

COMPTE-RENDU DE LA MARCHÉ EXPLORATOIRE DU SAMEDI 12 NOVEMBRE 2022

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

La troisième marche exploratoire a eu lieu samedi 12 novembre sur le secteur « rue du Chemin Vert ». Le rendez-vous de départ étant donné sur le parking situé au croisement de la rue de Bourgoigne et du Chemin Vert.

20 participants été présents.



En présence de :

- Frédéric NORAIS, Direction Projet Tramway ;
- Eugénie FAIVRE-PICARD, Service communication Caen la mer ;
- Damien MAHE, Direction des Mobilités Caen la mer ;
- M. BUISSION, garant de Commission nationale du débat public (CNDP).

Ordre du jour de la marche :

1. Introduction par Frédéric Norais et rappel des modalités de prises de parole
2. Croisement de la rue du Chemin Vert et de la rue de Bourgogne
3. Devant le centre commercial de la halle Molière
4. Rue Alfred de Musset (au croisement avec la rue du Chemin Vert)
5. Croisement de la rue Ferdinand Léger et de la rue du Chemin Vert
6. Extrémité de la rue du Chemin Vert
7. Conclusions

Echanges avec les participants :

INTRODUCTION :

Frédéric Norais introduit la marche en rappelant qu'il s'agit d'une action menée dans le cadre de la concertation préalable qui a lieu depuis le 30 septembre et jusqu'au 30 novembre 2022, sous l'égide de la CNDP, dont M. BOUSSION, l'un des deux garants, présent à la marche est le représentant.

Il rappelle les trois tracés proposés par la Communauté urbaine dans le cadre du projet : la marche d'aujourd'hui montre une partie du tracé situé sur le secteur de la rue Chemin Vert, sur l'hypothèse des trois tracés.

ETAPE 1 : CROISEMENT DE LA RUE DU CHEMIN VERT ET DE LA RUE DE BOURGOGNE

Présentation de la station qui serait implantée dans ce secteur. Frédéric Norais rappelle que deux stations seront positionnées avant d'arriver au Chemin Vert : au niveau du rond-point du Débarquement et à proximité de la Colline aux oiseaux et du Super U. Il précise qu'un projet d'aménagement est également prévu en parallèle, au niveau de l'échangeur du périphérique dans le sens Paris - Cherbourg, car il est actuellement accidentogène. Ce projet est porté par l'Etat.

Un parking-relais sera également aménagé à proximité du parking actuellement situé au croisement de la rue du Chemin Vert et de la rue de Bourgogne, son emplacement reste à définir. L'objectif final est qu'il soit accessible depuis la sortie du périphérique.

- *Les parkings-relais sont-ils gratuits ?*

Réponse de Frédéric Norais : C'est effectivement le cas pour les utilisateurs du réseau Twisto.

- *Avoir un parking-relais à côté d'habitations sera gênant pour les personnes qui y vivent.*

Réponse de Frédéric Norais : il s'agira d'un parking paysagé, pour ne pas supprimer d'arbres.

- *Le passage du tramway en boucle sera-t-il dangereux dans ce secteur ?*

Réponse de Frédéric Norais : Dans les carrefours, le passage du tramway se fait avec des feux tricolores pour faciliter la gestion de la circulation et des autres mobilités.

ETAPE 2 : DEVANT LE CENTRE COMMERCIAL DE LA HALLE MOLIÈRE

Frédéric Norais précise que les études de conception seront réalisées une fois le choix du tracé effectué. Sur ce secteur, la plateforme sera végétalisée dès que cela sera possible. Ce type d'engazonnement ne nécessite pas de système d'arrosage automatique. Sur l'ensemble du projet d'extension, près de 85% du linéaire seront végétalisés.

Deux pistes cyclables seront intégrées le long de la voie de tramway. Un large espace sera également prévu pour les piétons.

Une station sera implantée à proximité du centre commercial.

