PARTIE 2. CONSEILS DE QUARTIERS

1. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER VENOIX-BEAULIEU DU 26/10/2023

PRESENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER VENOIX – JEUDI 26 OCTOBRE 2023

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

15 participants étaient présents.

Présentation réalisée 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 déléguée, société Transamo ;
- Ivane RHO ; Architecte de la Maîtrise d'œuvre, groupement Trameo

➔ **Présentation des premières hypothèses d'insertion urbaine par M. Oden, sur le secteur Beaulieu jusqu'au Zénith** (cf. le support de présentation de la réunion publique du 24 octobre 2023, disponible en téléchargement sur le site tramway2028.fr) **:**

L'objectif est de définir les espaces et les fonctionnalités afin d'avancer sur le projet.

M. Oden rappelle les grands principes d'aménagements de l'espace public guidés par le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (SRMTG) :

- Les giratoires nécessitant deux voies de circulation dans l'anneau seront remplacés par des carrefours à feux.

➔ **Présentation du premier tronçon, du Stade d'Ornano jusqu'au terminus Pompidou (slide 16) par M. Oden :**

Les premières études menées par la Maîtrise d'œuvre consistait à placer le tramway le long des résidences, sur le côté Sud. Un problème de sécurité s'est posé, en termes de visibilité pour les entrées et sorties des résidences, pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes.

Une nouvelle proposition d'insertion a été étudiée : on supprime les contre-allées, on respecte la symétrie des boulevards, dans une zone résidentielle et on aménage une piste cyclable dans chaque sens, de part et d'autre du boulevard, de 2 m de large, avec un revêtement différenciant pour éviter les conflits piétons/vélos. Les trottoirs seront également très larges.

Dans cette proposition, il est proposé du stationnement réparti au nord et au sud du boulevard.

- *Les arbres seront-ils maintenus ?*

Réponse de M. Oden : du fait de l'insertion axiale du tramway, les deux alignements existants seront supprimés. Nous pourrons replanter l'équivalent en nombre d'arbres.

Réponse de N. Joyau : On peut compenser par le fait de replanter deux alignements d'arbres sur la même largeur que les places de stationnement, un de chaque côté. Ça permet de reconstituer un alignement d'arbres des deux côtés. Nous allons choisir des arbres qui ont un développement certain et sur une diversité d'essences pour éviter la contamination des arbres et d'un point de vue qualité de l'air pour contrer certaines allergies, avoir des essences qui vont attirer différentes espèces d'insectes.

- *En tenant compte du retour d'expérience sur le secteur Jacquemard : peut-être travailler sur des arbres qui n'auront pas besoin de tailles fréquentes ?*

Réponse de N. Joyau : les arbres seront légèrement rapprochés des façades. Le choix des essences va être déterminé en fonction de l'ombre portée notamment. Avec l'insertion axiale on va écarter la circulation des immeubles.

Réponse de M. Oden : l'enjeu est de trouver des essences qui s'adaptent bien sur des sols plutôt calcaires, comme c'est le cas sur ce secteur.

- *Est-il possible de prévoir une connexion de la piste cyclable créée sur le boulevard Pompidou avec la piste qui passe derrière le stade et abouti avenue Charlemagne, auprès du carrefour Oresme ?*

Réponse de M. Oden : ce point sera étudié au travers des études en cours.

- *Compte-tenu du flux voitures dans le secteur du boulevard Pompidou, notamment aux heures de pointe, comment cela va être aménagé, notamment pour garantir la sécurité des traversées piétonnes ?*

Réponse de M. Oden : le boulevard Pompidou aujourd'hui, c'est deux fois une voie avec un terre-plein central qui ouvre la possibilité de circuler de manière assez libre. Avec le projet, on revient à des aménagements dimensionnés au juste besoin de la circulation, de manière apaisée, à une vitesse entre 30 et 50 km /h, étant en zone urbanisée. Les voitures rouleront nécessairement moins vite qu'aujourd'hui.

Réponse de N. Joyau : Les carrefours à feux permettront de mieux évacuer les axes perpendiculaires aux heures de pointes. C'est l'avantage de cet aménagement qui facilite la gestion des axes secondaires aux heures de pointe.

- *Au niveau de Nicolas Oresme il y aura un feu aussi ?*

Réponse de M. Oden : les carrefours bénéficient d'une conception moderne : c'est-à-dire qu'ils bénéficient aussi bien aux piétons, qu'aux automobilistes et aux cyclistes. Nicolas Oresme est un bon exemple. A l'arrivée du tramway, il y a une détection qui lui permet de passer en priorité. Pour les traversées piétonnes, des ilots refuges [1]seront présents si jamais les personnes traversent tardivement et doivent attendre le prochain feu vert. Les cycles sont gérés également par feux, avec la possibilité d'aller tout droit ou de se réinsérer dans le carrefour dans un sens ou un autre.

[1] Îlot de refuge piétons : l'objectif de cet aménagement est de faciliter la traversée des usagers vulnérables. Il coupe en deux la voie afin de permettre aux usagers vulnérables de se concentrer sur la traversée, un seul côté de la rue à la fois

La plateforme sera végétalisée au maximum sur le projet.

- *Il faut donner au piéton l'assurance qu'il va pouvoir traverser. Actuellement il y a des véhicules Twisto Flex sur ce secteur et il est souvent difficile pour eux de se garer.*

Réponse de N. Joyau : un parking relais sera mis en place, il pourra être utilisé par les véhicules Twisto Flex, et il sera réservé aux utilisateurs des transports en commun. Il y aura également un deuxième parking qui sera public, d'une capacité de 50 places, et positionné à proximité du terminus du tramway. Tous les autres parkings restent tels quels.

- *Le parking du Super U de Beaulieu sera-t-il plus chargé ? Les soirs de matchs notamment, il est plein.*

Réponse du Conseil de Quartier : le Super U ferme déjà une partie de son parking les soir de match. Il est possible qu'à l'avenir le supermarché mette en place un contrôle d'accès complet pour empêcher l'usage par les spectateurs.

- *Il est déjà difficile de déboucher de la rue Gallieni, car il y a peu de distance avec le rond-point, ce sera très difficile de sortir à gauche. Il faudra s'assurer que les gens ne prennent pas la rue Gallieni pour éviter le boulevard Pompidou et rejoindre le Zénith par l'avenue Chéron ou la rue de Québec. C'est une réflexion à mener dans ce secteur.*

Des aménagements ont été réalisés dans la rue Gallieni pour ralentir la circulation. Le Conseil de Quartier précise qu'ils ne sont pas toujours suffisants face au comportement de certains automobilistes.

Réponse de M. Oden : pour l'automobiliste en provenance de la Maladrerie et à destination du stade, une fois arrivée au carrefour Oresme / Charlemagne, celui-ci aura passé la majorité des carrefours à feux créés dans le cadre de l'opération. La suite de l'aménagement du boulevard prévu dans le cadre de l'opération pas de nature à inciter les automobilistes à shunter le boulevard au travers de la rue Gallieni. Une vigilance particulière sera toutefois portée sur ce point qui est déjà relevé comme problématique dans la configuration actuelle.

- *La ligne de bus n°2 desservira-t-elle toujours l'arrêt Charlemagne ? Une réflexion à mener dans ce secteur, par rapport à l'arrivée des bus sur l'avenue Charlemagne, le débouché de la rue Gallieni qui est problématique.*

Réponse de M. Oden : le réseau de bus va être repensé pour accompagner le réseau de tramway. L'objectif est de créer une connexion entre les bus et le tramway.

Réponse de N. Joyau : aujourd'hui la ligne de bus 2 part du terminus de tramway pour aller au centre-ville, demain avec le tramway qui va en centre-ville en partant de Pompidou, est-ce encore utile de conserver cette ligne de bus ? Il y aura toujours une liaison Venoix/centre-ville en bus, par contre, la ligne 2 de bus ne partira peut-être plus de boulevard Pompidou pour ne pas générer de doublon avec la desserte en tramway. Par rapport au positionnement des arrêts de bus, une réflexion est à mener pour favoriser l'intermodalité.

➔ **Présentation de la coupe de l'insertion du tramway sur le boulevard Pompidou assortie d'une vue 3D par F. Norais :**

Réponse d'I. Rho : A restreindre les végétaux dans des petites fosses comme c'est le cas aujourd'hui, cela dessert leur développement. Autant que possible, le mieux est que la végétation ait de l'espace. C'est le parti pris avec la création dès que possible de bandes végétales en longueur.

- *Voir avec Orpéa le sujet du parking souterrain : plus sécurisant d'avoir des ambulances sur une place ambulance dédiée.*

Réponse de M. Oden : nous avons rencontré Orpéa. Il n'est pas possible d'aménager une place sur les façades latérales et le parking souterrain ne peut être utilisé par les ambulances car les cheminements vers l'intérieur du bâtiment ne satisfont pas aux besoins d'accessibilité. Nous verrons ce qui pourra être fait sur le stationnement sur le boulevard pour apporter une réponse à cette demande.

Réponse d'I. Rho : les trottoirs seront élargis pour la sécurité des piétons et afin de permettre aux voitures d'avoir une meilleure visibilité lors de sorties de la résidence. Des places pourront être réservées aux ambulances dans la zone de stationnement longitudinal.

➔ **Présentation des aménagements aux abords du Stade d'Ornano :**

- *Jusqu'à combien de rames seront stockées dans le secteur Beaulieu ?*

Réponse de M. Oden : avant la fin du match les rames seront stockées sur la voie sud. Entre chaque traversée piétonne il y aura la place de mettre une rame. Il y aura un aiguillage au niveau des stations Pompidou et Beaulieu. Trois à quatre rames seront stockées sur le secteur de Beaulieu, ce qui permettra d'avoir une offre importante pour transporter les spectateurs dès la fin des matchs ou des événements au Palais des Sports, au Zénith ou au Parc des Expositions.

- *Va-t-il y avoir une réflexion menée le long du boulevard car les cars qui viennent de l'extérieur se garent sur la contre-allée sud du boulevard Pompidou ?*

Réponse de M. Oden : les VIP de la contre-allée nord seront reportés au terminus. Ils bénéficieront ainsi des transports publics ou de la navette gratuite déjà exploitée par le stade Malherbe. Les cars seront ainsi reportés dans la contre-allée nord.

En sortie du parking P2, les feux permettront de pouvoir partir des deux côtés (cf vue 3D de la station aux abords du Stade d'Ornano – slide 21). Devant le stade, la piste cyclable sera accolée à la route.

- *Au niveau du stade d'Ornano, ne pourrait-il pas y avoir un parking vélo ? Il pourrait servir aux lycéens et aux gens des commerces du quartier et permettre de réduire le nombre de voitures.*

Réponse de N. Joyau : le développement d'un parking vélo conséquent est un projet à l'étude, au niveau du stade, du côté de l'entrée du parking P2.

- *Y a-t-il un arrêt au Parc des Expositions ?*

Réponse de N. Joyau : Oui, ce sera l'arrêt situé au niveau du Zénith, et qui reste à proximité du Parc des Expositions (notamment de l'accès piéton) et du Palais des Sports.

➔ **Secteur boulevard Detolle, à partir du giratoire :**

M. Oden : dans ce secteur, la traversée du tramway évite le giratoire, qui va être réduit. L'idée est d'avoir un peu plus de longueur pour permettre à l'automobiliste d'appréhender les feux positionnés au niveau du tramway, et de ne pas être focalisé sur le giratoire.

Concernant le stationnement sauvage, le projet comprend la densification des plantations dans le giratoire, ce qui pourra constituer un élément favorable face à cette pratique.

- *Comment est géré le risque de conflit cycles/piétons et automobiles en sortie du giratoire ? N'est-il pas possible d'éloigner la traversée de chaussée du giratoire ?*

Réponse d'I. Rho : Plus on s'éloigne du carrefour, plus les voitures vont prendre de la vitesse. Même si cela peut paraître peu naturel, il est préférable que la traversée soit proche du giratoire.

Réponse de N. Joyau : Le fait que la taille du rond-point soit moindre, va amener les voitures à réduire leur vitesse.

Remarque : *Pour revenir sur les propos du maire lors de la réunion du 24 octobre dernier, concernant la rue Eugène Maes, celle-ci est utilisée par les gens qui veulent accéder à la rue Caponière, car il n'y a pas d'autre possibilité, le mouvement de tourne-à-gauche étant interdit au carrefour Detolle/Caponière.*

- *La rue du Stade Venoix constitue un itinéraire cyclable pour rejoindre le quartier Venoix, l'accès par H. Chéron étant moyennement praticable.*

Réponse de M. Oden : il faudra étudier la possibilité d'implanter des ilots dans ce secteur, ce qui permettrait d'envisager une traversée du boulevard Detolle pour les cycles et les piétons au niveau de la rue du Stade de Venoix. La possibilité d'autoriser le tourne-à-gauche rue Caponière depuis le Bd Detolle sera étudiée dans l'idée d'apporter une solution aux habitants de la rue du Stade de Venoix souhaitant repartir vers le nord.

- *Avez-vous négocié avec la boutique Paul située au croisement de la rue du Blanc ?*

Réponse de N. Joyau : nous avons rencontré le gérant et nous discutons au sujet du repositionnement de l'entrée.

Réponse de M. Oden : La sortie restera la même qu'aujourd'hui.

- *Les travaux auront lieu en 2025 ? Comment voyez-vous la configuration des lieux lors de cette phase ?*

Réponse de M. Oden : le phasage sera prochainement étudié.

