser celui supprimer sur le boulevard Detolle.

- *Comment se passe le croisement avec la route ?*

Réponse de M. Oden : la circulation du tramway est indépendante du reste de la circulation. Vous trouvez ici un carrefour à feux en sortie de giratoire, avec une petite distance qui permet à l'automobiliste de sortir du giratoire avant de prendre conscience d'une intersection à feux. L'automobiliste ne sera pas prioritaire, la sortie se fera avec un cédez-le-passage.

I.Rho : un espace végétalisé avec des bancs sera aménagé sur ce secteur.

- *Il faudrait sécuriser et cadrer le stationnement, notamment les soirs de matchs, pour remédier au stationnement sauvage.*

Réponse de M. Oden : c'est un point de vigilance dont on a conscience et qui va être étudié dans la suite des études de conception.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur le boulevard Detolle : le tramway s'insèrera en axial pour séparer les flux de mobilités et éviter les traversées routières trop conséquentes pour les piétons et mieux répartir l'espace. Cela nous a permis de travailler sur l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à la Prairie.

Connexion rue du Stade de Venoix très empruntée par les vélos et avec des enjeux de desserte riveraine. Un plateau piéton et cycle avec feux sera ajouté.

De nouvelles plantation d'arbres vont venir remplacer les arbres qui auront été supprimés pour le besoin du projet.

Le carrefour Caponière/Chéron sera également traité en plateaux avec la station Venoix. Cette station positionnée au sud lui offre une bonne intermodalité q avec les cars Nomade. Cela permet également de maintenir une bonne continuité cyclable.

- *Les constructions des immeubles sont de plus en plus proches des trottoirs. Quelle est la marge de manœuvre pour le futur pour retraiter l'espace public, que ce soit pour des aménagements que de végétalisation ?*

Réponse de N. Joyau : cela dépend du secteur, le PLUI de 2013 fixe des marges de retrait sur les secteurs, sur l'immeuble qui va se construire dans ce secteur il y a un retrait par rapport à l'espace public qui est demandé. En résumé, c'est en fonction de la largeur de la voirie et en fonction du contexte urbain où l'on se situe. L'idée de construire sur les boulevards, au-delà du fait que ce soit les voiries les plus capacitaires pour recevoir ces véhicules, l'objectif est d'également de leur redonner un esprit urbain affirmé.
Le profil du boulevard doit être retravaillé pour y insérer du cyclable et des largeurs de trottoirs plus confortables. La largeur actuelle de la voirie est très importante, cela incite aussi les automobilistes à rouler vite.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans au niveau de la station de tramway Venoix :

M. Oden : sur ce carrefour nous avons toujours de la perméabilité cyclable. La possibilité sera donner de tourner à gauche ou de faire demi-tour, ce qui n'existe pas aujourd'hui. La station Venoix en central. ON reprend le tracé de la piste cyclable actuelle, avec les nouveaux standards de colorimétrie et d'altimétrie. Quelques places de stationnement seront conservées. Face à la boulangerie et la station Total une traversée piétonne sécurisée avec des refuges sera aménagée suite à une proposition faite par un habitant du quartier.

N. Joyau : le fait qu'il y ait un plateau surélevé au niveau des stations va rendre le boulevard plus urbain et diminuer la vitesse de circulation.

M. Oden : on arrive sur la rue du Québec où l'aménagement d'un plateau permettra d'apaiser la circulation. On revient sur un carrefour à feux classiques.

- *Avec des feux ?*

Réponse de M. Oden : effectivement, avec des feux. Quasiment à chaque fois que l'on arrive à une intersection avec un tramway, il y aura un carrefour à feux, pour assurer la sécurité des traversées. Un arrêt de bus sera également positionné dans ce secteur, il servira également d'arrêt pour la navette centre-ville, en tant compte du fait que le parcours de cette navette pourra être amené à évoluer de même que l'ensemble du réseau bus.

- *Le tramway passera toutes les 8 minutes ?*

Réponse de N. Joyau : le tramway passera toutes les 10 minutes et la navette tous les quarts d'heure.

- *Quel est l'intérêt d'avoir une navette gratuite et un tramway dans le même secteur ?*

Réponse de N. Joyau : la navette gratuite fonctionne quand il y a un parking relais à proximité. En effet cela permet notamment aux personnes qui viennent de l'extérieur du territoire en voiture, de déposer leur véhicule dans un parking relais et de pouvoir ensuite se déplacer en ville avec la navette. Dans ce secteur il y a le parking du Palais des sports. Les choses évolueront peut-être avec les années, aujourd'hui on ne peut rien affirmer.

Poursuite de la présentation des plans au niveau du rond-point de la route de Louvigny :

M. Oden : la rue de Maltot est maintenue. Le carrefour est aménagé en carrefour à feux, avec des dispositions par rapport au flux routier, notamment des voies de tourne à droite, pour permettre d'éviter la zone du carrefour à feux, pour écouler le trafic. Une voie de tourne à gauche qui permet également d'assurer la fluidité de la circulation.

- *M. Boussion : Pas de piste cyclable sur Louvigny ?*

Réponse de M. Oden : non, car aujourd'hui cette route départementale n'est pas équipée d'aménagements cyclables. De plus elle est très contrainte par un ouvrage d'art situé un peu plus bas, qui a deux fois une voie. Cela sera compliqué à aménager.

Complément de réponse de N. Joyau : il faudrait que l'on mette en valeur la voie verte, car on accès depuis la Prairie à Louvigny par la voie verte. Le chemin est peu praticable pendant les périodes humides. Il y aura sûrement un travail à faire sur ce chemin alternatif, plutôt que sur le pont qui est complexe à prendre.

M. Oden : le bouclage cyclable permet de rejoindre la grande allée du Zénith et le vélopark situé à côté, et qui sert aussi bien au public lors d'événements au Zénith ou au Palais des sports. On arrive sur une station largement dimensionnée, avec des quais élargis par rapport au standard.

Poursuite de la présentation sur les plans du quartier Saint-Ouen (au niveau du croisement de la boulangerie Paul et de la rue Saint Ouen) :

N. Joyau : la rue du Blanc reste à double sens et la rue de Maltot reste à sens unique.

M. Oden : au niveau de la boulangerie Paul, à la suite des échanges que nous avons eu avec le propriétaire, une nouvelle circulation est envisagée, autour de la boulangerie sur la parcelle privée, avec un accès par la rue du Blanc. L'insertion du tramway était envisagée initialement le long des propriétés, ave les trottoirs et pistes cyclables le long, du côté de la voirie. Un travail fin a été mené à l'extrémité de la rue de Saint Ouen pour réussir à passer le tramway sur le côté d la voirie, ce qui permet de protéger par un ruban vert les cyclistes est les piétons vis-à-vis du boulevard qui reste très circulaire.
Ensuite, le carrefour du boulevard des Baladas est transformé en T classique. La contrepartie de ce réaménagement, dont l'objectif est de réduire la place de la voiture, est la suppression des trois grands arbres de ce secteur et quatre autres maintenus.
La rue de Saint Ouen sera fermée, par rapport à un ensemble de contraintes techniques vis-à-vis de la traversée du tramway. Si on avait laissé l'accès aux voitures de circuler en croisant la plateforme du tramway, il aurait fallu aménager un carrefour à feux, géré en même temps que le carrefour des Baladas, et le flux routier aurait été mis en interface directe avec la circulation du tramway.
Une traversée piétonne sera créée pour rejoindre notamment le Parc des Expositions.
L'insertion du tramway se poursuit le long de l'enceinte intérieure du lycée Malherbe, en limite de clôture. Cela impacte la piste d'athlétisme qui sera reconstituée, un peu plus loin, comme les deux terrains de sport. L'accès secondaire au lycée sera rétabli sur la raquette de retournement au bout de la rue de Saint-Ouen.
L'avenue A. Sorel sera redressée pour gérer les flux routiers. On conserve une voie dédiée qui sera probablement dédiée au tourne-à-gauche. Des zones d'arrêts de bus seront positionnés pour les cars Nomad et les bus du réseau urbain. Une traversée piétonne sécurisée pour les élèves, par plateau surélevé.

- *B. Boussion : Combien de bus scolaires le matin ?*

Réponse de M. Oden : il y a 8 lignes Nomad et 3 lignes urbaines.

- *Ils arrivent actuellement devant l'immeuble le Panorama ?*

Réponse de M. Oden : effectivement, à l'extrémité pour certains, mais aujourd'hui beaucoup s'engagent sur l'avenue Albert Sorel. Ce sujet a été travaillé avec la direction des transports régionaux ainsi que la direction mobilité de Caen la mer. Nous devons prochainement rencontrer la direction du lycée Malherbe, pour leur présenter cette solution qui en interface directe avec le lycée.

- *Le Centre des congrès est-il amené à muter ou à disparaître ?*

Réponse de N. Joyau : À terme le centre des Congrès est amené à muter. Nous n'avons pas de visibilité pour le moment.

M. Oden : La piste cyclable aux abords du lycée sera décalée pour éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes, et aménager le trottoir au niveau de la sortie du lycée. Le passage souterrain sera maintenu et repris dans le cadre du passage du tramway au niveau de la rampe essentiellement. Par ailleurs, le parking du Stade nautique est maintenu, c'est l'une des plus-values d'avoir les cars sur la chaussée. La réduction de l'avenue A. Sorel qui sera à deux fois une voie tout le long. Le parking sera réorganisé et une connexion sera créée entre les trois travées qui fonctionnent actuellement en impasse, ce qui fonctionne mal. Cela nous contraint à supprimer deux arbres, cependant cela va permettre de fluidifier le fonctionnement du parking et l'on

conserve les grands alignements d'arbres. On sait que beaucoup de personnes viennent de l'ouest, déposent les enfants et repartent vers cette même direction, il a donc été décidé d'aménager une sortie du parking en tourne à droite, vers l'ouest, sur le boulevard Guillou, pur que ça reste un cédez-le-passage et qu'il n'y ait pas besoin d'aménager un autre carrefour à feux dans ce secteur.
La station qui devait initialement être positionnée devant le lycée sera remontée, suite aux échanges que nous avons eu avec la Région et le lycée Malherbe. Cela permettra d'éviter les conflits d'usage entre les sorties du lycée relativement denses, et les attentes des voyageurs au niveau de la station. A nouveau, cela nous amène à supprimer les alignements d'arbres qui sont assez resserrés et à les reporter en deuxième rideau. Nous étudions encore les possibilités qui pourraient être mises en place pour en maintenir tout ou une partie.

- *Les deux grands arbres situés sur le parking de la piscine ne peuvent-ils pas être maintenus ?*

Réponse de M. Oden : pas en créant cette connexion qui est la solution pour redonner de la fluidité dans ce secteur. Nous avons eu de nombreux échanges avec la Région, la direction du lycée, les équipes éducatives et les associations de parents d'élèves, qui sont unanimes sur le fait qu'il y a une pression importante, notamment le soir dans cette zone, qui sera soulagée par cette connexion-là.

