

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU MERCREDI 25 OCTOBRE 2023

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

La deuxième réunion publique de la concertation continue s'est tenue mercredi 25 octobre, au pôle de vie de quartier du Chemin Vert.

70 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 :

Echanges sur la diapositive page 16 du support de présentation

- *Est-ce que ça reste toujours en deux fois deux voies sur le boulevard devant la CCI ?*

Réponse de M.Oden : L'ensemble du boulevard Maréchal Juin reste en deux fois deux voies puisqu'il s'agit d'un axe de transit structurant. Il a donc été retenu de maintenir le nombre de files

- *Qu'est-il prévu pour la liaison vers la colline aux oiseaux au niveau de la piste cyclable ?*

Réponse de J. Bruneau : Dans le cadre du projet tramway rien, mais ce sera travaillé à l'échelle de la ville et de Caen la mer, l'arrêt colline aux oiseaux sera assez fréquenté, on pourrait avoir une nouvelle entrée potentiellement ici. Nous sommes à 300 mètres de l'entrée principale. Il faudra trouver une solution, mais il n'y aura pas forcément, à terme, pour chaque rue, une piste cyclable. Il faudra trouver une liaison naturelle entre la partie tram, la piste cyclable et les espaces publics tels que Colline aux oiseaux / Mémorial / etc. C'est effectivement un sujet qu'il faudra travailler.

- *Je m'interroge sur les feux au rond-point de Super U : le matin il y a beaucoup de voitures en arrivant de Rosel, 7000 par jour, le matin avec beaucoup d'écoles sur l'espace ATHENA. Avec un feu ça va couper le flux et engendrer encore plus d'embouteillages ?*

Réponse de J. Bruneau : Les rues où il y a plus de 7000 voitures par jour sont nombreuses. Nous avons eu les mêmes interrogations sur le carrefour Côte de nacre où il y a 30 000 passages de voiture au lieu des 7 000 de la rue de Rosel. Nous n'observons pas de remontée de file en comparaison avec le rond-point existant précédemment. Le rond-point et le carrefour à feux sont similaires en termes d'attente.

Réponse de M. Oden : Chaque carrefour à feux présenté lors du projet fera l'objet d'un dimensionnement pour déterminer le niveau de saturation potentielle le matin ou le soir. Il y aura une régulation des feux et un nombre de files de stockage adapté, au niveau du carrefour. De manière générale, un carrefour à feux permet d'évacuer plus de voitures qu'un giratoire, donc mieux servir chaque axe. Dans un giratoire il y a un flux dominant qui bloque les autres entrées. Il faut un dimensionnement et une programmation adaptés pour supporter au mieux le trafic. Une saturation peut être possible si le flux est supérieur aux capacités. De toute manière un giratoire n'est pas acceptable pour des raisons de sécurité.

Echanges sur la diapositive page 17 du support de présentation

- *J'ai remarqué un passage de jeunes piétons au niveau des super U sur certains horaires notamment le midi, donc les feux sont une manière de sécuriser ces passages piétons.*

Réponse de J. Bruneau : Ce sont des étudiants de l'E2SE notamment. Les feux permettent de sécuriser et d'arrêter le flux.

- *Pourquoi le tram doit passer au milieu avant la rue Villons les Buissons ?*

Réponse de M. Oden : Pour des raisons de sécurité et pour éviter le caractère autoroutier du boulevard. L'insertion centrale est favorable pour le caractère urbain. Sinon il faudrait traverser les voies du tramway puis 4 voies de circulation routière.

- *Est-ce que la vitesse actuelle de 70km/h va être conservée ?*

Réponse de J. Bruneau : Pour des raisons de sécurité, la vitesse sera adaptée à un milieu urbain, donc 50km/h.

Echanges sur la diapositive page 20 du support de présentation

- *La piste cyclable passe en bas de l'escalier de l'esplanade Molière, le piéton ne regarde pas forcément à gauche et à droite à la fin de l'escalier ?*

Réponse de M. Oden : Oui il y aura une traversée piétonne

Réponse de N.Joyau : Mais pour répondre à la question des conflits, on va être sur une station trottoir donc pas d'embranchements entre la station et le trottoir contrairement avec d'autres stations. On portera une attention particulière à cet endroit mais il faudra solliciter une attention mutuelle entre piétons et cyclistes. Nous profitons d'une bonne visibilité et on fera attention au traitement de cette zone.