Réponse de F. Norais : Pendant la phase travaux il faut s'attendre à ce qu'il reste une voie de circulation de chaque côté.

- *Problématique des bus scolaires qui amènent les enfants au Conservatoire : ils ne pourront plus passer devant le centre commercial rue Saint-Ouen ?*

Réponse de M. Oden : L'échangeur Baladas/Guillou va être refondu pour laisser place à un carrefour classique, plus compact et plus urbain. Aujourd'hui il n'est pas possible d'avoir un carrefour au niveau de la rue Saint-Ouen aussi proche du carrefour Baladas/Guillou. La fermeture de la rue Saint Ouen, située à côté de la sortie du lycée Malherbe permettra par ailleurs de ne pas lier le passage du tramway à la circulation sur le boulevard, ce qui serait très impactant pour la circulation sur ce secteur très emprunté. Cette fermeture répond à une problématique remontée par des habitants du quartier St-Ouen qui constatent un trafic de transit pénalisant au travers du quartier.

Réponse de N. Joyau : cette problématique sera étudiée pour trouver une solution adaptée. L'usage des transports publics peut être délicat dans le cadre scolaire, mais les bus de ville passent à proximité de l'école et s'arrêtent quasiment devant le Conservatoire.

- *Le Stade Malherbe pourrait-il prendre en charge une partie du prix du titre de transport pour inciter les personnes abonnées à se garer au parking relais ?*

Réponse de N. Joyau : C'est un échange à avoir avec eux.

2. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER SAINT-PAUL/MALADRERIE DU 10/11/2023

PRÉSENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER SAINT-PAUL / MALADRERIE – VENDREDI 10 NOVEMBRE 2023

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

14 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 (société Transamo) ;
- Gervais SENFARA ; Chargé du suivi du projet tramway de Caen la mer

Echanges avec les participants

Présentation du secteur sur le bas de la rue du Chemin Vert :

La rue de Secqueville ne débouche plus sur la rue du Chemin Vert pour les automobiles ?

Réponse de Martin Oden : Effectivement, la rue de Secqueville est fermée dans son débouché sur la rue du Chemin Vert. Uniquement les cycles et les piétons peuvent continuer d'emprunter cette intersection dans ce plan. La réflexion qu'il reste aujourd'hui à mener est de savoir comment traiter ici le plan de circulation sur les rues de Franqueville, Norrey et Secqueville.

La rue de Norrey est une rue qui dessert uniquement des riverains, elle n'a donc aucun intérêt pour les gens qui n'y habitent pas. Donc si on fait un couloir de déviation, il y a notamment un virage dangereux. Personnellement étant dans la rue de Norrey, je ne prends jamais cette route car les vélos ou les trottinettes arrivent au niveau du virage frontalement. Donc je passe rue de Cussy. La rue de Norrey comme plan bis, ne me parait pas être une bonne idée.

Ceci dit, ça resterait quand même une voie de desserte pour les riverains, il n'y aurait aucun intérêt à aller dans cette rue-là. Il y aurait juste un peu plus de maisons à desservir.

C'est aussi un itinéraire bis de dégagement pour les gens qui veulent éviter le complexe carrefour rue de Bayeux, Detolle, Dunois, et actuellement on a des itinéraires bis, des shunts. Les shunts aussi, pour desservir Fernand Léger. Aurait-il toujours un tourne-à-gauche à cet endroit ? Donc avec un feu ?

Réponse de Martin Oden : oui il y aura un feu à cet endroit.

Donc la circulation sera bloquée, car il y aura une seule voie ? Ou une voie de dégagement ?

Réponse de Martin Oden : une seule voie, mais vous n'aurez pas besoin de voie de dégagement, pour tourner à gauche par rapport à d'autres carrefours similaires, parce que vous n'avez personne qui vient d'en face, celui qui tourne à gauche, peut tourner immédiatement, il n'a pas à attendre son tour pour passer.

Sauf que le matin, il y a un embouteillage. Et il y a le problème des pistes cyclables et des trottinettes.

Réponse Nicolas Joyau : la circulation sera gérée par un carrefour à feux.

Complément de Martin Oden : la voiture qui tourne à gauche aura la place, à dégager le carrefour et à se mettre sur la plateforme tramway avant, même s'il fallait éviter un cycliste, sans engager le carrefour, donc ça permettra aux autres de continuer tout droit.

Il y a le gros problème des sorties d'habitation, de garage ou de chemin, parce que les gens actuellement prennent un peu sur la voie de gauche pour tourner.

Réponse Nicolas Joyau : pour vous donner étalon pour la mesure sur le plan, les trottoirs font 3m de large.

Pour le carrefour boulevard Dunois, les travaux actuels prennent-ils en compte le passage du tram ?

Réponse de M. Oden : Aujourd'hui vous avez la voie bus qui rejoint la rue d'Hastings, avec l'arrivée du tramway l'ensemble du carrefour est reconfiguré donc aujourd'hui on a un carrefour qui est uniquement routier celui que vous connaissez qui permet d'aller à gauche à droite.

Réponse de M. Oden : aujourd'hui les travaux permettent de faire passer un bus, demain le bus n'aura plus à passer par là.

Si on est là, cela n'a rien à voir, on a supprimé le passage clouté ?

Réponse de N. Joyau : ce qui est sur 20m, oui cela sera refait.

A deux ans prêts on ne comprend pas.

Réponse de M. Oden : l'idée est d'accompagner l'augmentation des flux cyclables sachant que les aménagements tramway ne seront terminés que fin 2027.

Vous allez recasser ce qui a été fait là ?

Réponse de M. Oden : tout ce qu'on peut conserver le sera, cependant, on ne va pas laisser un trou pendant plusieurs années.

Concernant les travaux vous nous avez dit que tout ce qui est alimentation aérienne sera supprimée, ainsi que la fibre pour tout ce qui est vidéo surveillance pour le tram. Cependant, le quartier étant un site patrimonial remarquable (SPR), il est classé en aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP), pourquoi ne peut pas également enlever les lignes aériennes ? A Nice il n'y a plus de ligne aérienne et il n'y a aucun problème. Vous allez supprimer les lignes aériennes, le Maire s'est engagé à ce que place Saint Pierre, les Quatrans et le Château il n'y ait plus de ligne aérienne pour le Millénaire. Plus de ligne aérienne également sur la plus belle avenue qui mène à l'Hôtel de Ville, boulevard Bertrand, et jusqu'à la rue Caponnières. Alors pourquoi sur un kilomètre il n'y aura pas de ligne aérienne ?

Réponse de M. Oden : ce qui se fait à Nice est ce qu'on appelle du « bibronage », c'est-à-dire qu'à chaque station le tramway se recharge, c'est une super capacité, pas une batterie. Il s'agit de technologies différentes.

Réponse de N. Joyau : le « bibronage » doit être une technologie propriétaire, alors que la batterie est une technologie ouverte, c'est-à-dire qu'on a plusieurs concurrents qui font des batteries, et par expérience du TVR, on a préféré être sur des systèmes plutôt concurrentiels et pas propriétaires. La capacité aujourd'hui des batteries sur le réseau tel qu'il est envisagé, c'est un peu plus d'un kilomètre, sur une ligne. Que l'on aille de la station Bernières, qui est avenue du 6 juin, jusqu'à place de la Mare, par exemple, le tram fonctionnera en autonomie et profitera du reste de la ligne de part et d'autre, pour se recharger. Pour les lignes qui viendront sur ces nouvelles lignes, de Bernières jusqu'à la station devant le Lycée Malherbes d'une part, et jusqu'à la station qui est rue Caponière d'autre part, nous serons également en usage de la batterie, et les tramways bénéficieront du reste de la ligne pour se recharger. On a refait le calcul avec l'abandon du kilomètre de la Presqu'ile, parce qu'il s'agit d'une desserte du quartier, mais c'était aussi un temps aller-retour, c'était deux kilomètres pour recharger les batteries. On a refait tourner le modèle d'autonomie des batteries embarquées en considérant qu'on avait un kilomètre de moins, et on a confirmation que cela permet de faire le 1,2 km sur les différents trajets que j'évoquais ici. Donc en réalité le tracé qui est là en attendant des évolutions de batteries qui permettront à nouveau d'avoir une meilleure autonomie, ne permette pas de l'enlever ailleurs sr le tracé.

Vous avez eu des soucis au niveau du givre sur les caténaires est ce qu'il y a eu une étude ? Car c'est un endroit avec des arbres et un hectare de pelouse et cela génère un problème de micro climat à cause du givre.

Réponse de N. Joyau : On a demandé à notre exploitant suite à l'épisode malheureux de l'année dernière, qu'il s'équipe de dispositifs, à la fois sur le pantographe et sur les systèmes de roulement du tramway. Ces dispositifs vont permettent de prévenir la formation du gel et des désagréments rencontrés sur les secteurs à risque.

Réponse de M. Oden : Le pantographe est revêtu de bandes de carbone pour assurer le contact. L'objectif est d'amener un matériau plus dur qui permette d'attaquer le givre. Cependant, on ne peut pas l'utiliser en permanence, car étant plus dur, cela peut user un peu plus rapidement la ligne aérienne. Episodiquement, on peut faire passer une rame équipée spécialement, puis revenir au système.

A Nice cela fonctionne avec ce système de condensateur qui se recharge par biberonage.

Réponse de N. Joyau : Sur les batteries il y a deux constructeurs.

Réponse de M. Oden : le bibronage n'est pas uniquement une histoire de batterie c'est tout un système électrique, électronique et informatique qui permet de gérer l'ensemble. Peut-être que le composant maitre qui va venir d'un sous ensemblier tier, après il va y avoir une technologie propriétaire qui va être Cave, qui va être Alstom suivant les cas. Quand Caen la mer a fait le choix de la batterie pour les rames X0.5 qui aujourd'hui équipent le tramway de Caen, c'est parce qu'il y a eu aussi l'histoire du TVR, les sous-stations qui aujourd'hui alimentent le tramway étaient dimensionnées pour des tramways classiques, s'il avait fallu passer en bibronage il aurait fallu des sous stations beaucoup plus puissantes car les appels de puissances sont très courts. Il aurait fallu revoir l'ensemble du circuit d'énergie de la ligne 1, des 16 km, donc 10 sous stations et toutes les alimentations intermédiaires, ce qui aurait coûté très cher, et, en termes de foncier, n'aurait pas forcément été possible partout.

Réponse de N. Joyau : peut-être cela viendra un jour sur ce secteur, cependant, aujourd'hui la technologie ne le permet pas.

Vous allez quand même, au niveau des aménagements, enlever les lignes aériennes d'ici peu sur les endroits historiques ?

Réponse de N. Joyau : cela aura lieu un an avant la mise en place, en 2027.

Réponse de M. Oden : la batterie étant à charge lente elle, reste compatible avec un système de rechargement par énergie classique.

Je souhaite revenir sur le tracé de la piste cyclable : dans ce secteur, 4 immeubles sont conservés, ici il y en avait un qui est enlevé. Si jamais la piste cyclable avait ce petit décrochement, ça permettrait alors qu'on cherche de la place pour densifier puisqu'on en est arrivé à construire sur des zones très peu sport par exemple, on pourrait retrouver du terrain libre, il suffirait juste de décaler un peu et on retrouverait un peu de superficie pour construire.

Réponse de N. Joyau : il s'agit d'un sujet connexe au tramway. L'idée de l'étude urbaine qui avait été lancée sur la rue du Chemin Vert, était tout d'abord de sacraliser le parc du secteur, ensuite, initialement Caen la Mer Habitat (CLMH) devait démolir l'ensemble des 9 immeubles situés dans cette zone. Après discussion CLMH a accepté d'aller sur de la rénovation/extension de ces immeubles-là, néanmoins les autres sont démolis. Sur ce secteur-là, on a préféré imaginer qu'on puisse avoir une extension de parc, et donc que ce ne soit pas construit vers le Nord, en conservant les arbres existants et en allant sur une revégétalisation, avec une compensation des immeubles qui sont démolis. CLMH mène différents programmes de reconstruction, à la fois de maisons individuelles et d'immeubles collectifs. Nous avons notamment 7 pavillons, qui vont venir sur ce secteur là, ce qui va constituer une extension en sifflet du parc vers le Nord. Nous n'allons pas construire au milieu du parc, ces quelques pavillons qui vont venir s'installer effectivement sur le terrain.

Aujourd'hui il y a déjà une trouée dans la haie et l'on propose de conserver le chemin qui est existant, de conserver la trouée, on ne va pas aller en refaire une, c'est pour cela que cela forme une boucle.

Le City Stade étant conservé, il faudra quand même élargir.

Nous avons appris que les boulistes restent ici, et leur local qui est un cube en béton et sans aucun charme, est conservé. Il faut faire quelque chose parce qu'enlever un immeuble en pierres de Caen et laisser ce local, c'est ridicule.

Où va être positionné le transformateur de ce secteur ?

Réponse de M. Oden : C'est Enedis qui gère cela, nous n'avons pas encore toutes les informations de leur part car une étude est en cours sur le déplacement des réseaux, dans le cadre de l'arrive du tramway.

La ville a dit aux boulistes qu'ils auront un local, il n'a pas été dit qu'ils allaient conserver le même avec la même forme.

Réponse de N. Joyau : Aujourd'hui le projet tramway n'empêche pas le maintien du terrain des boulistes, dans le cadre de la réflexion du réaménagement de cet espace, se posera la question de savoir si cela reste à cet endroit, etc. C'est une réflexion qui sera à mener.

