

PRÉSENTATION DE L'AVANCEMENT DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER HAIE VIGNÉ – MARDI 21 NOVEMBRE 2023

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

15 participants étaient présents.

Présentation réalisée par :

- Nicolas JOYAU, Vice-Président en charge des mobilités de Caen la mer ;
- Martin ODEN ; Directeur de la Maîtrise d'ouvrage (société Transamo) ;
- Christophe THATCHER ; Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre

Echanges avec les participants

Le choix qui a été fait de positionner certaines stations au milieu de la chaussée, oblige le piéton à traverser la route. Quand on est pressé, et alors que le tramway arrive, on peut être tenté de traverser au rouge. Il y a un risque d'accidents. Rue Caponière, il y avait un projet de créer une piste cyclable, sur la partie la plus large de la rue. Sur les plans présentés, il n'y a pas de continuité cyclable créée à cet endroit.

Réponse de M. Oden : Concernant l'insertion des stations, un panel de critères est apprécié contextuellement pour décider de leur implantation. Sur tous les grands boulevards, à quelques exceptions près, le tramway sera positionné au milieu, pour plusieurs raisons. Tout d'abord afin de séparer les voies de circulation, en faisant ça, il y a aura deux voies de chaque côté, qui resteront traversables par les piétons ou les cyclistes. Ce type d'insertion apporte un caractère plus urbain au boulevard et un peu moins autoroutier, cela permet de structurer l'axe.

Réponse de C. Thatcher : quatre passages piétons gérés par feu seront positionnés au droit des stations, notamment ceux qui seront proches du carrefour. De plus, la circulation sera apaisée car la vitesse des automobilistes réduite, au droit des stations. Au niveau des traversées piétonnes, la gestion sera réalisée par feux et des îlots refuge d'au moins 2 m seront aménagés avant la plateforme de tramway, pour permettre aux piétons de patienter en sécurité avant de traverser et enfin accéder au quai. On ne doit pas traverser les voies de tram d'un seul tenant. Cette disposition est apaisée. Cette insertion permet au tramway de circuler tout droit et de disposer d'un grand rayon. S'il était inséré sur le côté, il aurait dû circuler en courbes, ce qui l'aurait ralenti.

Techniquement comment cela se passe quand le tramway arrive en station ? Les feux piétons passent-ils au vert en même temps pour éviter qu'ils soient tentés de passer au rouge pour aller prendre le tram qui arrive à quai ?

Réponse de M. Oden : Ce n'est pas directement lié. Dans une logique de conception, lorsque le tram arrive en station, on sait qu'il n'est pas dans le carrefour. On va en profiter pour faire passer les voitures dans le carrefour. Lorsque les portes du tramway se ferment, ça déclenche un capteur qui lui ouvre le passage et retient les véhicules à l'arrêt.

Réponse de N. Joyau : pour illustrer la vitesse du tramway en insertion axiale, on a la sortie de l'arbre du Beau site qu'on voit sur le plan. Si le tram était dans l'axe latéral, ça nécessiterait un carrefour à feux et potentiellement, ça ralentit la sortie de la rue du Beau site quand un tram arrive, et le tramway quand le feu pour les voitures est vert. L'insertion axiale, permet d'éviter toute coupure du tramway, sauf sur les carrefours conséquents comme celui qu'on aura par la suite sur la route de Louvigny. En revanche, sur des petites intersections, on peut aménager un tourne-à-droite même quand le tram passe. Les flux ne se bloqueront pas les uns les autres. C'est un autre avantage. Cela joue effectivement sur le choix de l'insertion. Nous essayerons de faire en sorte que les flux cyclistes, voitures ou tramway ne se croisent pas.

Concernant les aménagements cyclables, nous présentons les éléments liés très directement au projet tramway. Certains de mes collègues, à la ville, en charge des espaces publics notamment, doivent travailler sur un aménagement cyclable de cet axe. Au titre de l'opération tramway, nous ferons en sorte que ces aménagements soient connectés. A terme, on viendra connecter un projet cycliste qui pourra arriver sur la rue Caponnière.

