

## COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MARDI 24 OCTOBRE 2023

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

La première réunion publique de la concertation continue s'est tenue mardi 24 octobre au Stade d'Ornano.

83 participants étaient présents.

**Objectif :** présenter les scénarios d'aménagements possibles, élaborés dans le cadre des études d'avant-projet.

#### 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 ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage déléguée (société Transamo)
- Christophe THATCHER ; Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre
- Ivane RHO ; Architecte de la Maîtrise d'œuvre groupement Trameo
- Traduction en langue des signes par le Normand'ILS collectif.

#### Ordre du jour de la réunion :

1. Introduction par Joël Bruneau
2. Rappel du déroulé de la phase de concertation continue par Nicolas Joyau.
3. Présentation du projet sur la base de plans de propositions d'aménagements, par l'équipe de maîtrise d'œuvre (plans réalisés dans le cadre des études d'avant-projet, qui ne sont pas définitifs à ce jour – évolueront en fonction des contraintes techniques).
4. Questions/réponses.

#### Les échanges avec les participants :

Suite à la présentation de la première planche d'aménagements par M. Oden, J. Bruneau resitue le calendrier et rappelle qu'à l'issue de cette nouvelle phase de concertation, pendant laquelle le dialogue se poursuit, certains éléments pourraient être modifiés au regard des échanges qui auront eu lieu lors des réunions publiques. Ensuite viendra la phase ultime d'enquête publique, avant l'obtention de la déclaration d'utilité publique qui permettra d'engager les travaux.

- *Où seront replantés les arbres coupés ?*

**Réponse de M.Oden :** les ronds-noirs disposés le long du boulevard sur la planche symbolisent les projets de replantation d'arbres, avec le niveau de maturité des études actuelles. Le croquis présenté ici a fait l'objet de vérifications techniques pour la répartition des espaces, aussi bien sur l'insertion du tramway qu'au niveau de la largeur des espaces publics pour le stationnement, les pistes cyclables, et les trottoirs. Ces arbres sont situés entre le stationnement et la piste cyclable. La partie haute de la coupe présentée représente la configuration existante du bd Pompidou, avec les trottoirs, les contres allées bordées de stationnement et les arbres insérés entre les deux files de stationnements, les deux files de stationnement avec le terre-plein central représenté par le léger bombé, puis la contre-allée. Il s'agit là d'une vue orientée du terminus Pompidou vers le stade d'Ornano. La coupe projet propose, en partant de la façade, un trottoir, la piste cyclable, dans les standards actuels, c'est-à-dire séparée du trottoir, avec des principes de dénivellation pour distinguer les flux vélos des flux piétons et éviter tout conflit d'usage. De la végétation sera plantée le long de cette piste cyclable, variable suivant les espaces. Sur l'espace de stationnement, une zone pour sortir de sa voiture sans rentrer en conflit avec la piste cyclable, le stationnement qui borde la chaussée, la plateforme du tramway ensuite, végétalisée au maximum, pour amener un peu de biodiversité sur le boulevard et éviter les traversées sauvages, c'est-à-dire en dehors des traversées piétonnes, génératrices de potentiels dangers et de conflits pour la circulation. On retrouvera la symétrie exacte de l'autre côté du boulevard.

- *Quelle sera la largeur de la piste cyclable et des trottoirs ?*

Réponse de M. ODEN : 1m40 est le minimum réglementaire en termes de largeur de trottoir. On fera beaucoup mieux lorsque cela sera possible. Sur le boulevard Pompidou, la largeur des trottoirs sera supérieure à 3m50, ce qui permettra une déambulation paisible. Les pistes cyclables sont prévues dans les nouveaux standards qui émergent depuis quelques années, soit 2m de large, pour chaque sens de circulation, ce qui permet à deux vélos de se doubler sans monter sur le trottoir et rentrer en conflit avec les piétons.

- *Au niveau du rond-point du terminus, est-ce qu'il s'agira d'une version « à la hollandaise\* » ?*

**Réponse de M. Oden :** Ce sera effectivement le principe, il y a un projet de reconfiguration au niveau de ce giratoire.

Concernant les traversées cyclables, vous pouvez voir qu'elles sont figurées, les revêtements de pistes cyclables seront distingués et homogénéisés sur le tracé.