Quels arbres vont être conservés ? Sommes-nous dans un dispositif contractuel ?

Réponse de M. Oden : nous ne sommes pas sur du contractuel mais sur de la construction, de la réflexion. Ce qui est noir et sans couleur sur le plan, est créé. Aujourd'hui, l'ilot central est situé entre la voie bus et nécessairement il y a une partie qui peut être conservée. A cet endroit vous avez à nouveau quelques sujets, il y a quelques sapins, dans le parc de Secqueville et le long de la voirie.

Ce qui n'est pas dessiné, c'est un projet paysager à imaginer, il y a aussi des plantations qui peuvent être refaites de ce côté-là.

La petite haie, située le long des sapins, sera-t-elle conservée ?

Réponse de M. Oden : cette haie est en limité de piste cyclable, il faut qu'on regarde si elle peut être replantée. La haie qui est entre la piste cyclable et la voirie cela peut être des arbres de toute taille ça peut être un arbre de 5m ou une tige très fine, mais on a essayé d'être le plus complet possible. Quelques sujets isolés ici d'abord des sujets un peu plus petits et quelques arbres très hauts, notamment deux, qui sont conservés, c'est le premier rideau qui est touché. L'objectif est de replanter pour récréer le masque végétal existant.

Réponse de N. Joyau : la question est de savoir si l'on souhaite qu'il y ait une certaine transparence visuelle, dans ce cas on ne replantera pas de haie, ou est-ce que l'on replante une haie ?

Quand on est dans le parc on n'a pas besoin de voir le tramway.

Pour revenir sur le sujet de la circulation, le fait qu'il y ait des papy-lofts dans ce secteur, implique l'aménagement d'une route pour que ces gens-là puissent déposer leurs courses. L'accès à la rue de Norrey peut-il être réservé uniquement aux riverains ?

Réponse de N. Joyau : une rue quand elle est publique est accessible à tous, et tout le monde a le droit d'y circuler. Selon l'organisation de la circulation, cela incite ou pas à des shuntes. Plus c'est ouvert et transparent, et c'est ce que vous vivez de part et d'autre dans la rue du Chemin Vert, plus il y a de public qui traverse. Plus c'est un peu biscornu, c'est un peu plus pénible pour rentrer chez soi, parce qu'on fait les virages comme tout le monde, mais plus la circulation de transit est évitée. On peut imaginer un accès qui ne soit pas complètement traversant sachant qu'on va être sur quelque chose qui est de la largeur d'une voiture.

Le revêtement prévu pour la partie routière, est-il déjà envisagé ou projeté ? En termes de bruit, de porosité ?

Réponse de M. Oden : pour le moment ce n'est encore arrêté. Vous parlez de porosité ou de bruit il faut savoir que les enrobés dit acoustiques sont développés plutôt pour les routes à fort trafic rapide, car cela se joue sur la porosité de l'enrobé et ces porosités ont tendance à se combler et c'est la vitesse des véhicules qui créent un effet de succion qui permet de dégager ces porosités en permanence et d'entretenir l'enrober. Quand des essais sont effectués en ville, bien souvent on se rend compte que l'enrobé se comble et on perd tout effet acoustique, on peut avoir éventuellement des problématiques de gel. Nous avions pris l'engagement de regarder ce qui existe, mais les pratiques connues se sont des enrobés qui fonctionnent sur les autoroutes et routes.

D'autres technologies existent-elles aujourd'hui pour des circulations carrossables ?

Réponse de M. Oden : aujourd'hui ce qui existe pour un trafic quotidien, comme celui-ci, assez dense, c'est l'enrobé, le béton ou le pavé. Le pavé n'est pas adapté d'un point de vue acoustique, le béton est une méthode assez peu répandue en France sur des grands linéaires de ce type mais plutôt sur des centres villes, pour des enjeux architecturaux particuliers. La grande majorité des routes reste en enrobé.

Réponse de N. Joyau : le béton est pour une circulation très apaisée, pour la circulation des piétons et des voitures et qu'on ne fasse pas vraiment de distinction entre trottoir et voirie.

On est tous favorable à une réduction du trafic automobile rue du Chemin Vert, en tout cas j'y suis fortement. Des dispositifs peuvent-ils être imaginés pour inciter le trafic à ralentir ?

En l'absence de voie traversante, des cédez-le-passage peuvent-ils être aménagés à la place des feux ?

Réponse de M. Oden : vous n'aurez pas nécessairement de feux, mais effectivement vous en aurez dans ce secteur.

Réponse de M. Oden : aujourd'hui il n'y a pas une volonté de casser la circulation, mais il y a des effets indus par le tramway qui sont effectivement souhaitables pour apaiser la circulation. Ils sont de deux ordres : la multiplication des carrefours à feux qui joue ce rôle, qui a un effet induit, l'autre effet c'est qu'aujourd'hui la rue du Chemin Vert a un profil assez variable en largeur dont certaines sections sont très larges, ce qui incite, si vous élargissez la rue, les gens à rouler vite.

Peut-être que le stationnement également fera que cela ralentira parce que on ne pourra plus passer.

Réponse de M. Oden : il y a déjà du stationnement aujourd'hui le long de la voie.

Cette station elle est représentée à l'échelle ?

Réponse de M. Oden : oui le plan est représenté à l'échelle. Les rectangles bleus représentent les quais d'attentes qui sont équipés de mobilier, et les triangles désignent les rampes, c'est-à-dire que le trottoir est un peu plus bas, la station est plus haute pour être à niveau du tramway, l'accessibilité étant privilégiée, et donc ça représente les rampes qui permettent d'accéder y compris en fauteuil roulant ou en poussette

Comment font les gens pour traverser ?

Réponse de M. Oden : il y a une traverser piétonne au feu, qui sera sécurisée avec le feu. La question ouverte d'ajouter une traversée piétonne dans ce secteur va être regardée.

Un mot sur les traversées piétonnes et les traversées cyclables : on se dit qu'une traversée piétonne c'est 4 bandes blanches, mais en fait, c'est une vraie complexité, car l'on travaille sur un objet qui est linéaire. Il s'agit d'éléments qui viennent modifier le profil. Quand on veut une traversée piétonne qui soit accessible, il faut des refuges qui permettent aux personnes de segmenter leur traversée, comme au niveau de la chaussée du boulevard Dunois, mais il est également nécessaire d'avoir un refuge entre, ça dépend des configurations. A cet endroit, il va en falloir un avant la piste cyclable. C'est là qu'on commence à empiler les contraintes et à se retrouver à choisir un côté plutôt que l'autre.

Pour en revenir à la question de la circulation, comme le tramway sera prioritaire, les feux seront plus souvent verts dans cette rue que sur le boulevard Dunois, qui lui sera souvent au rouge.

Réponse de M. Oden : quand le tramway passera, la rue du Chemin Vert sera au rouge. Au carrefour vous avez le droit de tourner à gauche.

Comment sera traitée la végétalisation ?

Réponse de M. Oden : soit une extension de l'herbe de la plateforme tramway sera réalisée, soit des strates basses de végétalisation seront plantées, pour répondre à l'enjeu de visibilité vis-à-vis du tramway, et ne pas masquer l'arrivée des piétons.

Fait-on passer la piste cyclable dans le parc, le long de l'école ? Aujourd'hui la question reste ouverte.

Effectivement, il faut y réfléchir dans la mesure ou ça dessert un collège et une école.

Réponse de N. Joyau : il y a un terrain qui appartient à la ville pour faire une sortie dans ce secteur et avoir une traversée cyclable.

Réponse de M. Oden : à cet endroit le tramway ne bougera pas, qu'il y ait une piste cyclable ou non, car c'est la seule possibilité. Le trottoir fait au minimum de 2 m, ce qui est au-dessus du standard réglementaire. La proposition qui reste à affiner, est d'avoir la piste cyclable dans la continuité de l'axe du Chemin Vert pour que le cycliste emprunte cette piste et pas la rue du Chemin Vert.

Combien mesure la portion dans ce secteur ?

Réponse de N. Joyau : l'inter station moyenne est de 400 m environ.

Les poteaux implantés seront-ils esthétiques ? plus que ceux du TVR ?

Réponse de M. Oden : sur 95% des réseaux, ce sont les poteaux du TVR que vous retrouverez, ceux en H. C'est plus économique.

Les poteaux hydroconiques vont être réservés à des espaces comme les hypers centre-ville, des places emblématiques.

N'oubliez pas que nous sommes dans un quartier classé SPR, pour l'esthétisme ce serait mieux.

Poursuite de la présentation au-dessus du boulevard Périphérique :

La piste cyclable sera-t-elle montante et descendante ?

Réponse de M. Oden : Oui, la piste sera bidirectionnelle. Un travail est en cours pour distinguer la piste cyclable en termes de couleur de revêtement par rapport au trottoir, et en termes d'altimétrie. L'objectif est que chacun sache quel est son espace dédié afin d'éviter tout conflit entre piétons et cyclistes.

Les places de parking seront-elles bitumées ou enherbées ?

Réponse de M. Oden : ce qui est à l'étude est plutôt sur les parkings relais, pour limiter l'imperméabilisation, rien n'est arrêté à ce jour sur le stationnement longitudinal.

Il faudra aménager sur le bas, des systèmes de récupération de l'eau pluviale. La forme reste à déterminer.

Que va devenir le parking de la Halle Molière ?

Réponse de N. Joyau : il sera conservé, le projet tramway n'y touchera pas.

Réponse de M. Oden : en revanche, celui situé à l'angle de la rue Molière est voué à disparaître.

Des dispositifs de recharges, pour les véhicules électriques seront-ils installés sur le parking relais ? Avec des panneaux solaires ?

Réponse de M. Oden : oui, cela fait partie de nos obligations. En revanche, les panneaux solaires ne sont pas compatibles avec les alignements d'arbres de ce secteur. Le parking a été travaillé de manière à maintenir les alignements d'arbres sur ce secteur.

Réponse de N. Joyau : sur cette parcelle, six arbres seront supprimés sur l'ensemble des arbres existants.

Concernant la circulation rue du Chemin Ver, rue de Champagne. Cela signifie-t-il que l'on supprime la voie existante dans ce secteur ? Un cédez-le-passage sera-t-il aménagé ?

Réponse de M. Oden : l'étude de trafic dans ce secteur n'a pas encore été menée pour regarder si ça reste un cédez-le-passage comme c'est le cas actuellement ou pour étudier la possibilité de passer sur un carrefour à feux. La desserte de quartier se fera par la rue de Bourgogne.

Concernant le cyclable, ici des pincements de la piste cyclable qui se réduit un peu au niveau des intersections, qui permet aux cyclistes de tourner avant d'arriver sur le rail, sur un angle plus confortable, et également d'amener à ralentir à ces abords, puisqu'il y a des passages piétons. De la même manière on pourrait imaginer dans ce secteur d'avoir un pincement, pour générer un refuge pour les piétons.

Si vous bloquez trop la piste cyclable, certains cyclistes passeront sur la voie de tramway.

Réponse de M. Oden : le rail est dissuasif.

Peut-on envisager de supprimer les escaliers ? Car il y a des rampes.

Réponse de M. Oden : pour répondre à la question sur le nivellement, ici c'est la dalle du parking souterrain qui est à l'origine du fait que le centre commercial soit un peu plus haut. Le tramway se doit d'être à peut près au niveau de la voirie, donc on ne peut pas remonter jusqu'au niveau du centre commercial.

Combien de temps vont durer ces travaux ?

Réponse de M. Oden : les travaux des réseaux et travaux préparatoires démarreront au premier semestre 2025. Les travaux du tramway seront réalisés en 2026 et 2027.

Il existe également sur le parcours du tramway deux sites archéologiques. Comment cela va-t-il se passer ?

Réponse de M. Oden : sur le secteur du Chemin Vert, sur le périmètre du tramway, nous n'avons pas de site archéologique.

Rues du Chemin Vert et rue de Secqueville, c'est le cas.

Réponse de M. Oden : pour le processus archéologique, nous avons saisi la DRAC avec l'emprise du tramway. Ils analysent la sensibilité archéologique du tracé. L'avantage sur ce secteur est que nous sommes sur la voirie existante qui a déjà été retournée.

3. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER CHEMIN VERT DU 14/11/2023

PRÉSENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER CHEMIN VERT – MARDI 14 NOVEMBRE 2023

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

13 participants étaient présents.

Présentation réalisée 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 (société Transamo) ;
- Paul MARTIN ; Directeur adjoint de la Maîtrise d'ouvrage (société Transamo) ;
- Christophe THATCHER ; Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre

Echanges avec les participants

Présentation de la branche qui part de Saint-Contest (terminus au rond-point de la CCI pour se rendre au bas de la rue du Chemin Vert).

- *Il y a une file d'attente sur le boulevard xx, c'est une erreur. Cette sortie- est très fréquentée et à partir du moment où vous mettez des feux à cet endroit, les gens vont se retrouver bloqués sur le périphérique par une file d'attente.*

Réponse de C. Thatcher : Il faut que l'on étudie les phasages de feux.

Ce secteur est bouché le matin. Là vous allez mettre des feux, pourtant c'est un rond-point. Le long du bd Maréchal Juin du Chemin Vert vers St-Contest, il y a une file d'attente phénoménale de voitures, car les véhicules sont bloqués au niveau du rond-point. S'il est remplacé par des feux, parce que le tramway sera toujours prioritaire, la file d'attente va se située en bas du Chemin Vert.