- *Est-ce qu'il aura besoin d'autant de fluidité sur ce parking avec l'arrivée du tramway, dont le but est de diminuer le flux de voitures ?*

Réponse de N. Joyau : pas globalement. Depuis une heure on a parcouru un trajet où nombre de places de stationnement sont supprimées. Y compris sur ce secteur-là pression va être importante car on diminue aussi le stationnement sur A. Sorel.

Reprise présentation M. Oden : on remonte ensuite sur l'avenue A. Sorel. La rue Scamaroni qui sera également traitée en plateau. La station de tramway Prairie : on a un double alignement d'arbres, aussi nous devrons respecter l'ordre suivant : la piste cyclable et les piétons au milieu des arbres et on pourrait envisager d'avoir la piste cyclable du côté des arbres. Le stationnement longitudinal est supprimé sur l'avenue A. Sorel. Seul le stationnement en contre-allée, entre les arbres sera maintenu car on conserve les arbres.

Poursuite de la présentation sur les plans de la promenade du Fort et la rue du Carel :

M. Oden : cela correspond au débranchement des axes sud-ouest et nord-ouest, nous avons mené un travail pour élargir cette courbure, car plus une courbure est élargie, plus on éloigne le risque de crissements. Pour cela le rayon de courbure sera de 35m et non de 25 m (dimension initiale d'un rayon de courbure). Le tramway remontera ensuite la rue du Carel. Cette rue va changer dans sa physionomie pour permettre intégration cyclable : mise en place d'un chaucidou. Ce dispositif consiste à aménager des bandes cyclables de part et d'autre et une voie partagée par les deux sens de circulation au centre. Les voitures s'écartent pour se laisser passer.

- *Comme à Verson ?*

M. Oden : comme c'est le cas à Version effectivement. Avec une différence toutefois, car sur ce secteur, nous allons travailler sur le flux de la rue, pour avoir des flux suffisamment faibles pour que ça fonctionne dans les meilleures conditions. C'est-à-dire, que le transit que j'évoquais, sera coupé par la mise à sens unique de l'extrémité de la rue de l'Abbatiale. On pourra toujours prendre la rue du Carel pour se rendre rue Caponière, mais on ne pourra plus venir de la rue Caponière vers la rue du Carel. Le double sens ne sera géré qu'au niveau local sur ce secteur, pour permettre l'entrée des bus et des camions qui desservent les différents équipements de la zone et le Monastère de la Visitation. Tout cela permettra d'assurer un flux de circulation compatible avec cet aménagement de type chaucidou qui offre par ailleurs un gain de place.
L'accès au parking municipal reste le même. Le tramway repart ensuite sur le boulevard Bertrand et évite la place Guillouard en empruntant en partie le couloir de bus actuel.
On ne touchera pas au parking souterrain mais on consolidera la plateforme au niveau du passage piétons. Les connexions cyclables sont maintenues au niveau du parvis actuel ainsi qu'au niveau du boulevard Bertrand, en attente d'un projet qui sera mené en parallèle du tramway sur la place Fontette et la place Guillouard qui fonctionnent ensemble en termes de circulation. La station Hôtel de Ville sera située en haut du boulevard Bertrand, toujours sur plateau.

- *Venoix/ Caponière : la desserte de bus sera -t-elle maintenue ?*

Réponse de N. Joyau : Oui, le réseau bus est actuellement en train d'être retravaillé pour être complémentaire avec le réseau tramway.

- *Le tramway traverse ensuite l'Etablissement Public de Santé Mentale (EPSM) ?*

Réponse de M. Oden : effectivement. Le tramway traversera sur la voirie interne de l'EPSM, on arrive sur le parking du bâtiment Jamet, la station Caponière est aménagée sur cette zone, et on ressort sur l'esplanade Chaunu, allée du Père Jamet, et on traverse de nouveau pour arrivée sur la rue du Capitaine Boualam. On remonte ensuite dans la Cité de l'Aire, qui correspondent aux emprises de l'Armée. On vient démolir la Maison du Général dont la parcelle appartient à la ville de Caen. Cet espace deviendra un parc, L'objectif est de préserver le caractère paysagé de cet espace. Quelques arbres seront supprimés pour l'insertion du tramway mais la majorité d'entre eux restera. C'est aussi une parcelle où nous avons des enjeux écologiques puisqu'elle abrite des hérissons qui sont une espèce protégée.
Au travers de l'EPSM on va retrouver une nouvelle perméabilité piétonne et cyclable entre la rue du Carel, vers le centre-ville et le cœur du quartier Caponière. Ce passage viendra améliorer l'existant par rapport au chemin du Petit Odon, qui relativement étroit et peut faire l'objet de conflits entre les piétons et les vélos. Un alignement d'arbres sera planté dans ce secteur, qui viendra compenser les arbres supprimés devant la Halle des Granges.
Sur la rue du Capitaine Boualam qui est une rue très étroite dans sa partie basse, les voies de tramway seront entrelacées, c'est-à-dire que les deux voies se rapprochent jusqu'à s'entrelacer, et les tramways passeront en alternance, chacun sur leur paire de fil de rames. Cela permet d'éviter des aiguillages de part et d'autre et ce dispositif qui peut s'apparenter à la voie unique qui était un temps considérée rue Guillaume le Conquérant n'est pas comparable car dans ce cas, il s'agit d'un dispositif de 130m

de longueur, contrairement au nombre de kilomètres de voie unique sur Guillaume le Conquérant. Nous avons vérifié avant au préalable que ce dispositif ne limite pas la fréquence de passage des tramways.

- *Les personnes qui habitent dans les immeubles du secteur ne pourront plus circuler en voiture ?*

Réponse de M. Oden : le site sera partagé entre les voitures et le tramway, à sens unique pour les voitures uniquement. Elles arriveront par la rue Damozanne et on créera une nouvelle ouverture vers la Cité de l'Air, pour ressortir vers la rue Caponière. Le tramway pourra passer dans les deux sens de circulation. Cet aménagement a permis de dégager des trottoirs de larguer réglementaire et il offre la possibilité de créer des aménagements cyclables le long de la plateforme de tramway, d'1m de largeur au plus contraint. Nous attendons les validations des organismes de sécurité de l'Etat pour cet aménagement, cependant nous savons que nous avons la place d'aménager potentiellement cette infrastructure cyclable.
Le mur va être arrasé à hauteur d'assise, en revanche nous allons recréer un mur à l'arrière du tramway pour préserver la covisibilité entre les emprises occupées aujourd'hui par l'Armée et l'espace public. La connexion cyclable se fera par une vélo-rue, c'est-à-dire que le vélo occupe la place au centre de la rue et les voitures circulent derrière. La rue Damozanne qui passera à sens unique, sur un site mixte partagé avec le tramway et la voie descendante du tramway sera réservée au tramway. Le stationnement disparait sur la rue Damozanne, en raison du site mixte et des emprises disponibles. La station Haie Vigné permettra de desservir le cœur de quartier, l'institution Saint-Pierre et le gymnase de la Haie Vigné. L'accès sera maintenu pour les livraisons au gymnase de la Haie Vigné ainsi qu'à la résidence Séniors.
La traversée de la rue de Bayeux, sur plateau également, avec une connexion cyclable notamment, vers le périphérique vélo en haut de la rue de Bayeux, qui se fera au travers de couloirs bus. Nous avons actuellement 4 voies de circulation, 2 dans chaque sens. Nous en garderons une dans chaque sens pour la circulation générale, et l'autre deviendra un couloir bus/vélos, ce qui permettra d'assurer la continuité cyclable jusqu'à la rue du Chemin Vert. Ce barreau de la rue d'Authie sera complétement fermé à la circulation automobile et cycliste, pour le passage du tramway. Nous garderons uniquement les deux trottoirs étant donné l'étroitesse d la rue. Le bas de la rue du Chemin Vert fonctionnera en boucle avec le début de la rue d'Authie. La rue des Poilus d'Orient sera mise à sens unique vers la rue d'Hastings.

- *Les arbres rue du Chemin Vert, posent-ils problème ?*

Réponse de N. Joyau : sur le bas de la rue du Chemin Vert quelques arbres seront abattus, à partir du milieu et sur le haut de la rue tout sera conservé. Nous replanterons pour créer de nouveaux alignements d'arbres.

Reprise de la présentation par M. Oden, sur les plans du secteur Dunois :

M. Oden : nous traversons le boulevard Dunois pour arriver au niveau de la station éponyme, qui est très interconnectée avec les quartiers Saint-Gabriel, Saint-Paul et Hastings. La piste cyclable qui rejoindra à la fois la direction de la rue d'Hastings et le bas de la rue du Chemin Vert et le périph'vélo. L'impact sur les arbres se situe principalement le long du groupe scolaire Fernand Léger et le long du parc de Secqueville. Tout le long il y aura un alignement du côté des maisons individuelles, la circulation sera maintenue à sens unique, le couloir de bus sera supprimé, et l'on a un nouvel alignement qui sera créé le long du tramway, avec des plantations rendues possibles de l'autre côté, du côté de la piste cyclable qui évite les installations des terrains de pétanque et des impacts sur les arbres en reprenant la trouée existante dans la haie.

I.Rho : La suppression de la haie permettra d'ouvrir la vue sur le parc de Secqueville, qui est actuellement invisible quand on passe actuellement dans le bas de la rue du Chemin Vert.

M. Oden : la rue de Secqueville sera fermée au niveau de la connexion avec la rue du Chemin Vert. Elle fonctionnera avec la rue de Franqueville et la rue de Norrey et la rue de Cussy.

N. Joyau : avec l'accessibilité depuis la rue de la Grande Armée.

- *Les immeubles situés au bout de la rue du Chemin Ver sont actuellement fermés car ils vont être démolis ?*

M. Oden : tout à fait, Caen la mer Habitat projette de longue date de démolir ces immeubles pour en recréer d'autres dans d'autres poches. C'est l'opportunité de créer un aménagement plus qualitatif pour le tramway. Après de nombreux échanges, il a été décidé de maintenir 4 bâtiments qui seront réhabilités.

Complément de réponse de N. Joyau : Caen la mer Habitat avait décidé déjà en 2019 de démolir ces immeubles pour des raisons patrimoniales, ils sont très compliqués à réhabiliter. Ils ont nécessité afin de pouvoir continuer à les louer d'avoir une classe énergétique élevée. Après des discussions avec les habitants du quartier, dans le but de conserver une trace de ce patrimoine bâti, qui compte parmi les premiers immeubles reconstruits après les bombardements de la Libération. Sur le deuxième rang, les 4 immeubles feront l'objet d'une réhabilitation par l'intérieur. Comme les pièces sont petites, il faudra tout décloisonner, aussi il y aura moins de logements et qui de surcroit ne seront pas accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Caen la mer Habitat va reconstruire des logements accessibles aux PMR sur le quartier ainsi qu'une résidence de services aux seniors, pour compenser les immeubles qui n'auront pas été réhabilités.

