

# COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MARDI 18 OCTOBRE 2022

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

La quatrième réunion publique de la concertation préalable, s'est déroulée au Stade d'Ornano, quartier Beaulieu à Caen.

90 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 ;
- Frédéric NORAIS, Direction Projet Tramway ;
- Eugénie FAIVRE-PICARD, Service communication Caen la mer ;
- Bruno BUISSON et Rémy WACOGNE, garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Animation des échanges par l'association Choisir la médiation en Normandie;
- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

## 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 réponse

## Les thèmes abordés lors de la réunion publique :

- Les tracés sur les boulevards André Detolle et Pompidou
- Cadre de vie (accès riverains, environnement, stationnement, etc.)
- Usagers potentiels et utilité du tramway
- Le report modal et intermodalités

## Echanges avec les participants :

- **THEME 1 : Les tracés sur les boulevards André Detolle et Pompidou**
  - *Dans le cadre d'un tracé où le tramway passerait par le bd Detolle quel serait le degré de l'angle du virage ? Serait-on à plus de 90° ?*

**Réponse de Frédéric Norais :** la représentation actuelle des tracés est relativement schématique. L'objectif est d'avoir les rayons les plus larges possibles pour limiter l'usure du rail et les crissemments qui peuvent être générés dans les courbes serrées. On partirait d'une insertion sur la rue de Bayeux pour ensuite reprendre l'axe du bd Detolle. On dispose à priori, une latitude assez importante, pour avoir un rayon important pour cette giration.

Aujourd'hui, les études de conception ne sont pas faites aujourd'hui.

L'intérêt par rapport au projet précédent est que l'on dispose de tout l'espace de façade à façade pour positionner au mieux le tramway et garantir des rayons de courbures larges pour éviter ces nuisances.

**Complément de réponse de Joël Bruneau :** Ce qui n'était pas le cas lorsque l'on a transformé la plateforme du TVR en plateforme de tramway. On a repris certains espaces et dans certains cas, le rayon de courbure est un peu serré. C'est un sujet sur lequel nous veillerons car sur ce nouveau projet, nous partons sur un espace « libre ».

- **THEME 2 : Cadre de vie (accès riverains, environnement, stationnement, etc.)**

- *Quid de l'accès à la résidence Olympia?*

**Réponse de Joël Bruneau :** Le tramway passera sur le côté sud de l'entrée, donc l'entrée de la résidence Olympia ne sera pas gênée.

**Réponse de Nicolas Joyau :** l'idée est de venir incérer la rame dès l'entrée du bd côté dans la contre-allée qui existe déjà à l'angle des terrains. L'entrée de la résidence Olympia ne serait donc pas impactée étant donné que l'insertion se situerait de l'autre côté de la voie de circulation.

Selon le tracé retenu, la traversée n'étant pas exactement la même, il en sera de même pour le fonctionnement.

**Complément de réponse de Frédéric Norais :** Sur le rond-point à l'angle des bd Detolle et Pompidou plusieurs scénarios sont possibles. En fonction du tracé qui serait retenu, les tracés A et B, à priori, n'empruntent pas le giratoire. Le tramway pourrait passer du côté des terrains d'entraînement. Concernant le tracé C, venant du bd Detolle, en étant dans l'axe de ce boulevard, dans ce cas il faudra franchir le giratoire. Ces franchissements font l'objet de recommandations et guides de la part de l'Etat qui gèrent la sécurité des transports publics guidés.

Un rond-point avec un tramway il y a des règles précises sinon cela devient accidentogène comme cela l'était côté de Nacre, en haut après le CHU, l'aménagement n'était plus conforme à la réglementation et il a fallu en faire un carrefour à feux.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** pour les tracés A et B, l'insertion serait axiale sur le bd Guillou, nous pourrions profiter du carrefour formé au niveau de l'avenue Henri Cheron et Caponière pour, faire passer en même temps le tramway en insertion latérale dans ce secteur. Cela permettrait d'éviter le rond-point. Seul le dernier tronçon pourrait faire l'objet d'une insertion latérale côté Stade.

- *Selon les études menées, quelles sont les densités de population selon les tracés ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** les tracés sont préparés par les techniciens en fonction du potentiel d'usagers le plus important sur un rayon de 500 m autour de chaque secteur. On note un potentiel d'usagers un peu moins important sur l'axe Est-Ouest que sur l'axe Nord-Sud. Selon les endroits, la densité est plus ou moins faible. Ce n'est pas le seul critère à prendre en compte. Les difficultés techniques liées à l'insertion dans certains endroits sont également un critère.