Le tourne-à-gauche sera-t-il rétabli au niveau du carrefour de la rue de Québec ? Quand on arrive dans cette rue pour prendre le boulevard Guillou, aujourd'hui, on ne peut pas tourner. Est-ce que demain, on pourra le faire ?

Réponse de M. Oden : Nous allons étudier cela plus en détails. Est-ce que vous savez historiquement ce qui a dicté cette interdiction de tourner à gauche ?

Oui, c'est lié à l'aménagement des vélos.

Réponse de M. Oden : L'aménagement sera compatible avec un tourne-à-gauche. Quand on sort de Québec, on pourra aller à droite ou à gauche.

Le seul point de vigilance concerne le passage des vélos qui seront en face de la rue de Québec.

Poursuite de la présentation sur le secteur du Zénith :

La rue de Maltot sera-t-elle toujours en sens unique ?

Réponse de M. Oden : Oui.

Le long du boulevard, beaucoup de gens se font du stationnement sauvage quand ils vont au Zénith.

Réponse de M. Oden : Le trottoir sera moins large. Aujourd'hui, vous avez une bande de stationnement plus le trottoir. A terme, la taille du trottoir sera réglementaire mais et ne permettra pas le stationnement.

Il faudrait veiller à ce que l'on ne puisse pas se garer sur les pistes cyclables.

Réponse de N. Joyau : Des panneaux d'affichage dynamiques seront prochainement installés pour flécher tous les parkings du Zénith au Palais des sports.

Poursuite de la présentation secteur rue Du Blanc :

Cette rue est bruyante, si le trottoir était de l'autre côté après le tramway cela apaiserait la rue.

Réponse de M. Oden : c'est ce qu'on cherche à faire il faut que l'on arrive à articuler ce croisement au niveau de la rue de Saint-Ouen. L'objectif est de faire basculer la piste cyclable de trottoir ici et la sur largeur on va faire de l'autre côté, sur le principe cela fonctionne.

Réponse de N. Joyau : l'objectif est de pouvoir les inverser, de ne pas toucher à la piste cyclable ni aux arbres classés, ne pas toucher au boulevard Guillou, seulement de venir insérer le tramway le long de la clôture dans le lycée Malherbe.

Poursuite de la présentation sur le carrefour Baladas-Guilloux :

La rue de Saint-Ouen sera-t-elle complètement fermée à la circulation ?

Réponse de M. Oden : l'entrée de la rue de Saint-Ouen par le boulevard Guillou est fermée.

Les gens qui arrivent de la rue Caponière et qui traverser la rue de Saint-Ouen, repartent par où ?

Réponse de M. Oden : Par la rue du Blanc et la rue de Maltot ça peut faire un report de circulation en partie sur ces rues. L'un des objectifs de cette fermeture découle de contraintes techniques. L'un des effets qui est également induit et qui est souhaitable c'est de supprimer le trafic de transit qui circule aujourd'hui par la rue Saint-Ouen et d'un certain nombre d'habitants se plaignent. L'objectif est d'assécher un peu ce flux qui est aujourd'hui assez facile de traverser le boulevard Guillou pour rejoindre la rue Caponière. Le but est que les axes de transit soient respectés c'est à dire c'est le boulevard et la rue Caponière en pénétrance, mais pas la rue Saint-Ouen.

La rue Caponière est déjà chargée et la rue de Maltot n'est pas prévue pour. Pourquoi fermer cette rue ?

Réponse de N. Joyau : une rue est un espace public. L'espace public appartient à tout le monde et à personne, tout le monde peut y accéder. A partir du moment où on le privatise, par la pose d'une borne qui descend uniquement pour les habitants, par l'espace public on n'a pas le droit de le faire.