- *Je ne vois pas bien où passerait le tramway ?*

Réponse de Frédéric Norais : Le terre-plein central serait supprimé. Le tramway sera inséré sur les deux voies de circulation automobiles situées à gauche en descendant.

- *Les arbres seront-ils maintenus dans ce secteur ?*

Réponse de Frédéric Norais : L'objectif est de préserver au maximum les arbres. Dans un projet d'ampleur tel que l'extension du tramway, nous appliquons la séquence « Éviter, réduire, compenser » qui consiste à d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, de compenser les effets notables qui n'ont pu être évités, ni suffisamment réduits.

Le maintien des arbres compte parmi les principes qui vont guider la démarche de conception.

- *Quid du maintien du parking situé à côté de la Halle Molière ?*

Réponse de Frédéric Norais : C'est aujourd'hui un parking public. Dans le cas d'une réduction de cette zone de stationnement, les riverains seront amenés à se garer dans les rues adjacentes.

- *Pourquoi supprimer un parking et maintenir deux voies de circulation automobile ?*

Réponse de Frédéric Norais : L'objectif n'est pas de fermer la totalité de l'espace public à la circulation automobile.

- *Pourquoi un tramway et pas un dispositif plus léger ?*

Réponse de Frédéric Norais : au regard du nombre de « population/emplois/scolaires » potentiellement desservis sur les tracés, le tramway est le mode de transport le plus adapté.

- *Avez-vous intégré dans vos études le changement climatique ?*

Réponse de Frédéric Norais : Effectivement et à titre d'exemple, nous avons choisi un système de végétalisation pour la plateforme qui ne nécessitera pas d'arrosage.

- *Comment faire des suggestions sur le projet ?*

Réponse de Frédéric Norais : vous avez jusqu'au 30 novembre 2022 pour laisser un avis sur le site tramway2028.fr ou via le coupon préaffranchi reçu dans vos boîtes aux lettres ou à disposition dans les espaces accueillant du public.

- *L'offre ne crée par la demande. Il faut regarder le nombre de personnes qui utilisent le bus au quotidien.*

Réponse de Frédéric Norais : le tramway par sa capacité d'emport voyageurs (212 personnes contre 80 personnes dans un bus standard, 100 personnes dans un bus articulé), sa fréquence de passage, sa ponctualité et la priorité dont il bénéficie étant inséré sur une voie en site propre, est plus attractif que le bus.

- *Qui des pistes cyclables ?*

Réponse de Frédéric Norais : Le projet de tramway s'accompagnera de la création de pistes cyclables le long de son itinéraire. La continuité des nouvelles pistes avec le réseau cyclable existant sera assurée.

- *Nous avons réalisé des comptages dans les bus. Qu'en est-il de la fréquentation sur le secteur rue de Bayeux ? Une communication sera-t-elle faite sur les résultats de l'enquête « origine-destination » réalisée par Twisto ? Et celle réalisée sur la circulation rue de Bayeux ?*

Réponse de Frédéric Norais : Un point sera fait en début de semaine sur la transmission de documents demandés lors de la réunion publique du 10 novembre.

- *Quelle est la place de la voiture par rapport au tramway ? Au niveau du bien-être collectif, les voitures sont accidentogènes sur la rue du Chemin Vert.*

Réponse de Frédéric Norais : Le tramway doit inciter les usagers au report modal, c'est-à-dire à réduire l'utilisation de la voiture au profit des transports en commun. Pour ce qui est de la circulation automobile sur la rue du Chemin Vert, elle sera réduite à deux fois deux voies.

- *Le tramway va-t-il remplacer la liane 1 (ligne de bus) ?*

Réponse de Frédéric Norais : une restructuration du réseau de bus est prévue, une fois un tracé retenu. L'offre de transports en commun sera rééquilibrée en fonction du passage du tramway et des besoins de dessertes.