- *Sur le bd Pompidou, le tramway passera au sud, cela signifie-t-il que les arbres seront abattus ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** La contre allée côté sud sera transformée, en voie réservée pour transport en site propre. Nous ne sommes pas à l'étape de la conception précise des travaux, mais nous allons faire en sorte de conserver autant que possible le cadre de vie actuel. Les accès riverains et commerçants seront maintenus. Les arbres actuels ont déjà subi des dégâts à peine plantés, à cause d'une vague de gel, ils ne sont donc pas forcément en bonne santé.

- *Qu'est-il prévu pour les places de parking qui seront supprimées?*

**Réponse de Joël Bruneau :** Il s'agit là d'un sujet à traiter dans tous les quartiers, au-delà du projet tramway car nous avons de plus en plus de voitures sur le secteur public. En ce qui concerne le boulevard Pompidou, des solutions qui sous-entendent de marcher un peu plus seront proposées. Il faudra aussi peut-être imaginer des systèmes pour améliorer la rotation des véhicules.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Chaque secteur et chaque tracé possèdent ses contraintes et ses points forts. Pour Beaulieu, l'usage de stationnement s'est fait sur les contre-allées imaginées dès l'origine, pour accueillir un service de transport en site propre. Des solutions sont bien sûr à l'étude pour imaginer un espace parking résident près du futur parking relais.

- *Comment allez-vous régler les problèmes des sorties de parking et piétons sur le bd Pompidou ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** Il y a plusieurs cas de figure : l'espace est suffisant et la visibilité sur la sortie se fait sans problème. Autrement, des systèmes existent pour signaler l'arrivée du tramway. Il passera toutes les 10 minutes environ à cet endroit avec un passage moyen de 10 secondes devant les sorties de garage. Les conséquences du projet tramway sur les habitants seront prises en charge par le projet. Le côté sud a été choisi car il y a moins de commerçants et il permet une entrée directe au Stade d'Ornano, afin que les piétons n'aient pas à traverser la route.

**Complément de réponse de Frédéric Norais :** Nous tenons à ce que les riverains puissent entrer et sortir en toute sécurité. Dans le précédent projet par exemple, des portails automatiques ont été installés et pris en charge par le projet tramway. Il est également possible d'implanter un feu de sortie pour des parkings de taille importante. D'autres solutions peuvent être étudiées avec les riverains concernées.

### **THEME 3 : Usagers potentiels et utilité du tramway**

- *Selon les études que vous avez menées, les densités de population sont-elles plus au moins importantes selon les différents tracés ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** Les trois tracés proposés ont été étudiés et retenus selon le nombre d'usagers potentiels entre étudiants, travailleurs, etc. Les études ont démontré un potentiel de fréquentation de 36.000 usagers. Au-delà, il faudra aussi tenir compte des contraintes techniques.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** d'autres axes ont été étudiés (par exemple Mondeville, Colombelles, une extension supplémentaire à Fleury-sur-Orne, Epron, etc) : ces tracés étaient estimés entre 3 000 à 6000 usagers potentiels par kilomètre, alors que dans les tracés qui vous sont proposés aujourd'hui, la population emplois/scolaires par kilomètre est estimée à 14 000.

- *Comment a été évalué le nombre de personne qui utilisera le tramway sur le boulevard Poincaré ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** On développe le réseau tramway là où il y a actuellement le plus grand nombre de validation sur le réseau de bus.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Nous nous sommes appuyés sur l'enquête origine-destination du réseau ainsi que sur l'enquête ménages-déplacements pour prendre en compte la part modale des déplacements. Le choix du tramway a également un caractère d'anticipation, en effet, nous souhaitons doter la Communauté urbaine d'un mode de transport efficace car nous allons être de plus en plus nombreux à nous déplacer sur les mêmes axes. Il faut donc proposer des alternatives efficaces.

- *Le bus 2 (Venoix) est souvent vide, quid de l'opportunité du tramway ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** Globalement, sur les voies de circulation, des pics de trafic sont identifiés sur les heures de pointe, entre 7h et 9h puis entre 16h et 18h. Pour répondre à cette augmentation aux heures de pointe, tramway a la capacité d'accueillir plus de personnes qu'un bus (environ le double).

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Actuellement, 50.000 voyageurs en moyenne empruntent le tramway et autant les bus. Des enquêteurs ont été missionnés sur le réseau de bus pour vérifier les origines et départs des voyageurs. Le tramway permettra des temps de parcours plus courts et sera plus efficace n'étant pas soumis aux aléas du trafic routier.

- *Où passera par la suite le bus 6 ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** Il y aura toujours des correspondances entre bus et tramway. Tant que le choix d'un tracé n'est pas acté, nous ne pouvons pas nous projeter sur la réorganisation des lignes de bus. La 6 est la ligne la plus fréquentée actuellement, aussi, les solutions origine-destination les plus utilisées seront maintenues, ou nous proposerons des solutions similaires.