Réponse de M. Oden : Le projet sur la partie bretelle est porté par les services de l'État. L'apport de ce projet réside dans le fait d'avoir des feux pour gérer l'arrivée depuis la bretelle vers le boulevard Maréchal Juin. Aujourd'hui, il y a une grande difficulté d'insertion des voitures qui viennent du périphérique sur le boulevard, car le flux du boulevard est prédominant. Avec les feux, ça va peut-être contraindre quelque peu la circulation du boulevard, mais cela va mieux répartir le passage venant de la bretelle. Les services de l'état sont notamment très vigilants sur le sujet des remontées de files sur le boulevard périphérique.

- *Le problème des feux, c'est le cadencement qui n'est pas réglé en fonction de la circulation. Parfois, les feux sont aussi mal réglés.*

Réponse de C. Thatcher : Les feux peuvent être réglés pour favoriser certains mouvements.

Réponse de M. Oden : L'État réalise des études pour calculer la remontée de file qu'il va y avoir aux heures de pointe au niveau de la bretelle, en intégrant les mouvements de ceux qui partent vers le Chemin Vert et de ceux qui reviennent vers le boulevard Maréchal-Juin. Leur objectif, c'est de s'assurer que les remontées de file ne viennent pas engager le boulevard périphérique. L'objectif pour l'État est d'améliorer la fluidité pour les personnes qui sortent du boulevard périphérique.

- L'aménagement de cette bretelle est-il prévu en E même temps que les travaux du tramway ?

Réponse de M. Oden : Elle devrait se faire un peu avant les travaux du tramway. Nous travaillons avec les services de l'Etat pour consolider les plannings afin que les deux projets s'articulent. L'objectif est de modifier la bretelle avant l'arrivée du tramway.

- *Pourquoi le tramway passe-t-il en insertion latérale au niveau de la rue de Villon-les-Buissons ?*

Réponse de M. Oden : Le changement d'insertion se justifie par le passage sur le nouvel ouvrage car l'existant n'est pas prévu pour supporter le tramway. Les études techniques ont conclu à l'opportunité de créer un nouvel ouvrage. Il faut donc que le tramway passer sur le côté. Côté Maréchal Juin au contraire, l'idée de l'insertion axiale est de mieux séparer les voies de circulation, pour privilégier un caractère plus urbain, plus favorable par exemple, aux traversées piétonnes et cyclables, le long de ce boulevard.

- *Cela signifie-t-il que le tramway va couper la voie des véhicules ?*

Réponse de M. Oden : Oui.

- *Ça va d'autant plus ralentir ce que l'on disait tout à l'heure ?*

Réponse de M. Oden : un carrefour à feux sera aménagé pour traiter l'intersection du tramway, nécessaire également pour gérer la circulation.

- *C'est déjà une catastrophe maintenant, ça va être encore pire. Aux heures de pointe, on aura un tram toutes les dix minutes, soit un tram toutes les 5 minutes dans chaque sens.*

Réponse de N. Joyau : Globalement, il va passer pendant quelques secondes toutes les cinq minutes. Effectivement, comme on est obligé de faire des carrefours à feux, ça va aussi être l'occasion d'écouler les voitures qui sortent d'ici. Les feux vont s'articuler de manière à ce que les voies peuvent, malgré tout, s'évacuer. Ce que nous disions les spécialistes sur les carrefours à feu, typiquement sur celui-là, c'est qu'en heure creuse, effectivement, en rond-point, c'est plus facile parce qu'on n'a jamais à s'arrêter. Par contre, en heure de pointe, le carrefour à feu permet, a priori, d'évacuer au moins de voitures que le rond-point.

Réponse de C. Thatcher : Un tramway met quelques secondes pour traverser le carrefour. Par ailleurs, il peut transporter jusqu'à 200 personnes.

- *Avez-vous réalisé une étude dans ce secteur, au niveau du rond-point le matin ?*

Réponse de M. Oden : Les études de trafics sont en cours, afin de regarder la disposition de chacun des carrefours. Un point de vigilance est d'ores-et-déjà identifié

sur la rue de Rosel. Les études vont permettre de déterminer le phasage des feux, en fonction des heures de pointes, du matin ou du soir, et des heures creuses. Le passage d'un giratoire à un carrefour à feux rue de Rosel, permettra notamment de mieux répartir les flux dans le carrefour, ce qui pourrait éventuellement réduire la remontée de file sur le boulevard Maréchal Juin.

Réponse de Paul Martin : L'ensemble des carrefours a fait l'objet de comptages au mois de septembre pendant une semaine, sur l'ensemble du tracé.

- *Mais il y aura des parkings pour les voitures, par exemple, qui veulent s'arrêter pour prendre le tramway ensuite ?*

Réponse de N. Joyau : Il y en a un qu'on travaille juste après le périphérique, avec la création d'une station attenante. Nous travaillons également avec certains acteurs économiques de la zone d'emploi de Saint-Contest, notamment avec la CCI, pour voir si sur ce secteur un parking silo puisse être mutualisé. Il serait financé en partie par Caen la mer et les entreprises qui en ont besoin sur place pourraient financer aussi.

- *Il y a de plus en plus de voitures parce que les gens ont envie d'avoir leurs horaires, leur quotidien. Est-ce que vraiment, le tram, c'est une bonne idée... Je ne dis pas que ce n'est pas bien.*

Réponse de N. Joyau : Ce soir nous allons nous concentrer sur l'enjeu des aménagements, et pas sur l'opportunité du projet qui a été débattue en réunion publique. Le tram ne répondra pas à tous les besoins, surtout pour une zone d'activité comme celle-ci qui draine du monde, à l'échelle départementale. A propos des flux importants d'échanges, notamment entre le secteur du Chemin Vert et le centre-ville, par la ligne 6, entre le secteur de Saint-Contest et le centre-ville par les bus. L'objectif est d'avoir un transport en commun qui demain va être plus performant que les bus pour inciter encore davantage de monde sur ces voyages-là, à monter dans le tram. Après, ça ne répondra pas à tous les besoins. C'est ce qui a été observé par le passé. On a comparé à l'échelle de Caen la mer les habitudes de déplacement entre 2011 et 2022, contre toute attente, on a 10 % de voitures en moins en 11 ans. Les zones continuent à se développer. Ce secteur-là est particulièrement tendu en stationnement et en circulation. Le chiffre général que je vous donne sur Caen la mer n'est pas la vérité d'un quartier ou d'un secteur. Cependant, l'objectif du tramway est quand même d'avoir un transport qui va être beaucoup plus performant et qui va permettre aussi à une partie du public de prendre un autre moyen de transport que sa voiture individuelle pour pouvoir se déplacer.

- *A quelle heure démarre le premier tramway le matin ?*

Réponse de N. Joyau : la première rame sort à 5h30 et la dernière rentre à 1h du matin. A ces horaire, la fréquence n'est pas à 10 minutes, elle est plus basse. Aux heures de pointe, on commence à monter à la fréquence maximale de 10 minutes.

- *Le tram est plus performant sur la régularité des horaires et pour toutes les personnes qui travaillent, les étudiants, collégiens ou lycéens, c'est très important.*

Réponse de N. Joyau : La régularité est bien meilleure que sur les bus parce qu'il n'est pas dans le flot de circulation. son horaire est donc garanti.

- *Tant qu'il n'y a pas de panne, c'est plus régulier.*

Réponse de N. Joyau : On en a très peu sur le réseau avec le nouveau tram. C'est vraiment rare. Les tramways peuvent être arrêtés, lorsqu'une voiture ne respecte pas la priorité sur le carrefour.

- *Les nuisances sonores causées par les rails seront-elles persistantes ?*

Réponse de N. Joyau : Nous avons repris sur le tramway actuel le tracé du TVR, où il y avait parfois des virages qui étaient très serrés. Et c'est dans les quelques virages les plus serrés que notre tram fait du bruit. On a un système de graissage, ce qui n'est pas le cas partout en France. Donc sur un système de graissage qui permet de graisser dans les courbes les plus serrées, notamment. Néanmoins, et c'était le cas aujourd'hui, quand la graisse est un peu lessivée par la pluie, malheureusement, il grince dans les secteurs les plus serrés. Les virages les plus serrés, on les connaît. Il y a le bas du Gaillon, il y a la rue de Lausanne à côté de l'université, il y a la courbe en S de Saint-Pierre. Au niveau de Saint-Pierre, les virages sont quand même très serrés. Et puis il y en a à la rive droite, notamment, pas loin du boulevard Lyautey, où là, effectivement, il grince un peu de temps en temps.

Les rayons de 200 mètres, 300 mètres, ce n'est pas comparable. Et sur tout le tracé des extensions, on est vraiment sur des rayons plus importants que sur les trois premières lignes. On n'a quasiment aucun rayon de 25 m, nous sommes plutôt 50m. C'est-à-dire que c'est deux fois plus larges comme virages que ce qu'on a sur la route. Alors sur quelques 35 quand même, mais on va bien soigner le graissage du rail à ces endroits-là.

- *Le périphérique est également bouché en soirée, à partir de 16h30. Je souhaite que vous preniez en compte ce trafic qui est énorme.*

Réponse de M. Oden : Sur la conception de l'espace urbain, le boulevard Maréchal-Juin et l'arrivée sur le Chemin vert, des comptages ont été réalisés sur l'ensemble des plages horaires au mois de septembre, qui est le mois le plus chargé traditionnellement en termes de circulation, pour nous permettre de mener les études techniques. Nous n'allons pas apporter de solution sur l'insertion des voitures sur le boulevard périphérique car il s'agit de la compétence de l'État. Donc nous n'irons pas toucher au boulevard périphérique. Par contre, tout le flux de circulation sur le boulevard Maréchal-Juin, va être intégré dans les études.

La gestion par feux permet de libérer le carrefour au passage du tramway. Qu'il arrive d'un côté ou de l'autre, le tramway voit très bien ce qui s'y passe. S'il est encombré et s'il y a des remontées de file, la visibilité permettra au tramway de s'arrêter en amont. Ce qu'on craint en tramway, c'est la visibilité. Parce que c'est le conducteur qui reste maître à tout moment de la conduite du véhicule.

Réponse de N. Joyau : Nous maintenons deux fois deux voies de circulation sur le boulevard.

- *On a beaucoup d'étudiants qui viennent sur la zone, et le tramway facilitera leurs déplacements. Sachant qu'on a un tram qui aura, comme vous le dites, des horaires fixes. Ce dont on peur les étudiants aujourd'hui, c'est de subir les bouchons quand ils prennent le bus. Par ailleurs, concernant les aides*

gouvernementales, les entreprises participent à 50% au niveau des transports. Donc ça peut être aussi quelque chose de convaincant pour les gens de ne plus prendre le tram plutôt que leur voiture, justement, pour gagner en temps, et même en coût.

Réponse de N. Joyau : la prise en charge peut monter à 75%.

- Avez-vous prévu un passage piéton au niveau des Super U, afin que les étudiants traversent correctement ?

Réponse de M. Oden : Deux traversées sont prévues de part et d'autre de la station. Par ailleurs, une étude est en cours pour créer une traversée entre l'E2SE et le Super U.

- *Quand je vois le nombre de voitures qui augmente tout le temps, en espérant qu'effectivement les gens prennent plus le tramway que la voiture, mais je n'y crois pas. Je pense qu'avec le vélo, c'est mieux.*

Réponse de N. Joyau : Aujourd'hui, ce n'est pas confortable de traverser le périphérique à vélo. Demain, ça sera sécurisé. A l'échelle de Caen-la-Mer, le nombre de déplacements automobiles a baissé de 10% sur ces dix dernières années. On ne s'attendait pas à voir ce résultat-là. C'est quand même assez considérable. C'est pour ça qu'on continue de travailler sur des pistes cyclables qui seront toujours plus sécurisées, avec une offre de transports plus importante. Il y a aussi la marche à pied qui a beaucoup augmenté.

Poursuite de la présentation des plans après le franchissement de l'ouvrage situé au-dessus du périphérique.

Pour la rue de Champagne sera-t-elle fermée à la circulation ?

Réponse de M. Oden : le positionnement de la station à cet endroit ne permet pas le maintien de la rue de Champagne.

- *Il faudra continuellement contourner ce parking ?*

Réponse de M. Oden : Il faudra contourner le parking par la rue de Touraine.

- *Et ce parking, comment pouvez-vous vous assurer qu'il sera utilisé par les usagers du tramway ? N'est-ce pas un parking résidentiel ?*

Réponse de M. Oden : il fonctionnera avec une barrière, comme les autres parkings relais. La tarification est associée au type de transport, c'est-à-dire que si vous prenez un ticket de tramway, le parking est gratuit.

Réponse de N. Joyau : Les parkings relais actuels ont tendance, depuis quelques années, à monter en charge et à être régulièrement pleins. Quand le Viaduc était fermé, les deux parkings relais étaient pleins.

- *Par où se fera l'accès à la résidence des Pinçons ?*

Réponse de M. Oden : L'accès se fera par l'extrémité de la rue de Champagne, juste avant de tourner vers la rue de Touraine.

Réponse de N. Joyau : La rue de Champagne reste à double sens.

- *Comment feront les habitants de cette résidence pour entrer chez eux en voiture ?*

Réponse de N. Joyau : Avec la voiture, non.

- *Quel accès est prévu pour les personnes à mobilité réduite ?*

Réponse de N. Joyau : Le bâtiment concerné n'est pas accessible du fait des marches devant chaque entrée. Les personnes à mobilité réduite sont prioritairement logées dans des habitations accessibles dans d'autres résidences.

