

## PRÉSENTATION DE L'AVANCÉE DU PROJET TRAMWAY - CONSEIL DE QUARTIER HAIE VIGNÉ – MERCREDI 3 AVRIL 2024

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

8 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 de la société Transamo
- Christophe THATCHER, Directeur du groupement Trameo – en charge de la Maîtrise d'œuvre ;

Lors de ce nouveau temps d'échanges, les résultats des études d'avant-projet et la conception, telle qu'elle est imaginée aujourd'hui avec l'ensemble des aménagements périphériques, ont été restitués conjointement par la Maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maîtrise d'œuvre, aux conseillers des quartiers où l'extension du tramway sera aménagée. Dans le cadre de cette nouvelle phase, les modifications évoquées lors des précédents conseils de quartiers et réunions publiques qui se sont tenus en fin d'année 2023, ont été intégrées aux aménagements, notamment sur le secteur de la Haie Vigné et du centre-ville.

**Plans présentés : de la Préfecture, en passant par la place Gambetta et le boulevard Bertrand, en direction de l'Établissement public de santé mentale (EPSM) et la rue de Bayeux.**

- *Le bas de la rue Saint-Laurent sera fermé à la circulation. Est-il envisagé de maintenir une circulation cycliste depuis l'espace Jardin ?*

**Réponse de M. Oden :** deux axes cyclables privilégiés sur les aménagements de la place : la continuité existante Aristide Briand vers le bd Bertrand, remise aux standards actuels (couleur, dénivelé, largeur quand cela est possible), et un nouvel axe vers le centre-ville, vers la zone de rencontre qui va s'établir sur le bd Leclerc, sans croisement du tramway. Les espaces verts sont des propositions de végétalisation à confirmer avec l'architecte des bâtiments de France (ABF), et les espaces beiges sont des propositions d'aires piétonnes, où le vélo a sa place, au pas et avec le respect des piétons. Il n'y a pas de problème pour que de Scamaroni les cyclistes puissent rejoindre les espaces piétons et circuler jusqu'à la place de la République et la rue Aubert ou de traverser ici la plateforme de tramway.

- *A partir du boulevard Bertrand en direction de la place Gambetta, les voitures peuvent-elles passer ?*

**Réponse de M. Oden :** on garde le double sens sur le boulevard Bertrand, on arrive ensuite sur la place avec un changement de revêtement plus qualitatif et probablement plus clair, pour ensuite rejoindre la rue Daniela Huet, comme aujourd'hui, et la rue Carnot.

- *Qu'en est-il du passage des bus ?*

**Réponse de N. Joyau :** aujourd'hui il y a 1400 bus qui passent rue de Bernières, ce qui ne sera plus le cas demain, étant donné que le tramway va prendre le relais sur cet axe. De bus continuerons quand même à circuler sur le bd Bertrand, mais dans une moindre ampleur. Les bus sortiront par la rue Sadi Carnot pour rejoindre la place Foch et rentrer dans le centre-ville pour rejoindre le secteur de St Jean au niveau de la place de la Résistance et la rue du Havre pour mailler le centre-ville. L'objectif visé est d'élargir la partie piétonne et apaisé du centre-ville. C'est le tramway qui viendra au cœur du centre-ville et les bus le contourneront. Voici la philosophie du réseau de bus.

On maintient les alignements d'arbres sur le boulevard Bertrand, excepté pour des raisons techniques, de manière très ponctuelle, certains arbres seront supprimés. La plateforme sera végétalisée, on trouve la piste bidirectionnelle, et le trottoir sera complètement refait.

#### **Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans du secteur de l'Hôtel de Ville :**

**M. Oden :** on ne touche pas à la place Guillouard qui fait l'objet d'une opération connexe, qui traitera en même temps cette place et la place Fontette, qui fonctionnent ensemble en termes de circulation. C'est pourquoi les aménagements cyclables s'arrêtent donc au niveau de la rue Arcisse de Caumont dans l'attente du projet des deux places, au niveau de ces carrefours.