Réponse de J. Bruneau : Il faudra une signalétique particulière.

Réponse de M. Oden : Les pistes cyclables auront un traitement de sol spécifique, ce qui permettra de bien les identifier visuellement par rapport aux zones piétonnes avec un léger dénivelé pour séparer le changement de zone même pour une personne malvoyante marchant avec une canne. Il y aura la possibilité d'étudier une solution pour qu'il y ait un léger pincement de voie type ilot pour réduire la vitesse du cycliste si l'escalier est trop accidentogène.

- *Au niveau du Carrefour rues de Touraine et chemin vert, afin de rentrer au parking relais, les voitures devront passer par la voie du tram en double sens et la piste cyclable. Qu'est-il prévu en termes de sécurité ?*

Réponse de M. Oden : Les flux seront gérés par feux pour éviter les conflits. En face, la rue Touraine sera mise en sens unique en sortant du périphérique, dans le sens Cherbourg-paris, pour un meilleur écoulement des flux.

- *La rue Molière sera à double sens alors que maintenant elle est en sens unique et le parking en bas de la tour Molière a disparu ?*

Réponse de M. Oden : La rue restera à sens unique (il s'agit d'une erreur sur la planche)

Réponse de N.Joyau : Un parking restera bien dans ce secteur même s'il y aura une légère perte de stationnement à l'angle du parking mais il y aura une reconstitution des places au niveau du secteur Jacquart pour accompagner cette compensation. En effet, il y aura la création d'un pôle de vie mais en attendant le renouvellement urbain de cette zone, il y aura une poche de stationnement temporaire créée à cet endroit lorsque le renouvellement urbain sera fini et pendant les travaux.

- *Est-ce qu'il a été envisagé la possibilité de monter la plateforme du tramway à hauteur du centre commercial ?*

Réponse de M. Oden : Cela n'a pas été étudié car la pente est très forte, ce qui imposerait d'accentuer encore plus la pente et on va créer un dénivelé avec les autres parties de l'espace public notamment coté Coty. Nous devons nous raccorder sur les rues existantes. Nous avons peu de place pour monter la pente.

Réponse de J. Bruneau : Pour l'accessibilité pour le centre Molière il existe déjà une rampe et nous sommes à niveau.

- *Est-ce que la configuration de priorité à droite de la rue Corneille sera maintenue ?*

Réponse de M. Oden : La traversée du tramway impose un traitement par carrefour à feux.

Echanges sur la diapositive page 23 du support de présentation

- *La rue du Chateaubriand n'est pas privée ?*

Réponse de M. Oden : Elle est sur un domaine privé. Selon le cadastre, la partie qui longe la résidence Belvédère est bien privée ; il y a bien une autre portion de la rue (Chateaubriand) qui est publique. La mise en impasse est à l'étude et signifie que les riverains ne pourront pas sortir de cette rue sur la rue du Chemin Vert. Il faudra réaménager ce tronçon de rue pour qu'il soit possible de trouver une solution qui puisse permettre de faire demi-tour en toute sécurité. Il y a presque 10m de dénivelé à cet endroit : une étude approfondie est donc nécessaire.

Réponse de N.Joyau : A ce stade, la décision n'est pas encore actée mais ce choix serait un gain par rapport à d'autres solutions.

Réponse de J. Bruneau : Quoi qu'il arrive il faudra réaménager le bout de cette rue.

Echanges sur la diapositive page 24 du support de présentation

- *Les poteaux sont situés à quelle distance ?*

Réponse de M. Oden : Les poteaux sont tous les 50m environ.

- *Vous parlez de projet avant et après démolition des immeubles en pierre de Caen, la démolition fait partie des dommages collatéraux du tram avec une répercussion sur des constructions (terrains de sport, espace vert...), des permis de démolir ont été mis dans une zone non visible de la route, rue du chemin vert. Cela reconfigure la zone, la piste cyclable sera comment ? Le tram est la cause de la démolition des logements de Caen la mer habitat ?*

Réponse de J. Bruneau : La piste cyclable sera d'une largeur de 4 mètres. Le projet tram n'est pas à l'origine de dommages collatéraux tels que la démolition des logements de Caen la mer Habitat : cette démolition permet de créer une coulée verte entre la promenade de Secqueville et le Chemin-Vert. Il y aura beaucoup plus d'espaces verts.

