

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU VENDREDI 14 OCTOBRE 2022

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

La réunion publique dédiée aux responsables d'entreprise, organisée dans le cadre de la concertation préalable, s'est déroulée à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI).

7 participants été présents.

En tribune :

- Joël BRUNEAU, Président de la Communauté urbaine Caen la mer et maire de Caen ;
- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Frédéric NORAIS, Directeur du projet tramway de Caen la mer ;
- Bruno BOUSSION et Rémi WACOGNE ; garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Animation des échanges par l'association Choisir la médiation en Normandie.

Ordre du jour de la réunion :

1. Introduction par l'association Choisir la médiation en Normandie : présentation de l'ordre du jour, des intervenants, et des modalités de prise de parole et de modération.
2. Présentation du rôle de la CNDP et des garants
3. Présentation de Caen la mer
4. Le projet
5. Les objectifs visés
6. La concertation
7. Questions réponses
8. Conclusion du garant pour expliquer les modalités de contribution en tant que personne unique ou cahier d'acteurs (associations, etc.) + consultation en continue tout au long du projet.

Les thèmes abordés lors de la réunion publique :

- Le stationnement et le positionnement des parkings-relais
- Les principes de positionnement d'une station de tramway
- L'accompagnement des commerces pendant et après les travaux
- La Commission d'indemnité dédiée aux commerçants
- Les possibilités de maillage des lignes de tramway
- L'adaptation du réseau de lignes de bus
- Le fonctionnement des parkings-relais

Echanges avec les participants :

- *Pourquoi une réunion spécifique employeurs ?*

Réponse de Joël Bruneau : car les entreprises sont les principaux payeurs via le versement d'une taxe versée par tout employeur qui a au moins 11 salariés versent l'équivalent de 2% de sa masse salariale pour tous les sujets de mobilité quand on est sur un territoire où il y a une offre de transports en commun. En Allemagne par exemple, à Wurtzbourg, le projet tramway recevra 80% d'aide de l'Etat fédéral. On est donc sur un autre type de financement.

Le sujet de la mobilité est par ailleurs devenu un sujet essentiel pour l'ensemble de nos concitoyens.

Comment on se déplace entre autres choses. Ce matin je témoignais au centre de gestion de la Fonction publique territoriale. Ce n'est pas seulement le sujet des salaires ou des métiers en tant que tels qui comptent, il y a également un environnement autour et la facilité de se déplacer et les commodités qui existent sur un territoire font partie de son attractivité, y compris pour les entreprises.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : A ce titre, la Communauté urbaine a créé un poste spécialement dédié à l'accompagnement des entreprises dans leur mobilité et celle de leurs salariés, donc n'hésitez pas à vous tourner vers nous si vous avez besoin d'information, si vous souhaitez créer un moment d'échanges avec les salariés de votre entreprise, la Communauté urbaine est à vos côtés pour aborder ces sujets et étudier des solutions.

- *Existe-t-il un plan plus précis de la zone autour de la CCI et de la Colline aux oiseaux, aux côtés de l'E2SE et du Clos Barbet, pour les accès de voitures ?*

Réponse de Joël Bruneau : on a la chance d'être sur une artère très large, le bd Maréchal Juin. Ce qui permet par une insertion centrale de maintenir de part et d'autre une circulation à double sens. En revanche, vous en tant que propriétaire du Super U vous aurez un vrai risque, c'est que votre parking devienne le parking relais.

- *Intervention de la responsable du Super U de Saint-Contest : ce parking sert déjà de parking pour certaines écoles, on a des difficultés, ce qui nous coûte en vigiles sur certaines heures.*

Réponse de Joël Bruneau : D'où l'objectif de réfléchir à l'emplacement du parking-relais, qui doit être à la fois commode pour les gens qui vont venir de l'agglomération, dans le cadre d'un trajet domicile/travail, le matin en quittant le périphérique, s'ils vont vers le centre-ville, il serait probablement plus intéressant d'avoir une offre de parkings du côté du Chemin-Vert.