Au sujet de la traversée cyclable : un « cédez-le-passage » entre piétons et piste cyclable avec un marquage pour les cyclistes bien distingué de l'infrastructure piétonne. Les traversées dans les carrefours sont également figurées, le détail des dénivellations, et des revêtements dans les carrefours restent à affiner. Cependant, on peut d'ores et déjà dire qu'il y aura un marquage, qui permet de bien figurer la traversée des cyclistes dans les carrefours. Exemple de la rue Boderieux : l'ouverture de la piste cyclable permet de traverser en parallèle des piétons, sans emprunter le passage piétons, pour rejoindre l'axe de la rue, dans les deux sens. Autre type d'aménagement proposé sur la rue Guibe : le vélo dispose d'un sas pour sortir de la piste cyclable et venir se mettre en attente sur le carrefour à feux.

(\***Carrefour à la hollandaise** : est le terme utilisé pour désigner l'aménagement d'un carrefour le plus souvent giratoire selon les principes d'aménagement utilisés en Hollande, à savoir la réalisation d'une bande cyclable sur l'extérieur de la chaussée interne au carrefour (et circulaire pour un giratoire), protégée et prioritaire pour les cyclistes à chaque voie entrant ou sortant du carrefour.)

- *Sur la zone de stationnement, une zone d'écartement sera-t-elle mise en place ?*

**Réponse de M. Oden** : tout à fait, la bande jaune visible à l'écran permet l'ouverture des portières. Au sujet des traversées : les carrefours seront traités par feux, pour éviter les conflits avec le tramway, il s'agit d'obligations réglementaires. A chaque fois qu'il y aura un traitement par feux, le cycliste sera intégré dans ce traitement. Donc effectivement, cela nécessitera un arrêt, mais on a une visibilité améliorée et pas une perte de vue systématique du cycliste par rapport à l'automobiliste, tout le monde est géré de manière homogène.

- *Quelle sera la taille des arbres replantés ?*

**Réponse de J. Bruneau** : nous n'allons pas pouvoir planter des arbres centenaires. En revanche, l'idée est de veiller à ce que l'on replante de arbres en les traitant mieux que les ginkos bilobas qui ont été plantés à l'époque, avec des fosses de plantations qui ne sont pas suffisantes, ce qui fait que leurs racines rentrent en contact avec la pierre et le calcaire. C'est pourquoi beaucoup d'entre eux, sont moins développés même étant plantés il y a une trentaine d'années. L'objectif est de planter des arbres qui auront une circonférence importante âgés d'une dizaine d'années, pour obtenir un développement significatif au bout de 5 ans. On sait qu'un arbre transplanté végète pendant 1 à 2 hivers, le temps de faire son système racinaire pour ensuite se développer. Les arbres plantés rue de l'Oratoire sont un exemple concret, car ils ont déjà un développement important alors qu'ils ont été plantés il y a seulement 3 ans.

- *Quel sera le coût des plantations ?*

**Réponse de J. Bruneau** : le coût des plantations représente une petite partie du coût du budget global, par rapport aux aménagements urbains. Pour la partie espaces verts, le coût global sera environ de 250 000 €.

**Réponse de M. Oden** : l'ensemble de ce qui vous est présenté ce soir s'inscrit dans le budget global mentionné en introduction par M. Joyau, qui était déjà indiqué lors de la concertation préalable.

- *D'après vos plans, les arbres seront plus près des immeubles. Peut-on avoir la certitude que les essences choisies n'impliqueront pas plus d'ombrage et moins de visibilité pour les habitants des immeubles ?*

**Réponse de J. Bruneau** : A Caen, il y a énormément d'alignements de platanes ; que nous sommes obligés de tailler quand ils sont situés à proximité des immeubles. Ce ne sera pas les mêmes essences, pour plus de diversité d'arbres, moins d'allergies, moins de parasites. Mieux vaut travailler sur une certaine diversité d'essences, adaptées, non taillées, avec un port naturel, qui n'empièteront pas sur les balcons.

- *Les nouvelles pistes cyclables permettront-elles de se rendre jusqu'au Quartier Koenig ?*

**Réponse de N.Joyau :** cela fait référence au projet du bd des Pépinières, qui s'accompagne d'une piste cyclable de part et d'autre, qui maille avec le quartier Koenig.