Réponse de N.Joyau : Caen la mer habitat était propriétaire du parc de Secqueville et nous lui avons racheté pour le garder, le sacrifier et l'inscrire dans la géographie de la ville. En 2019, Caen la mer prévoit la démolition de l'ensemble des immeubles en pierre de Caen.

Réponse de J. Bruneau : Caen la mer habitat était obligé de démolir pour la mise aux normes énergétiques. Caen la mer habitat aurait pu recouvrir les immeubles avec une isolation à l'extérieur avec du bois mais le résultat n'est pas satisfaisant malgré le cout élevé. L'accessibilité n'est pas bonne non plus avec les normes actuelles. CLM Habitat a préféré démolir pour construire du neuf.

Réponse de N.Joyau : Il n'était pas prévu que le terrain reste vert. Nous souhaitons construire des logements accessibles en alternant l'individuel et le collectif. 7 pavillons supplémentaires sur les terrains de tennis actuels qui ne sont plus aux normes. Nous conservons les structures sportives existantes. Il y a donc un réaménagement urbain global du quartier avec des démolitions, des réhabilitations et des constructions.

- *Les 4 bâtiments HLM alignés offrent une valeur qualitative de ces 4 bâtiments mais quid de la mise en valeur de la Reconstruction de la ville ? Pourquoi démolir car Caen a signé la charte de la reconstruction ? Quand nous voyons cet équipement, cette verdure, pourquoi démolir ? Il est intéressant d'avoir des appartements traversants, notamment avec les fortes chaleurs. Les gens du quartier ne sont pas favorables à cette déconstruction et nous demandons des études de rénovation chiffrées de cabinets architectes indépendants des différentes options proposées.*

Réponse de J. Bruneau : Nous avons cette discussion depuis déjà 3 ans. Nous avons ce même cas de figure avec deux types d'immeubles rue de la Hache, certains emmaillotté et une autre partie qui a été reconstruite. Sur cette partie, les locataires des nouveaux logements sont plus satisfaits. Le choix est fait de garder une partie du patrimoine architectural mais malheureusement les habitations en pierre sont fraîches l'été mais froides l'hiver. D'où le choix survenu suite aux études qui ont été faites et refaites sur ces logements.

- *Le terrain de basket existant et très convivial : est-ce qu'il va rester ?*

Réponse de J. Bruneau : Oui, les 7 petites maisons seront construites sur l'emprise de l'ancien terrain de tennis près de la maison de quartier.

Réponse de N.Joyau : Pour le terrain de pétanque, l'activité sera maintenue : en l'état actuel, il n'est pas encore précisé si le boulodrome sera touché ou pas.

- *Concernant les immeubles, et pour avoir visité les logements, ils sont froids, humides et très exigües.*

Réponse de J. Bruneau : En effet, pour rappel le tramway pouvait passer sans toucher aux immeubles, CLM habitat et la ville de Caen ont choisi d'en garder 4. Ces bâtiments étaient très bien au moment où ils ont été construits (premiers HLM après-guerre) mais 80 ans plus tard les normes et les habitudes de confort ne sont plus les mêmes.

- *La rue de Franqueville est bloquée et on ne pourra pas aller vers la rue de Secqueville ? Pour aller de la rue de Guernesey à la rue de Secqueville ? Par où passer pour aller rue d'Hastings ?*

Réponse de M. Oden : L'intersection vers la rue de Secqueville est fermée.

Réponse de J. Bruneau : Pour desservir la maison de quartier nous pouvons passer par l'autre côté de la rue. Il faudra passer par le quartier St Paul ou par Fernand Léger. Sur le boulevard DUNOIS nous ne pourrons plus tourner à gauche. Une étude sera affinée afin de voir comment traiter la partie autour du boulo-drome. Mais en effet il faudra prendre par la rue Fernand Leger ou par la rue de Cussy.

Réponse de N.Joyau : L'accès à la maison de quartier serait préservé. Il s'agit uniquement du dernier barreau entre la rue de Franqueville et la rue du Chemin vert serait repaysagé et fermé à l'accès automobile. L'accès à la maison de quartier sera maintenu ainsi que le stationnement pour son bon fonctionnement.

Echanges sur la diapositive page 27 du support de présentation.