- *Le projet est coûteux, on s'interroge sur le retour d'investissement sur le budget et sur l'environnement.*

**Réponse de Joël Bruneau :** Les transports en commun, quels qu'ils soient, sont en partie financés par les usagers et les entreprises. Pour que le tissu économique soit attractif, il faut que le cadre de vie le soit également et le tramway compte parmi les leviers d'attractivité. Le coût estimé est important - entre 250 et 290 M€ - sans compter les augmentations possibles au vu de la situation actuelle. Le projet est finançable selon les éléments connus à ce jour. En revanche, si les taux d'emprunt devaient augmenter considérablement, la situation serait différente. Par exemple, si le coût de fonctionnement actuel de notre système de transport devait augmenter, nous aurons moins de budget pour investir. Et si les coûts des travaux devaient être beaucoup plus importants, la capacité financière de la collectivité serait limitée.

Actuellement, la part de foncier bâti que les habitants payent est d'environ 0,96% sur un taux total de 50, ce qui rapporte environ 30M€ à la collectivité. Si on voulait récupérer 15M€ supplémentaires, il faudrait augmenter sensiblement les impôts, ce que nous ne souhaitons pas.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Actuellement, nous disposons de certains éléments chiffrés. Une étude d'impact environnementale devra notamment être réalisée. Il y aura certainement beaucoup de travaux, mais il est estimé que 7 années d'exploitation suffiront pour récupérer les émissions de carbone engendrées pendant le chantier.

#### **THEME 4 : Le report modal et intermodalités**

- *L'objectif du tramway est entre autre, de diminuer l'usage de la voiture. Ce report modal entre voiture et tramway a-t-il déjà été constaté dans d'autres villes ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** La prévision est un art difficile, on ne peut pas quantifier précisément le report modal, même en prenant des exemples d'autres villes. Notre constat est le suivant : dans les secteurs où autrefois un ménage disposait d'un véhicule, actuellement, il en a deux, voire plus. L'intérêt de créer un transport en site propre est de proposer des temps de parcours plus intéressants, plus compétitifs et moins chers qu'un véhicule personnel.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Il ne s'agit pas d'un moyen coercitif mais de la possibilité de proposer une solution compétitive par rapport à la voiture. L'idée n'est pas d'abandonner totalement la voiture mais de proposer des temps de parcours plus intéressants.

- *Pour compenser la perte de stationnement et véhicules en mois, est-ce possible de développer le service d'autopartage ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** Cela fait partie des réflexions en cours : actuellement le service d'autopartage est principalement déployé en centre-ville. Nous aimerions le tester dans d'autres quartiers, indépendamment du projet tramway.

- *Intermodalité : quelle est la proportion de tracé qui proposerait 100% de piste cyclable sur les 3 propositions ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** Peu importe le choix, il s'agit d'une obligation tout au long de la voie : elle ne sera pas uniquement 100% cyclable, selon les secteurs, elle pourrait être partagée.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Sur le boulevard Detolle, la liaison cyclable est déjà en cours et cela dépasse le cadre du projet tramway, car nous déployons sur l'ensemble de notre territoire un schéma cyclable communautaire. Il s'agit certes d'un enjeu sur l'échelle du projet tramway, mais si l'on dézoome, il s'agit également d'un enjeu à l'échelle communautaire.

- *Sera-t-il possible de relier les pistes cyclables sur la promenade Napoléon via un accès sur le rond-point de l'ancienne Poste ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** Il est prévu de revoir l'accès piéton entre le bd Detolle et la promenade Napoléon, mais le dénivelé est très important, rendant difficile la mise en place d'une solution pour les vélos. Dans tous les cas, les abords des tramways seront retravaillés pour que les différents modes puissent circuler ensemble et être confortables.

## **THEME 5 : Les temps de parcours**

- *Existe-t-il une différence de temps de parcours entre les tracés ?*

**Réponse de Nicolas Joyau :** Il est difficile de le quantifier précisément actuellement, mais les trois tracés proposeront sensiblement les mêmes temps de parcours, sauf peut-être pour le tracé A ou il y aurait une partie en voie unique, et donc une contrainte par rapport aux tramways qui pourront passer uniquement un à la fois : nous ne pourrions pas descendre à moins de 10 minutes de fréquence.

- *Sur les tronçons communs le tramway aura une fréquence d'environ 2 minutes 30, quel sera l'impact pour la circulation routière notamment sur l'avenue du 6 juin ?*

**Réponse de Joël Bruneau :** La fréquence sera doublée sur l'avenue du 6 juin. Il y aura certainement un impact qui fait partie des études techniques en cours : des solutions seront proposées notamment pour les riverains pour établir par exemple, un report des sorties.

**Complément de réponse de Nicolas Joyau :** Aujourd'hui, c'est 10 minutes de fréquence environ, donc il faudra mener à la fois un travail sur le croisement des tramways mais aussi des feux et de la priorité de ce moyen de transport. Avec la possibilité de mettre un poste de régulation des flux plus global.