Reprise de la présentation par M. Oden, sur les plans au niveau de la résidence Belvédère :

M. Oden : au niveau de la rue Alfred de Musset, le tramway reste dans son insertion latérale, du stationnement sera créé côté ouest et est. On arrive ensuite sur le cœur de quartier au niveau de la station Molière, qui fera l'objet d'un traitement plus qualitatif avec des revêtements en béton à la place de l'enrobé. Les alignements d'arbres sont conservés et quelques plantations seront probablement réalisées en central. Les rue Molière et Corneille sont maintenues ouvertes. Un plateau sera aménagé pour permettre une perméabilité cyclable, en rouge, avec la rue Coty, des arrêts de bus pour assurer une correspondance entre les bus et le tramway. La piste

cyclable sera positionnée au -dessus du parvis et la station à un niveau intermédiaire pour réduire un peu la hauteur et donc le nombre de marches actuelles, ce qui permettra de fluidifier la vue et l'accès. Enfin, on arrive au niveau du parking relais qui sera réalisé à la fois sur la poche de stationnement existante et sur les extrémités de la rue de Champagne qui sera fermée dans cette zone et déviée par la rue de Touraine.

- *Comment seront réalisées les travaux ?*

Réponse de M. Oden : les travaux commenceront en même temps sur plusieurs secteurs. Nous allons travailler par tronçon, et ensuite nous travaillerons par atelier sur chacun des tronçons.

Complément de réponse de N. Joyau : il y a près de 2 ans et demi de travaux qui se dérouleront en même temps dans le cadre du projet.

Complément de réponse de M. Oden : l'objectif est de lancer au second trimestre 2025 les travaux préparatoires des réseaux notamment, pour à la fois en déplacer certains et en renouveler d'autres, pur éviter d'avoir à intervenir de nouveau dans quelques années sur des aménagements neufs. 2025 sera une année des travaux de réseaux, des ouvrages d'art, afin de réaliser le tramway en 2026 et en 2027.

- *Les travaux en cours de réalisation sur le rond-point du Débarquement ont-ils été pris en compte par rapport à la réalisation du tramway dans ce secteur ?*

Réponde de M. Oden : oui, tout à fait.

- *Y-a-t-il des voies de recours possibles sur le projet ?*

Réponse de N. Joyau : il y encore plusieurs étapes, des délibérations à passer, une enquête publique qui aura lieu à l'automne, pour laquelle nous allons fournir une étude d'impact qui comprendra les rapports des études en cours (géotechnique, faune/flore, acoustique, etc). Ces études seront disponibles sur le site de la concertation tramway2028.fr. Un commissaire enquêteur prendra note des remarques du public avant de dresser un rapport qu'il devra ensuite permettre d'obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) sur le projet au printemps 2025. De potentiels recours pourraient effectivement amener le report de la mise en service ou la non obtention de la DUP.

- *Peut-on revenir sur le parking situé à côté du parking de Beaulieu ? Ce parking sera-t-il bétonné ou laissé engazonner pour remédier aux problèmes d'évacuation des eux pluviales sur ce secteur ?*

Réponse de M. Oden : dans les standards actuels c'est la gestion à la parcelle qui prévaut, ce qui sera le cas sur ce parking. La particularité d ce parking est qu'il est sur un fond calcaire donc on ne pourra pas infiltrer les eaux pluviales. Cela signifie qu'il y aura du stockage, aussi un traitement avec des noues sera aménagé avec une désimperméabilisassions, en partie, des places. Il ne s'agira pas d'un parking enherbé.

- *Serait-il envisagé de le planter un peu ?*

Réponse de N. Joyau : il y aura effectivement des arbres plantés sur ce parking. Sur l'ensemble de l'opération, près de 80% du linéaire de la plateforme qui sera végétalisé, et dont une grande partie conséquente avec une perméabilité directe avec le sol.

- *Le long de ce parking, le chemin en haut sera-t-il aménagé en piste cyclable ? Car les gens ont l'habitude de le prendre pour aller à Bretteville-sur-Odon en vélo.*

Réponse de M. Oden : ce chemin sera en partie viabilisé pour gérer l'accès au parking. A voir s'il y aura un aménagement cyclable.

PARTIE 3. REUNIONS AVEC LES ASSOCIATIONS

1. COMPTE RENDU DE LA REUNION ACCESSIBILITE DU 26/09/2023

REALISATION DE L'AXE EST-OUEST DU TRAMWAY DE CAEN LA MER

COMPTE-RENDU DE REUNION

OBJET DE LA REUNION : ACCESSIBILITE TRAMWAY 2028

Date, heure et lieu : 26/09/2023, 18h, 16 rue Rosa Parks, Hôtel de CU Caen la mer

	Nom	Fonction	Diffusion
Etabli par	M. Oden	Directeur de mandat	11/10/23
Approuvé par	F. Norais	Directeur projet tramway 2028	

Orga.	Phase	Type	Emetteur	Chrono	Indice
C3.01	AVP	CR	MOD	2300649	1

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
Caen la mer	N. Joyau	Vice-Président CLM en charge des mobilités			X	X
	F. Norais	Directeur de projet Tramway 2028	f.norais@caenlamer.fr		X	X
	G. Senfara	Chargé de mission tramway	g.senfara@caenlamer.fr		X	X
	Y. Metivier	Chef de service transports publics	y.metivier@caenlamer.fr		X	X
Transamo	M. Oden	Directeur de mandat	Martin.oden@transamo.com		X	X
	P. Martin	Directeur technique	Paul.martin@transamo.com		X	X
Traméo	D. Lombard	Directeur de projet maîtrise d'œuvre générale	Didier.lombard@egis-group.com			X
	C. Thatcher	Directeur des études	Christophe.thatcher@egis-group.com		X	X
	I. Rho	Architecte	i.rho@laba.archi			X
AVH (Association Valentin Hauy)	D. Rutkowski		drutkowski@avhcaen.fr		X	X
	C. Buigues		clairebuigues@hotmail.fr		X	X
	M. Aubert		M_aubert1@hotmail.com			X
	P. Dieu La Fait		Pholjo.dieu@free.fr			X
	T. Meudec		Thierry.meudec14@gmail.com			X
APF / France Handicap	P. Esnault		pascal.esnault@yahoo.fr			X
	T. Jardin		thomaturge@thomaturge.com			X
	M. Aubert		M_aubert1@hotmail.com			X

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
A vue de truffe			avuedetruffe@orange.fr			X
Handiuni			handiuni@unicaen.fr			X
Handuo Tandem			Handuo.caen@gmail.com			X
	Y. Gerny		Yannick.gerny@gmail.com			X
HMVA (Handicap Mieux Vivre Accueil)			Hmva2@orange.fr			X
	P. Stephanazzi		Philippe.stephanazzi@wanadoo.fr			X
	S. Marie		Sebastien.marie80@gmail.com			X
Cecitix	E. Gousset		Egousset5@gmail.com			X
	C. Buigues		clairebuigues@hotmail.fr		X	X
	N. Fortin		Fortin.nicolas2@wanadoo.fr			X
	J. Poitevin		Jean.poitevin@gmail.com			X
	C. Beaujour		Caroline.beaujour@gmail.com			X
Retina	N. Halle		Noel.halle.retina14@gmail.com			X
Les auxiliaires des aveugles	D. Rutkowski		didier.rutkowski@wanadoo.fr		X	X
	A. Alain		Anes.alain@orange.fr			X
Association des sourds de Caen et du Calvados	V. Cronier		croniery@hotmail.com			X
Fondation Miséricorde	Y. Behrens		ybehrens@fondation-misericorde.fr			X
Age d'or des sourds de Caen	F. Delenclos		Fanfar14123@orange.fr			X
CNDP	B. Boussion	Garant de la concertation continue	bruno.boussion@garant-cndp.fr			X

	Acteur	Echéance

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DU PROJET 3
2. MATERIEL ROULANT 4
3. AMENAGEMENTS URBAINS 4
4. CONCLUSION 5

1. PRESENTATION DU PROJET

Se référer au support joint.

Le support de la réunion sera déposé sur le site du projet tramway2028.fr.

CLM rappelle quelques gains essentiels attendus au travers du projet : amélioration des temps de parcours, accessibilité des transports en commun, requalification de l'espace urbain et mise en conformité des espaces publics, notamment du point de vue de l'accessibilité.

Le projet s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus. Le réseau sera en effet repensé, notamment le long du tracé, pour adapter l'offre à l'arrivée du tramway. La ligne 1 par exemple sera retravaillée pour ne pas doublonner la nouvelle offre tramway sur le quartier du Chemin Vert. Il en va de même sur le secteur de Venoix qui sera en partie desservi par le tramway, avec une station au bout de l'avenue Charlemagne côté Beaulieu, et une station au carrefour de la rue Henry Chéron et du Bd Guillou.

Le projet s'accompagnera d'une reprise des aménagements urbains de façade à façade sur l'ensemble des rues empruntées par le tramway, sauf exception sur Beaulieu notamment. Ces aménagements seront donc mis en conformité avec les normes et principes d'accessibilité en vigueur.

Les rames de tramway, existantes et nouvelles, seront équipées de batterie pour franchir des sections sans ligne aérienne, dans les secteurs à fort enjeu patrimonial : Hôtel de Ville, Château. Le budget associé au dispositif d'autonomie est de 20 M€. Ce dispositif dispose d'un retour d'expérience favorable, notamment sur Nice et en Espagne.

Le tronc commun du réseau, avenue du 6 juin, verra la fréquence de passage des tramways augmenter avec le nouvel axe. Ce secteur présente donc un enjeu en termes de plan de circulation.

Un point de vigilance sur l'accessibilité est relevé dans le traitement des aires piétonnes.

Les lignes T1 et T2 seront conservées telles qu'existantes. La ligne T3 reliera Fleury-sur-Orne à St-Contest. La ligne T4 reliera la Presqu'île à Beaulieu.

En plus de la création de l'axe est-ouest, des travaux seront nécessaires sur les lignes existantes pour supprimer la ligne aérienne autour du château.

	Acteur	Echéance

Ces travaux seront réalisés en période estivale pour limiter l'incidence sur l'offre de transport.

Un enjeu fort est relevé sur la sécurisation des chantiers et leur accessibilité. Il s'agit notamment des passerelles de franchissement du chantier et de leurs rampes d'accès, ainsi que du balisage des cheminements piétons. Les changements d'habitudes sont complexes à appréhender par les personnes malvoyantes par exemple, et nécessitent un accompagnement adapté.

Lors des travaux de la ligne 1, des ambassadeurs du projet étaient facilement joignables et assuraient l'interface entre le grand public et l'opération. Ce principe sera reconduit sur le projet Tramway 2028.

2. MATERIEL ROULANT

Se référer au support joint.

Dix nouvelles rames seront acquises par Caen la mer. Elles seront identiques aux rames existantes. Les mesures en faveur de l'accessibilité seront reconduites :

- Lacune entre le quai et la rame réduite par rapport à la réglementation
- Bandes de guidage dans les rames
- 4 doubles portes accessibles (les portes en extrémité sont doubles mais non accessibles pour les personnes en fauteuil roulant)
- Boucle inductive pour l'information voyageurs
- Annonces sonores et visuelles
- Voyant de fermeture des portes déporté à 1,6 m de hauteur
- Valideurs accessibles
- Bouton poussoir d'ouverture des portes accessible sur les barres de préhension, avec mise en éveil du conducteur

En complément, le dispositif d'identification olfactive de la ligne en test sur la ligne T3 sera généralisé à l'ensemble du réseau.