Il faudra également réfléchir à une offre de parkings sur le secteur de Saint-Contest. Une réflexion est à mener en association avec un certain nombre de partenaires, pour voir dans quelle mesure il serait envisageable d'utiliser du foncier pour aménager un parking en ouvrage. Nous sommes en effet dans un secteur où le foncier a une certaine valeur et où des partenaires pourraient accepter d'en céder une partie pour un coût à déterminer.

Dès lors que le parking n'est pas réglé en amont, parcelle par parcelle, c'est l'espace public qui s'en charge. Cependant, lorsque les espaces publics sont relativement semblables depuis des années, en tenant compte de l'évolution de la population sur le territoire, on arrive rapidement à impasse.

Le positionnement des parkings-relais est important. Pour éviter ce risque d'utilisation permanente du parking du Super U, il faudra qu'un parking soit positionné à proximité de la station de tramway.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Le stationnement sur les parkings-relais est gratuit lorsqu'on est muni d'un ticket de transport en commun.

- *Dispose-t-on du positionnement exact des stations à ce jour ?*

Réponse de Nicolas Joyau : La logique veut que l'on ait une station positionnée à proximité de chaque rond-point.

Intervention de Madame Maugeais (association Choisir la médiation en Normandie) : dans le cadre de la concertation, un atelier dédié à l'ensemble des habitants, sur la thématique du nombre et du positionnement des stations et des parkings-relais se tiendra le 8 novembre à 18h au MOHO, sur inscription.

- *Lorsque vous parlez de parking-relais, signifie-t-il qu'il y a un seul espace de parking-relais ?*

Réponse de Joël Bruneau : Effectivement il y a un sujet sur le secteur Chemin-Vert. Quand on vient de Bayeux, et que l'on sort par la bretelle et qu'on arrive dans le secteur de Saint-Contest. Lorsque l'on va vers Caen, il est peu probable que l'on dépose sa voiture à l'autre bout pour prendre le tramway. Il faudrait étudier une offre de parkings-relais dans ce secteur et à l'opposé, car beaucoup de personnes empruntent la route de Creully. L'option de deux parkings-relais dans ce secteur pourra être étudiée par la Communauté urbaine.

- *Faire des parkings-relais à 270 places s'est peu au regard du nombre de voitures qui rentrent dans Caen par jour (200 000). Le matin, les parkings-relais situés autour de Caen sont pleins (Verson, Bretteville-sur-Odon).*

Réponse de Joël Bruneau : A ce stade, tout reste à l'étude, d'où l'intérêt de l'atelier du 8 novembre prochain. Le positionnement exact des stations reste encore à déterminer.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : L'objectif de la concertation est que les acteurs du territoire se sentent libres d'exprimer un avis, faire des propositions de stations complémentaires s'ils l'estiment nécessaire. Le nombre de stations actuellement n'est pas figé, en témoigne les propositions faites selon les axes, sur le site de la concertation tramway2028.fr.

La concertation est plus large que cela, elle remet notamment en cause le nombre et le positionnement des stations.

- *Quel sera le temps supplémentaire à prendre en compte si on ajoute une station de tramway ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Cela jouera sur la vitesse commerciale. Nous avons des inter-stations relativement proches car nous avons repris les stations historiques sans en supprimer. Sur la future ligne on aura des inter-stations assez importantes. Frédéric Norais va pouvoir nous renseigner sur le temps commercial perdu sur un arrêt.

Complément de réponse de Frédéric Norais : ce temps est fortement lié à la fréquentation de la station. Plus il y a de monde, plus le véhicule va rester pour procéder à l'échange voyageurs. Sur une station, hormis l'hyper centre, la gare ou l'université, qui sont des stations qui chargent énormément de voyageurs, on a un temps d'arrêt de 15 secondes, auquel il faut ajouter un temps d'accélération et de décélération, après la station, à peu près entre 30 et 45 secondes de perdues si on a une station supplémentaire.

Complément de réponse de Joël Bruneau : sachant que l'intervalle communément pratiqué entre les stations est de 500 m.

Complément de réponse de Frédéric Norais : effectivement, on positionne des stations à proximité des pôles générateurs de déplacements ; tels que l'université, la gare, le CHU car il y a beaucoup de monde qui a besoin de s'y rendre. A proximité des carrefours, pour donner une bonne accessibilité à pied, aux personnes qui habitent dans un périmètre de 500 m autour de la station, qui peuvent y accéder par toutes les rues qui donnent sur ce carrefour. On essaye d'avoir environ 500 m entre deux stations. Ce n'est pas une règle absolue, en fonction des générateurs ou des carrefours. On essaie de ne pas descendre en dessous de 300 / 350 m.