**N. Joyau :** du secteur Caponière jusqu'à la promenade du Fort sur laquelle une piste cyclable sera aménagée, pour permettre aux cyclistes de contourner le nœud de circulation automobile et tramway, et une circulation cyclable plus directe. De son côté, la Ville de Caen refera l'enrober rouge sur la promenade du Fort.

#### **Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans du secteur rue du Carel :**

**M. Oden :** sur cette rue nous avons travaillé sur l'adoucissement de la giration pour le passage du tramway, aussi la maîtrise d'œuvre à optimiser au maximum ce tracé. Il permet de se connecter à fleur du parvis du Conservatoire, en interface avec le projet de réhabilitation. Dans cette zone il y a des enjeux de nivellement pour faciliter l'accessibilité de ce parvis. Sur la rue du Carel, nous sommes contraints par le mur historique et la présence des bâtiments.

Dans la première section, les dix arbres seront conservés, et le tramway passera à l'arrière de ces arbres. La rue ici ne permettait pas de maintenir les deux sens de circulation ainsi que les aménagements cyclables séparés, aussi un chaucidou sera mis en place. Il s'agit d'une voie où la partie centrale est partagée dans les deux sens de circulation, et les vélos circulent de part et d'autre sur des bandes, dans chaque sens. Pour permettre la rencontre des voitures dans les deux sens, elles s'écartent sur la piste cyclable pour laisser passer la voiture d'en face. Ce système existe de puis plusieurs années et fonctionne bien à deux conditions, qu'il soit aménagé avec de la colorimétrie, avec des écluses, c'est-à-dire des endroits où l'on contraint la voiture à

se remettre au centre, pour éviter que par réflexe elle roule sur le côté de la chaussée, sur la piste cyclable, et que le trafic soit en adéquation avec ce type d'aménagement. C'est pourquoi la rue de l'Abbatiale va également être modifiée, mise à sens unique au niveau de l'arrivée sur la rue Caponière, avec un sens sortant vers la rue Caponière, qui permettra d'éviter les shunts actuels entre la rue de Bretagne, la rue de l'Abbatiale et la rue du Carel pour rejoindre le centre-ville. Cette circulation de transit n'a pas à avoir lieu rue de Bretagne mais plutôt sur la rue de Bayeux et rue Guillaume le Conquérant. Un double sens sera maintenu pour les besoins logistiques du Stade Hélietas, du Conservatoire, des équipements qui se situent dans la Halle des Granges et du Monastère. Le double sens s'arrêtera au niveau du Monastère et ensuite on sera à sens unique sortant. Tout cela permettra de limiter le trafic au niveau du chaudiou.

- *Cela signifie que dans le bas de la rue de Bretagne un tourne-à-gauche important sera aménagé pour rejoindre la rue Guillaume le Conquérant ?*

**Réponse de N. Joyau :** effectivement, il y aura un tourne-à-gauche. A partir du moment où la circulation est gérée de cette manière, il n'y a plus d'intérêt en haut de la rue de Bayeux de tourner à droite pour prendre la rue de Bretagne.

- *Aujourd'hui beaucoup de personnes du quartier de la Haie Vigné descendent par la rue du Clos Caillet et la rue de Bretagne pour descendre en ville.*

**Réponse de N. Joyau :** A partir du moment où il n'est plus possible d'aller tout droit sur la rue de Bretagne, il n'y a plus d'intérêt de passer par cette rue.

- *La circulation avec le tramway dans le haut de la rue Damozanne sera très limitée pour sortir de la Haie Vigné et rejoindre la rue de Bayeux.*

**Réponse de N. Joyau :** la mise en place de cette gestion de circulation va dissuader le trafic de transit. Beaucoup de personnes qui arrivent du bd Dunois ou de la rue de du haut de la rue Bayeux, et qui au croisement tournent à droite pour effectuer ce shunt. L'objectif de cette disposition est de maintenir le flux de transit sur l'axe principal.

- *Le double sens cyclable sera-t-il maintenu ?*

**Réponse de N. Joyau :** pour les vélos le double sens est maintenu, ce qui ne sera pas le cas pour les voitures.

- *Comment se fera le demi-tour dans ce secteur ?*

**Réponse de M. Oden :** le demi-tour se fera dans le Monastère, les bus peuvent tourner ici pour repartir rue du Carel. Les poids lourds desserviront le stade Hélietas dans le stade. Chaque type de transport pourra gérer ses demi-tours.