3. AMENAGEMENTS URBAINS

Se référer au support joint.

Pour l'ensemble des nouveaux aménagements urbains, il sera recherché une conformité aux réglementation en vigueur. Les points durs éventuels seront identifiés pour être partagés avec les représentants des associations PMR lors d'échanges ultérieurs.

Les études tiendront compte d'une recherche de mutualisation des émergences (poteaux, potelets etc.) afin de dégager au mieux les cheminements. Quand c'est possible, les poteaux de ligne aérienne ou d'éclairage seront insérés dans les alignements d'arbres.

Concernant les potelets, les abaques réglementaires seront respectés. L'objectif est d'éviter les potelets de faible hauteur qui présentent un risque de chute pour les personnes malvoyantes. Une hauteur de 1,1m permet

	Acteur	Echéance
d'éviter ce risque. Un contraste est prévu au sommet des potelets qui se trouvent dans les cheminement piétons.		
Des anomalies ont été constatées par les associations sur certaines stations du réseau existant qui hérite en partie des aménagements du TVR. Il est convenu de prévoir une visite sur site, sur la station Bernières notamment, afin de constituer un retour d'expérience pour la conception des futures stations.		
L'opportunité de mettre en place des bandes de guidage sur chaussée dans les traversées piétonnes est discutée. Il est conclu que leur intérêt est avéré pour les traversées piétonnes biaises afin d'orienter les personnes malvoyantes se déplaçant à la canne.		
Un point de vigilance est relevé concernant la glissance des bandes de guidage. Les fournitures retenues par l'opération seront de qualité conforme aux normes en vigueur, notamment concernant l'épaisseur des reliefs qui peut influer sur la glissance.		
Les principes de détectabilité de la plateforme tramway devront être homogénéisé sur le tracé pour faciliter leur appropriation par les personnes malvoyantes (vue de 2 cm, bande pavé etc.).		
Concernant les escaliers, il est souhaité la mise en place de rampes, utiles pour les personnes malvoyantes comme pour les personnes âgées.		
La signalisation tricolore sera équipée de module de sonorisation. La problématique actuelle de déclenchements multiples est connue. Une vigilance sera apportée à ce sujet pour rechercher une solution avec les fournisseurs.		
Les bornes d'information des voyageurs en station tramway seront pérennisées, avec leurs annonces sonores. Le retour d'expérience des associations est positif sur ce dispositif.		
Les pavés posés sur lit de sable en traversée de plateforme tramway sur le réseau existant ne seront pas reconduits, afin d'éviter les aspérités occasionnées par leur descellement.		
Le principe de végétalisation de la plateforme sera reconduit. Le retour d'expérience est positif, tant du point de vue du public que de l'exploitation.		
Hors projet Tramway 2028, il est relevé : • une absence de bande de guidage sur le parvis de la gare SNCF, alors que l'intérieur du bâtiment en dispose. • Une absence de bande d'éveil vigilance devant les marches du chevet de l'église Saint-Pierre.		
4. CONCLUSION		
Les représentant des associations émettent un souhait de constructivité et de prolonger les échanges sur l'opération. Ils demandent à travailler de façon transparente et sincère, en vue de traiter les points durs en amont, notamment sur les cas de dérogations qui pourraient être identifiés.		

	Acteur	Echéance
Une visite sur le réseau existant sera organisée afin de constituer un retour d'expérience pour la conception du nouvel axe.		
Caen la mer reste l'interlocuteur privilégié des associations sur l'opération Tramway 2028.		
Les documents partagés en séance seront déposés sur le site du projet tramway2028.fr.		

Réf. : T28-20230926-CR accessibilité tramway.docx

2. COMPTE-RENDU DE LA REUNION AVEC LES ASSOCIATIONS DE CYCLISTES DU 10/10/2023

REALISATION DE L'AXE EST-OUEST DU TRAMWAY DE CAEN LA MER

COMPTE-RENDU DE REUNION

OBJET DE LA REUNION : RENCONTRE ASSOCIATIONS CYCLISTES

Date, heure et lieu : 10/10/2023, 18h, Hôtel de CU Caen la mer

	Nom	Fonction	Diffusion
Etabli par	M. Oden	Directeur de mandat	
Approuvé par	F. Norais	Directeur de projet Tramway 2028	

Orga.	Phase	Type	Emetteur	Chrono	Indice
C3.01	AVP	CR	MOD	2300700	1

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
Caen la mer	N. Joyau	Vice-Président CLM en charge des mobilités	njoyau@caen.fr		X	X
	F. Norais	Directeur de projet Tramway 2028	f.norais@caenlamer.fr		X	X
	G. Senfara	Chargé de mission tramway	g.senfara@caenlamer.fr		X	X
	M. Lecharpentier	Directeur mobilité	m.lecharpentier@caenlamer.fr		X	X
	J. Milcent	Chef de service Prospectives Mobilité	j.milcent@caenlamer.fr		X	X
Transamo	M. Oden	Directeur de mandat	Martin.oden@transamo.com		X	X
	P. Martin	Directeur technique	Paul.martin@transamo.com			X
Tramèo	D. Lombard	Directeur de projet maîtrise d'œuvre générale	Didier.lombard@egis-group.com			X
	C. Thatcher	Directeur des études	Christophe.thatcher@egis-group.com			X
	I. Rho	Architecte	i.rho@laba.archi		X	X
	F. Bonet	Référent aménagements cyclables	Florian.bonet@egis-group.com		X	X
Tout en vélo			caen@toutenvelo.fr		X	X
Toucaen rollers			contact@toucaenrollet.fr		X	X
Handuo tandem			Handuo.caen@gmail.com		X	X
Caen urban bike			Caen.urbanbike@gmail.com			X
Cyclo sportive de Rots			delhommeaualin@gmail.com			X
Dans la roue d'Alphonse			dlrdalphonse@gmail.com			X
Dérailleurs			caen@fubicy.org			X

PUBLIÉ - PUBLIÉ - PUBLIÉ - PUBLIÉ - PUBLIÉ
13/10/2023 C3.01-AVP-CR-MOD-2300700-1
13/10/2023 10:08:58

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
Ultracycling aventure			Ultracycling.aventure@gmail.com			X
Velisol'			associationvelisol@yahoo.fr			X
Caen Bike Polo			Caen.bikepolo@gmail.com			X
Caen BMX			contact@caenbmx.fr			X
Comité départemental de cyclotourisme du calvados			Codep14@gmail.com Departement14-presidence@ffvelo.fr ffctcodep14@orange.fr			X
Maison du vélo			Amicale-cyclo-caen@laposte.net			X

	Acteur	Echéance

SOMMAIRE

1. REGLES DE CONCEPTION 3
2. EXEMPLES D'AMENAGEMENTS 4
2.1 Secteur du Chemin Vert 4
2.2 Secteur de Beaulieu : 5
3. PROCHAINES ETAPES 5

1. REGLES DE CONCEPTION

La maîtrise d'œuvre du projet (groupement Traméo) présente les règles de conception qui seront prises en compte dans le projet. Elles sont majoritairement issues des guides du Cerema.

Le choix des aménagements cyclables peut se porter sur une mixité des circulation ou au contraire sur une circulation des cycles sur une infrastructure dédiée. Les études analysent au cas par cas les aménagements à prévoir en fonction des typologies de rues (axes structurants ou de desserte locale).

Les aménagements sont conçus en tenant compte du guide "rendre sa voirie cyclable" du Cerema. Ce guide a été récemment élaboré dans une perspective de croissance forte du vélo et se veut donc ambitieux sur la qualité des aménagements.

Par ailleurs, deux notes techniques corédigées par le Cerema et le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) servent de référentiel pour articuler les aménagements cyclables avec les infrastructures tramway.

Nota : le STRMTG est un service de l'Etat chargé notamment de veiller à la sécurité des réseaux de tramways.

La loi LOM (Loi d'orientation des mobilités) impose aux projets d'infrastructures tels que le tramway la réalisation d'itinéraires cyclables. Différentes typologies d'aménagements sont compatibles. La zone 30 n'est pas considérée comme un aménagement cyclable compatible.

La maîtrise d'œuvre souligne l'évolution des critères d'aménagement des infrastructures cyclables constatée depuis quelques années. L'objectif du projet est de porter des aménagements au niveau des critères actuels, intégrant notamment :

- Une vigilance sur l'angle entre la voie cyclable et la voie ferrée
- Le choix d'aménagements crédibles vis-à-vis des comportements des cyclistes
- Une vigilance sur le traitement des conflits d'usage au travers d'une conception adaptée, tenant compte des

	Acteur	Echéance

recommandations du Cerema : détectabilité des infrastructures, visibilité/contraste, "droit à l'erreur" par la mise en place de bordures « pardonnantes »
- Prise en compte des mouvements tournants, des accès entrée/sortie sur les itinéraires cyclables,
- Prise en compte des rayons de girations
- Etc.

Question : la piste cyclable descendant du viaduc de la cavée présente un angle droit en bas du viaduc qui semble en contradiction avec les principes évoqués.

Réponse : ce choix a été retenu par Caen la mer pour cet aménagement particulier afin d'imposer un ralentissement aux cyclistes et ainsi garantir la sécurité de la traversée avec la route. La circulation automobile dans ce secteur a été largement modifiée pour aménager une infrastructure cyclable, et on observe un respect de priorité encore fluctuant au croisement de la piste cyclable. La modification des usages se fait progressivement, et l'aménagement cyclable pourra évoluer à terme.

Question : le revêtement en bois sur certains ouvrages le long du tramway pose problème pour les modes doux (vélo, roller, voire piétons). Qu'en sera-t-il sur la nouvelle ligne.

Réponse : la ligne 1 présentait une problématique liée à la réutilisation des ouvrages existants et à la charge admissible. Le choix du bois est lié à l'optimisation des charges (nb : la partie cyclable est en asphalte). Sur l'axe est-ouest, un ouvrage sera créé au niveau du quartier du Chemin Vert au-dessus du boulevard périphérique. Le retour d'expérience de la ligne 1 sera pris en compte afin de réserver aux modes doux un revêtement confortable et adapté.

2. EXEMPLES D'AMENAGEMENTS

2.1 SECTEUR DU CHEMIN VERT

Le maître d'œuvre présente l'avancement des études sur la partie Nord du Chemin Vert. Un soin particulier a été apporté aux connexions avec les rues perpendiculaires. L'objectif recherché est d'adapter les connexions de pistes cyclables au cas par cas en fonction des typologies de rues et d'usage afin d'établir une porosité de l'infrastructure cyclable avec le tissu urbain :

- Rue des 13 acres : connexion sécurisée en parallèle des traversées piétonnes.
- Av. du Président Coty : Connexion de la piste rue du Chemin Vert avec l'av. du Président Coty afin de préserver la possibilité d'aménagement cyclables ultérieurs sur l'avenue. La connexion se fait au travers de pistes monodirectionnelles autour de la station placée dans l'axe du parvis du centre-commercial.