- *L'enjeu sur notre quartier est sur le stationnement. Il doit être possible de faire un parking silo à certains endroits, il reste plusieurs places dans et autour du quartier, et c'est déjà nécessaire pour le fonctionnement du quartier. Quand un tramway va arriver cela va lui donner une raison d'être supplémentaire. Ce qui est extraordinaire et de pouvoir redécouvrir des espaces publics et voir la manière dont cela va pouvoir être retravaillé un certain nombre de rues, qui vont donner certainement beaucoup d'attrait à la ville. Toute la traversée des rues comme la rue Guillaume, rue de Bayeux, de l'EPSM, sont des sujets tout à fait passionnants. Il y aura des endroits que l'on redécouvrira une fois réaménagés.*

Réponse de Joël Bruneau : Effectivement cela permet de redécouvrir et d'embellir la ville et de remettre notamment en valeur le patrimoine. Objectivement, il y a des points précis à prendre en compte, car ce ne serait pas anodin de passer dans une rue où il y a des commerces par exemple. C'est un sujet que l'on doit prendre en compte de manière spécifique, pendant les travaux et après, pour ce que ce sera à l'issue, si c'est l'axe qui est déterminant. De la même façon, il y aurait également des considérations particulières à prendre concernant l'espace du Bon Sauveur qui est aujourd'hui pour la plupart d'entre-nous inconnu.

On nous suggère parfois en réunion publique d'éviter le centre, ce qui, en termes de potentiel d'utilisateurs serait moins intéressant, même si techniquement ce serait plus simple.

- *Si on veut que le centre continue à vivre il faut que l'on puisse s'y garer. C'est indispensable. Rue Guillaume le Conquérant quand on voit les photos que vous avez présenté, c'est magnifique, on ne peut que la valoriser. Je connais aussi l'inquiétude de certains amis qui ont leurs commerces rue Guillaume, en dehors des travaux, la question est de savoir si les clients vont pouvoir toujours se garer aux alentours. On va supprimer un nombre de places assez conséquent, rue de Bayeux, rue Guillaume le Conquérant, cette crainte peut-elle avoir un certain nombre de garanties de retrouver des places ?*

Réponse de Joël Bruneau : On a dans ce secteur des espaces de stationnement sous-utilisés, parce que complètement phagocytés, par des voitures ventouses, notamment le parking situé derrière la mairie, devant le Palais Ducal. C'est un espace qui doit être destiné à alimenter le commerce de quartier, si cet espace est retenu. L'objectif, en aucun cas quel que soit le projet, est de tuer une rue. C'est un endroit où l'on doit trouver un certain nombre de choses dont notamment du commerce. Il y a plein d'exemples où il n'y a pas de passage de voiture, ou alors en petit nombre, par exemple les rues piétonnes, où le commerce vit finalement bien. Mais ce sont des choses qui se préparent, il faut offrir des alternatives crédibles.

Complément de réponse de Nicolas Joyau : Pour illustrer un peu les choses, notamment la difficulté à se stationner rue Guillaume, quand on parle du nombre de places supprimées, effectivement il n'y aura plus de stationnement rue Guillaume et rue de Bayeux. L'objectif est d'optimiser le

stationnement aux alentours de la rue Guillaume. Quand on regarde les places de stationnement on les voit de manière physique, cependant, 10 places de stationnement gratuites, où il y a en moyenne 1,5 véhicule par jour sur chaque place, c'est 15 voitures qui passent par jour sur ces 10 places. Deux places de stationnement, avec une tarification qui va permettre d'avoir une rotation, où un véhicule va pouvoir rester, 1h, 1h30, 2h, va finalement voir autant et même plus de véhicules passer que les dix places gratuites.

Indépendamment des places physiques, on a un travail à faire sur la réglementation du stationnement autour. En ce sens, on a une amélioration de la rotation à faire.