Réponse de M. Oden : Si on maintenait l'ouverture de cette rue, on devrait aménager un carrefour à feux qui englobe tout le monde, puisque pour permettre à une voiture de tourner à droite dans cette zone, en toute sécurité, il faut s'assurer qu'il n'y ait pas de tramway. Il faut bloquer le flux complètement ici parce qu'à tout moment on imagine dans la démonstration de sécurité qu'une voiture peut souhaiter tourner à droite donc si on laisse le feu vert tout droit, le risque est qu'une voiture tourne à droite on ne peut pas faire passer le tramway.

Et les vélos ?

Réponse de M. Oden : les retours d'expérience des services de l'Etat sur la sécurité des vélos n'est pas la même puisqu'il ne s'agit pas de la même catégorie de flux. Si vous mettez en rouge les vélos ce n'est pas le même impact que si vous mettez au rouge tout le boulevard. Le risque serait de mettre au rouge tout le boulevard Guillou, à chaque fois que le tramway passe.

Nous avons étudié la possibilité de mettre la rue de Saint-Ouen directement en face du boulevard des Baladas, qu'on gère tout ça, dans un même carrefour. Mais on se retrouve toujours avec cette problématique de dire là on avait deux carrefours en plus très proches on est arrivé à en avoir qu'un seul mais on a toujours cette problématique de dire pour permettre aux gens de s'engager à rue Saint-Ouen, il faut barrer complètement le carrefour à chaque fois que le tramway passe. Et ce carrefour, avec celui de la rue de Louvigny un des plus saturés du boulevard Guillou et qui est aujourd'hui déjà légèrement saturé aux heures de pointe. Donc si on rajoute le tram dans le carrefour on va vraiment rentrer dans un mode de saturation beaucoup plus significatif.

Donc à la fois pour la circulation ce serait très pénalisant à l'échelle du transit qui passe ici donc à l'échelle de la ville, et à la fois pour le tramway, ça veut dire aussi que le tramway peut régulièrement se trouver bloqué au carrefour. Parce qu'un carrefour saturé c'est un carrefour que le tramway a du mal à passer parce qu'il y a des voitures arrêtées sur la plateforme, donc on pénalise à la fois le transport en commun et à la fois la circulation voilà pourquoi. Nous sommes arrivés à la conclusion que vous ne pouvez pas maintenir ouverte cette rue Saint-Ouen à cet endroit, et la rue du Blanc va devenir hyper chargée dans ce cas. La rue du Mesnil.

Nous avons réalisé des comptages et la circulation qui passe aujourd'hui par la rue Saint-Ouen représente entre 20 % et 30% de ce qui passe par la rue du Blanc. Donc c'est déjà la rue du Blanc qui supporte la grande majorité du trafic qui rentre dans le quartier. Dans ces 20 à 30% qui restent sur la rue Saint-Ouen, il existe une bonne fraction de trafic de transit. Si vous supprimez la partie transit, il va rester finalement quelque chose de peu significatif par rapport au trafic déjà existant sur la rue du Blanc.

L'accès principal de l'EPSM reste toujours rue Saint-Ouen ?

Réponse de M. Oden : oui, rue Caponière ou rue du Blanc.

Poursuite de la présentation secteur du lycée Malherbe :

Le tram sera collé au lycée, pourquoi pas l'inverse ?

Réponse de M. Oden : l'alignement d'arbres le long du lycée sera préservé car il s'agit d'arbres classés. Si l'on insère le tramway à la place de la piste cyclable actuelle, il faudrait creuser, parce que le tramway a une profondeur plus importante que la piste cyclable. On ne souhaite pas compromettre l'alignement d'arbres.

Poursuite de la présentation sur le secteur rue de Bayeux et rue Damozanne :

Pourquoi ne pas maintenir la partie basse de la rue d'Authie en circulation mixte au moins jusqu'au tournant rue Victor Sanchez, cela permettrait aux habitants de cette rue de rejoindre facilement leurs résidences.