	Acteur	Echéance

- Allée du Rossignol : connexion au travers de la plateforme tramway accessible aux cycles depuis le carrefour général (pas d'aménagement dédiée sur l'allée du Rossignol). *Nota : la traversée cyclable / piétonne sera repositionnée au niveau de la grande promenade.*

La piste cyclable bidirectionnelle a une largeur de 3 m qui permet une insertion continue dans la rue, tout en préservant l'alignement d'arbres (la position du tramway étant contraintes par ailleurs par les stations).

Ponctuellement, un aménagement d'îlots est prévu entre la piste et le tramway afin de permettre aux cyclistes de s'orienter pour traverser la voie de tramway avec une covisibilité tramway/cycle satisfaisante, tout en tenant compte d'un rayon de braquage. Les îlots sont aménagés à l'aide d'un pincement ponctuel sur la piste cyclable de l'ordre de 1m (piste réduire localement à 2m).

2.2 SECTEUR DE BEAULIEU :

Suite au premières études, l'insertion du tramway est proposée dans l'axe du boulevard Pompidou, avec la suppression des contre-allées. Cette configuration permet particulièrement de traiter en sécurité les entrées/sorties de résidences vis-à-vis du tramway et de l'infrastructure cyclable en dégageant des espaces tampons entre les immeubles, la piste et la voirie. L'aménagement permet également d'apaiser la circulation automobile avec un stationnement longitudinal, réparti de façon homogène entre le nord et le sud.

L'insertion repasse en latéral au niveau du stade, pour longer le parvis et emprunter ensuite la contre-allée sud jusqu'au Bd Detolle. Ce choix permet de positionner la station côté stade et de conserver la contre-allée nord sur l'espace le plus dense en commerce.

Sur l'exemple de la rue Borderieux, on voit la connexion des pistes monodirectionnelles avec une rue de desserte de quartier sans aménagement dédié.

Question : quelle sera la place du piéton, notamment en situation de mal/non-voyance ?

Réponse : Un atelier dédié à la prise en compte des personnes en situation de handicap a été mené récemment. Il en ressort notamment les principes suivants en lien avec les itinéraires cyclables : mise en place de démarcations détectables (vues de bordures), choix d'un revêtement distinct pour l'infrastructure cyclable, mise en place de bande d'éveil de vigilance aux traversées des pistes.

3. PROCHAINES ETAPES

Trois réunions publiques auront lieu les 24, 25 octobre et 9 novembre 2023. Les supports présentés seront mis en ligne le soir même afin de permettre à chacun d'en prendre connaissance à tête reposée et de communiquer ses questions, remarques ou suggestions dans les 15 jours suivant la réunion publique. L'enjeu est d'obtenir ces retours dans un délai compatible avec

	Acteur	Echéance

leur analyse et prise en compte dans les études d'avant-projet. Une présentation des aménagements retenus à l'issue des études sera réalisée lors d'une nouvelle session de réunions publiques début 2024.

Un nouvel échange sera programmé (2e moitié de novembre) avec les associations cyclistes après ces réunions publiques afin de continuer les échanges en lien avec l'avancement des études.

Un nouvel échange sera à prévoir courant 2024 sur les modalités d'organisation du chantier vis-à-vis des circulations cyclables. L'usage nominal de la voirie sera nécessairement bousculé durant cette période et une attention particulière sera nécessaire sur la gestion des cycles le long du chantier.

Question : la Halle des Granges est utilisée pour des cours ou entraînements de rollers, et constituer le point de départ des randonnées roller. L'équipement perdurera-t-il après le tramway ?

Réponse : sur la rue du Carel, le projet prévoit à ce jour la suppression du stationnement le long de la voirie et le maintien des deux sens de circulation. Le parking côté Halle des Granges sera réaménagé. La Halle des Granges est conservée. En phase chantier, le départ des randonnées depuis la rue du Carel risque d'être peu adapté. Un nouveau point de départ sera à envisager.

La suppression du stationnement rue du Carel nécessitera de faire évoluer les usages sur l'accès à la Halle des Granges (entraînements du mardi pour le roller). Il est possible de se reporter sur le parking hôtel de ville par exemple, ou encore le futur parking relais Palais des sports (le tramway assurant la jonction avec la rue du Carel).

3. COMPTE-RENDU DE LA REUNION AVEC LES ASSOCIATIONS DE DERAILLEURS DU 12/12/2023

REALISATION DE L'AXE EST-OUEST DU TRAMWAY DE CAEN LA MER

COMPTE-RENDU DE REUNION

OBJET DE LA REUNION : AMENAGEMENTS CYCLABLES – LES DERAILLEURS

Date, heure et lieu : 12/12/2023, 20h30, HCU Caen la mer

	Nom	Fonction	Diffusion
Etabli par	M. Oden	Directeur de mandat	
Approuvé par	F. Norais	Directeur de projet	

Orga.	Phase	Type	Emetteur	Chrono	Indice
C3.01	AVP	CR	MOD	2300943	1

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
Les Dérailleurs	Francescu Garoby	Président	f.garoby@gmail.com		X	X
	André-Pierre Hodierne	Vice-président	aphodierne@gmail.com		X	X
	Sylvie Hodierne	Adhérent			X	X
	Matthieu Remond	Adhérent	matthieuremond@yahoo.fr		X	X
	Albert Nebout	Antenne Campus	Albert.nebout@protomail.com		X	X
	Antoine Bouyer	Antenne Campus	Antoine.bouyer@gmail.com		X	X
	Martin Jean	Adhérent	Martinjean86@gmail.com		X	X
	Antoine Pichet	Adhérent	antopic@lapsote.net		X	X
	Julien Canivet	Participant	jeanivet@free.fr		X	X
	Marina Grizelly		newy@waradoo.fr		X	X
Caen la mer	N. Joyau	Vice-président en charge des mobilités	njoyau@caen.fr		X	X
	F. Norais	Directeur projet Tramway 2028	f.norais@caenlamer.fr		X	X
	J. Milcent	Chef de service Prospectives Mobilités	j.milcent@caenlamer.fr		X	X
Transamo	M. Oden	Directeur de mandat	Martin.oden@transamo.com		X	X
MOEG	C. Thatcher	Directeur des études	Christophe.thatcherR@egis-group.com		X	X
	F. Bonet	Responsable aménagements cyclables	florian.bonet@egis-group.com		X	X
	L Rho	Architecte	l.rho@laba.archi		X	X

PUBLIÉ
19/12/2023 C3.01-AVP-CR-MOD-2300943-1
19/12/2023 16:51:42

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
CNDP	B. Boussion	Garant de la concertation continue	bruno.boussion@garant-cndp.fr		X	X

	Acteur	Echéance

SOMMAIRE

1. PRINCIPES GENERAUX 3
2. AMENAGEMENTS CYCLABLES LE LONG DU TRACE 4
3. CARREFOURS 5
4. DE ST-CONTEST A DUNOIS 5
5. SUITES 6

1. PRINCIPES GENERAUX

Question : quels sont les critères pour le choix des aménagements piétons ?

Réponse : les critères piétons ne sont pas encadrés par la loi LOM : voie verte, aire piétonne, zone de rencontre. Le choix du régime de circulation est adapté au contexte au cas par cas. L'objectif est de limiter les aménagements pouvant générer des conflits piétons/cycles.

Principes retenus pour la conception de l'opération :

- Revêtement uniforme sur les aménagements cyclable le long du tracé : rouge brun coloré dans la matière (pas de peinture) validé, en lien avec l'Architecte des Bâtiments de France.
- Différenciation altimétrique piétons/cycles

Question : quel gabarit est pris en compte pour la giration des cycles ?

Réponse : l'objectif est de proscrire les angles droits. Les rayons sont de 1 à 5 m selon les zones, selon l'espace disponible et les vitesses de circulation.

Question : La différence altimétrique doit-elle être conservée malgré la différence colorimétrique ?

Réponse : Oui, l'enjeu est notamment d'assurer la détection à la canne pour les personnes mal ou non-voyante. Les bordures prévues sont de type pardonnantes, avec un chanfrein à 45° pour limiter le risque de chute en cas contact entre le vélo et la bordure.

Question : Quels sont les dispositions prévues en termes de signalisation de trafic ? Des feux R19 sont-ils prévus (jaune clignotant directionnel dédié vélo) ?

Réponse : le besoin de recourir à des feux R19 n'a pas été identifié à ce stade mais d'autres dispositions sont prévues, notamment l'usage de feux tricolores quand c'est possible.

	Acteur	Echéance

2. AMENAGEMENTS CYCLABLES LE LONG DU TRACE

La carte des aménagements cyclables est présentée en séance avec un focus sur les évolutions depuis les réunions publiques d'octobre-novembre 2023.

Un travail d'étude et d'optimisation mené par le maître d'œuvre général a permis d'élaborer un aménagement comprenant une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5m sur la rue Damozanne entre la rue de Bayeux et la rue du Clos Caillet. Cette évolution répond aux objectifs généraux d'accompagner le tracé par des aménagements cyclables, et à une demande forte relayée au cours de la concertation continue, notamment pour la desserte de la rue Damozanne et du quartier de la Haie Vigné.

Le tronçon sur la Cité de l'air (rue du Capitaine Boualam) est très étroit. A ce jour, aucune solution n'a été identifiée pour permettre la continuité cyclable. Les aménagements existants sur le secteurs resteront donc de mise : contre-sens cyclable rue Damozanne et rue Neuve-Bourg-l'Abbé notamment.

Entre les allées du Père Jamet et la rue du Carel, une piste cyclable bidirectionnelle sera créée afin de permettre une meilleurs desserte entre le centre-ville et le quartier autour de la rue Caponière.

Afin d'assurer la continuité cyclable sur la rue du Carel, et ce malgré des contraintes d'insertion fortes liées à la largeur de la rue et à l'impératif d'un double sens pour l'accès au CCN, au stade Hélitas et au Monastère de la Visitation notamment, un chaussidou, ou chaussée à voie centrale banalisée, sera mis en œuvre.

La rue de l'Abbatiale sera mise à sens unique (dans le sens Carel vers Caponière) pour limiter la circulation de transit sur la rue du Carel et permettre l'intégration des cycles.

Question : le comblement des gorges du rail avec des mousses est-il prévu dans les zones partagées ?

Réponse : la société Egis a mené un benchmark des solutions existantes. Celles-ci sont satisfaisantes pour un usage ponctuel par exemple pour des événements type course cycliste, mais ne sont pas probante pour un usage pérenne. Elles présentent notamment une usure très rapide, imposant un renouvellement très fréquent. La conception s'oriente plutôt dans une recherche de surlargeurs le long du tramway pour permettre aux cyclistes de circuler sur une largeur confortable à l'extérieur des rails.

Remarques : le risque de stationnement sauvage sur le chaussidou de la rue du Carel est soulevé en séance.

Question : est-il prévu des écluses sur le chaussidou ? L'objectif étant d'imposer aux véhicules de se centrer sur la voie pour réduire la vitesse et inciter au respect du principe du chaussidou.