Par ailleurs, on a missionné des personnes pour effectuer des opérations de comptages à l'entrée des commerces, notamment sur ce secteur là et demander aux clients comment ils étaient venus. Pour ceux venus en voiture, il leur a été demandé de préciser où ils s'étaient garés. Il en résulte que 80% des 1500 clients questionnés viennent à pied. La voiture représente entre 10 et 15% des clients interrogés. A également été demandé à ceux qui venaient en voiture, s'il leur arrivait de venir avec un autre moyen de transport. La majorité de ceux venus en voiture lors de l'enquête, ont affirmé qu'ils leurs arrivaient de venir autrement et que lorsqu'ils viennent en voiture, ils ne se garent pas rue Guillaume le Conquérant. Cela signifie que l'impact n'est pas celui que l'on pourrait potentiellement pressentir et qu'il y a des solutions à travailler, une meilleure accessibilité à donner à ces parkings. Des solutions pourront émerger si ce tracé était retenu.

On connaît également la difficulté de la phase travaux et des deux années qui suivent où il a tout un travail à effectuer pour animer la rue, et certaines revalorisations urbaines se prêteraient très bien à de l'animation. La collectivité devra aussi accompagner l'après travaux pour que les nouvelles habitudes se prennent, pour que de nouveaux chalands viennent dans cette rue. Il y aura un travail à faire en partenariat avec les acteurs économiques après les travaux.

- *Qu'est-ce qui est prévu pour les commerçants pendant les travaux ?*

Réponse de Joël Bruneau : Autant que possible tenir compte des impératifs de fréquentation des commerces ou de l'accessibilité propriétés privées pour les riverains, ça se fait en concertation. Concernant l'indemnisation, il y a une procédure très établie, où une Commission présidée par un juge du tribunal administratif, devant lequel, tous les 3 mois, un commerçant peut venir et signaler sa perte de chiffre d'affaires afin de bénéficier légitimement d'une compensation de la marge perdue. La Commission propose un montant d'indemnisation, et que ce soit à la Communauté urbaine ou à la Ville, on a toujours suivi la proposition de la Commission qui est composée de représentant du monde des commerces, de la Chambre des métiers et de l'artisanat, de la Chambre des commerces et de l'industrie, des élus, un représentant de l'Ordre des experts comptables, des représentant de la collectivité. Pour recevoir une indemnisation il faut être dans la ville impactée par les travaux ainsi que sur le parcours des travaux.

- *Intervention de la responsable du Super U de Saint-Contest : Le Super U d'Ifs a connu une perte de son chiffre d'affaires.*
- *La question porte sur le choix du tracé au niveau de la concertation : on constate que le secteur de Saint-Contest devient un pôle étudiant très important, et pas seulement avec l'E2SE. Sur l'enquête que nous avons réalisé en interne, 40% des étudiants habitent à moins de 10 km et viennent malgré tout en voiture. Ce qu'ils nous disent et qu'i n'est pas aisé de rejoindre le centre-ville en transports en commun, ou que la ligne 6b est chargée. J'ai vu dans la concertation, qu'il y avait un tracé qui prévoit peut-être une ligne directe en centre-ville, c'est ça ?*

Réponse de Joël Bruneau : ce schéma correspond au maillage des lignes final.

Réponse de Nicolas Joyau : on pourra, sans changement aller des deux terminus vers le centre-ville. Quel que soit la ligne, le point de raccordement avec l'existant est situé rue de Bernières. Quel que soit le tracé qui sera retenu, on a un passage à Hôtel de Ville, Théâtre, Bernières, et ensuite on se trouve sur le tronc commun. Ensuite on peut dire, peut-être on va sur la Presqu'île. On peut imaginer que la ligne orange qui descend de Saint-Contest, au lieu d'aller sur la Presqu'île, elle aille sur Fleury. Systématiquement on viendra sur ce pôle centre-ville.

- *D'accord, car nous avons aussi de nombreux candidats qui viennent de la Manche et qui prennent le train au niveau de la gare qui ont du mal.*

Réponse de Joël Bruneau : L'intérêt d'un tramway en site propre est une alternative compétitive car tout le monde raisonne en temps. Par rapport à ce que l'on a comme offre dans ce secteur-ci ce sera plus compétitif car vous serez certain de l'horaire. Vous pouvez ajuster votre heure de départ du centre-ville en fonction de votre heure de cours. Aujourd'hui si vous utilisez les transports en commun qui existent qui sont soumis à la circulation et par conséquent à ses aléas.