ETAPE 3 : RUE ALFRED DE MUSSET (AU CROISEMENT AVEC LA RUE DU CHEMIN VERT)

Frédéric Norais présente la manière dont serait insérée la station de tramway dans cette zone, après la station Molière.

Présentation de l'esquisse (non contractuelle) de la pérennisation du parc de Secqueville et de son extension.

- *120 arbres pourraient être menacés par le projet tramway ?*

Réponse de Frédéric Norais : Les études de conception ne sont pas encore faites. Nous ne sommes pas encore en mesure de confirmer l'impact sur les arbres.

- *Dans cet alignement, se trouve un arbre remarquable, classé au PLU. La presse nationale à l'air d'affirmer qu'aujourd'hui, on ne peut plus toucher aux arbres d'alignement, le remplacement par des jeunes arbres n'étant pas équivalent.*

Dernier point ; les immeubles en pierre de Caen disposent d'une bonne inertie thermique. Ils peuvent être réhabilités, d'autant plus qu'ils sont typiques de la reconstruction de Caen, c'est un site historique. 40 tonnes d'inertie au redémarrage. Quelle est la consommation d'un tramway au démarrage comparativement à un bus ?

Réponse de Frédéric Norais : Nous vous invitons à remplir un cahier d'acteur pour faire part de votre avis sur ce sujet. La Communauté urbaine n'a pas de velléité à couper des arbres si cela n'est pas nécessaire.

- *Quel est le positionnement des stations par rapport aux logements existants ? A quoi va-t-il servir entre ce secteur et celui de Molière ?*

Réponse Frédéric Norais : aujourd'hui leur positionnement n'est pas arrêté. Néanmoins, il est nécessaire de conserver des distances homogènes entre les stations, soit environ 500 m.

- *Une insertion mixte est-elle possible dans ce secteur, comme c'est le cas rue de Geôle ?*

Réponse de Frédérique Norais : Cela doit être analysé. Cette proposition sera à partager dans le cadre de la concertation continue.

- *Supprimer le stationnement dans ce secteur n'est pas envisageable.*

Réponse de Frédéric Norais : Cela sera à déterminer une fois qu'un tracé aura été retenu. Pour faciliter les accès aux propriétés privées qui le nécessiteraient, Caen la mer prendra en charge les travaux d'automatisation des portails, sur la base de trois devis produits par les riverains auprès d'installateurs. Cette démarche est réalisée par convention dans le cadre du projet tramway.

ETAPE 4 : CROISEMENT DE LA RUE FERDINAND LEGER ET DE LA RUE DU CHEMIN VERT

Frédéric Norais présente l'implantation potentielle de la dernière station qui serait située au niveau de la rue Fernand Léger, avant que le tram ne se dirige vers le carrefour avec le bd Dunois, avec deux variantes :

Sur le tracé B : on poursuit par la rue du Chemin Vert et la rue Damozanne.

Sur le tracé A : le tramway passerait dans l'axe du bd Dunois, avant de prendre la rue de Bayeux. Le carrefour situé rue d'Hastings sera réaménagé.

- *Si le tracé A est retenu, le tramway bloquerait trois feux, ce qui ralentirait la circulation automobile, alors que nous sommes dans une logique de reporter les flux de circulation sur le bd pour ne pas circuler rue de Bayeux.*

Réponse de Frédéric Norais : Le positionnement du tramway nécessite de passer par le bd Dunois. Nous verrons lors des études de conception comment organiser cette insertion, en maintenant deux voies de circulation en insertion axiale.

- *Cela ne vous gêne pas d'implanter une station de tramway à côté d'une école ? Quel impact pour les espaces verts de ce secteur ?*

Réponse de Frédéric Norais : La végétalisation implantée à côté du couloir de bus serait supprimée. L'insertion précise sera à définir dans une phase ultérieure.