- *Cette piste est-elle ouverte ?*

**Réponse de J. Bruneau :** Oui, il y a une ouverture partielle du boulevard actuel, jusqu'à la ZAC de la Grande Plaine à Bretteville/Odon. Il est prévu un passage sous la voie de chemin de fer jusqu'au Quartier Koenig (en novembre 2024).

- *Il y aura au final 2 fois moins de places de stationnement ?*

**Réponse de J. Bruneau :** Oui, moitié moins de chaque côté du fait du positionnement axial du tramway. Un parking relais sera aménagé dans ce secteur, au niveau du giratoire. Il s'accompagnera d'un parking public de 50 places pour compenser partiellement la perte de stationnement sur le boulevard Pompidou, sur les délaissés qui existent au bout du quartier Beaulieu.

- *Comment va se faire la sortie des véhicules, de nos résidences si la contre-allée est supprimée ?*

**Réponse de M. Oden :** le maintien des contre-allées est incompatible avec le passage du tramway. La sortie de la contre-allée offre 4 mètres de part et d'autre de la piste cyclable, ce qui permet à une voiture de sortir de la résidence, de traverser au pas, et de pouvoir contrôler le risque de conflits et ainsi laisser passer les vélos. Et une zone de 4 mètres de large également, qui permet à la voiture de s'avancer, sans bloquer l'intégralité des flux, sans prendre le risque de traverser à la fois le flux cyclable et le flux routier. Ensuite, dans la circulation sur le boulevard, l'insertion se fera dans le sens de circulation, face à votre résidence, et la possibilité au niveau des carrefours de faire demi-tour le cas échéant, comme cela se fait aux extrémités des contre-allées.

L'ensemble des carrefours où passe le tramway doivent être équipés de feux, à partir du moment où nous sommes sur de la circulation générale et que le trafic est significatif, les seuils sont très bas.

## **Echanges sur la diapositive page 20 du support de présentation**

- *Les camping-cars pourront-ils toujours stationner sur le parking P2 ?*

**Réponse de M. Oden :** On maintient la fonctionnalité du parking Beaulieu, pas d'accès restreint, que ce soit pour les camping-cars ou les voitures.

- *Un service d'information numérique sera-t-il mis en place ?*

**Réponse de M.Oden :** Les bornes servicielles en place sur le réseau tramway, trouvent mal leur public, dans un contexte où le smartphone est prédominant.

- *Comment repérer les stations de tramway sur les plans ?*

**Réponse de M. Oden :** Elles sont repérables par le code couleur, bleu, symbolisant les quais des stations.

- *Dans quelle mesure envisagez-vous d'aménager le parking derrière nous (P2) ? Car il pourrait y avoir des places pour nos résidences.*

**Réponse de M. Oden :** Hormis les soirs de matchs, ce parking de 130 places reste ouvert au public.

**Réponse de N. Joyau :** Les parkings relais sont gratuits du moment que les utilisateurs sont munis d'un titre de transport. Par ailleurs sur le parking « espace Beaulieu », il n'est pas prévu d'intervention particulière dessus.

- *Qu'est-il prévu sur le parking de la Maladrerie ?*

**Réponse de M. Oden :** ce parking relais sera situé sur le premier espace libre au niveau des résidences, il comportera 200 places pour les usagers des transports en commun, ainsi que 50 places publiques, plutôt à destination des riverains. Les deux linéaires actuellement utilisés pour les matchs de foot resteront tels quels dans l'attente d'une urbanisation future. Un sujet avec le futur parking VIP les soirs de matchs qui se trouve à l'emplacement du futur parking relais, qui seront probablement reportés sur les linéaires des autres parkings qui ne manquent pas de place. Ce parking relais sera en partie végétalisé pour accompagner cette urbanisation de la surface.

- *Comment va être géré le flux de voitures les jours d'entraînements des enfants ?*

**Réponse de M. Oden :** La contre-allée côté Orange Lab est maintenue. Elle permet du stationnement et de la dépose-minute. Un passage piéton plus sécurisé est à prévoir pour accéder aux vestiaires.