D'autre part pour les gens qui montent la rue Damozanne de prendre cette partie pour rattraper la rue d'Otis et la traversée du carrefour avec le boulevard est plus aisé que de prendre la rue de Bayeux, de tourner pour aller prendre un tourne-à-gauche pour remonter. On pourrait maintenir une voie comme c'est fait dans le haut de la rue Damozanne une voie mixte qui permettrait de joindre la rue d'Authie.

Réponse de M. Oden : dans ce secteur, le site mixte est approprié car la typologie de trafic est différente, surtout une fois le tramway inséré, il ne s'agira plus strictement d'un trafic de transit, mais d'une desserte de quartier. Le site mixte peut s'adapter à un trafic de quartier, en revanche il s'agit d'un trafic de transit dans les deux sens.

La rue Damozanne est à sens unique pour les voitures, comment allez-vous desservir la résidence de personnes âgées et le parking en contrebas du Centre sportif de la Haie Vigné ? Ces établissements reçoivent pas mal de bus pour les sorties organisées pour les personnes âgées et pour les événements sportifs.

Réponse de M. Oden : la réflexion sur les livraisons est de regarder si les gabarits de véhicules qui sont utilisés actuellement passent depuis la rue Damozanne. Concernant les bus, nous devons étudier le sujet car la rue Damozanne est étroite sur la partie basse.

Il y a une problématique qui me semble importante ici, notamment liée à l'habitude, c'est d'avoir des gens qui s'engagent sur la plateforme en pensant qu'ils vont pouvoir déboucher, quand bien même on mettrait un panneau en place. La végétalisation est une caractéristique structurante sur le projet, car là où la plateforme n'est pas végétalisée, le risque existe que les gens l'empruntent.

Concernant les établissements scolaires qui sont situés juste à côté, c'est très chargé, en outre le matin où les voitures se gardent n'importe où, notamment rue Damozanne. Qu'est-il imaginé pour pallier à cela ?

Réponse de M. Oden : on travaille avec l'établissement qui a également aujourd'hui aussi une réflexion parce qu'eux-mêmes sont conscients de la problématique qu'induit l'établissement sur l'espace public. il y a des projets en cours de réflexion pour l'instant ce n'est pas encore totalement abouti notamment la piste d'un dépôt de minute aménagé sur le site du collège ici côté rue des Poilus d'Orient. Ce projet est porté par l'institution, donc on ne peut pas nous dire ce qui se fera précisément mais par contre on les accompagne dans cette réflexion et voir aussi comment nos deux projets peuvent concrètement coïncider.

L'objectif de cette transformation est qu'elle induise des changements de comportement. La rue Damozanne va changer de caractère, aujourd'hui on est sur une rue routière, avec l'arrivée du tramway, elle sera pacifiée.

Vous supprimez le mur d'enceinte au niveau de la rue de la Haie Vigné, cependant, veillez à ce que le maximum soit conservé.

C'est une opportunité pour créer une continuité piétonne, ce serait dommage de remettre un mur.

Réponse de M. Oden : le mur ne sera pas ouvert plus que nécessaire. Nous avons la contrainte de la voirie qui dessert les bâtiments du quartier Lorge et le dénivelé est important. Nous réaliserons à cet endroit un autre soutènement et éviter le garage occupé par l'Armée. Cela fait partie des contraintes qui nous amènent à arriver un peu plus proche, le trottoir étant étroit, l'idée c'est d'avoir un aménagement pour les piétons qui leur permette aussi de rejoindre le quartier Lorge.

Réponse de C. Thatcher : Il faudra que l'on maintienne un court passage le long du tramway.

Du fait qu'il n'y aura plus de contre-sens bus on peut élargir le trottoir existant, étant donné qu'il n'y aura plus qu'une voie montante.

Réponse de C. Thatcher : Il y a un enjeu de liaison cyclable sur la rue Damozanne où l'on ferait passer les vélos.

Réponse de N. Joyau : pour l'instant nous sommes sur des secteurs partagés entre les piétons, les vélos, avec une diminution, un assèchement du trafic automobile sur cette première partie de la rue Damozanne. Les largeurs permettent difficilement d'insérer une piste cyclable à proprement parler.