Réponse : la conception n'a pas encore atteint ce niveau de détail. Ce sujet sera considéré dans les étapes de conception à venir.

	Acteur	Echéance

3. CARREFOURS

La continuité de l'aménagement cyclable sera assurée dans les carrefours, à l'aide de résines colorées. Celle-ci, contrairement aux peintures, permettent de maintenir l'adhérence des cycles sur le revêtement rugueux.

Un écart entre la piste et l'intersection de l'ordre de 1 à 5m est prévu pour permettre aux véhicules de s'orthogonaliser au maximum avant la traversée de la voirie ou du tramway.

L'usage de signaux R24 / R25 (rouge clignotant) n'est pas exclu à ce stade.

Question : un principe de 3e voie pour les mouvements tournants (ex. bd Guillou) est-il envisagé ?

Réponse : Le principe n'est pas exclu mais l'espace disponible est généralement très contraint le long du tracé et la possibilité de réaliser de tels aménagements paraît peu probable.

Question : sur l'avenue du 6 juin, le long du tramway, les flux piétons/cycles sont bloqués au passage du tramway, même pour le flux longitudinal.

Réponse : les raisons de ce barrage sont à voir dans les dossiers de conception de l'époque pour voir les possibilités de modification du phasage. Il est probable que cela soit lié au risque de mouvements tournants vers la plateforme tramway. Ce risque de conflit conduit généralement à un impératif d'interdire les flux longitudinaux s'il n'existe pas un autre feu transversal en barrage.

Sur les nouveaux aménagements, les flux longitudinaux pourront être permis en parallèle du tramway à condition d'avoir une séparation avec le flux tramway (feu de barrage pour le cycle qui se dirige vers le tramway).

4. DE ST-CONTEST A DUNOIS

St-Contest

- Trottoirs de 2m minimum en nominal.
- Raccordement sur rond-point du Débarquement qui sera aménagé à la Hollandaise.
- Raccordement sur aménagement en projet rue de Rosel.
- Pas d'aménagement sur l'avenue Mountbatten dans le cadre du projet (hors périmètre)

Chemin Vert Nord

- Continuité prévue entre la rue d'Authie et la rue du Chemin Vert par la rue de Touraine
- La liaison visible face au parking de copropriété au nord de la rue du Chemin Vert sera supprimée (erreur du plan)
- Identification d'un risque de conflit piéton devant le centre commercial Molière. Le projet prévoit de traiter le conflit piéton en créant un îlot refuge de largeur réduite en pinçant localement la piste cyclable pour permettre au piéton qui descend l'escalier de prendre conscience du conflit avant d'arriver sur la piste cyclable et inciter le cycliste à ralentir du fait de la réduction de la largeur de piste.

  Suggestion de mettre la piste cyclable côté route : cette solution n'est pas envisageable, notamment en raison du souhaite de préserver l'alignement d'arbres, devant le centre-commercial. Cette solution imposerait également de rompre l'alignement du tracé le long de la rue du Chemin Vert.
- Connexion cyclable avec l'avenue du Président Coty : demande d'envisager des branches de connexion bidirectionnelles. L'espace disponible sur trottoir entre les arbres et les façades ne le permet pas. Cependant, l'étude du tramway sur la place Molière va évoluer. La réalisation d'un quai trottoir ne sera pas possible. En contrepartie, les traversées piétonnes et cyclables devraient pouvoir être rapprochées de la station et de l'avenue Coty. Ce point sera à revoir lors d'un prochain échange au regard des avancées des études.
- Proximité des stations Chemin Vert et Molière : enjeu de création d'une station directement contigüe au P+R pour favoriser le report modal et l'usage des P+R. Station Molière choisie face à l'av. du Président Coty pour créer une nouvelle centralité au niveau du quartier.

Chemin Vert Sud

- Enjeu de conflit piétons / cycles sur la piste cyclable aménagée dans un cadre agréable ?
- Les piétons sont orientés sur le trajet le plus direct en raison de la vitesse de marche.
- La piste cyclable sera prioritaire aux intersections avec les rues transversales (Alfred de Musset, Cussy)

Question : comme est traitée l'inclusivité des pistes cyclables ? Par exemple, le passage actuel dans le parc de Secqueville peut être considéré comme inquiétant le soir.

Réponse : Un éclairage sera prévu sur les pistes cyclables à l'image de l'ensemble des voiries, y compris sur cette portion.

5. SUITES

L'association Les Dérailleurs transmet en séance son analyse des plans présentés en réunions publiques

Prochains échanges à caler début 2024.

Ordre du jour :

- Echange sur les remarques communiquées par l'association
- Présentation des avancées dans les études

	Acteur	Echéance

PARTIE 4. BILANS DU GARANT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP)

1. PREMIER RAPPORT INTERMEDIAIRE DE LA CONCERTATION CONTINUE DU GARANT DE LA CNDP DU 08/03/2024

1er Rapport intermédiaire de la concertation continue

Concertation continue décidée au titre de l'article L 121-14

Projet d'extension du réseau de tramway de la communauté urbaine Caen La Mer

Concertation préalable
Du 22 septembre 2021 au 16 novembre 2021
Concertation continue
Du 1 mars 2023 jusqu'à l'enquête publique

Noms garant désigné par la CNDP
Bruno Boussion

Date de remise du rapport intermédiaire n°1,
le 12 mars 2023

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 2
Préambule 3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP 3
La mission du garant 3
Fiche d'identité du projet 4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable 3
Engagements de la Communauté urbaine 3
Actualités liées au projet et évolution(s) 3
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ? 5
Printemps/Eté 2023 : un semestre de mise en place 5
Le suivi des engagements du porteur de projet 6
L'information/Les contributions du public 8
Avis du garant sur le déroulement de la concertation 9
La suite de la concertation continue 9
Réunions publiques par quartier avec présentation du projet suite à son évolution résultant des apports des rencontres tenues pendant la première année de concertation continue. 9
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet 10

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet d'extension du réseau de tramway de la communauté urbaine CAEN LA MER, menée du 30 septembre 2022 au 30 novembre 2022, la communauté urbaine a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Bruno BOUSSION de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°1 du garant, couvrant la période de 1mars 2023 au 28 février 2024. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 01 mars 2022 : saisie de la CNDP par la Communauté urbaine CAEN-LA-MER NORMANDIE
- 6 avril 2022 : Messieurs Bruno BOUSSION et Rémy WACOGNE sont désignés garants de la concertation préalable par la CNDP
- 27 juillet 2022 : décision de la CNDP définissant les modalités de la concertation
- 30 septembre au 30 novembre 2022 : concertation préalable
- 30 décembre 2022 : bilan de la concertation par les garants
- 28 février 2023 : le Conseil communautaire valide le projet retenu
- 1er mars 2023 : réunion publique de restitution du bilan de la concertation de la communauté urbaine
- 06 mars 2023 : publication du bilan de la Communauté Urbaine tirant les enseignements de la concertation et apportant réponses aux interrogations et recommandations des garants
- 05 avril 2023 : publication de l'avis de la CNDP sur la complétude et la qualité argumentative du bilan de la Communauté Urbaine, et désignant Monsieur Bruno Boussion en tant que garant de la concertation continue.
- 8er mars 2024 : publication du rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue

La mission du garant

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien prises en compte ;

les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;

les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat publique concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Responsable du projet et décideurs impliqués :

Le maitre d'ouvrage

La communauté urbaine CAEN-LA-MER NORMANDIE

Les autres acteurs impliqués

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 (ARS), ayant une mission de contrôle de la continuité des soins au sein de l'Etablissement public de santé mentale (EPSM) et du financement des investissements ;
- La société Kéolis, exploitant du réseau de transport de l'agglomération caennaise, celui-ci ayant vocation à être réorganisé en fonction du tracé qui sera choisi.

Contexte du projet :

La Communauté urbaine Caen La Mer porte ce projet de liaison Est-Ouest de tramway au sein de son agglomération pour compléter le réseau existant à ce jour (3 lignes, 23.2 kms) orienté Nord-Sud en créant près de 10 km de nouvelles voies desservant 21 à 22 stations nouvelles avec un cadencement de 10 mn sur chaque branche (caractéristiques du projet présenté lors de la concertation préalable).

Les trois premières lignes de tramway, mises en service à l'été 2019 rencontrent du succès. Elles accueillent plus de 50 000 voyages par jour alors que l'ensemble du réseau de transport en accueille plus de 100 000 par jour.

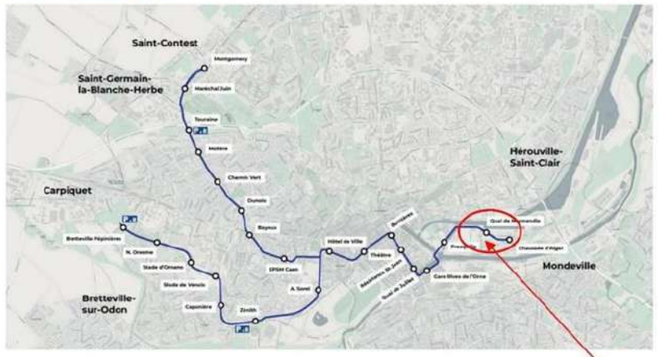
Selon le porteur de projet, l'extension du réseau de tramway s'insère dans une stratégie urbaine et de développement des mobilités alternatives à venir sur le territoire pour favoriser le report modal de l'automobile vers les transports en commun et permettre de desservir des quartiers densement peuplés de l'agglomération, vers St Contest via le Chemin vert, vers Bretteville sur Odon et initialement vers la Presqu'île, écoquartier en devenir pour une fréquentation estimée à 36 000 voyages par jour.

Par décision de son bureau communautaire du 28 février 2023, Caen La Mer a retenu le tracé B qui s'insère dans l'enceinte actuelle de l'EPSM (établissement public de santé mental) avec deux motivations principales :

- En évitant la voie unique du tracé A, il sera possible de porter le cadencement en deca de 8 mn
- Permettre la desserte des grands équipements publics (Zénith, Palais de Sports…) ce qui n'était pas le cas du tracé C.

La branche Est du projet qui devait desservir la Presqu'ile a été abandonnée car les dernières hypothèses des risques de submersion marine nécessitent des études complémentaires dont les délais de réalisation sont incompatibles avec les échéances calendaires du projet d'extension. Ce sont donc 1100 m de lignes et 2 stations qui sont supprimés ainsi que la passerelle enjambant le canal prévue entre le quartier St Jean-Eudes et la Presqu'ile.