### **Echanges sur la diapositive page 23 du support de présentation**

- *L'arrêt Caponière a-t-il été remplacé par l'arrêt Venoix ?*

**Réponse de N. Joyau :** c'est le même arrêt que ce que nous avons évoqué lors de la concertation préalable, au croisement de la rue Caponière et de l'avenue Henri Chéron. La consultation qui a été faite sur les noms des stations a amené le nom Venoix mais on parle bien du même arrêt.

**Réponse de M. Oden :** concernant le positionnement de l'arrêt, les deux positions ont été étudiées, côté Nord et Sud. La position Sud l'emporte largement car elle favorise notamment l'intermodalité, puisque les cars s'arrêtent sur le côté droit, sur l'avenue Henri Chéron. Plus de difficulté avec un positionnement au nord de la station, avec un pincement qui se situait au niveau des maisons actuelles et une largeur insuffisante pour assurer la continuité cyclable et des impacts sur les arbres dont certains auraient été coupés. C'est un critère de vigilance et d'importance sur les choix de conception. La position Sud permet d'avoir également une meilleure répartition des stations.

- *Il est prévu prochainement que le bd Pompidou passe à 30km/h, quelle partie de Detolle sera concernée par ce changement ?*

**Réponse de J.Bruneau :** le bd Pompidou n'est pas voué à passer à 30km/h, il en est en de même concernant le bd Detolle. A l'intérieur des quartiers, les zones 30 sont là pour apaiser la circulation.

- *Au niveau du giratoire Detolle, vers l'ancienne Poste, on est sur une piste bidirectionnelle. Alors que pour l'instant il n'y a qu'une seule piste.*

**Réponse de M. Oden :** les aménagements cyclables ont évolué à cet endroit et il me semble que les aménagements cyclables sur le reste de Detolle sont en bidirectionnel. Cela sera vérifié et modifié le cas échéant.

- *Les accès sur ce carrefour, aux zones commerciales, hôtel Zénith, pizzeria et Midas seront-ils supprimés ?*

**Réponse de M. Oden :** au contraire, l'insertion axiale permet de préserver les accès puisque la chaussée se trouve contiguë avec les accès aux commerces.

Donc l'accès aux commerces ou au garage Midas sont prévus d'être maintenus tels qu'ils existent. Les accès sont symbolisés par les triangles rouges mais le plan ne figure pas spécifiquement les accès particuliers.

A chaque fois que c'est possible et que l'on ne croise pas la plateforme de tramway, il n'y a pas de raison de modifier l'accès. Lorsque l'on est amené à traverser la plateforme de tramway, on regarde les différentes éventualités qui peuvent s'offrir à nous pour accéder à la parcelle.

- *Vous passez d'un passage latéral à un passage axial : pourquoi ?*

**Réponse de M. Oden :** l'axial a ses mérites en fonction du contexte. Sur le secteur Beaulieu, l'axial est lié aux multiples accès successifs aux résidences, au maintien de la sécurité de ces accès mais également à l'exploitation du tramway et au maintien de la circulation du boulevard. Un triple faisceau qui nous amène à privilégier l'insertion axiale. Si on restait sur une insertion latérale, on aurait eu une succession de carrefours à feux qui auraient bloqués le tramway, les cyclistes et les riverains ou le boulevard. C'est lié au contexte du bd Pompidou. Sur le boulevard Detolle, il était envisagé pendant un temps une insertion latérale uniquement entre la rue Caponière et le giratoire Pompidou/Detolle. Le fait de passer en axial ne génère aucun conflit supplémentaire entre le tramway et la circulation routière. Là aussi, on préserve le caractère urbain du bd et l'exploitation du tramway. C'est une approche locale et contextuelle.

- *De la station Venoix jusqu'au Palais des Sports, les travaux vous obligent-ils à retoucher le revêtement du sol ?*

**Réponse de M. Oden :** le projet prévoit de reprendre intégralement l'espace public d'une limite de propriété à l'autre.

- *Envisagez-vous des revêtements de sols plus absorbants au niveau du bruit sur le boulevard Guillou ?*

**Réponse de J. Bruneau :** Oui, si on peut remettre des revêtements de ce type ce sera une bonne chose, pour éviter les bruits de roulement.

- *Je reviens sur le haut de la rue Caponière et le bd Detolle, vous nous dites qu'il y aura des arbres. Sur le chemin de la Haie Vigné, nous avons tous des garages, elle est déjà très étroite, donc je ne sais pas comment vous allez faire pour que nous puissions rentrer nos voitures.*

**Réponse de J.Bruneau :** nous avons l'obligation de vérifier que vous bénéficierez toujours de l'accès à vos propriétés.