- *Nous sommes dans un quartier classé comme site patrimonial remarquable (SPR), ce qui implique des contraintes en termes d'environnement. Cette haie serait-elle conservée ? Quel passage d'une piste cyclable ?
Solution suggérée : le tramway pourrait être alimenté par des batteries.*

Réponse de Frédéric Norais : une piste cyclable dans le parc de Secqueville fait partie des hypothèses étudiées. Concernant la LAC : cela ne pose pas de difficulté particulière qu'elle soit à proximité d'arbres. Les tailles des arbres sont organisées de nuit pour ne pas impacter l'exploitation.

- *Pourquoi la solution retenue par la Ville de Nice n'est pas faite à Caen ?*

Réponse de Frédéric Norais : Les éléments de réponse qui vous ont été donnés lors de votre demande en réunion publique jeudi dernier sont les mêmes.

Quelle réponse sera apportée aux habitants concernant le maintien du terrain de sport, malgré les courriers envoyés au Maire ?

Réponse de Frédéric Norais : il s'agit d'un sujet à voir avec la Ville de Caen.

- *Le parc de Secqueville est très bien fait, la haie qui l'entoure permet de le préserver de la Ville.*

ETAPE 5 : EXTREMITE DE LA RUE DU CHEMIN VERT

- *Comment sera réaménagée le bas de la rue du Chemin Vert ?*

Réponse de Frédéric Norais : L'espace emprunté par les bus au croisement avec le boulevard Dunois sera fermée dans le cadre de ce projet. Le mode de fonctionnement avec Euromaster reste à analyser si ce tracé était retenu.

- *Qu'en est-il des résultats des opérations de comptage réalisées rue de Bayeux et centre-ville ?*

Réponse de Frédéric Norais : deux campagnes de comptage ont été réalisées au printemps et à l'automne derniers sur le bd Guillou, afin de s'assurer de la possibilité de report de circulation sur les boulevards extérieurs.

Intervention de M.Boussion : le principe de transparence s'applique dans le cadre d'une démarche de concertation. Le maître d'ouvrage fait figurer dans le dossier technique de la concertation, les informations qu'il souhaite.

- *Quel sens de circulation sur le quartier Hastings ?*

Réponse de Frédéric Norais : Les personnes qui viennent de l'Ouest de la rue de Bayeux vont chercher l'itinéraire avec le temps de trajet le plus court, a priori par les boulevards. Néanmoins, des aménagements complémentaires seront à prévoir pour dissuader le report de transit dans les quartiers.

- *Quel est le plus du tracé A ? Il semble y avoir des contraintes techniques. Dans l'hypothèse ou le tracé B ou C serait retenu, serait-il envisageable de rapprocher la station du bd Dunois ? Cela apporterait plus de tranquillité aux habitants du secteur.*

Réponse de Frédéric Norais : Aucun des tracés n'est simple, chacun présente des difficultés qui devront être analysées et des réponses apportées. Le positionnement des stations reste à définir dans le cadre de la concertation.

- *Combien faut-il de passagers dans un tramway par rapport à un bus de 60 personnes, pour que ce soit équivalent énergétiquement ?*

Réponse de Frédéric Norais : Ce point doit être analysé avant de pouvoir y apporter une réponse.

Intervention de M.Boussion : Les arguments et contributions des habitants seront repris dans le bilan de la CNDP, auquel Caen la mer répondra et prendra sa décision au regard des enseignements de la concertation. Une concertation n'est pas un vote des voies pour ou contre le projet. Pour rappel, les avis partagés par les riverains n'ont pas de valeur s'ils ne sont pas accompagnés d'arguments. La CNDP va articuler son bilan notamment sur les arguments développés notamment sur les trois tracés.

CONCLUSIONS

- Il est rappelé que d'autres rendez-vous (réunions publiques, permanences, etc.) sont prévus jusqu'à fin novembre.
- Il est rappelé les modalités pour apporter les contributions.
- La marche est déclarée terminée.