- *Pourquoi la maison des boulistes reste là au lieu d'aller à la maison de quartier et le city stade afin de reconstruire des logements à cet endroit beaucoup plus près du tram ? De plus la rénovation est de 70 000€ alors que la démolition reconstruction serait de 120 000€. Alors pourquoi ce choix ?*

Réponse de J. Bruneau : 70 000€ représente le coût de la rénovation énergétique des immeubles à la Hache qui sont similaires à ceux dont nous parlons. Ce coût correspond uniquement à l'emmaillotage mais ça ne résout pas les problèmes d'accessibilité. Les pièces restent exigües. La durée d'une isolation est de 25 ans alors qu'une reconstruction a une durée de 50 ans. Même si les logements ne craignent pas de tomber, il faut penser aux bonnes conditions de vie des locataires. Concernant la démolition du local bouliste et la reconstruction de logements, cela empêcherait la création de la coulée verte. Il faut penser aussi au confort des riverains car si les logements restent ainsi, le tram passerait tout près et il n'y aurait plus de stationnement.

- *Habitant rue de Guernesey, je me questionne sur le stationnement le long de la rue du chemin vert et près du boulo-drome ?*

Réponse de N.Joyau : Le stationnement longitudinal va perdurer, côté Secqueville et Guernesey.

Réponse de M. Oden : Le stationnement longitudinal va perdurer.

Réponse de J. Bruneau : Il existe déjà du stationnement rue de Secqueville.

- *Concernant la rue de Secqueville, est-ce que le choix de créer une impasse est définitif ? Car ça peut créer des complexités de flux.*

Réponse de M. Oden : L'enjeu principal de cette fermeture est de réduire les effets de shunts constatés aujourd'hui dans le quartier. Cette fermeture va contraindre le trafic de transit vers les voies qui sont plus adaptées. La rue Fernand Léger ne doit pas être une voie de transit, en revanche elle est appropriée pour une desserte locale. L'idée étant aussi de valoriser cette partie de coulée verte qui sera une réelle plus-value pour le quartier.

Réponse de N.Joyau : La continuité est possible rue de Franqueville pour longer le parc. Dans le cas où nous serions amenés à couper la rue de Secqueville, il faudrait que l'on travaille finement pour décider de l'endroit où le faire. Certains détails ne sont pas encore affinés donc on peut retravailler certains flux mais l'enjeu est d'éviter au maximum le site mixte pour ne pas contraindre la circulation vers le bd Dunois afin que le flux reste fluide. Pour les personnes qui circulent quotidiennement il n'y aura pas de crochets à faire. Ils resteront sur le boulevard, qui sera fluide. Indépendamment du tram, cela semble intéressant d'avoir une vraie continuité vers le nord.

- *La rue du chemin vert ne sera plus à plusieurs voies, on ne pourra plus tourner à gauche sur le boulevard Dunois ?*

Réponse de M. Oden : Tous les mouvements actuels seront maintenus de façon fluide.

Réponse de N.Joyau : La rue du Chemin vert sera seule à avoir le feu vert et tous les mouvements seront permis pour les voitures de manière fluide car elles seront seules dans le carrefour.

- *Pourquoi la piste cyclable ne traverse pas le parc de Secqueville pour laisser plus de place sur la rue ?*

Réponse de N.Joyau : Nous sommes sur un projet tram, on travaille sur l'avenir du parc de Secqueville et en effet il y a une étude d'un passage d'une piste vers le collège, mais dans le cadre du projet tram il était plus opportun de prévoir la piste le long de la voie tram. La largeur du trottoir sera même élargie en bas de la rue du Chemin-Vert (3,5m au niveau du virage final).

Réponse de M. Oden : La station n'a qu'un emplacement possible donc si on enlevait la piste cyclable le seul bénéfice serait d'élargir encore plus le trottoir.

- *Avec les travaux du tramway, il y aura des problématiques de fissure des logements, de vibrations ?*

Réponse de M. Oden : Il y a déjà une grande expérience pour la construction de tramway dans l'espace urbain.

Réponse de J. Bruneau : Il peut y avoir des référés préventifs qui peuvent être réalisés en amont des travaux afin d'avoir un état de lieu et avoir des dédommagements en cas de problèmes, ce qui est très rare.

Réponse de M. Oden : Nous identifions les ouvrages les plus fragiles, plutôt les monuments historiques. Des constatations seront faites sur les bâtis considérés comme fragiles mais les bâtis ne devraient pas être impactés malgré les vibrations.