**Réponse de N.Joyau :** il s'agit d'une intention pour matérialiser le fait que nous ne sommes pas sur une rue, en revanche il y aura l'autorisation de circulation pour donner un débouché au passage et donc aux sorties de garages qui permettront de rejoindre la rue Caponière.

**Réponse de M.Oden :** les pointillés symbolisent l'intention de traiter cet espace comme un espace partagé et non une voirie. Des vérifications de giration au niveau des sorties de garage seront effectuées.

- *Pourquoi n'envisagez-vous pas de transplanter les arbres plutôt que de les remplacer ? Les arbres situés vers la Maladrerie sont en très bonne santé et mériteraient d'être transplantés ? Est-ce pour une raison de coût ? De technique ?*

**Réponse de J. Bruneau :** les arbres situés devant la Bibliothèque sont conditionnés pour être transplantés à un âge avancé. Là on a à faire à des arbres ginko biloba. Effectivement, peut être que ceux de la Maladrerie ont bénéficié d'une meilleure plantation. Un arbre qui a étalé ses racines à la dimension de son tronc, le jour où il est transplanté, se retrouve avec des racines coupées et a donc peu de chance de reprendre racine. Ce genre d'intervention nécessite beaucoup d'eau, particulièrement la première année.

- *Que deviennent les zones desservies par les lignes Twisto : les lignes 6, 3 et en particulier la ligne 2 qui va de Beaulieu Brazza, en passant par la place des petites boucheries et pour arriver à l'Hôtel de Ville ?*

**Réponse de N. Joyau :** Cela n'avait pas été abordé lors de la concertation préalable car la reconfiguration des lignes de bus dépendait du choix du tracé. Nous avons commencé à retravailler ce sujet au printemps dernier et cela fera l'objet de discussions d'un point de vue technique, dans les 10 prochains mois. On maintient une liaison entre le secteur de Venoix en passant par la rue Caponière et le centre-ville, la partie de la ligne 2 que vous évoquez. Également pour la desserte de la rue Caponière. Les liaisons Venoix/Charlemagne, Venoix/Chéron vers le centre-ville seront maintenues. Le réseau de bus va s'adapter à l'arrivée du tramway pour être complémentaire au réseau tram. L'arrivée du tramway n'est pas la fin du bus dans les différents quartiers. L'itinéraire de la ligne 6 sera amené à être modifié étant donné qu'il passe le long du tracé du tramway. En revanche, on a bien noté la nécessité de garder une liaison entre le secteur de Beaulieu, du Chemin Vert, de la Folie Couvrechef, qui est l'autre partie de la ligne 6. Concernant la ligne 2, qui va desservir Venoix pour passer par la rue Caponière et

le centre-ville, elle ne sera peut-être plus mariée avec le secteur de la Folie Couvrechef. Sur la ligne 3 il n'est pas prévu de changement particulier.

- *Pourquoi la ligne 3 qui dessert l'aéroport, ne passe pas à la gare ?*

**Réponse de N. Joyau :** la ligne 3 ne s'arrête pas à la gare mais rue de Vaucelle, qui est environ à 400m de l'entrée de la gare. Un arrêt par la place de la gare ne sera pas pertinent en termes de vitesse commerciale.

## **A l'issue des échanges sur les propositions d'aménagement, des questions d'ordre plus général sont abordées**

- *Monsieur le Maire, avec tous les rebondissements que nous avons connus, croyez-vous toujours autant à la pertinence de votre projet ? 2 lignes supplémentaires de tramway sont-elles utiles, alors que l'on ne résout pas les problèmes d'engorgement du périphérique. Ce projet est surdimensionné par rapport à son utilité ? Par les temps qui courent de sobriété, ce sont les politiques qui le disent, nous dirions plutôt, les citoyens, de vache maigre, on doit travailler uniquement sur des problèmes concrets. Avec les évolutions qu'a connu le tracé quelle est votre position aujourd'hui ?*

**Réponse de J. Bruneau :** nous croyons totalement à l'utilité d'un projet comme celui-là. Cependant, je ne promets à personne qu'avec l'extension de notre réseau de tramway, nous allons limiter tous les engorgements qui existent sur le périphérique, dus à un modèle de développement hérités de l'après-guerre, où a été développée une extension de l'aire urbaine sur un rayon de 30km au moins. Pour autant, l'essentiel des emplois sont restés concentrés sur le cœur de notre agglomération, ce qui explique que les habitants des agglomérations situées tout autour de Caen continuent chaque jour à converger vers le cœur de Caen. Sur les 150 000 emplois environ, l'essentiel d'entre eux est situé sur les communes de Caen, Mondeville, Hérouville Saint-Clair et Ifs.