Jusqu'à quelle heure circulera le tramway en soirée ?

**Réponse de N. Joyau :** les dernières rames font leur parcours à 00h30, ce qui fait qu'à 1h du matin les rames sont rentrées au dépôt de Fleury-sur-Orne. L'amplitude horaire est plus importante que celle des bus.

- *Il y a un projet de réhabilitation du conservatoire ?*

**Réponse de N. Joyau :** le lieu ne bougera pas, les travaux de réhabilitation seront effectués sur le bâtiment qui n'est plus aux normes énergétiques.

- *Avec un parking supplémentaire éventuellement ?*

**Réponse de M. Oden :** non, le stationnement rue du Carel disparaît.

**Réponse de N. Joyau :** on maintiendra des places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que de la dépose-minute. Des rampes pour guide les accès PMR seront d'ailleurs aménagées.

- *Si je reprends le premier bilan que l'on a eu, il y a 112 places de stationnement en moins entre l'avenue Sorel et rue du Carel.*

**Réponse de M. Oden :** c'est cela.

- *Quels sont les échos du conservatoire et des parents d'élèves dont les enfants viennent au conservatoire. Par ailleurs, est-il possible d'exploiter un peu plus le parking du personnel de l'Hôtel de Ville ?*

**Réponse de N. Joyau :** Cela fait partie des réflexions que l'on doit avoir sur le projet. Il y a un parking du souterrain de l'Hôtel de Ville, qui peut être plus exploité. Le parking du personnel de l'Hôtel de Ville n'a pas vocation à être utilisé pour le grand public. Cela peut faire partie des réflexions à mener.

- *Le parking de la mairie est-il plein toute la journée ?*

**Réponse de N. Joyau :** oui c'est le cas.

**Réponse de M. Oden :** nous avons rencontré les gestionnaires des différents établissements concernés, dont le conservatoire, qui sont favorables à l'arrivée du tramway et de dispositifs de stationnement cyclables à proximité, car beaucoup d'élèves viennent à vélo.

**Réponse de N. Joyau :** nous avons besoin d'un stationnement vélo plus capacitaire au niveau du conservatoire.

- *Ce que l'on attend surtout, c'est du dépose-minute pour récupérer les enfants à la sortie du conservatoire, surtout quand ils sont petits.*

### **Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans de la traversée de l'EPSM :**

**M. Oden :** on sort de la rue du Carel, on traverse le mur d'enceinte de l'EPSM, avec le corridor du tramway qui se poursuit, la plateforme végétalisée, un nouveau trottoir vient doubler le chemin du Petit Odon, et une infrastructure cyclable qui permet d'irriguer le centre-ville et le cœur de quartier. La station de tramway Caponière, située à proximité immédiate de la rue. Les accès aux résidences sont maintenus et un espace en aire qui perdure pour l'accès au bâtiment Père Jamet. La plantation d'un alignement d'arbres viendra accompagner l'arrivée du tramway et qui vient compenser les arbres que l'on doit supprimer devant la Halle aux Granges.

- *Est-il prévu de généraliser les signalétiques, comme les panneaux M12 au niveau des feux de circulation de la plateforme de tramway, pour que les cyclistes puissent tourner à droite ?*

**Réponse de M. Oden :** Nous sommes contraints par des enjeux de sécurité imposées par un organisme agréé qui nous accompagne et un service de l'Etat qui s'appelle le STRMTG, (Service techniques des remontées mécaniques et des transports guidés), et qui nous dit ce que l'on a droit de faire ou pas. Nous allons regarder cela au cas par cas. Des choses seront faites mais pas systématiquement. Sur certains feux, le cycle à son propre feu qui n'est pas en conflit avec celui du tramway. Dans certains cas on pourra envisager qu'il passe au vert au même moment que celui de la traversée piétonne.

- *Où en êtes-vous des discussions sur au sujet du bâtiment Père Jamet ?*

**Réponse de N. Joyau :** nous travaillons depuis un an avec l'EPSM sur le sujet. Ce bâtiment a été réhabilité en 2019 et accueille 85 lits. L'objectif est que l'EPSM puisse relocaliser ces activités de l'autre côté de la plateforme du tramway et se sépare de ce bâtiment.