Localisation du projet :



(source : dossier de concertation préalable)

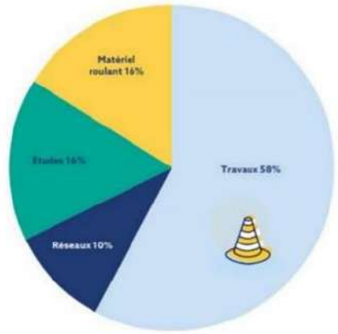
Objectifs initiaux du projet selon le MO :

- Améliorer et renforcer l'offre de transport en site propre
- Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture
- Desservir les quartiers d'habitats denses et de développement
- Renforcer la desserte du centre-ville
- A l'Est, désenclaver le futur écoquartier de la presqu'ile

Coût :

Une évaluation à 288.5 Millions €uros H.T (base 2021) avant modification du projet

(coût des investissements détaillés au stade des études de faisabilité du projet, bilan du Maître d'ouvrage page 26)



Répartition des coûts par poste de dépense

Calendrier :

Calendrier du projet et schéma décisionnel présenté lors de la concertation

- De 2022 à 2024 : poursuite des études, dépôt des dossiers de demande d'autorisation environnementale,
- En septembre 2024 : enquête publique,
- Fin 2024 : autorisation environnementale et début des travaux,
- En 2025 : début des travaux de dévoiement des réseaux
- En 2026 et 2027 : travaux d'infrastructures
- En 2028 : essais et mise en service.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Engagements de la Communauté urbaine

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	Engagement du MO	délai	Constat du garant à ce stade
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.	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 tramway2028.fr, a été déployée, et ouverte au public, le 30 septembre 2022, date du lancement de la concertation préalable du projet. Ce site permettra de poursuivre les échanges au-delà de la concertation préalable et tout au long du projet. Il sera ainsi possible d'y consulter des rubriques sur le projet et son actualité, sur les travaux et leurs impacts… **Les futures études techniques diffusables seront celles du dossier d'enquête publique**. Elles seront publiées sur le site.		***La parution est prévue à la fin du premier semestre 2024***
2. Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet.	La stratégie globale de mobilités, qui 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, qui 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	**2023-2024**	La demande portait sur le réaménagement de l'espace publique dans le cadre des travaux envisagés. Cet aspect du projet a été évoqué lors des réunions publiques de l'automne 2023 lors de la présentation de l'avant-projet.

	l'habitat et des déplacements, la communauté urbaine a 2022 - 2025 Rapport de la concertation préalable L121-8 / Nom du projet 6 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 : www.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 ainsi que 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 Rapport de la concertation préalable L121-8 / Nom du projet 7		

	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 PLiI-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. Rapport de la concertation préalable L121-8 / Nom du projet 8 Cette démarche globale d'association du public sera poursuivie tout		

	au long du processus d'élaboration du PLUi-HM.		
4. 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. A 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 après le choix du tracé.** Les évolutions de l'offre de transport, accompagnant tant la phase travaux que la mise en service du tramway en 2028, seront présentées au plus large 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. 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 présenter les rapports d'activités du délégataire, le bilan de la rentrée, les perspectives de l'année suivante et les éventuelles évolutions tarifaires. Il sera saisi des adaptations de l'offre de transport en lien avec la restructuration du réseau de bus autour du nouveau réseau de tramway.	**2023-2024**	**Lors de la concertation préalable, les comptes-rendus des travaux du panel des utilisateurs et du comité des partenaires n'ont pas été rendus publics alors qu'ils auraient été un élément d'information intéressant.** **Il serait souhaitable que cela soit fait dès maintenant.**
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	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	**2023-2024**	Nous avons participé à certains de ces rendez-vous qui ont servis à recueillir les observations des intéressés sur les conséquences concrètes de l'implantation du tramway sur leur activité professionnelle.

le projet.	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.		
6. Mobilités douces : associer 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, …	**2023-2024**	**Les réunions avec les acteurs des mobilités douces se sont effectivement déroulées et les comptes-rendus de ces réunions sont en ligne**

La communauté urbaine a précisé dans ses réponses aux questions des garants des points particuliers (*voir bilan du Maître d'Ouvrage*).

Nous en rappelons ici les points essentiels

Investissement et conjoncture économique :

- Budget transport autosuffisant, couvrant les investissements courants
- Prise en compte de l'inflation et d'un taux d'emprunt à 3% sur 30 ans
- Solidité et résilience financière de la communauté urbaine confirmée par l'agence Moody's

Mise à disposition des études transport

- Mise à disposition des compléments à l'enquête Origine-Destination dès leur disponibilité

Traversée de l'EPSM

- L'ARS sera associé aux modalités de recherche de solutions pour compenser les impacts
- Toutes mesures compensatoires seront financées sur les provisions pour aléas
- Caen La Mer pourra s'adjoindre les services d'un conseil externe spécialisé

Maintien des équipements en batteries

- Sur le tracé B, suppression de la LAC (Ligne Aérienne de Contact) de la station théâtre à la station EPSM et de la station Théâtre à la station Albert Sorel
- LAC existante déposée entre les stations Bernières et Place de la Mare

Capacité des parking-relais

- Elle sera déterminée durant la phase de conception du projet sur la base de l'étude de la population du bassin versant et d'une estimation à partir des volumes du trafic automobile des usagers potentiellement intéressés par un rabattement
- Choix d'un parking silo selon la surface disponible

Site internet et production de différentes études techniques

- Poursuite de la mise en ligne sur le site actuel des comptes-rendus des actions engagées
- Futurs études techniques diffusables figureront dans le dossier d'enquête publique

Réaménagement de l'espace public

- Le public sera associé lors de réunions publiques sectorisées

Associer le public aux réflexions sur les parkings relais, la réorganisation des réseaux

- Eventualité d'un parking relais supplémentaire boulevard du Maréchal Juin : association du public prévue
- Evolutions de l'offre de transport : réorganisation en associant les communes, le panel utilisateurs du Réseau et le comité des partenaires
- Présentation lors des réunions publiques selon l'avancée du projet

Prise en compte des impacts propres à chaque acteur (entreprises, commerçants…)

- Dialogue personnalisée avec chacun
- Pendant la phase de travaux, mise en place d'une commission d'indemnisation amiable

Mobilités douces : impliquer le milieu associatif

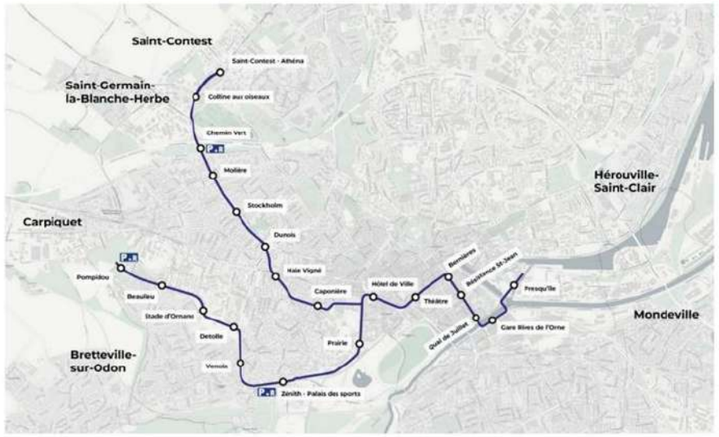
- *En marge de la concertation préalable, présentation au comité des partenaires comprenant les associations concernées ; poursuite des échanges dans ce cadre*

Actualités liées au projet et évolution(s)

Les principales modifications apportées au projet :

Abandon de la desserte de la presqu'île

Suite au rapport du GIEC de mars 2023, il est évoqué une élévation du niveau des mers de 1 m à l'horizon 2100. L'Etat et la Communauté urbaine vont engager une étude destinée à simuler l'impact de cette hausse, les effets attendus devant se faire sentir jusque dans l'agglomération caennaise dont notamment la presqu'ile située entre le canal et l'Orne dont la desserte par la branche Est du futur tramway était prévu. En septembre 2023, la communauté urbaine a donc annoncé sa décision de suspendre le projet d'aménagement de cette presqu'ile (2500 logements prévus) en l'attente des résultats de cette étude et en conséquence de ne pas engager les travaux prévus de prolongation Est de la ligne de tramway. (*communiqué dans la rubrique « actualités » du site de la concertation*)



- 2 nouvelles branches de tramway sur 9 km, les deux vers l'Ouest avec un tronçon commun en centre-ville
- 17 nouvelles stations
- 3 nouveaux parking-relais
- Equipement des bus avec des batteries pour une circulation sans ligne aérienne de contact en centre-ville
- Un service 7j/7 de 5h à 00h30 du lundi au samedi et de 6h30 à 00h30 le dimanche

Pour assurer le transport de plus de 36000 voyages par jour à la mise en service

Le cout du projet n'a à ce jour pas été réactualisé pour prendre en compte la suppression des 1100 m de ligne et des 2 stations ce qui, pourtant, représente 10% du linéaire initialement projeté.

Modification du tracé boulevard Pompidou

Le projet présenté lors de la concertation préalable prévoyait que le tramway soit positionné dans la contre-allée côté stade d'Ornano sans empiéter sur les voies de circulation actuelles. Cette disposition aurait nécessité que les riverains traversent les voies pour accéder à leur parking résidentiel et aurait poser des difficultés pour la dépose des résidents de la maison de retraite.

La communauté urbaine a modifié sensiblement son projet en choisissant de positionner les voies en axial du boulevard, les voies de circulation étant réparties de chaque côté du tramway.

Nouvelle station au parking-relais du chemin vert

À la suite de la concertation préalable, la communauté urbaine a décidé de prévoir une nouvelle station au droit du futur parking-relais afin de favoriser le report modal malgré la proximité de celle-ci avec la station prévue centrée sur la zone résidentielle.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Printemps/Eté 2023 : un semestre de mise en place

- 1er mars 2023 : réunion publique de restitution par la communauté urbaine suite au choix du tracé B

  Cette réunion s'est tenue le lendemain de la décision retenant le tracé B. Elle répondait à notre recommandation n°6 de notre bilan.
  70 personnes environ assistaient à celle-ci dont les représentants de l'association Caen-St Paul et du personnel de l'EPSM qui l'un comme l'autre a manifesté leur opposition soit au projet, soit au tracé retenu.

  La motivation essentielle du choix du tracé B par rapport au tracé A a été la possibilité de faire évoluer dans l'avenir le cadencement des rames de 10 mn à 8mn pour les branches Ouest et à 5 mn pour le centre-ville ce qui aurait été impossible avec le tracé A du fait de la section en voie unique. Ce critère de choix n'avait jamais été mis en avant et débattu pendant la concertation préalable.

- 5 mai 2023 : réunion de présentation des modalités de la concertation suite à la décision de la CNDP nommant le garant de la concertation continue (5 avril 2023)

  Elle s'est tenue entre le garant et les services de Caen La Mer, la procédure de désignation du Maître d'œuvre étant en cours ainsi que l'attribution d'un mandat de délégation de Maîtrise d'ouvrage pour conduire notamment les actions durant la concertation continue.