Si vous regardez les chiffres sur un temps long, entre 1980 et 2020, uniquement sur la Communauté urbaine Caen la mer, on compte près de 85 000 habitants en plus, en dehors de Caen. Nous notons également une circulation excessive à l'intérieur du périphérique. L'enquête ménages/déplacements montre également qu'à l'intérieur de la ville, nombre de déplacements inférieurs à 3 km sont effectués en voiture, qui pourraient être faits autrement.

- *Cette partie de l'utilité du projet qui consiste à répondre à la question de l'opportunité du projet. Les chiffres sont arrivés tardivement. En tant que concertation, vous avez passé la partie essentielle qui figure dans la lettre de mission des garants de la CNDP. Au regard de notre analyse des chiffres, par rapport à la fréquentation du réseau de tramway actuel, c'est un projet surdimensionné par rapport à son utilité. Quelles stations de bus vont être supprimées ? Certains vont être obligés d'emprunter plusieurs transports (bus, tram, bus) alors qu'avant c'était des trajets directs.*

**Réponse de J. Bruneau :** Ce projet n'est pas unique, les mêmes problématiques sont rencontrées partout. Il y a eu un appel à projets national et nous avons le devoir de moderniser notre réseau de transports en commun et notamment les transports en site propre. On vous a présenté les potentiels d'usagers, et de part et d'autre de la ligne, sur un rayon de 500m autour des stations de tramway, nous sommes systématiquement à au moins 10 000 usagers potentiels. Quant au quartier de la



Folie Couvrechef, nous n'avons jamais contesté la densité de population de ce quartier. La partie du quartier qui ne sera pas desservie n'est pas densément peuplée. Si nous amenions le tramway jusqu'à la limite de côté de Nacre, nous aurions une durée de trajet supérieure à la ligne de bus actuelle.

- *L'usage du vélo se développe énormément puisque nous avons un maillage amélioré. En ce qui concerne l'ex bureau de Poste Detolle, nous sommes souvent en situation de vouloir monter les marches au niveau de l'ex voie ferrée. Avec un vélo électrique, cela n'est pas possible. Serait-il possible de réaliser un aménagement ici ?*
- *Par ailleurs concernant l'utilisation du tramway avec des batteries, j'ai cru comprendre que le secteur concerné serait situé de la rue de Bernières à la place de la Mare. Si c'est le cas c'est très bien.*

**Réponse de N. Joyau :** le projet sera l'opportunité d'enlever la ligne aérienne de contact entre la station Bernières et la station place de la Mare. De même sur l'extension, ce sera de la station Bernières à la rue Caponière, au niveau de la station située en amont de la rue Caponière d'une part et la station située au niveau du lycée Malherbe d'autre part.

Pour revenir sur l'insertion du tramway dans un réseau de transports, on développe des systèmes de transports périurbains, à l'exemple de Thue Mue, le secteur du Nord-Ouest, qui d'ailleurs est intéressé par le projet tramway. On a mis en place un système de transports à la demande, que les habitants peuvent réserver, pour aller d'un arrêt à un autre arrêt d'un groupement de communes. On peut donc faire du périurbain vers le périurbain, sans forcément passer par le centre urbain dense. Depuis la mise en place de ce transport (Twisto Flex), on a 5 fois plus d'usagers qui empruntent les transports en commun dans ces communes qu'avant. On essaye d'adapter le système de transports. Lorsque ces personnes veulent venir vers le centre de l'agglomération, elles viennent en rabattement vers les lignes fortes de bus. Demain, avec ce même dispositif, non seulement les caennais qui prennent le bus sur les secteurs la Maladrerie, de Beaulieu, du Chemin Vert, gagneront du temps, mais les personnes qui empruntent ce service en périurbain, 5 fois plus nombreuses, gagneront ce même temps de parcours. Au sein de cette zone c'est 25% du périurbain qui se fait au sein de la zone, c'est 75% de ces habitants-là qui viennent en rabattement des lignes de bus fortes. Demain, c'est autant de temps de parcours de gagné pour elles. Il y a évidemment une dimension intercommunale avérée sur ce projet.