- *Si l'on veut déménager par exemple, où positionner le camion ?*

Réponse de N. Joyau : les camions de déménagement peuvent disposer d'une autorisation spéciale pour se garer sur l'espace de trottoir situé devant l'immeuble, selon la configuration. S'il y a besoin de déposer une personne à mobilité réduite, ou qu'une ambulance ait besoin d'accéder à la résidence, il faudra se garer au plus proche de la résidence et rejoindre l'entrée par le cheminement piéton, comme c'est le cas actuellement.

- Les bacs de tri seront-ils déplacés ?

Répons de C. Thatcher : Les bacs de tri seront repositionnés dans le secteur.

- *Il y a beaucoup de voitures ventouses dans ce secteur, où vont-elles se garer ?*

Réponse de D. Duval : nous agissons contre les voitures-ventouses en lien avec les polices nationale et municipale. Il y en a nettement moins qu'à une certaine époque, elles sont enlevées régulièrement, une dizaine tous les 3 mois. Avec le parking -relais donne l'avantage du stationnement gratuit, ce qui va inciter les gens à venir s'y garer. Il comptabilise 80 places. Cela va libérer de la place sur les quartiers.

Poursuite de la présentation de la piste cyclable bidirectionnelle qui a commencé à Saint-Contest jusqu'au boulevard Dunois.

L'insertion du tramway se fait au milieu ?

Réponse de M. Oden : On prend le tram côté centre commercial. Il s'agit d'un parvis pour les piétons et les cyclistes, ensuite se trouve la chaussée et les deux sens de circulation.

- *Serait-il possible de faire une ou deux passerelles piétons au-dessus de la rue du Chemin Vert parce qu'il y a énormément de mamans avec des enfants qui traverse cette rue à plusieurs endroits ?*

Réponse de M. Oden : L'idée est plutôt d'apaiser la circulation pour leur permettre de traverser dans de bonnes conditions, grâce à ce plateau piétonnier qui dispose d'un revêtement différent, qui a tendance à alerter aussi l'automobiliste qu'il rentre dans une zone de ville. On aura, je pense, un plateau surélevé.

Réponse de C. Thatcher : Sur les plateaux la vitesse est limitée à 30 km/h.

Réponse de N. Joyau : Etant donné la largeur dont on dispose, si on fait une passerelle, elle ne sera pas accessible aux personnes à mobilité réduite parce qu'on ne va pas réussir à gérer les pentes.

- *Prévoyez-vous de prolonger la piste cyclable sur l'avenue Coty ?*

Réponse de C. Thatcher : Nous prévoyons systématiquement des liaisons cyclables sur les perpendiculaires.

Réponse de N. Joyau : Ça ne fait pas partie de l'opération tramway. Cependant, il sera être intéressant qu'on arrive à trouver une solution au niveau de la ville.

Dans le cadre de la construction du pôle de santé sur le site de Jacquard, des démolitions sont prévues et ce que l'on prévoit aidera pendant la phase travaux. Dans l'attente d'une reconfiguration de ce secteur, on créera un espace de stationnement sur l'arrière pour accompagner aussi la phase travaux et permettre une capacité de stationnement pour le pôle de santé et pour le centre commercial notamment. On va essayer de travailler cela en amont du projet tramway.

- *Le pôle de vie va-t-il rester à sa place actuelle ?*

Réponse de D. Duval : A long terme, il sera repositionné derrière le centre commercial pour regrouper l'ensemble des services au niveau de Jacquard. Cela est prévu dans 10 ans.

- *Où se gareront les locataires de la Tour Molière ?*

Réponse de N. Joyau : Une poche de stationnement sera recréée sur l'arrière, pour les locataires de la Tour Molière et celles qui vont fréquenter la Halle Molière et le pôle santé.

Que ce soit très tôt le matin ou en fin de journée, on constate les mêmes plaques, ce qui signifie qu'à priori la voiture reste stationnée la nuit. Et si elle s'en va le matin, c'est plutôt quelqu'un qui habite là et qui stationne la nuit, soit la personne est montée dans les transports et elle a continué pour aller travailler en ville et repartir le soir. Soit elle travaille peut-être sur le secteur aussi. Cela permet de voir s'il y a de la rotation, quelles sont les voitures riveraines, en gros qui sont là en fin de journée, la nuit et tôt le matin et quels sont ceux qui viennent, qui stationnent le matin, qui reste toute la journée et qui repartent le soir. La reconstitution d'une poche de stationnement du côté de l'ancien collège Jacquard, ça va permettre de compenser ce qui est supprimé à l'angle Molière / Chemin Vert. Elle n'est pas encore dimensionnée précisément, cependant, l'objectif est de compenser les places supprimées à l'angle Molière / Jacquard.

- *Les gens, en général se garent n'importe où et coupent la piste cyclable puis redescendent.*

Réponse de M. Oden : côté ouest de la rue, le trottoir sera requalifié. Le stationnement, sera aménagé entre les arbres et non plus devant. Les vélos seront beaucoup plus à l'aise sur la nouvelle piste côté est.

Réponse de F. Norais : si vous regardez les aménagements du tramway existants, au niveau des traversées piétonnes, il y a des potelets. Il va y avoir des barrières longitudinales qui empêchent l'intrusion des véhicules sur les trottoirs.

- *Le parking situé derrière le centre commercial sera -t-il pérenne ?*

Réponse de N. Joyau : Il sera peut-être un peu plus généreux dans un premier temps que le final. Il y a un projet de renouvellement urbain sur Jacquard, avec, comme le disait Dominique tout à l'heure, le projet de ramener à côté du centre commercial l'ensemble des services, le pôle de vie, les bibliothèques, etc. Il y aura de toute façon, de manière définitive, un emplacement de parking, prévu dans le projet de renouvellement urbain. Nous ne savons pas encore dimensionner au final par rapport à ce qu'on va faire de manière provisoire. Je n'ai pas de chiffre en tête, je ne peux pas l'évoquer avec vous. Par contre, comme on va avoir des démolitions de bâtiments sur Jacquard prochainement, on trouve ça dommage de dire qu'on laisse ça comme ça, alors qu'on le sait des besoins en stationnement. Donc l'idée, c'est de se dire temporairement au moins, on va avoir une page de stationnement. On en aura une au final, sa dimension reste à déterminer. Et puis le parking qui est ici est maintenu.

Poursuite de la présentation : secteur rue du Chemin Vert et rue Châteaubriand.

- *C'est assez serré pour faire un double sens.*

Réponse de M. Oden : Il y a un stationnement en épis, la chaussée et un stationnement longitudinal. Donc je pense que la mise en double sens, aurait effectivement une incidence sur le stationnement longitudinal. Mais tous les gens se garer là. On n'a pas encore rencontré la résidence.

Poursuite de la présentation : arrivée sur la rue des Treize Acres

- *Y a-t-il une station de tramway ?*

Réponse de M. Oden : oui, la station Stockholm se trouve dans ce secteur. La piste cyclable se prolongera tout le long, et le cheminement piéton le long du tramway pour y accéder. On y gagne aussi car actuellement il n'y a pas de trottoir le long de la rue du Chemin Vert de ce côté-ci. Vous retrouvez une continuité depuis le boulevard jusqu'au quartier.

- *C'est à cet endroit-là qu'il y a 4 immeubles qui vont être démolis à cause du tramway ?*

Réponse de D. Duval : le projet d'extension du tramway n'a rien à voir avec la démolition des bâtiments. Il s'agit d'un projet de démolition qui date de 2019 et au départ tous les bâtiments devaient être détruits. Le CSF et les syndicats de locataires ont réussi à en garder 4 pour les rénover.

- *Ce sont des logements à petits loyers, que l'on ne retrouve plus ailleurs.*

Réponse de D. Duval : ce sont des bâtiments épais, qui ont des problèmes d'isolement, d'humidité, de chauffage.

- *Rue d'Hérouville il y a bien eu des rénovations, pourtant il s'agissait également de vieux bâtiments ?*

Réponse de N. Joyau : les rénovations sur la rue de la Hache ont masqué le territoire architectural de ces bâtiments, et ça ne les a pas rendus accessibles pour autant.

- *Tout le monde n'a toujours pas été relogé dans les bâtiments ?*

Réponse de N. Joyau : C'est en cours. De plus, pour reconstruire une offre d'habitat en logements locatifs sociaux, Par contre, il y a une ville-stat avec des terrains de basket, ici. Donc là, il y aura des logements de Caen la mer Habitat, des petits logements en individuels, 7 à 8 logements. Le City Stadium est conservé. Ils sont en train de travailler du relogement aussi sur les 4 bâtiments qui sont là pour avoir un petit peu plus de logements qu'aujourd'hui sur ce secteur-là, pour qu'au global, ça compense ce qui est là. Et puis, ils vont refaire des logements un peu comme ceux qui sont ici en individuels, aussi à l'arrière du gymnase, dans la continuité des maisons individuelles qui sont de l'autre côté. L'objectif est de reconstituer sur site quand même une offre de logements pour Caen la mer.

Beaucoup d'arbres très beaux seront conservés. L'objectif, c'est que le Parc de Secgueville vienne ici en coulée verte remonter jusqu'à l'entrée du chemin vert. On plante pas mal d'arbres. Ils vont refaire des logements un peu comme ceux qui sont ici en individuels de l'autre côté. Là, c'est tout en bas. C'est la station Dunois. C'est la dernière juste avant le boulevard.

- *Où passera le tramway ensuite ?*

Réponse de N. Joyau : il passera devant le garage Euromaster dont l'accès sera maintenu. Il traversera ensuite la rue de Bayeux, il passera devant le gymnase de la Haie Vignée, en rentrant dans la rue Damozanne. Il traversera ensuite le quartier Lorge pour rejoindre le centre-ville par l'EPSM, puis la rue du Carel où il arrive au niveau du Conservatoire, puis sur la place de l'Hôtel de Ville.

Au niveau du quartier Lorge, dans le haut de la rue Damozanne, une ouverture sera faite dans le mur afin de rejoindre la rue Damozanne. Ensuite le tramway passe sur la rue du capitaine Boualam. Il s'agit d'une rue privée qui appartient au Ministère des Armées et la ville de Caen en fera l'acquisition pour qu'elle devienne une voie publique. Avec l'Architecte des Bâtiments de France nous veillerons à en conserver la majorité. Cet aménagement permettra de bénéficier de l'espace nécessaire pour insérer le tramway et aménager une voie piétonne.

- *Les lignes de tramway actuelles seront-elles conservées ?*

La ligne actuelle Fleury-sur-Orne / Quatrans sera reliée plus globalement dans le réseau de transport. Deux lignes nord-sud et deux lignes ouest-centre, seront formées. Nous disposons d'une certaine liberté d'action étant donné qu'il s'agit du même tramway. Le fait d'être sur un réseau très élargi, permet d'optimiser les lignes. Nous marierons les lignes entre elles afin que cela convienne au maximum de personnes.

- *Les lignes inter quartiers vont-elles disparaître ?*

Réponse de N. Joyau : Une liaison en bus pour relier la Folies-Couvre-Chef-Chemin Vert vers Beaulieu est toujours nécessaire. C'est ce que fait la ligne 6, ou pour rejoindre également le plateau du CHU, par exemple. Des dessertes comme celle-ci seront assurées. Dans le quartier Chemin Vert, la ligne de bus 1 prend quasiment le tracé du tram., elle sera donc revue complètement.

- Où se poursuit ensuite le tracé ?

Réponse de M. Oden : le tramway s'insère jusqu'à la rue de Bernières pour rejoindre le tronc commun Avenue du Six juin. Et après, ce qu'ils disaient, c'est qu'en fait, le maillage des lignes après peut être réfléchi globalement. Savoir si en partant de chemin vert, ça ira à Fleury ou à la Presqu'Île, ce n'est pas encore déterminé. Mais le réseau est interconnecté au niveau de cette avenue.

- *Une remarque concernant le balisage pendant les travaux : les piétons ont tendance à couper les zones de travaux. Il faut que ça soit très bien balisé, quitte à ce que les piétons ne fassent plus le chemin, mais qu'il y ait des passages piétons très précis, à l'exemple du balisage actuel sur le secteur de la Maladrerie. On ne mélange pas les piétons, les voitures. Il faudrait interdire les passages à travers les chantiers.*

- *Le parking relais sera-t-il sous vidéosurveillance ?*

Réponse de N. Joyau : Oui, les parkings relais sont sous vidéosurveillance. Toutes les stations de tramway sont sous vidéosurveillance, c'est-à-dire qu'il y a des caméras qui regardent ce qui se passe dans la station aux abords immédiats de la gare et sur la vidéoprotection aussi dans tous les trams et dans tous les bus. Mais ça, c'est déjà le cas aujourd'hui.

- *L'une des lignes de tramway permettra -t-elle de se rendre du Chemin Vert jusqu'à la gare ?*

Réponse de N. Joyau : le tramway continuera de desservir la gare des deux côtés, comme c'est le cas actuellement, sans être obligé de changer. Les quarte lignes desserviront l'un des deux côtés de la gare.

Actuellement, sur la ligne de bus 1, 5% des personnes qui montent au Chemin Vert vont jusqu'à Mondeville. Donc effectivement, pour 5% des usages, on va dire aux gens là où il faut descendre en centre-ville pour remonter dans un bus. Pour les 95% restants, qui, globalement, s'arrêteront entre le Bas-de-Saint-Paul, ici, et puis le centre-ville, ce sera du temps de gagner. Sur un projet d'aménagement de ce type, nous essayons d'améliorer les conditions d'une grande majorité d'usagers. Ce n'est pas 5% des voyageurs, mais c'est 5% des voyages.