Réponse de M. Oden : cela s'ajoute à la contrainte du site mixte. Nous étudions la possibilité de maintenir parce qu'il y a une demande très forte et un usage important

Aujourd'hui la descente à contresens de la rue Damozanne ne pose pas de problème, de même que la descente à contresens de la rue Neuve Bourge l'Abbé.

Réponse de N. Joyau : la difficulté sur la première partie est qu'à gauche, en descendant, côté Nord, le trottoir va être assez étroit, ou alors sur les espaces où il est plus large, l'objectif est de conserver les arbres, ce qui risque de générer des conflits potentiels entre les piétons et les vélos. Ensuite, on a les deux voies de tram. Au Sud, nous sommes sur un trottoir qui est un peu plus large, cependant nous n'avons pas la place d'avoir 1,50 m de trottoir et 1,50 m de piste cyclable, surtout qu'au niveau de la station on a un pincement. Il y aura moins de voitures qu'aujourd'hui mais pour autant on n'a pas la piste cyclable bien marquée.

La station elle sera au Gymnase de la Haie Vigné ?

Réponse de M. Oden : oui, au-dessus du parking

Réponse de N. Joyau : on est sur une station unique au milieu des rails, contrairement à toutes les autres stations qu'on a vu voir jusque-là, avec un quai partagé et le tram qui vient de part et d'autre de la station.

Réponse de M. Oden : tout ça est à l'étude, on n'a pas encore de certitude qu'on puisse trouver la solution technique pour mettre les cycles mais on y travaille.

Une nouvelle voie de circulation sera créée, qui vient de la rue Damozanne ?

Réponse de M. Oden : Il s'agit d'une desserte pour ces résidences là puisque pour y accéder on vient de la rue Caponière. C'est justement un sens unique exprès pour ne pas créer de transit dans la Cité.

Aujourd'hui ces résidences comptent une trentaine de logements, et l'Armée a un projet de construction d'une trentaine de logements sur ce domaine. Nous avons travaillé conjointement, pour faire en sorte de maintenir l'espace vert et afin qu'ils travaillent sur le haut de leur parcelle ce qui permet de préserver le cœur d'espace vert qui est en dessous de ces copropriétés. Cela permettrait d'implanter le bâtiment sans vis-à-vis de l'autre côté de la rue Damozanne.

Pour les parkings en bas de la rue capitaine Bois-Lame, il n'y aura qu'une sortie ? parce qu'il y avait deux sorties avant

Réponse de M. Oden : on maintient les accès existants.

Réponse de N. Joyau : le projet tramway financera, là où ce sera nécessaire pour la sécurité des riverains, l'installation de feux afin de gérer les sorties de résidences.

Poursuite de la présentation sur le secteur de l'EPSM :

Le jardin du Petit Odon est très réduit

Réponse de M. Oden : il s'agit d'une réserve foncière qui participait au projet tramway qui a été occupé temporairement. Toutefois nous allons regarder si dans le nouvel espace qui se dégage autour de la station s'il n'y a pas la possibilité de recréer un nouveau jardin.

Nous allons rétablir un stationnement marqué le long de la place on va tout supprimer on va forcément régler la capacité et il faudra que les gens trouvent d'autres possibilités, soit chez eux, pour ceux qui occupent le domaine public alors qu'ils peuvent avoir à disposition un parking souterrain, soit encore une fois ça va conduire à des changements d'usages dans le quartier.

Poursuite de la présentation sur le secteur rue de l'Abbatiale, rue du Carrel et rue des Blanchisseries

Je reviens sur la rue Saint-Ouen. Serait-il possible de réfléchir, peut-être dans le cadre de la limitation à 30 km/h dans le quartier, qui est en place mais qui n'est pas du tout effective, à la mise à sens unique de cette rue ? Sachant que ce qui nous avait été argumenté c'était l'accès de l'EPSM qui devait se faire mais de dire directement que l'entrée soit par ici qui ne rentre que sur la rue Saint-Ouen.