- *Entre la rue de Guernesey et d'Ardennes il y a environ 15 entrées de logements : déjà actuellement c'est très difficile pour les entrées / sorties donc avec la voie mixte ça va encore plus boucher la circulation ?*

Réponse de N.Joyau : Votre remarque est juste, en effet, il s'agit aussi d'un élément supplémentaire qui n'a pas évoqué mais en effet qui fait pencher le choix vers la voie en site propre plutôt que le site mixte.

Réponse de J. Bruneau : La variante site mixte ne sera pas retenue a contrario de la double voie.

- *Pourquoi la partie triangle au carrefour Chemin Vert / Dunois n'est pas exploitée ?*

Réponse de M. Oden : Nous devons avoir une ligne presque droite. Pour occuper le triangle il y aurait des courbes qui sont incompatibles avec le passage du tramway.

Réponse de N. Joyau : Les bus seront de toute façon réorganisés car là où le tram passe, il n'y a pas forcément besoin de maintenir le bus au même endroit. La station tram est positionnée à cet endroit pour des contraintes techniques afin de pouvoir rejoindre la rue ?

Réponse de J. Bruneau : Les bus vont être réorganisés. Il y aura d'autres transports hormis le tram qui pourront desservir.

- *Quelle largeur de la rue du Chemin Vert ? Est-ce que la vitesse sera réduite ?*

Réponse de M. Oden : La largeur sera dimensionnée au trafic futur et avec plus de carrefour à feux afin d'apaiser la circulation. A chaque traversée il y aura un carrefour à feux.

Réponse de J. Bruneau : Le trottoir sera plus large pour sécuriser aussi les riverains.

- *Est-ce qu'il serait possible de faire remonter légèrement la station Dunois afin de permettre une voie spécifique en tourne à gauche ?*

Réponse de M. Oden : Cet emplacement est vraiment techniquement le seul possible : même en déplaçant la station de quelques mètres, ça ne permettrait pas de « stocker » plusieurs voitures en tourne à gauche.

Réponse de N.Joyau : Nous parlons de stockage de quelques voitures, et la rue du Chemin vert sera seule dans sa phase de feu. La différence est tenue.

- *24 000m3 de logements en pierre de Caen, c'est beaucoup de superficie pour peu de densité, et il y a ces endroits qui servent de dépôts de poubelles, de déchèterie, : pourquoi ne pas faire quelque chose d'harmonieux, où à la fois il y a des endroits peu valoriser et d'autres qui seraient réorganiser. Pourquoi ne pas avoir un rapport gagnant-gagnant pour revaloriser le patrimoine ?*

Réponse de N.Joyau : A aucun moment je ne vous ai dit que l'on pourrait aller sur d'autres sites, que les dépôts poubelles que vous évoquez ne seront pas maintenus car on sera sur une prolongation d'espaces verts en extension du parc, donc il y aura

une réelle reconfiguration. Il a été décidé collégalement avec CLM habitat de repositionner ce dépôt au niveau de l'ancien terrain de tennis avec des maisons individuelles et un niveau rez-de-chaussée côté rue de Norrey et des deux niveaux avec des R+1 ou R+2. L'objectif est d'avoir un parc qui se poursuit en sifflet avec une cohérence d'ensemble.

- *Qu'en sera-t-il des propriétaires et/ou locataires ? Seront-ils prioritaires pour être relogés ?*

Réponse de J. Bruneau : L'objectif est que ces personnes soient prioritaires pour être relogées soit dans les maisons individuelles soit sur du logement collectif avec la possibilité de proposer aux seniors les logements en rdc en priorité, pour ne pas déraciner les habitants du quartier. Il ne faut pas déraciner les personnes qui sont arrivés il y a 30 ou 40 ans.

- *Est-ce que les réseaux aériens seront effacés sur la rue ?*

Réponse de M. Oden : Oui il y aura une étude pour voir comment passer les réseaux en souterrains et il faudra voir qui prend en charge le passage de fibre et/ou les liaisons électriques sur l'espace privé.

Réponse de J. Bruneau : A vérifier si ce sera un partage de charge entre CLM et le propriétaire.

Réponse de F. Norais : Dans le cas de la reprise du branchement électrique, il y a la possibilité de mettre le compteur près de la voie publique et/ou mise en place de compteurs Linky « intelligents » dans l'habitation en communiquant en télé transmission.

Réponse de M. Oden : En complément, nous confirmons que les effacements de réseaux en domaine privé sont pris en charge par la collectivité pour le territoire de Caen la mer.