- *Quelle est la différence ?*

Réponse de N. Joyau : les 5% des usagers dont je vous parle, font partie des 5% qui vont à Mondeville 2 en bus. Là, il s'agit des 5% des trajets. C'est-à-dire que vous ne montez pas tout le temps dans la ligne 1 uniquement dans le but de vous rendre à Mondeville 2. Donc, en réalité, c'est 5% des voyages qui sont effectués vers Mondeville 2. En nombre de trajets, cela correspond à 5%. Pour aller à la gare, vers le théâtre, le centre-ville, ce sera plus rapide. Pour tous ces usages-là, ce sera plus rapide. Parce que c'est un site propre partout.

4. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER CENTRE-VILLE DU 15/11/2023

PRÉSENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER CENTRE VILLE – MERCREDI 15 NOVEMBRE 2023

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 ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Paul MARTIN ; Directeur adjoint de la Maîtrise d'ouvrage (société Transamo) ;
- Christophe THATCHER ; Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre

Echanges avec les participants

Présentation par P. Martin des plans des secteurs avenue Sorel, au niveau du giratoire place Guillouard, du boulevard Bertrand.

- *Est-ce que ce sera le même tramway qu'aujourd'hui ?*

Réponse de P. Martin : le matériel roulant est le même qu'aujourd'hui, avec l'équipement de batteries en toiture sur l'ensemble des rames existantes et nouvelles pour permettre l'autonomie et supprimer la ligne aérienne de contact (LAC).

Réponse de N. Joyau : sur tout le secteur dont on va parler ce soir : de la station Bernières avenue du Six Juin, à la rue Caponière, il n'y aura pas de LAC.

- *Les rames seront-elles assez grandes pour y mettre les vélos ?*

Réponse de N. Joyau : Ce seront les mêmes rames qu'aujourd'hui. On peut y mettre les vélos, sauf aux heures de fortes affluences. Des logos ont été affichés sur les rames et des espaces sont dédiés aux vélos dans le tramway.

- *J'ai remarqué que le feu passe au rouge lorsque le tram arrive dans les 5 secondes, ce qui me semble très court.*

Réponse de N. Joyau : on calibre les feux au plus juste par rapport au tramway et ne pas impacté la circulation automobile et piétonne.

Réponse de C. Thatcher : la présence des ilots refuges permettent de s'arrêter en sécurité si l'on voit que le tramway arrive et qu'on n'a pas le temps de traverser en une seule fois.

- *Le parcours des bus sera-t-il modifié ?*

Réponse de Paul Martin : un certain nombre de bus sera maintenu entre le boulevard Carnot et l'Hôtel de Ville. Le réseau de bus sera retravaillé à terme, pour venir compléter l'arrivée de l'extension du tramway.

Réponse de N. Joyau : avec l'arrivée du tramway, les lignes qui passent actuellement rue de Bernières seront déportées sur d'autres rues, aux abords du centre-ville pour faire la jonction avec les arrêts existants. Nous étudions les origines/destinations qui pourront être proposées à terme.

- *La fréquence des bus de 10 minutes sera-t-elle conservée ? ou bien va-t-elle diminuer ?*

Réponse de N. Joyau : on sera à une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe, donc un tramway toutes les 5 minutes dans chaque sens.

Depuis la rentrée de septembre, nous avons passé à 8 minutes uniquement la ligne T2 qui dessert le campus 2.

- *Quelle ligne de bus passera place du Canada si la ligne 1 n'y passe plus ?*

Réponse de N. Joyau : des lignes de bus passerons place du Canada, leur identification reste à déterminer. La ligne de bus 1 ne sera en effet plus la même, car elle emprunte une grande partie de l'extension du tracé du tramway, excepté le secteur du Canada.

- *Y aura-t-il des parcours intermédiaires sur les lignes futures, comme c'est le cas par exemple à Quatrans ?*

Réponse de N. Joyau : l'objectif est que nous ayons deux lignes nord/sud et est/ouest complètes. Actuellement nous avons des demi-lignes.

Réponse de F. Norais : la ligne T3 qui fait aujourd'hui Fleury/Quatrans n'a pas vocation à perdurer. Fleury sera marié à un autre terminus. A terme nous aurons 4 lignes.

- *Comment les lignes seront-elles mariées à terme avec l'existant ?*

Réponse de F. Norais : nos réflexions à ce jour sont de conserver les lignes T1 et T2 telles qu'elles fonctionnent habituellement, car elles répondent à des besoins de desserte. Pour rappel, la T1 va d'Hérouville Saint-Clair à Ifs et la ligne T2 va de Presqu'île (devant la Bibliothèque Alexis de Tocqueville), jusqu'au Campus 2. Nous envisageons ensuite de conserver la ligne qui va de Beaulieu vers la Presqu'île et de marier le secteur St-Contest/Chemin Vert avec Fleury. Il s'agit d'une réflexion à ce jour, le remariage des lignes n'est pas arrêté.

La zone du parking relais du Zénith, empiète -t-elle sur le parking déjà existant, autour du Palais des sports ?

Réponse de N. Joyau : Il s'agit du parking du Palais des sports, qui sert pendant les matchs, serve également de parking relais au quotidien, afin de mutualiser son usage. Il y aura également un parking relais au niveau de Beaulieu et un autre au Chemin Vert, sur le côté intérieur du périphérique. Une discussion est en cours avec les entreprises de la zone d'activité de Saint-Contest, pour créer un parking silo mutualisé, qui serait financé en partie par Caen la mer, qui servirait à la fois aux entreprises et de parking public.

Comment avez-vous mesuré dans vos études, la quantité de voitures en moins avec l'arrivée du tramway ?

Réponse de N. Joyau : Afin d'apporter des données chiffrées consolidées, des études de circulation sont en cours et une étude d'impact sera réalisée d'ici l'automne 2024. Des simulations de report modal sont réalisées afin de projeter les évolutions du trafic automobile, cyclistes, piétons et dans les transports en commun.

Nous travaillons afin que les parkings relais soient évolutifs et puissent devenir des parkings silo, selon l'évolution de la fréquentation.

Envisagez-vous de passer le boulevard Bertrand en zone 30 ?

Réponse de F. Norais : Cela fait partie des réflexions en cours avec le maître d'œuvre qui restent à trancher. Il y aura une zone plateau qui sera limitée à 30 km/h.

La station Hôtel de Ville sera-t-elle une station mutualisée entre tramway et bus ?

Réponse de N. Joyau : Peut-être que l'aménagement de la station sera similaire à celui de la station Quatrans. Cela fait partie également des réflexions en cours.

La largeur des trottoirs va-t-elle diminuer ?

Réponse de N. Joyau : dans ce secteur, la largeur des trottoirs restera globalement la même. De l'autre côté du boulevard on conserve les arbres et une piste cyclable sera aménagée dans un seul sens. Il restera suffisamment de place pour les piétons. Les aménagements vont être remis aux normes pour les personnes à mobilité réduite.

Il faudra accorder une attention à notifier les croisements entre les piétons et les cyclistes.

Réponse de P. Martin : le revêtement de la piste cyclable sera différent de celui du trottoir. Cela permettra de distinguer chaque aménagement. Le trottoir ne sera pas au même niveau que la piste cyclable. Il y aura un léger contre-bas pour la piste cyclable avec des bordures.

Les trottoirs seront-il en bitume ?

Réponse de N. Joyau : à l'échelle du projet, l'un des objectifs est de réduire le bitume. 85% des trottoirs qui vont être débitumés. Sur ces espaces là on va rester sur des aménagements relativement imperméables.

Réponse de C. Thatcher : L'objectif est d'envoyer l'eau vers les zones arborées afin qu'elle s'y infiltre.

A quelle période vont commencer les travaux ?

Réponse de F. Norais : Les travaux de dévoiement de réseaux démarreront début 2025 jusqu'à mi-2026. Ensuite nous réaliserions les travaux d'aménagements de voirie et d'installation des infrastructures de tramway. Les essais commenceront ensuite en vue d'une mise en service à la mi-2028.

Serait-il possible d'éviter d'avoir des feux au niveau de la rue de l'hippodrome ?

Réponse de N. Joyau : Nous allons étudier la question.

Poursuite de la présentation sur le secteur place Gambetta.

La rue Georges Debrais est-elle praticable dans les deux sens ?

Réponse de P. Martin : Oui

La piste cyclable dans ce secteur ne se poursuit pas après la Poste lorsque l'on arrive dans le centre-ville. Est-il envisagé de permettre de rejoindre la place de la République à vélo ?

Réponse de P. Martin : dans cette zone le statut de la circulation est différent, il s'agit d'une zone de rencontre.

Réponse de N. Joyau : A l'image de ce que l'on a aujourd'hui autour de la place de la République et afin de conserver l'accès au parking autour de cette place. L'Architecte des Bâtiments de France nous accompagnera sur ce sujet, pour redonner notamment, du caractère patrimonial à la place. Nous travaillons encore le statut de circulation entre les diverses mobilités sur cette place.

A Nantes, sur certains axes, la priorité à été donnée aux vélos et les voitures adaptent leur vitesse aux vélos. Est-ce un concept qui a été envisagé par la ville de Caen ?

Réponse de N. Joyau : boulevard Guillemer nous avons aménagé une vélo-rue devant l'école. La voiture reste derrière le vélo dans ce type d'aménagement.

Une autre option serait que tous les communs alentours, pourraient être desservies par un parking-relais à un arrêt de tramway qui redessert ensuite l'ensemble de la ville, plutôt que de ramener des bus dans la ville.

Réponse de N. Joyau : les lignes de bus ne desservent pas uniquement les quartiers de Caen, mais d'autres villes. L'intérêt de lignes est dans leur globalité. On sait par arrêt quel est la ventilation des descentes sur le réseau de bus, grâce aux données origines/destinations, ce qui va nous permettre de le réorganiser.

Serait-il envisageable d'engazonné le tronçon de tram de Bernières, pour rester sur une trame verte ?

Réponse de P. Martin : il y a des parties engazonnées sur l'axe Bernières, symbolisées en vert sur les plans.

Réponse de C. Thatcher : la rigole alimentaire, qui est une grosse canalisation souterraine représente une contrainte qui passe le long du tramway dans ce secteur. La plateforme de tramway étant proche de cette canalisation, nous avons conçu une dalle béton pour gérer la répartition des charges et ne pas l'impacter. Aussi, il n'est pas prévu, à ce stade des études, de mettre du gazon dans cette zone.

Est-il envisagé dans cette zone piétonne élargie, d'implanter des terrasses ou des commerces en pied d'immeubles ?

Réponse de N. Joyau : Potentiellement cela est possible et reste à étudier.

Les réseaux souterrains seront-ils tous refaits comme sur le précédent projet ?

Réponse de N. Joyau : globalement tous les réseaux seront refaits et se sont les travaux les plus impactant. Certains réseaux commencent à être usés, ce projet sera aussi l'occasion de les rénovés.

Poursuite de la présentation sur la rue de Bernières :

La place Courtonne va-t-elle devenir piétonne ?

Réponse de N. Joyau : non, elle va continuer à absorber le flux de voitures qui arrive depuis la rue des Carmes. Cela fait partie de l'anneau de contour du centre-ville, pour venir irriguer des poches de stationnement du centre-ville.

Supprimez- vous le stationnement entre la rue Neuve Saint-Jean et la Tour Leroy ?

Réponse de N. Joyau : Oui.

Le traitement de l'aire piétonne qui sera prolongée rue des Lillers, serait également prolongée rue Neuve Saint-Jean et Avenue du Six Juin, le long du tramway ?

Réponse de N. Joyau : Oui, les changements d'usage se font au fur et à mesure des aménagements. C'est tout l'enjeu d'une transition et d'une évolution de la ville.

Y a-t-il des pistes cyclables dans cette zone ?

Réponse de N. Joyau : Cette zone de rencontre sera à l'image de ce qui est sur la place de la République, c'est-à-dire une zone de rencontre.

Des poteaux de lignes aérienne de contact seront-ils installés dans ce secteur ?

Réponse de F. Norais : Dans ce secteur, les poteaux seront remplacés par des candélabres et repositionner le système de caméras.

Réponse de N. Joyau : La suppression de la ligne aérienne de contact va permettre de découvrir des perspectives.

Quand auront-lieu ces travaux ?

Réponse de F. Norais : Ils sont planifiés pour l'été 2027, l'objectif est de maintenir la circulation et d'effectuer les travaux en parallèle.

Combien coûte le projet aujourd'hui ?

Réponse de F. Norais : aujourd'hui nous sommes à 285,5 millions d'euros, valeur 2021.

Le changement de sens de la rue de la Miséricorde s'annonce à quel niveau ?

Réponse de F. Norais : à partir de la rue de L'engannerie.

Comment les travaux vont-ils être organisés ?

Réponse de N. Joyau : Les travaux seront suivis par les équipes de Caen la mer et le maître d'œuvre. Nous viendrons vous présenter les plans de circulation par secteur. Des ambassadeurs seront missionnés sur le terrain pour informer les habitants et les commerçant sur le terrain.

Poursuite de la présentation sur le secteur rue Damozanne / rue du Carel :

Dans l'axe de Boualam des maisons vont-elles être démolies ?