Notre enquête ménages/déplacements a été réalisée à l'hiver 2022, dans le contexte de sortie de la crise sanitaire. On constate entre 2011 et 2022, une baisse de 10% de la voiture individuelle, un doublement de la part modale du vélo. Les piétons ont par ailleurs fortement augmenté, et la part des transports en commun s'est maintenue. Sur l'année 2022 on était encore sur un nombre de validations voyageurs qui n'était pas encore celui du regain d'après crise sanitaire. Les perspectives que l'on a d'ici la fin de l'année, que l'on suit auprès de notre délégataire, sont de l'ordre de 23 millions de validations sur un an. C'est le plus fort nombre de validations que nous ayons connu sur notre réseau. Donc il y a un fort besoin sur notre réseau de transports en commun et la fréquentation est en augmentation. Ce tramway a vocation à répondre à la demande actuelle et des 30 ans à venir. Par ailleurs, les associations PMR ont évoqué dans un cahier d'acteur lors de la concertation préalable le confort du tramway par rapport au bus.

- *Ce que nous contestons, c'est l'interprétation que vous faites des chiffres de cette enquête.*

*La ligne T3 par exemple, pouvez-vous nous expliquer pourquoi cette ligne par rapport à la moyenne nationale (-61 % de fréquentation). Nous avons payé une ligne T3 qui est vide.*

*La ligne T3 a coûté 130 000 millions d'euros, c'est 9000 voyageurs par jour, alors que normalement nous sommes en droit d'attendre entre 20 et 25 000 voyageurs par jour. Cette ligne est un échec, une tromperie.*

**Réponse de J. Bruneau et N. Joyau :** le taux de fréquentation des lignes de tramway actuelles représente 50% de l'utilisation du réseau de transports en commun sur 10% du kilométrage de notre réseau. Globalement, sur 100 000 voyages réalisés chaque jour sur notre réseau, la moitié est réalisée sur le réseau de tramway. 1,5 millions c'est le nombre de km réalisés à l'année par nos tramways et 10 millions de km réalisés par les bus, dont effectivement on a une capacité d'emport plus importante et un transport plus attractif. Pour autant, le réseau de bus avec son efficacité moindre est celui qui permet de mailler le territoire, qui permet que quasiment chaque habitant de la communauté urbaine ait un arrêt de bus à moins de 300 m de chez lui. Donc le réseau de bus est complémentaire à notre réseau de tramway.

- *Pourquoi être allés jusqu'en haut de Venois dans la présentation et pas jusqu'au Zénith qui est un secteur qui fait partie du quartier, donc j'aurais souhaité savoir où le tramway va aller dans ce secteur ?*

**Réponse de J.Bruneau :** cette partie sera traitée lors de la réunion du 9 novembre, à la maison de quartier Centre, 9 rue Neuve Bourg l'Abbé, à 18h.

- *Lorsqu'on ne peut pas aller à cette réunion, comment peut-on avoir l'information ?*

**Réponse de J.Bruneau :** Les présentations faites en réunions publiques seront disponibles en ligne sur le site du projet : [trawmay2028.fr](http://trawmay2028.fr).

- *Aux abords du lycée Malherbe, où le tramway va-t-il passer, du côté de la rue St Ouen et de la rue Du Blanc ?*

**Réponse de J.Bruneau :** le tramway passera le long de la clôture intérieure du lycée.

**Réponse de N. Joyau :** le plan sera présenté lors de la réunion publique du 9 novembre et disponible aussitôt après sur le site internet. Nous allons convenir d'un rendez-vous pour que l'on puisse en discuter avec les plans. Nous avons rencontré également des associations, des institutions, des entreprises, des particuliers.