#### **Reprise de la présentation par M. Oden et C. Thatcher sur les plans du secteur de la Cité de l'Air (rue du Capitaine Boualam) :**

**C. Thatcher :** cette emprise appartient à l'Armée. Au niveau de la station Caponière les deux voies de tramway se rapprochent pour passer quasiment en voie unique sur une longueur de 120m environ. Les tramways devront passer en alternance. Les études menées nous ont montré que la fréquence de 10 minutes pourra être maintenue et que ce dispositif ne gênera pas l'exploitation, même si on la réduit à 5 minutes. IL s'agit de voies entrelacées, il n'y a pas d'appareil de voie, seulement les voies qui se croisent. Ce dispositif permet de passer dans les rues relativement étroites.

**Réponse de N. Joyau :** Cela permet d'avoir également des trottoirs et des pistes cyclables.

- *C'est contradictoire avec l'idée de la voie unique rue Guillaume le Conquérant ?*

**Réponse de M. Oden :** nous sommes sur une longueur très réduite, qui n'a pas d'incidence sur la fréquence possible de l'exploitation.

**Complément de réponse de N. Joyau :** Rue Guillaume nous étions bridés à 8 minutes de fréquence sur 1200 m en voie unique. Là nous sommes sur 120 m, ce qui signifie que l'on peut faire fonctionner le tramway jusqu'à 5 minutes de fréquence.

*Ce bâtiment vient d'être muré.*

**Réponse de M Oden :** il va être réhabilité.

**Réponse de N. Joyau :** nous avons travaillé avec le Ministère des Armées sur ce secteur. En effet, il souhaite recréer 30 logements. On conserve les espaces verts au

cœur du quartier. Il prévoit la création d'une trentaine de logements dans cet espace. Les garages seront démolis et le Ministère prévoit d'aménager à la place des places de stationnement en extérieur.

**M. Oden** : pour revenir sur le cyclable, nous avons l'opportunité de cette infrastructure, qui est le dernier maillon pour une continuité cyclable, avec toutefois une largeur réduite à 1 m, alors que les standards sont à 2 m. Nous ne sommes pas sur l'axe nominal. Il est également important de dans un second temps d'étude, il faut noter que nous sommes soumis à la validation des organismes de sécurité, cela viendra. Aussi, nous gardons une réserve sur cet aménagement tant que nous n'aurons pas toutes les validations nécessaires.

- *Les temps d'arrêt des voitures qui montent et descendent de la rue Caponière ?*

**Réponse de M Oden** : les temps d'arrêts ne changeront pas. IL y aura une incidence du tramway sur le carrefour, en revanche il n'y aura pas plus d'incidence à avoir une voie entrelacée de tramway qu'une double voie. Les voitures arriveront de la rue Damozanne et emprunteront cette nouvelle voirie ouverte en entrée depuis la rue Damozanne, à sens unique, pour redescendre ensuite sur la rue du Capitaine Boualam et revenir sur la rue Caponière.

**Poursuite de la présentation par M. Oden, au niveau de la parcelle de la maison du Général :**

**M Oden** : cette maison abandonnée sera démolie pour le passage du tramway. Nous avons identifié dans cette parcelle un potentiel foyer écologique puisque des hérissons y habitent. Il s'agit d'une espèce protégée qui sera préservée dans le cadre des travaux. Il y a également un patrimoine arboré très qualitatif que l'on cherche à protéger au maximum. Quelques arbres seront coupés malgré tout. L'objectif est d'ouvrir un espace vert public, visible pour qu'il soit une ouverture vers le pôle culturel qui se crée dans le quartier Lorge. Le mur situé le long de la rue Damozanne sera rasé, entre 50 et 70 cm, pour ouvrir sur cet espace vert. On recréera un mur à cet endroit pour garder l'absence de covisibilité avec les emprises aujourd'hui occupées par l'Armée. Ainsi, le mur sera recréé ponctuellement à l'arrière du tramway.