Réponse de M. Oden : le débouché de cette rue n'amène pas au même endroit dans le site. Historiquement il y avait une voirie, qui aboutit sur un endroit très étroit au niveau des bâtiments des services techniques. L'EPSM avait réfléchi à revoir sa restructuration à terme, abandonné entre temps avec l'arrivée du plan de prévention des risques multiples, qui classe quasiment l'intégralité du site en zone inondable. A notre connaissance, actuellement l'EPSM n'envisage pas de revoir ces accès-là.

Le nombre de places de stationnement supprimées et conséquent dans le cadre du projet, et particulièrement dans notre secteur.

Réponse de M. Oden : Le projet tramway dans de nouvelles rues implique une nouvelle répartition de l'espace. L'espace de façade à façade bouge peu, puisqu'il y a peu d'acquisition foncière. Cet espace est réparti entre la circulation des voitures, des vélos et des piétons et du tramway. Le stationnement est l'une des variables d'ajustement. Les automobilistes peuvent se garer également sur le parking de l'Hôtel de Ville.

Quand un immeuble est construit, n'est-ce pas obligatoire de prévoir des places de stationnement pour les résidents ?

Réponse de M. Oden : Oui c'est le cas, dans l'enceinte de la résidence.

Avez-vous des données statistiques sur ce type de projet ? J'ai toujours lu que le tramway favorise une évaporation du trafic automobile. S'il y a plusieurs arrêts de tramway, j'imagine qu'une partie des résidents emprunteront plutôt le tramway que la voiture.

Réponse de M. Oden : le tramway est fait pour générer du report modal de renforcer les transports en commun, de les rendre plus accessible, d'inciter plus de personnes à les prendre. Pour ceux qui prennent le bus gagnent en efficacité. Le report modal engendre moins de véhicule sur la route et par conséquent moins de véhicules à stationner. Un changement de comportement est également induit avec l'arrivée d'un tramway. C'est ce qui se passe lorsque l'on piétonnise une rue, c'est pareil avec un projet tramway.

Réponse de N. Joyau : on est sur des changements d'usage qui vont prendre du temps. C'est pour cela aussi que l'on essaye de compenser une partie du stationnement légal. Nous ne sommes plus en capacité d'accueillir toujours plus de voitures. L'objectif d'aménager des pistes cyclables sécurisées, de faire un transport en commun performant, que ce soit avec le tramway et le réseau de bus complémentaire. Sur Caen la mer, en 10 ans, on a perdu 15% de déplacements automobiles.

Ça ne se voit pas le matin lorsque l'on part travailler, c'est même de pire en pire.

Réponse de N. Joyau : peut-être sur certains axes, et c'est pour cela que je l'évoque à l'échelle de Caen la mer, car ce sont des données statistiques, sur une échelle temporelle et spatiale, qu'individuellement on n'arrive pas à se représenter. C'est l'enjeu de ces études. On vit tous une expérience de déplacement qui nous est propre, néanmoins on n'a pas d'images de ce que représentent individuellement les déplacements sur Caen la mer. L'enquête déplace met fait également ressorti le doublement du trafic vélos ; un trafic de piétons qui a augmenté, des transports en communs stabilisés, en tenant compte du fait que cette enquête a été réalisée à la sortie de la crise sanitaire, durant laquelle les transports en commun étaient peu empruntés. L'objectif est d'apporter des solutions alternatives aux habitants du territoire.

Dans ce cas là pourquoi continuer à accorder des permis de construire ?