- *Est-ce qu'il y aura besoin de reprendre le pluvial et de créer des bassins de rétention ?*

Réponse de M. Oden : Il y a un redimensionnement du réseau pluvial dans l'ensemble du projet ; il y a également une étude hydraulique pour décider de l'opportunité de créer des bassins de rétention.

Réponse de J. Bruneau : C'est intéressant de profiter des espaces verts pour avoir des espaces d'infiltration au moins ponctuels. Tout le territoire est impacté par un réseau pluvial pré existant qui n'est pas dimensionné en cas de forte pluie.

Réponse de M. Oden : La végétalisation de la plateforme entraîne une surface perméable qui limitera la saturation.

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

- *Fondements du projet : on ne peut pas éviter tout ce projet ? Le bilan : les associations sont déçues, vous avez des compétences mais le transport proposé est coûteux, 300 millions d'euros avec un chantier pharaonique. C'est la pire des solutions. C'est facile de critiquer mais nous vous proposons une alternative. Nous vous proposons pour 300 millions d'euros : au même prix on pourrait équiper toute la ville de bus standard ou de biogaz. Nous évitons les chantiers et avec l'argent restant cela coûterait moins cher et on pourrait réutiliser ces sommes sur des projets sociaux, éducatif, etc. La contribution de l'association Saint Paul est disponible sur le site de la concertation du tramway2028 : dans l'association il y a des personnes expertes / ingénieurs donc ils souhaitent être entendus et avoir des réponses à leurs propositions.*

Réponse de J. Bruneau : Pour le premier point nous avons entrepris un changement de bus pour des bus biogaz moins émetteurs de gaz à effet de serre. Les bus seront gardés car le tram ne peut pas répondre à tous les besoins de transports de l'agglomération. Deuxième point : plusieurs grandes villes de France et d'Europe de la même taille que Caen (Tours, Angers, Le Havre, Dijon, Brest...) se sont tournées vers le tram comme solution de transport donc à priori c'est le choix le plus adapté. Mettre des bus partout, c'est certes plus flexible mais ils n'auront jamais une voie réservée tout le long de leur chemin donc pas aussi fiable et régulier qu'un tram. Le problème n'est pas le mode de propulsion mais la solution de passage en site propre. L'avantage du tramway permet d'emporter plus de voyageurs à chaque fois. Nous allons augmenter la fréquence sur la ligne nord sud pour l'université. Certes les investissements sont lourds mais ils sont plus durables et à long terme (30 ans). Nous avons des bus en complément du tramway.

- *Vous comparez aux autres villes de taille moyenne, mais Caen sera championne en nombre de kilomètres de lignes par rapport aux autres villes de la même taille et en termes de fréquentation. Il y a une notion d'efficacité en regardant toutes les ressources (argent, matérielles, humaines, etc.) : il faut donc qu'il y ait un rapport coût / utilité. 300 millions d'euros, il doit y avoir un rapport qualité prix. Je reviens sur un passage de votre rapport en décembre 2022 : « Citation d'un extrait du garant qui indiquait l'avancée trop importante du projet et le fait que l'opportunité du projet devait être traitée par les critères géographiques et de fréquentation ». L'opportunité du projet doit être traitée par 2 critères : géographiques et fréquentation. A l'époque nous n'avions pas les données pour faire un choix sur la base des chiffres et des études. Donc les habitants n'avaient pas le moyen de s'exprimer et/ou de contester librement ?*

Réponse de J. Bruneau : Au fur et à mesure des concertations le projet s'affine. Il y a eu des constats, des chiffres et on vous les a donnés. Les hypothèses de tracé ont été étudiées sur 10 000 usagers potentiels (habitants, travailleurs, établissement scolaire ou autre). Concernant les comptages sur les fréquentations, les experts disaient de se baser sur les lignes de bus les plus fréquentées : donc les fréquentations de ces lignes de bus ont été communiquées. La fréquentation de tramway actuelle est tout de même importante et le projet tramway se construit pour des décennies et anticipe les évolutions futures des quartiers avec de nouveaux logements et les quartiers qui sont en constructions, donc des usagers potentiels supplémentaires du tramway.

Réponse de N. Joyau : il y a une composante que votre raisonnement semble oublié, c'est le long terme. Nous avons rappelé que la durée de vie du tramway est deux fois plus longue que celle d'un bus. Le nombre de validations d'un réseau de transports n'est pas celui de demain., la ville d'aujourd'hui n'est pas celle demain. Un projet tramway se construit pour des décennies.