- *Je suis en accord complet avec le projet, et je pense que toutes les villes qui ont développé leur réseau de tramway ont vu la fréquentation de leurs transports en commun augmenter et la diminution de l'usage de la voiture. Il ne faut pas se fixer sur les chiffres d'aujourd'hui. Les quartiers de Caen qui ont bénéficié du tramway il y a près de 20 ans, se sont désenclavés de manière positive. Je pense à la Guérinière et à la Grâce de Dieu. Je regrette en revanche que l'on n'envisage pas dès maintenant, peut-être pour des raisons*

*budgétaires, le prolongement du réseau de tramway vers la Maladrerie, puisqu'il y a une population relativement importante sur ce secteur. On s'arrête 800 m avant, ce que je regrette. Et nous avons parlé de la Folie-Couvrechef, qui est le quartier le plus peuplé de Caen. Là aussi, il suffit de regarder les embouteillages vers 17h avec la sortie des employés de la Clinique Saint-Martin, il y a également une importante population de scolaires, il faudrait que nous envisagions dès maintenant la poursuite du réseau de tramway sur tous les quartiers de la ville, y compris les plus peuplés.*

**Réponse de N. Joyau :** la question qui s'est posée à nous sur ce sujet par rapport à l'enveloppe budgétaire dont nous disposons aujourd'hui, est où se situe la prochaine priorité pour le développement de transports en commun en site propre. Dans ce projet, on passe le périphérique, nous allons aux abords de la Folie-Couvrechef. Aujourd'hui nous sommes dans une enveloppe budgétaire qui correspond à un certain linéaire, qui reste maîtrisée. On travaille les deux terminus de manière à ce que les différentes extensions soient possibles. Lorsque l'on est au niveau du rond-point du Débarquement plusieurs options possibles : vers le bd Juin, vers le secteur de la clinique, même si dans un premier temps nous ne serons pas si loin, même si le terminus se situe au-delà des 500 m d'un périmètre moyen. Il y a également la possibilité du tourne-à-gauche pour aller vers la zone d'activité du parc Athéna. De même pour le secteur de Beaulieu, on s'arrête avant le rond-point pour une potentielle extension future.

- *Peut-on étendre la gratuité des transports ?*

**Réponse de J. Bruneau :** Malheureusement cela n'est pas aussi simple que cela, il y a un risque d'augmentation potentielle aux heures de pointe et il y a toujours quelqu'un qui paye ; le financement des transports est assuré par une taxe de 2 % de la part salariale, les usagers n'en versent qu'une partie. Les recettes commerciales représentent 15 millions d'euros. Le coût de la gratuite a été estimé en 2019 à 25 millions d'euros. Les spécialistes des transports en France affirment que si l'on passe à la gratuité des transports au niveau national, nous n'aurons plus les moyens de moderniser les transports en commun.

On perdrait également la TVA, que l'on récupère sur les bus et les tramways que l'on achète.

- *Comptez-vous remplacer tous les bus diesel ? Si oui, en combien de temps ?*

**Réponse de J. Bruneau :** Oui au fur et à mesure. On a une station biogaz sur le dépôt d'Hérouville Saint-Clair à la Sphère. Quel que soit le mode de propulsion il est envisagé de les remplacer. L'axe Chemin Vert/Centre-ville est le plus fréquenté en bus, ce sera d'autant mieux avec un tramway, plus fiable au niveau des horaires.

- *Comment la diffusion des informations pour les réunions est-elle faite ? Les pôles de vie n'ont rien reçu.*

**Réponse de N. Joyau :** Via le site web de Caen la mer, les différents réseaux sociaux de la Communauté urbaine et de la Mairie, par voie de presse et un affichage sur les panneaux digitaux du réseau tramway. On peut prévoir un affichage s'il le faut. On a élargi le plus possible la communication.

**Réponse de J. Bruneau :** les pôles de vie sont normalement au courant.

- *Les terminus de tramway s'éloignent de plus en plus du centre-ville, le ticket unique à seulement 1h de durée devient insuffisant pour faire un aller-retour.*

**Réponse de N. Joyau** : Le sujet de la tarification est un gros enjeu. Parfois on essaye de multiplier les tarifs pour s'adapter aux besoins des usagers. On se focalise beaucoup sur le ticket unité effectivement. Quand on est utilisateur quotidien, mieux vaut prendre un abonnement mensuel ou annuel. Sinon il y a également possibilité d'acheter un carnet de 10 unités.