Réponse de N. Joyau : L'évolution démographique est un phénomène qui nous dépasse largement à l'échelle locale. On vit plus longtemps qu'il y a 40 ans dans son logement. Ce sont des éléments qui amène un besoin de logements supplémentaires. Chaque année, dans Caen, si l'on veut maintenir la population, il faut créer 600 logements à cause de ce phénomène démographique. C'est pareil à l'échelle nationale. On avait commencé les réunions publiques de concertation préalable sur l'opportunité du projet, en indiquant des chiffres clés pour comparer le territoire entre 1968 et 2018. En 1968 on avait 110 000 habitants à Caen. C'est environ le même chiffre actuellement. En 1968, le territoire de Caen la mer comptait 192 000 habitants, et aujourd'hui il en compte 272 000. Sur notre bassin de vie pour tout déplacement que l'on peut faire via des mobilités douces ou partagées, la population s'est maintenue. Pour ce qui est des déplacements contraints par la voiture individuelle, on compte 90 000 habitants supplémentaires. Il s'agit de déplacements de personnes qui habitent dans des communes périphériques et qui viennent se garer à Caen aussi et qui ont probablement plus besoin de leur voiture que des personnes qui ont moins de distance à faire. Si on veut continuer à accueillir un peu plus de population sur notre territoire si on veut répondre aux besoins de la population (logement, travail), soit ça se fait sur de la terre agricole, soit sur des espaces urbanisés. Construire sur de la terre agricole a augmenté l'utilisation de la voiture individuelle, car en 1968 un ménage sur 2 avait au moins une voiture et un ménage sur 3 qui en avait 2. Cinquante ans plus tard, 80% de la population qui a au moins une voiture et la moitié en a au moins 2.

L'enjeu de réaccueillir de la population sur les zones déjà) construire et en proximité immédiate de commerces, d'établissement scolaires et divers services, dans Caen, c'est également favoriser les déplacements plus courts et éviter la voiture individuelle.

Un projet tramway se fait en six ans, renverser l'urbanisme des cinquante dernières années et le changement des comportements se font sur une dizaine d'années. Nous sommes sur des périodes où l'on change le paradigme d'aménagement.

Il va falloir que l'on arrive à maîtriser le nombre de voiture par habitants dans les années à venir et cela sera d'autant plus facile si l'on dispose d'alternatives à la voiture individuelle. C'est l'enjeu du projet tramway.

Les lignes de bus, et notamment la ligne 2, circuleront-elles toujours dans ce secteur ?

Réponse de N. Joyau : il y aura toujours une ligne de bus qui passera. La ligne 2 passe notamment rue de Bernières actuellement. Il n'y aura plus de bus sur cette rue. Vraisemblablement le secteur de Beaulieu sera considéré comme étant, pour cette origine/destination Beaulieu/Centre-ville, desservi par le tramway. Par ailleurs, la ligne de bus 1 qui descend le Chemin Vert, exactement comme la ligne de tramway, et remonte ensuite par Mondeville 2. Pour les mêmes raisons, cette ligne de bus n'existera plus avec l'arrivée du tramway. Pour effectuer la liaison Chemin-Vert/Mondeville 2, on se raccrochera à une ligne de bus existante pour éviter d'avoir cette coupure sur la rue de Bernières. Les secteurs desservis par le tramway continueront à être desservis par le bus, le réseau de bus sera retravaillé de manière à être complémentaire aux lignes de tramway.

Les travaux se feront-ils sur les deux branches en même temps ?

Réponse de M. Oden : l'organisation des travaux n'est pas arrêtée, cela dépendra des études en cours, et des marchés qui seront montés avec les entreprises de travaux. Dans la méthode, on va s'appliquer à regarder les impacts du projet tramway sur les rues traversées ou coupées par le projet. Nous étudierons cela avec les services de la ville, pour voir comment maintenir les services tels que la collecte des ordures ménagères, etc. Un cahier de contraintes sera ensuite rédigé et sera le fil conducteur de notre travail avec les entreprises pour gérer les entreprises. Cependant, nous serons amenés à travailler à plusieurs endroits en même temps, au vu des échéances du projet.

Où sera placée la station Detolle ?

Réponse de M. Oden : cette station sera située au début du boulevard Pompidon entre les stades d'entraînement et la résidence Olympia.