  Dès ce moment, j'ai demandé que la diffusion des études environnementales soit assurée au plus tôt. Caen La Mer n'a pas retenu cette demande, proposant celle-ci « *dès la fin de l'instruction par l'autorité environnementale, soit fin juillet de façon anticipée par rapport à l'ouverture de l'enquête publique prévue en octobre2024* »

  Les principales actions prévues *(modalités reprises dans le courrier adressé à la CNDP le 3 juillet 2023*) ont été entre autres les suivantes :

  - Rencontres individuelles avec les riverains touchés par la conception projet (les entreprises, les commerçants, les établissements scolaires…)
  - Concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie pour créer un parking silo sur son emprise
  - Mise en place de groupes de travail avec l'EPSM, la Cité de l'Air et le lycée Malherbe :
  - Réorganisation des lignes de transport : Cela avait donné lieu à un atelier durant la concertation préalable. Cette thématique n'a pas été reprise dans le cadre de la concertation continue car la communauté d'agglomération conduisait en parallèle une réflexion sur son plan de mobilité. La communauté d'agglomération a choisi de traiter cette réorganisation dans ce cadre.
  - Automne 2023 : réunions publiques de présentation de l'avant-projet

La question de la diffusion des études environnementales donnera lieu à une nouvelle demande de diffusion à l'automne 2023. Caen La Mer confirmera alors par courrier sa décision de ne diffuser les enquêtes environnementales qu'après avis de l'autorité environnementale.

- Juillet/aout 2023 : diffusion d'un flyer par quartier

  Pour chacun des quartiers Beaulieu, Chemin Vert et centre-ville, un flyer spécifique a été diffusé présentant le tracé, ses points particuliers dont le positionnement des stations, annonçant la tenue de réunions publiques et invitant le public à voter en ligne pour les noms des nouvelles stations.

  Il est également précisé que « la *restructuration du réseau de bus sera précisée lors des prochaines étapes du projet* »

Le suivi des engagements du porteur de projet

Les actions engagées

1 – Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet

Le site de la concertation préalable a été enrichi d'une rubrique propre à la concertation continue sur laquelle les contributions du public ont été publiées ainsi que les réponses de Caen La Mer, les supports et comptes-rendus des réunions thématiques (accessibilité, associations cyclistes)
De même pour les comptes-rendus des réunions publiques et des conseils de quartiers.

2- Groupe de travail EPSM

Le parcours inclut une section située sur l'actuel emplacement de l'EPSM, reliant la rue du Carel à l'esplanade Chaunu.
La plateforme prévue doit s'insérer entre les bâtiments Père Jamet, Sainte Bernadette et l'annexe d'une part, et le reste du site d'autre part dont l'un est accueil des malades avec une capacité de 85 lits (bâtiment Père Jamet)
Dans ce contexte, l'EPSM, l'Agence Régionale de Santé et la Communauté Urbaine Caen la mer ont collaboré pour établir une convention tripartite, incluant le financement de la mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage.

Dès la fin d la concertation préalable, un groupe de travail a été mise en place sous forme d'un COPIL qui regroupait la communauté urbaine et ses différents services, la direction de l'EPSM (directeur, directrice des soins, directeur des travaux, DAF), le conseil de surveillance de l'EPSM, la Préfecture, l'ARS. Le garant a assisté selon ses disponibilités.

Un AMO a été choisi conjointement par l'EPSM et CLM pour conduire les études prospectives
Les parties ont convenu de déplacer les activités actuellement logées dans les bâtiments Père Jamet et l'Annexe vers un ou plusieurs nouveaux bâtiments à construire dans l'emprise de l'EPSM, au sud du tracé de l'axe Est-Ouest du futur tramway en prenant en compte les besoins de l'EPSM.

Ce Copil se réunit mensuellement. (8 réunions à ce jour)

Ce transfert de bâtiment par reconstruction sur le site de l'EPSM est une opération complexe qui entraine une réorganisation des services.
La communication sur les travaux du Copil ne pourra se faire, notamment vis-à-vis du grand public qu'après concertation et validation de la solution retenue par l'ensemble des parties prenantes.
Les comptes-rendus du COPIL ne sont donc pas à disposition du public.

4 – Groupe de travail Cité de l'Air

Le tracé B est prévu avec une emprise sur des terrains du ministère des Armées où ce dernier a un projet de construction de logements. Les services du Ministère n'ont pas été présent durant la concertation préalable.
Cela nécessite une réorganisation foncière avec cession foncière de l'emprise du tramway par le Ministère des Armées et d'élaborer un projet immobilier qui prenne en compte les logements existants.
Ce groupe de travail traite des contraintes spécifiques tant administratives, urbanistiques que techniques et regroupe les services de Caen La Mer, le Ministère des Armées et le cabinet Nové (architecte).

6 réunions de travail ont déjà eu lieu qui ont permis d'élaborer un projet d'aménagement.

Les comptes rendus des réunions ne sont pas publics
Caen La Mer et les représentants de la Cité de l'Air nous ont précisé avoir, en marge de la concertation, eu des échanges avec les résidents du quartier.
Lorsque le projet sera définitivement arrêté, il sera communiqué.

5- Groupe de travail Lycée Malherbe

Le tracé prévoit une emprise sur le terrain de sport du Lycée et nécessite un réaménagement des accès au Lycée, sachant que la station du futur tramway sera également un pôle d'échange multimodal.

Ce groupe associe les services de Caen La Mer, la direction du Lycée et la Région.

Le 29 juin 2023, le conseil d'administration a validé le projet présenté.

6- Réunions publiques et conseils de quartier

3 réunions publiques se sont tenues :

- 24 octobre 2023 stade d'Ornano 83 personnes présentes
- 25 octobre 2023 Chemin vert 70 personnes présentes
- 9 novembre 2023 centre ville 110 personnes présentes

Chacune des réunions avait pour objectif de présenter les modalités de la phase de concertation continue, une présentation générale de l'avant-projet avec un focus sur le quartier.
Les interventions et questionnements du public se sont déroulés en 2 temps :

- Au fur et à mesure de la présentation pour les questions portant sur l'avant-projet
- En fin de réunion, pour les interventions plus générales

5 conseils de quartier :

26/10/2023 Venoix Beaulieu
10/11/2023 St Paul St Gabriel
14/11/2023 Chemin Vert
15/11/2023 Centre-Ville
21/11/2023 : Hasting, Haie Vigné

Les comptes rendus sont disponibles sur le site de la concertation.

7 – rencontres individuelles

13 rencontres ont eu lieu avec les riverains du tracé afin de prendre connaissance des contraintes liées à leur activité. Ce recueil d'informations a permis au MO d'élaborer son avant-projet. Ces rencontres se sont déroulées pour la majorité en juin et juillet 2023 et non pas fait l'objet de communication publique.

8 – rencontres avec les associations

3 réunions ont été organisées avec le milieu associatif :

29/09/2023 : associations PMR 12 invitées, 4 présentes
10/10/2023 : associations cyclistes 13 invitées, 3 présentes
12/12/2023 : association vélo « Les Dérailleurs » 10 membres présents

Les associations ont partagé les constats sur la situation actuelle et leurs observations sur l'avant-projet, les points de vigilance. Les comptes-rendus de ces réunions ont été publiés

9 –*choix du nom des stations*

La communauté urbaine a organisé pendant 2 mois sur le site de la concertation une consultation pour choisir les noms de 12 des 17 stations.
4665 personnes ont participé. Le choix des noms a été publié sur le site en donnant station par station les différentes propositions faites avec le taux d'adhésion.

10- Communication des études

Caen La Mer s'était engagé à communiquer les résultats de l'enquête Ménage-Déplacements EMC² dès qu'ils seront rendus publics après communication institutionnelle.
Cette enquête a été réalisée en 2022 pour une présentation des premiers résultats prévus en février 2023.
Il est difficilement compréhensible que les résultats ne soient pas disponibles dans le cadre de la concertation alors qu'une synthèse a été publiée par l'agence d'urbanisme de Caen Normandie.

L'information/Les contributions du public

Durant la concertation continue, chacune des actions a fait l'objet d'un compte-rendu publié sur le site et les verbatims audio des réunions ont été mis en ligne. Trois contributions ont déposé par l'association St Paul Environnement sur le site.

- Analyse du bilan de la concertation préalable
- Analyse des verbatims de la concertation préalable
- Analyse de l'enquête origine-destination

Cette dernière analyse a fait l'objet d'une réponse du Maître d'ouvrage à laquelle l'association a répondu.

L'association ne conteste pas la nécessité de développer les transports collectifs sur l'agglomération mais considère que l'opportunité du choix d'une solution tramway n'a pas été clairement posée lors de la concertation préalable et que lors de la concertation continue, l'opportunité d'une solution tramway doit être à nouveau soumise au débat.

Elle constate que les résultats de l'enquête mobilité « *aurait du et doit désormais être porté au dossier de la concertation* ».

Elle conteste le bien-fondé du projet au regard de son cout : « *l'investissement faramineux pour le tram devrait être utilisé et réparti pour améliorer la circulation…dans la totalité de l'agglomération* »
Pour elle, les hypothèses de fréquentation retenues sont trop optimistes au regard de la population caennaise.
Elle souligne les conséquences du projet notamment sur le lycée Malherbes, l'EPSM,

Caen La Mer a répondu par un courrier à l'analyse faite de l'enquête origine-destination

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

De février 2023 à septembre 2023, la communauté urbaine a mis en place les moyens nécessaires à l'élaboration d'un avant-projet (choix d'un maître d'œuvre par procédure d'appel d'offres, coordination avec l'ensemble des services techniques concernés…), élaborer son plan de communication et d'actions auprès du public et des acteurs, collecter par des visites auprès des entreprises les informations nécessaires à la prise en compte de leurs contraintes, ….

Les réunions publiques de l'automne 2023 ont permis de présenter l'avant-projet issu à la fois de la concertation préalable et des rencontres individuelles depuis février. Elles ont été aussi l'occasion de continuer à débattre de l'opportunité du projet.

A ce jour, malgré nos demandes, Caen La Mer n'a toujours pas mis en ligne les études environnementales qui ont été nécessairement réalisées. Par courrier en date du 26 octobre 2023, Caen La Mer précise que les études environnementales « *seront soumises à l'avis de l'autorité environnementale…* » et *« qu'après consultation des services de l'Etat…la mise à disposition au grand public des études environnementales pourrait intervenir après l'avis de l'autorité compétente, soit au cours de l'été 2024* »

Ces études font partie des informations qui permettent au Maître d'ouvrage de finaliser son projet. Elles participent donc à l'élaboration de sa décision et à ce titre doivent être mise à disposition du public.,

La suite de la concertation continue

- ***Mars/avril 2024*** :

Réunions publiques par quartier avec présentation du projet suite à son évolution résultant des apports des rencontres tenues pendant la première année de concertation continue.

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

Cette concertation entre dans sa dernière phase avant la constitution du dossier d'enquête publique.

Les solutions élaborées par les groupes de travail (EPSM, Lycée Malherbe, cité de l'air) pour répondre à la prise en compte de leurs besoins devront donc être présentés tant au niveau de l'aménagement de l'espace publique que de leur impact sur le budget du projet.

Vous voudrez bien mettre à disposition du public les études techniques et environnementales dès leur réalisation.

Ce rapport doit être mis en ligne dès sa réception.

Le 12/03/2024

B. Boussion

Garant CNDP

Nota : les comptes-rendus des réunions, verbatim, observations reçues… dont il a été fait état dans ce rapport sont disponibles sur le site de la concertation

LA CNDP
@debatpublic.fr @CNDPDebatPublic Commission nationale du débat (CNDP)
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.frdebatpublic.fr

2. BILAN FINAL DE LA CONCERTATION CONTINUE DU GARANT DE LA CNDP