- *Pourquoi le tronc commun ne va-t-il pas jusqu'à la gare SNCF ?*

Réponse de Nicolas Joyau : Après on reprend l'existant. Là je vous parle de travaux. Quel que soit le choix du tracé qui sera fait et le mariage des lignes, il y aura un raccordement au niveau de la gare, qui sera garanti, soit par la place de la gare, au sud, soit par la station gare Rives de l'Orne au nord.

Complément de réponse de Joël Bruneau : Il est important que la gare soit desservie par toutes les lignes car c'est un point central et d'autant plus que l'on souhaite, en complément de ce système de transport en commun en site propre, utiliser l'axe ferroviaire Lisieux/Bayeux. On finance une étude avec la Région réalisée auprès de la SNCF, afin de regarder si cet axe peut être d'avantage utilisés pour inciter les personnes qui habitent sur cet axe, à emprunter le train pour venir en centre-ville. On a déjà une première expérience très positive avec le dispositif mis en place à Saint-Manvieu-Norrey, où depuis la gare de cette commune, les habitants du secteur de Thue et Mue peuvent prendre le train pour le même prix qu'un ticket de bus et arrivent à la gare en 15 minutes.

Aux heures de pointe, entre 8h et 9h, il n'est pas possible de faire Bretteville-l'Orgueilleuse jusqu'à la gare en 15 minutes.

Réponse de Nicolas Joyau : Et incapable de le faire pour 1,60€ car le coût de l'essence et du stationnement à l'arrivée sera plus cher.

- *Sur les schémas qui concernent les mariages entre les lignes, quels sont les critères qui vont vous permettre de décider entre tel ou tel schéma ? Attendez-vous notamment que les entrepreneurs de Saint-Contest vous partagent leurs préférences ?*

Réponse de Nicolas Joyau : on constate que quel que soit le maillage décidé, on arrive aux pôles évoqués dans cette discussion, qui permettra d'éclairer le bilan qui sera fait de la concertation. C'est une réponse qui peut être partagée avec les garants qui vont établir ce bilan. Les réflexions qui vont remonter de cette concertation vont nous accompagner dans la réflexion. Il y a également une grande enquête origine/destination faite récemment sur nos transports en commun, où l'on a positionné des personnes sur tous le bus de la Communauté urbaine, pour demander à chaque personne leur lieu de montée et de descente. Ce qui nous permet de savoir ligne par ligne les secteurs où l'on descend. Cela fait partie des études techniques qui vont nous aider. Nous sommes sur un projet d'extension, il y a peut-être des personnes qui ne prennent pas forcément le tramway et qui vont pouvoir nous partager leur avis sur les zones d'habitations et d'emploi qui pourraient être reliées par le tramway et nous donner quelques arguments complémentaires. Aussi, l'atelier de concertation du 8 novembre va être intéressant et complémentaire sur l'enjeu du maillage des lignes et du positionnement des parkings-relais. Toutes ces réflexions-là vont nous accompagner.

En complément de ce que disait le maire toute à l'heure sur les autres moyens de mobilité, les deux principaux arguments pour utiliser tel moyen plutôt qu'un autre, c'est sa praticité - il est certain que l'avantage de la voiture quand on en a une est réel - et sa rapidité. Dans beaucoup de cas un transport en commun en site propre a beaucoup plus d'arguments que celui de la voiture. En tout cas, le coût n'arrive pas dans les deux premiers critères de choix d'un mode de déplacement. C'est ce qui ressort des différentes enquêtes sociologiques menées en France.

Réponse de Joël Bruneau : L'objet de l'étude est de voir comment mieux diffuser pour inciter les gens à prendre le train au lieu de la voiture, en ajoutant des arrêts ; Bretteville-Norrey, pourquoi pas un positionné dans la zone de Carpiquet, un autre avant la gare, peut être à hauteur du secteur Zénith, un autre sur le secteur de Mondeville. La ligne existe, il faut trouver la solution pour créer quelques arrêts qui correspondraient à des horaires « domicile-travail » : 7h/9h – 17h/19h ou 16h30/18h30.