La ligne T3 rentre dans un quartier qui est en cours de construction à Fleury sur Orne. On l'a anticipé sur la Presqu'île, ce qui est intéressant pour que les habitants qui vont venir y habiter intègrent le tramway dans leurs solutions de mobilité. Les facteurs de développement en cours, aux deux terminus de la ligne, font que la T3 n'a pas encore atteint son potentiel. De plus, cette ligne va être remaillée avec l'extension du réseau. Nous n'aurons peut-être pas une T3 qui fait Fleury-sur-Orne/Quatrans. Le maillage n'est pas arrêté.

La dimension temporelle et le long terme sont des éléments importants quand on dimensionne une infrastructure de transports en commun de ce type. On vous a transmis les données au moment où on les a obtenus, elles sont également sur le site de la concertation.

D'après les estimations de notre délégataire du réseau Twisto, nous allons atteindre les 23 millions de validations sur 2023, soit presque 2 millions de plus qu'en 2022. C'est la plus forte fréquentation depuis une quinzaine d'année.

Le réseau tramway prend la moitié de la fréquentation du réseau de transports en commun. Le réseau de bus vient le compléter, il permet de desservir des zones de Caen, mais surtout des zones périurbaines. Le tramway est aussi un moyen de transport qui offre des conditions de transport meilleures.

- *Sur l'aspect financier du projet : Comment le projet tramway ne pourrait ne pas avoir d'impact sur nos impôts ?*

Réponse de J. Bruneau : le budget des transports est un budget annexe. Les transports sont une compétence de la Communauté urbaine (CU), qui ne perçoit pas les recettes des impôts des ménages. Ce que vous payez à la CU, c'est la taxe d'enlèvement des ordures ménagères qui est affectée uniquement aux déchets, ce n'est pas une recette qui peut aller financer les transports, la taxe d'assainissement de l'eau, qui finance obligatoirement notre station d'épuration. Et si vous êtes propriétaire, vous payez 0,96% au titre du foncier bâti à la CU. Au-delà des 9,5 millions d'euros issus du budget général, le budget des transports est alimenté par la recette que génère le versement mobilité des entreprises du territoire, soit environ 70 millions. Même si nous sommes partis sur des hypothèses extrêmement prudentes, en prenant en compte les éléments nouveaux de remontée des taux d'intérêts, moins favorables que sur le précédent projet, le projet reste finançable. Si la situation économique et géopolitique internationale devenait catastrophique et que nous n'étions plus en mesure de financer ce projet nous le différerions.

Réponse de F. Norais : Il n'y a plus de dette sur l'investissement du TVR, nous sommes partis d'une situation sans dette pour le projet mis en service en 2019.

- *Est- qu'il y aura toujours des bus au Chemin Vert ou seulement le tramway ?*

Réponse de N. Joyau : il n'y aura pas que le tramway, il y aura toujours des bus, nous avons en tête la nécessité d'une liaison vers la rue d'Hastings, du maintien d'une liaison de bus entre la Folie Couverte, le Chemin Vert et Beaulieu notamment. Ce que l'on travaille également aujourd'hui, c'est la complémentarité entre le réseau de tramway à venir et le réseau de bus.

- Une personne qui va travailler au centre commercial de Mondeville, prenant la liane 1 à l'arrêt Coty, comment va-t-elle faire avec l'arrivée du tramway ?

Réponse de N. Joyau : pour tous les usagers du Chemin Vert, la destination Mondeville 2 représente 5% des usagers. Sur certains arrêts tels que Coty et Molière, plus de la moitié des départs du Chemin Vert se font sur ces deux arrêts et près de la moitié des usagers s'arrêtent au centre-ville. Aussi, avec le tramway le temps de parcours sera meilleur pour descendre en centre-ville. Aujourd'hui sur l'arrêt Molière, c'est 17 minutes pour descendre au centre-ville et demain ce sera 12 minutes avec le tramway.

- Comment va-ton désenclaver les campagnes à terme ?

Réponse de J. Bruneau : Le problème des zones rurales est la faible densité de population qui a du mal à alimenter les transports en communs, cela rend d'autant plus pertinent le développement de transports en communs dans notre agglomération qui est densément peuplée.