Réponse de N. Joyau : nous sommes dans le prolongement de la rue du Capitaine Boualam, il n'y a pas de maisons.

5. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DE QUARTIER HAIE VIGNE DU 21/11/2023

PRÉSENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER HAIE VIGNÉ – MARDI 21 NOVEMBRE 2023

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

15 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 (société Transamo) ;
- Christophe THATCHER ; Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre

Echanges avec les participants

Le choix qui a été fait de positionner certaines stations au milieu de la chaussée, oblige le piéton à traverser la route. Quand on est pressé, et alors que le tramway arrive, on peut être tenté de traverser au rouge. Il y a un risque d'accidents. Rue Caponière, il y avait un projet de créer une piste cyclable, sur la partie la plus large de la rue. Sur les plans présentés, il n'y pas de continuité cyclable créée à cet endroit.

Réponse de M. Oden : Concernant l'insertion des stations, un panel de critères est apprécié contextuellement pour décider de leur implantation. Sur tous les grands boulevards, à quelques exceptions près, le tramway sera positionné au milieu, pour plusieurs raisons. Tout d'abord afin de séparer les voies de circulation, en faisant ça, il y a aura deux voies de chaque côté, qui resteront traversables par les piétons ou les cyclistes. Ce type d'insertion apporte un caractère plus urbain au boulevard et un peu moins autoroutier, cela permet de structurer l'axe.

Réponse de C. Thatcher : quatre passages piétons gérés par feu seront positionnés au droit des stations, notamment ceux qui seront proches du carrefour. De plus, la circulation sera apaisée car la vitesse des automobilistes réduite, au droit des stations. Au niveau des traversées piétonnes, la gestion sera réalisée par feux et des îlots refuge d'au moins 2 m seront aménagés avant la plateforme de tramway, pour permettre aux piétons de patienter en sécurité avant de traverser et enfin accéder au quai. On ne doit pas traverser les voies de tram d'un seul tenant. Cette disposition est apaisée. Cette insertion permet au tramway de circuler tout droit et de disposer d'un grand rayon. S'il été inséré sur le côté, il aurait dû circuler en courbes, ce qui l'aurait ralenti.

Techniquement comment cela se passe quand le tramway arrive en station ? Les feux piétons passent-ils au vert en même temps pour éviter qu'ils soient tentés de passer au rouge pour aller prendre le tram qui arrive à quai ?

Réponse de M. Oden : Ce n'est pas directement lié. Dans une logique de conception, lorsque le tram arrive en station, on sait qu'il n'est pas dans le carrefour. On va en profiter pour faire passer les voitures dans le carrefour. Lorsque les portes du tramway se ferment, ça déclenche un capteur qui lui ouvre le passage et retient les véhicules à l'arrêt.

Réponse de N. Joyau : pour illustrer la vitesse du tramway en insertion axiale, on a la sortie de l'arbre du Beau site qu'on voit sur le plan. Si le tram était dans l'axe latéral, ça nécessitait un carrefour à feux et potentiellement, ça ralentit la sortie de la rue du Beau site quand un tram arrive, et le tramway quand le feu pour les voitures est vert. L'insertion axiale, permet d'éviter toute coupure du tramway, sauf sur les carrefours conséquents comme celui qu'on aura par la suite sur la route de Louvigny. En revanche, sur des petites intersections, on peut aménager un tourne-à-droite même quand le tram passe. Les flux ne se bloqueront pas les uns les autres. C'est un autre avantage. Cela joue effectivement sur le choix de l'insertion. Nous essayerons de faire en sorte que les flux cyclistes, voitures ou tramway ne se croisent pas.

Concernant les aménagements cyclables, nous présentons les éléments liés très directement au projet tramway. Certains de mes collègues, à la ville, en charge des espaces publics notamment, doivent travailler sur un aménagement cyclable de cet axe. Au titre de l'opération tramway, nous ferons en sorte que ces aménagements soient connectés. A terme, on viendra connecter un projet cycliste qui pourra arriver sur la rue Caponnière.

Le tourne-à-gauche sera-t-il rétabli au niveau du carrefour de la rue de Québec ? Quand on arrive dans cette rue pour prendre le boulevard Guillou, aujourd'hui, on ne peut pas tourner. Est-ce que demain, on pourra le faire ?

Réponse de M. Oden : Nous allons étudier cela plus en détails. Est-ce que vous savez historiquement ce qui a dicté cette interdiction de tourner à gauche ?

Oui, c'est lié à l'aménagement des vélos.

Réponse de M. Oden : L'aménagement sera compatible avec un tourne-à-gauche. Quand on sort de Québec, on pourra aller à droite ou à gauche.

Le seul point de vigilance concerne le passage des vélos qui seront en face de la rue de Québec.

Poursuite de la présentation sur le secteur du Zénith :

La rue de Maltot sera-t-elle toujours en sens unique ?

Réponse de M. Oden : Oui.

Le long du boulevard, beaucoup de gens se font du stationnement sauvage quand ils vont au Zénith.

Réponse de M. Oden : Le trottoir sera moins large. Aujourd'hui, vous avez une bande de stationnement plus le trottoir. A terme, la taille du trottoir sera réglementaire mais eti ne permettra pas le stationnement.

Il faudrait veiller à ce que l'on ne puisse pas se garer sur les pistes cyclables.

Réponse de N. Joyau : Des panneaux d'affichage dynamiques seront prochainement installés pour flécher tous les parkings du Zénith au Palais des sports.

Poursuite de la présentation secteur rue Du Blanc :

Cette rue est bruyante, si le trottoir était de l'autre côté après le tramway cela apaiserait la rue.

Réponse de M. Oden : c'est ce qu'on cherche à faire il faut que l'on arrive à articuler ce croisement au niveau de la rue de Saint-Ouen. L'objectif est de faire basculer la piste cyclable de trottoir ici et la surlargeur on va faire de l'autre côté, sur le principe cela fonctionne.

Réponse de N. Joyau : l'objectif est de pouvoir les inverser, de ne pas toucher à la piste cyclable ni aux arbres classés, ne pas toucher au boulevard Guillou, seulement de venir insérer le tramway le long de la clôture dans le lycée Malherbe.

Poursuite de la présentation sur le carrefour Baladas-Guilloux :

La rue de Saint-Ouen sera-t-elle complétement fermée à la circulation ?

Réponse de M. Oden : l'entrée de la rue de Saint-Ouen par le boulevard Guillou est fermée.

Les gens qui arrivent de la rue Caponière et qui traverser la rue de Saint-Ouen, repartent par où ?

Réponse de M. Oden : Par la rue du Blanc et la rue de Maltot ça peut faire un report de circulation en partie sur ces rues. L'un des objectifs de cette fermeture découle de contraintes techniques. L'un des effets qui est également induit et qui est souhaitable c'est de supprimer le trafic de transit qui circule aujourd'hui par la rue Saint-Ouen et d'un certain nombre d'habitants se plaignent. L'objectif est d'assécher un peu ce flux qui est aujourd'hui assez facile de traverser le boulevard Guillou pour rejoindre la rue Caponière. Le but est que les axes de transit soient respectés c'est à dire c'est le boulevard et la rue Caponière en pénétrance, mais pas la rue Saint-Ouen.

La rue Caponière est déjà chargée et la rue de Maltot n'est pas prévue pour. Pourquoi fermer cette rue ?

Réponse de N. Joyau : une rue est un espace public. L'espace public appartient à tout le monde et à personne, tout le monde peut y accéder. A partir du moment où on le privatise, par la pose d'une borne qui descend uniquement pour les habitants, par l'espace public on n'a pas le droit de le faire.

Réponse de M. Oden : Si on maintenait l'ouverture de cette rue, on devrait aménager un carrefour à feux qui englobe tout le monde, puisque pour permettre à une voiture de tourner à droite dans cette zone, en toute sécurité, il faut s'assurer qu'il n'y ait pas de tramway. Il faut bloquer le flux complètement ici parce qu'à tout moment on imagine dans la démonstration de sécurité qu'une voiture peut souhaiter tourner à droite donc si on laisse le feu vert tout droit, le risque est qu'une voiture tourne à droite on ne peut pas faire passer le tramway.

Et les vélos ?

Réponse de M. Oden : les retours d'expérience des services de l'Etat sur la sécurité des vélos n'est pas la même puisqu'il ne s'agit pas de la même catégorie de flux. Si vous mettez en rouge les vélos ce n'est pas le même impact que si vous mettez au rouge tout le boulevard. Le risque serait de mettre au rouge tout le boulevard Guillou, à chaque fois que le tramway passe.

Nous avons étudié la possibilité de mettre la rue de Saint-Ouen directement en face du boulevard des Baladas, qu'on gère tout ça, dans un même carrefour. Mais on se retrouve toujours avec cette problématique de dire là on avait deux carrefours en plus très proches on est arrivé à en avoir qu'un seul mais on a toujours cette problématique de dire pour permettre aux gens de s'engager à rue Saint-Ouen, il faut barrer complètement le carrefour à chaque fois que le tramway passe. Et ce carrefour, avec celui de la rue de Louvigny un des plus saturés du boulevard Guillou et qui est aujourd'hui déjà légèrement saturé aux heures de pointe. Donc si on rajoute le tram dans le carrefour on va vraiment rentrer dans un mode de saturation beaucoup plus significatif.

Donc à la fois pour la circulation ce serait très pénalisant à l'échelle du transit qui passe ici donc à l'échelle de la ville, et à la fois pour le tramway, ça veut dire aussi que le tramway peut régulièrement se trouver bloqué au carrefour. Parce qu'un carrefour saturé c'est un carrefour que le tramway a du mal à passer parce qu'il y a des voitures arrêtées sur la plateforme, donc on pénalise à la fois le transport en commun et à la fois la circulation voilà pourquoi. Nous sommes arrivés à la conclusion que vous ne pouvez pas maintenir ouverte cette rue Saint-Ouen à cet endroit, et la rue du Blanc va devenir hyper chargée dans ce cas. La rue du Mesnil.

Nous avons réalisé des comptages et la circulation qui passe aujourd'hui par la rue Saint-Ouen représente entre 20 % et 30% de ce qui passe par la rue du Blanc. Donc c'est déjà la rue du Blanc qui supporte la grande majorité du trafic qui rentre dans le quartier. Dans ces 20 à 30% qui restent sur la rue Saint-Ouen, il existe une bonne fraction de trafic de transit. Si vous supprimez la partie transit, il va rester finalement quelque chose de peu significatif par rapport au trafic déjà existant sur la rue du Blanc.

L'accès principal de l'EPSM reste toujours rue Saint-Ouen ?

Réponse de M. Oden : oui, rue Caponière ou rue du Blanc.

Poursuite de la présentation secteur du lycée Malherbe :

Le tram sera collé au lycée, pourquoi pas l'inverse ?

Réponse de M. Oden : l'alignement d'arbres le long du lycée sera préservé car il s'agit d'arbres classés. Si l'on inséré le tramway à la place de la piste cyclable actuelle, il faudrait creuser, parce que le tramway a une profondeur plus importante que la piste cyclable. On ne souhaite pas compromettre l'alignement d'arbres.

Poursuite de la présentation sur le secteur rue de Bayeux et rue Damozanne :

Pourquoi ne pas maintenir la partie basse de la rue d'Authie en circulation mixte au moins jusqu'au tournant rue Victor Sanchez, cela permettrait aux habitants de cette rue de rejoindre facilement leurs résidences.

D'autre part pour les gens qui montent la rue Damozanne de prendre cette partie pour rattraper la rue d'Otis et la traversée du carrefour avec le boulevard est plus aisé que de prendre la rue de Bayeux, de tourner pour aller prendre un tourne-à-gauche pour remonter. On pourrait maintenir une voie comme c'est fait dans le haut de la rue Damozanne une voie mixte qui permettrait de joindre la rue d'Authie.

Réponse de M. Oden : dans ce secteur, le site mixte est approprié car la typologie de trafic est différente, surtout une fois le tramway inséré, il ne s'agira plus strictement d'un trafic de transit, mais d'une desserte de quartier. Le site mixte peut s'adapter à un trafic de quartier, en revanche il s'agit d'un trafic de transit dans les deux sens.

La rue Damozanne est à sens unique pour les voitures, comment allez-vous desservir la résidence de personnes âgées et le parking en contrebas du Centre sportif de la Haie Vigné ? Ces établissements reçoivent pas mal de bus pour les sorties organisées pour les personnes âgées et pour les événements sportifs.

Réponse de M. Oden : la réflexion sur les livraisons est de regarder si les gabarits de véhicules qui sont utilisés actuellement passent depuis la rue Damozanne. Concernant les bus, nous devons étudier le sujet car la rue Damozanne est étroite sur la partie basse.

Il y a une problématique qui me semble importante ici, notamment liée à l'habitude, c'est d'avoir des gens qui s'engagent sur la plateforme en pensant qu'ils vont pouvoir déboucher, quand bien même on mettrait un panneau en place. La végétalisation est une caractéristique structurante sur le projet, car là où la plateforme n'est pas végétalisée, le risque existe que les gens l'empruntent.

Concernant les établissements scolaires qui sont situés juste à côté, c'est très chargé, en autre le matin où les voitures se gardent n'importe où, notamment rue Damozanne. Qu'est-il imaginé pour pallier à cela ?