Intervention de M.Boussion : il serait intéressant que soit précisé le cadencement, les plages horaires, et éventuellement des variations de cadencements dans les plages horaires. Je suppose que le rythme n'est pas le même à 5h du matin qu'à minuit ou à 8h, que l'on soit en semaine ou en période de weekend.

Réponse de Nicolas Joyau : Sur le tramway et le bus, plus on avance dans la soirée et moins il y a de fréquence évidemment, y compris le weekend.

Complément de réponse de Frédéric Norais : Effectivement, le tramway est l'offre la plus importante sur le réseau Twisto, avec une offre permanente toute la journée, il n'y a pas d'heure de pointe ou d'heure creuse, on maintient une fréquence de 10 minutes sur chacune des lignes, de 7h du matin à 19h. On a ensuite ce que l'on appelle les périodes de frange, où le nombre de rames en exploitation va décroître progressivement, pour terminer vers une fréquence autour de 40/45 minutes, sur les derniers tramways, avec une amplitude horaire qui est la plus importante du réseau, bien plus que nos lignes de bus. Le premier tramway doit circuler à partir de 5h du matin jusqu'à minuit et demi, dernier passage, qui correspond au dernier passage à Saint-Pierre le lendemain. L'interruption de service est ainsi très courte, sur une période d'environ quatre heures, la nuit uniquement.

- *Ce schéma d'exploitation peut-il évoluer après 2028 ? Quand on parle de 5000 habitants sur la Presqu'île d'ici 2028, il y a peut-être moins nécessité d'avoir quelque chose d'important aujourd'hui sur ce secteur, par rapport à un axe côté gare.*

Réponse de Nicolas Joyau : On peut avoir des fréquences à la mise en service sur le côté Presqu'île qui sont moins importantes que sur le tronc commun, cela est gérable techniquement et fait partie des réflexions qui peuvent être posées. Cela peut également avoir des incidences que l'on soit sur un schéma plutôt que sur un autre, en cas d'arrêt même temporaire, en cas de panne technique, le système est plus simple à gérer quand on est sur un schéma de lignes en croix, comprenant deux axes indépendants les uns des autres, que lorsque l'on est sur un système complètement imbriqué.

Complément de réponse de Frédéric Norais : effectivement, les deux schémas qui sont présentés là ne sont que deux exemples, il peut y en avoir d'autres de faites, cela fera notamment partie de l'atelier. Il est tout à fait possible d'en avoir d'autres comme un campus 2/Jean Vilar par exemple. Se sont uniquement les aiguillages qui peuvent présenter des impossibilités de mouvement. Un campus 2/Montgomery serait impossible.

En termes d'exploitation, la difficulté du réseau est d'avoir des troncs communs de deux lignes, puis un tronc commun de quatre lignes. Il est difficile de parvenir à cadencer le tronc commun de deux lignes qui arrive à 10 minutes avec 5 minutes précisément, qui vient se croiser avec un autre axe qui lui aussi arrive à 5 minutes, avec des longueurs de lignes différentes. Si toutes les lignes avaient la même longueur on arriverait à une cadence régulière. Comme les lignes sont plus courtes, il va y avoir par moment, 5 minutes de fréquence entre deux tramways, sur l'axe nord/sud par exemple, puis viendront s'intégrer, les rames de l'axe est/ouest, mais

nous n'aurons pas 2min30 forcément, pile entre chaque tramway, on sera peut-être entre 2 à 4 minutes. Le premier tramway qui arrive dans l'entonnoir du tronc commun qui s'incère et les autres arrivent par la suite.

- *Par rapport au fonctionnement des parkings relais, sont-ils limités dans le temps ? Par exemple, si je pars une semaine à Paris, je peux me garer au parking-relais, je descends en tramway et j'évite de payer la somme extraordinaire de la SNCF ?*

Réponse de Joël Bruneau : aujourd'hui, réglementairement, il est possible de rester 7 jours consécutifs.

Clôture de la réunion : Mesdames, Messieurs merci de votre participation. N'hésitez pas à participer sur la plateforme tramway 2028.fr et vous inscrire à l'atelier thématique du 8 novembre prochain.