Je voudrais réagir en tant que président de l'association d'usagers des transports publics, et historien de des transports publics. Je suis très content qu'il y ait un tramway à Caen, je suis très content qu'il y ait un projet d'extension de ce tramway. Il y a une notion que nous n'avons absolument pas abordé ce soir, c'est celle de service public, et on a tendance à l'oublier un peu trop, un tramway rend des services auprès du plus grand public, quel qu'il soit, pour desservir des populations, des zones commerciales et d'activité. On pourrait toujours reprocher à ce projet que le tramway fourni des interstations relativement courtes, mais c'est pour les raisons précitées que l'on a fait ce choix-là. Il y a toujours eu des empêcheurs de tourner en rond dans l'Histoire. Monsieur le Maire rappelait toute à l'heure l'existante de la ligne de train entre Caen et Paris, sous Napoléon III, sachez que les boutiquiers de l'époque ne voulaient pas qu'il y ait une gare à Caen et c'est pourquoi nous avons eu une halte à Mondeville. Et finalement, les boutiquiers ont mis un peu d'eau dans leur vin afin que la gare tourne le dos au centre-ville. Ce qui est encore le cas de nos jours, sans doute l'un des cas uniques en France. ON se souvient aussi dans l'histoire de Caen, que l'un de vos prédécesseur Monsieur le Maire, René Pérrot, en 1900 ne voulait pas non plus que la ligne de tramway passe sous ses fenêtres, rue Guillaume le Conquérant, il a aussi mis de l'eau dans son vin car le projet initial prévoyait qu'il y ait deux voies initiales parallèles à la rue Guillaume le Conquérant, et qu'il a finalement décidé qu'une seule pourrait suffire. On se souvient qu'il y a eu lors du démantèlement du premier Réseau en 1937, qu'il y eu aussi des diatribes incessantes au sein de la population : mais pourquoi détruit-on quelque chose ? C'est également car il y a des circonstances économiques et historiques qui ont privilégié l'autobus à cette époque-là. J'ai également entendu des oiseaux de mauvais augure, excusez-moi l'expression « mais après tout on refait un tramway à Caen alors qu'on en a détruit un en 1937 », ce qui est le cas de toutes les villes de France et de beaucoup de villes d'Europe. Je rappellerai simplement une chose, parce que l'on a parlé du bus, des lignes de bus toute à l'heure, notamment le bus au biogaz, il y a deux marques finalement représentées sur le réseau de Caen : Mercedes, marque allemande, Scania bientôt, marque suédoise, même si les autobus sont fabriqués en Pologne, le tramway est lui 100% français. C'est Alstom, c'est Aytré, c'est La Rochelle, à une époque où l'on essaye de faire revenir l'outil industriel en France, alors qu'il a été largement exporté à travers le monde autrefois, ça me paraît être un argument particulièrement intéressant aussi. Puisque je parlais de service public, un bus standard

c'est 12m de longueur, un autobus articulé c'est 18 m, un TVR c'était 24 m, soit l'équivalent de 2 autobus standards, ce qui n'est pas grand-chose. Actuellement nous sommes sur la gamme 305 d'Alstom, Monsieur Norais va le confirmer sans doute, c'est-à-dire plus de 30m, 32 m il me semble, pour les rames de Caen. Ce qui signifie que l'on va transporter beaucoup plus de personnes que dans un bus, c'est évident. Mais sur une ligne de tramway entière, combien faut-il d'autobus au même moment ? Il faudrait au moins 25 bus, à une époque où, il n'y a pas que le réseau de Caen qui est touché par cela, c'est l'ensemble de la nation. Il faut rappeler que depuis les effets du Covid on a beaucoup moins de conducteurs dans les transports urbains en France. De fait, entre faire rouler 25 bus et un tramway, on a besoin de moins de personnel. Je vois des villes en France, où les relèves ne se font pas d'un autobus à un autre et se sont les usagers qui en pâtissent. Parmi la population de Caen, il y en a aussi qui sont contents qu'il y ait un tramway et de voir se tramway s'étendre.

- *Quels sont les grands pôles générateurs dans l'ouest de Caen ?*

Réponse de J. Bruneau : les générateurs viennent tout au long de la ligne : la zone d'activité de la CCI qui s'est densifiée, plusieurs écoles installées dans le secteur, le Mémorial, la clinique Saint-Martin, le début du quartier de la Folie Couvre-chef, le quartier du Chemin Vert qui est le quartier le plus peuplé de la ville (11 000 habitants), le quartier Saint-Paul et l'hyper centre qui est densément peuplé.