Réponse de M. Oden : on travaille avec l'établissement qui a également aujourd'hui aussi une réflexion parce qu'eux-mêmes sont conscients de la problématique qu'induit l'établissement sur l'espace public. il y a des projets en cours de réflexion pour l'instant ce n'est pas encore totalement abouti notamment la piste d'un dépôt de minute aménagé sur le site du collège ici côté rue des Poilus d'Orient. Ce projet est porté par l'institution, donc on ne peut pas nous dire ce qui se fera précisément mais par contre on les accompagne dans cette réflexion et voir aussi comment nos deux projets peuvent concrètement coïncider.

L'objectif de cette transformation est qu'elle induise des changements de comportement. La rue Damozanne va changer de caractère, aujourd'hui on est sur une rue routière, avec l'arrivée du tramway, elle sera pacifiée.

Vous supprimez le mur d'enceinte au niveau de la rue de la Haie Vigné, cependant, veillez à ce que le maximum soit conservé.

C'est une opportunité pour créer une continuité piétonne, ce serait dommage de remettre un mur.

Réponse de M. Oden : le mur ne sera pas ouvert plus que nécessaire. Nous avons la contrainte de la voirie qui dessert les bâtiments du quartier Lorge et le dénivelé est important. Nous réaliserons à cet endroit un autre soutènement et éviter le garage occupé par l'Armée. Cela fait partie des contraintes qui nous amènent à arriver un peu plus proche, le trottoir étant étroit, l'idée c'est d'avoir un aménagement pour les piétons qui leur permette aussi de rejoindre le quartier Lorge.

Réponse de C. Thatcher : Il faudra que l'on maintienne un court passage le long du tramway.

Du fait qu'il n'y aura plus de contre-sens bus on peut élargir le trottoir existant, étant donné qu'il n'y aura plus qu'une voie montante.

Réponse de C. Thatcher : Il y a un enjeu de liaison cyclable sur la rue Damozanne où l'on ferait passer les vélos.

Réponse de N. Joyau : pour l'instant nous sommes sur des secteurs partagés entre les piétons, les vélos, avec une diminution, un assèchement du trafic automobile sur cette première partie de la rue Damozanne. Les largeurs permettent difficilement d'insérer une piste cyclable à proprement parler.

Réponse de M. Oden : cela s'ajoute à la contrainte du site mixte. Nous étudions la possibilité de maintenir parce qu'il y a une demande très forte et un usage important

Aujourd'hui la descente à contresens de la rue Damozane ne pose pas de problème, de même que la descente à contresens de la rue Neuve Bourge l'Abbé.

Réponse de N. Joyau : la difficulté sur la première partie est qu'à gauche, en descendant, côté Nord, le trottoir va être assez étroit, ou alors sur les espaces où il est plus large, l'objectif est de conserver les arbres, ce qui risque de générer des conflits potentiels entre les piétons et les vélos. Ensuite, on a les deux voies de tram. Au Sud, nous sommes sur un trottoir qui est un peu plus large, cependant nous n'avons pas la place d'avoir 1,50 m de trottoir et 1,50 m de piste cyclable, surtout qu'au niveau de la station on a un pincement. Il y aura moins de voitures qu'aujourd'hui mais pour autant on n'a pas la piste cyclable bien marquée.

La station elle sera au Gymnase de la Haie Vigné ?

Réponse de M. Oden : oui, au-dessus du parking

Réponse de N. Joyau : on est sur une station unique au milieu des rails, contrairement à toutes les autres stations qu'on a vu voir jusque-là, avec un quai partagé et le tram qui vient de part et d'autre de la station.

Réponse de M. Oden : tout ça est à l'étude, on n'a pas encore de certitude qu'on puisse trouver la solution technique pour mettre les cycles mais on y travaille.

Une nouvelle voie de circulation sera créée, qui vient de la rue Damozanne ?

Réponse de M. Oden : Il s'agit d'une desserte pour ces résidences là puisque pour y accéder on vient de la rue Caponière. C'est justement un sens unique exprès pour ne pas créer de transit dans la Cité.

Aujourd'hui ces résidences comptent une trentaine de logements, et l'Armée a un projet de construction d'une trentaine de logements sur ce domaine. Nous avons travaillé conjointement, pour faire en sorte de maintenir l'espace vert et afin qu'ils travaillent sur le haut de leur parcelle ce qui permet de préserver le cœur d'espace vert qui est en dessous de ces copropriétés. Cela permettrait d'implanter le bâtiment sans vis-à-vis de l'autre côté de la rue Damozanne.

Pour les parkings en bas de la rue capitaine Bois-Lame, il n'y aura qu'une sortie ? parce qu'il y avait deux sorties avant

Réponse de M. Oden : on maintient les accès existants.

Réponse de N. Joyau : le projet tramway financera, là où ce sera nécessaire pour la sécurité des riverains, l'installation de feux afin de gérer les sorties de résidences.

Poursuite de la présentation sur le secteur de l'EPSM :

Le jardin du Petit Odon est très réduit

Réponse de M. Oden : il s'agit d'une réserve foncière qui participait au projet tramway qui a été occupé temporairement. Toutefois nous allons regarder si dans le nouvel espace qui se dégage autour de la station s'il n'y a pas la possibilité de recréer un nouveau jardin.

Nous allons rétablir un stationnement marqué le long de la place on va tout supprimer on va forcément régler la capacité et il faudra que les gens trouvent d'autres possibilités, soit chez eux, pour ceux qui occupent le domaine public alors qu'ils peuvent avoir à disposition un parking souterrain, soit encore une fois ça va conduire à des changements d'usages dans le quartier.

Poursuite de la présentation sur le secteur rue de l'Abbatiale, rue du Carrel et rue des Blanchisseries

Je reviens sur la rue Saint-Ouen. Serait-il possible de réfléchir, peut-être dans le cadre de la limitation à 30 km/h dans le quartier, qui est en place mais qui n'est pas du tout effective, à la mise à sens unique de cette rue ? Sachant que ce qui nous avait été argumenté c'était l'accès de l'EPSM qui devait se faire mais de dire directement que l'entrée soit par ici qui ne rentre que sur la rue Saint-Ouen.

Réponse de M. Oden : le débouché de cette rue n'amène pas au même endroit dans le site. Historiquement il y avait une voirie, qui aboutit sur un endroit très étroit au niveau des bâtiments des services techniques. L'EPSM avait réfléchi à revoir sa restructuration à terme, abandonné entre temps avec l'arrivée du plan de prévention des risques multiples, qui classe quasiment l'intégralité du site en zone inondable. A notre connaissance, actuellement l'EPSM n'envisage pas de revoir ces accès-là.

Le nombre de places de stationnement supprimées et conséquent dans le cadre du projet, et particulièrement dans notre secteur.

Réponse de M. Oden : Le projet tramway dans de nouvelles rues implique une nouvelle répartition de l'espace. L'espace de façade à façade bouge peu, puisqu'il y a peu d'acquisition foncière. Cet espace est réparti entre la circulation des voitures, des vélos et des piétons et du tramway. Le stationnement est l'une des variables d'ajustement. Les automobilistes peuvent se garer également sur le parking de l'Hôtel de Ville.

Quand un immeuble est construit, n'est-ce pas obligatoire de prévoir des places de stationnement pour les résidents ?

Réponse de M. Oden : Oui c'est le cas, dans l'enceinte de la résidence.

Avez-vous des données statistiques sur ce type de projet ? J'ai toujours lu que le tramway favorise une évaporation du trafic automobile. S'il y a plusieurs arrêts de tramway, j'imagine qu'une partie des résidents emprunteront plutôt le tramway que la voiture.

Réponse de M. Oden : le tramway est fait pour générer du report modal de renforcer les transports en commun, de les rendre plus accessible, d'inciter plus de personnes à les prendre. Pour ceux qui prennent le bus gagnent en efficacité. Le report modal engendre moins de véhicule sur a route et par conséquent moins de véhicules à stationner. Un changement de comportement est également induit avec l'arrivée d'un tramway. C'est ce qui se passe lorsque l'on piétonnise une rue, c'est pareil avec un projet tramway.

Réponse de N. Joyau : on est sur des changements d'usage qui vont prendre du temp. C'est pour cela aussi que l'on essaye de compenser une partie du stationnement légal. Nous ne sommes plus en capacité d'accueillir toujours plus de voitures. L'objectif d'aménager des pistes cyclables sécurisées, de faire un transport en commun performant, que ce soit avec le tramway et le réseau de bus complémentaire. Sur Caen la mer, en 10 ans, on a perdu 15% de déplacements automobiles.

Ça ne se voit pas le matin lorsque l'on part travailler, c'est même de pire en pire.

Réponse de N. Joyau : peut-être sur certains axes, et c'est pour cela que je l'évoque à l'échelle de Caen la mer, car ce sont des données statistiques, sur une échelle temporelle et spatiale, qu'individuellement on n'arrive pas à se représenter. C'est l'enjeu de ces études. On vit tous une expérience de déplacement qui nous est propre, néanmoins on n'a pas d'images de ce que représentent individuellement les déplacements sur Caen la mer. L'enquête déplacent met fait également ressorti le doublement du trafic vélos ; un trafic de piétons qui a augmenté, des transports en communs stabilisés, en tenant compte du fait que cette enquête a été réalisée à la sortie de la crise sanitaire, durant laquelle les transports en commun étaient peu empruntés. L'objectif est d'apporter des solutions alternatives aux habitants du territoire.

Dans ce cas là pourquoi continuer à accorder des permis de construire ?

Réponse de N. Joyau : L'évolution démographique est un phénomène qui nous dépasse largement à l'échelle locale. On vit plus longtemps qu'il y a 40 ans dans son logement. Ce sont des éléments qui amène un besoin de logements supplémentaires. Chaque année, dans Caen, si l'on veut maintenir la population, il fau créer 600 logements à cause de ce phénomène démographique. C'est pareil à l'échelle nationale. On avait commencé les réunions publiques de concertation préalable sur l'opportunité du projet, en indiquant des chiffres clés pour comparer le territoire entre 1968 et 2018. En 1968 on avait 110 000 habitants à Caen. C'est environ le même chiffre actuellement. En 1968, le territoire de Caen la mer comptait 192 000 habitants, et aujourd'hui il en compte 272 000. Sur notre bassin de vie pour tout déplacement que l'on peut faire via des mobilités douces ou partagées, la population s'est maintenue. Pour ce qui est des déplacements contraints par la voiture individuelle, on compte 90 000 habitants supplémentaires. Il s'agit de déplacements de personnes qui habitent dans des communes périphériques et qui viennent se garer à Caen aussi et qui ont probablement plus besoin de leur voiture que des personnes qui ont moins de distance à faire. Si on veut continuer à accueillir un peu plus de population sur notre territoire si on veut répondre aux besoins de la population (logement, travail), soit ça se fait sur de la terre agricole, soit sur des espaces urbanisés. Construire sur de la terre agricole a augmenté l'utilisation de la voiture individuelle, car en 1968 un ménage sur 2 avait au moins une voiture et u ménage sur 3 qui en avait 2. Cinquante ans plus tard, 80% de la population qui a au moins une voiture et la moitié en a au moins 2.

L'enjeu de réaccueillir de la population sur les zones déjà) construire et en proximité immédiate de commerces, d'établissement scolaires et divers services, dans Caen, c'est également favoriser les déplacements plus courts et éviter la voiture individuelle.

Un projet tramway se fait en six ans, renverser l'urbanisme des cinquante dernières années et le changement des comportements se font sur une dizaine d'années. Nous sommes sur des périodes où l'on change le paradigme d'aménagement.

Il va falloir que l'on arrive à maitriser le nombre de voiture par habitants dans les années à venir et cela sera d'autant plus facile si l'on dispose d'alternatives à la voiture individuelle. C'est l'enjeu du projet tramway.

Les lignes de bus, et notamment la ligne 2, circuleront-elles toujours dans ce secteur ?

Réponse de N. Joyau : il y aura toujours une ligne de bus qui passera. La ligne 2 passe notamment rue de Bernières actuellement. Il n'y aura plus de bus sur cette rue. Vraisemblement le secteur de Beaulieu sera considéré comme étant, pour cette origine/destination Beaulieu/Centre-ville, desservie par le tramway. Par ailleurs, la ligne de bus 1 qui descend le Chemin Vert, exactement comme la ligne de tramway, et remonte ensuite par Mondeville 2. Pour les mêmes raisons, cette ligne de bus n'existera plus avec l'arrivée du tramway. Pour effectuer la liaison Chemin-Vert/Mondeville 2, on se raccrochera à une ligne de bus existante pour éviter d'avoir cette coupure sur la rue de Bernières. Les secteurs desservis par le tramway continueront à être desservis par le bus, le réseau de bus sera retravaillé de manière à être complémentaire aux lignes de tramway.

Les travaux se feront-ils sur les deux branches en même temps ?

Réponse de M. Oden : l'organisation des travaux n'est pas arrêtée, cela dépendra des études en cours, et des marchés qui seront montés avec les entreprises de travaux. Dans la méthode, on va s'appliquer à regarder les impacts du projet tramway sr les rues traversées ou coupées par le projet. Nous étudierons cela avec les services de la ville, pour voir comment maintenir les services tels que la collecte des ordures ménagères, etc. Un cahier de contraintes sera ensuite rédigé et sera le fil conducteur de notre travail avec les entreprises pour gérer les entreprises. Cependant, nous serons amenés à travailler à plusieurs endroits en même temps, au vu des échéances du projet.

Où sera placée la station Detolle ?

Réponse de M. Oden : cette station sera située au début du boulevard Pompidon entre les stades d'entrainement et la résidence Olympia.