- *Les arbres de la rue Damozanne seront-ils conservés ?*

**Réponse de N. Joyau** : deux seront supprimés et les autres seront conservés.

**Reprise de la présentation par M. Oden** : le tracé ici a été optimisé, nous avons négocié avec l'Armée pour acquérir ce bâtiment, et le démolir afin d'avoir un tracé le plus rectiligne possible, impacter moins d'arbres et moins de foncier, et limiter les courbes et les contres courbes qui ralentissent le tramway et qui dans une mesure extrême, peuvent générer du crissement.

Arrivé sur la rue Damozanne, un segment de vélo-rue sera aménagé pour assurer la continuité cyclable. L'espace étant un peu étroit, il n'y aura pas d'aménagement dédié. Dans ce dispositif, le vélo prend la place au centre de la rue et la voiture attend son tour derrière. La voiture est en sens unique et le vélo en double sens.

- *Le bus ne passera plus ?*

**Réponse de M. Oden :** Sur ce secteur, le tramway remplacera le bus.

**Complément de réponse de N. Joyau :** On aura un travail à faire rue de Bayeux et bd Detolle pour retravailler le réseau de bus.

**Reprise de la présentation par M. Oden :** sur le haut de la rue Damozanne, l'arrivée du tramway se fait dans une rue relativement étroite, elle sera mise à sens unique. En site mixte partagé avec le tramway sur cette partie. L'autre partie sera végétalisée autant que possible, nous avons quelques contraintes techniques sur lesquelles nous travaillons. La première contrainte technique est d'intégrer une piste cyclable, qui sera réduite en largeur ; de 2m50. Elle permettra d'assurer une continuité cyclable qui est souhaitée.

- *Comment desservez-vous sur la rue Damozanne, la cour basse du centre sportif et le foyer des personnes âgées ?*

**Réponse de M. Oden :** par ce sens unique, la traversée est possible. Les girations ont été vérifiées pour assurer la livraison du foyer par exemple.

*Les bus pourront-ils descendre dans la cour basse de la rue Damozanne ?*

**Réponse de M. Oden :** Non. IL y a une desserte nécessaire qui pourra se faire sur le nord de la rue de Bayeux, qui disposera à terme, de couloirs bus qui permettront l'intégration des vélos, et de 2 fois 1 voie. La rue de Bayeux est aujourd'hui composée de 2 fois 2 voies routières et se termine sur 2 fois 1 voies. Cela permettra d'avoir du stationnement bus pour les lignes régulières. Le stationnement sur la rue Damozanne est supprimé car il n'y a pas la place d'en recréer.

- *Etant donné que vous fermez la rue du Chemin Vert dans sa partie basse, serait-il possible de permettre aux personnes de rentrer par la rue de Bayeux, notamment ceux qui habitent la résidence des Peupliers, Serait-il envisageable d'imaginer une gestion par des feux ?*

**Réponse de M. Oden :** ce ne sont pas les résidents de ce secteur qui passent par cette rue, c'est tout le flux de transit, soit pour descendre vers le centre-ville par la rue de Bayeux, soit par la rue Damozanne.

**Complément de réponse de N. Joyau :** Le risque c'est des temps de feu rouges plus long, avec une circulation forte sur la rue de Bayeux, ce qui congestionnerait le trafic.

Reprise de la présentation par N. Joyau : quand on descendra du Chemin Vert à vélo, le parcours cyclable empruntera le périphérique vélo, pour ensuite récupérer la rue Damozanne.

- *Cela m'inquiète car je pense que je serai le premier habitant du secteur à vouloir couper, car c'est un long détour à vélo.*

**Réponse de M. Oden :** Ce ne sera pas un détour significatif en termes de perte de temps. Techniquement on ne peut pas faire autrement, au risque de mettre le vélo dans les rails, ce qui serait accidentogène.

- Ne serait-il pas envisageable de faire une voie mixte piétons-vélos ?

**Réponse de M. Oden :** ce n'est pas assez large.

**Complément de réponse de N. Joyau :** autant nous essayons de faire la part belle au vélo, autant la première des priorités est la sécurité des piétons, de surcroît aux abords d'un établissement scolaire et d'un gymnase où les parents pourraient être tentés de faire du dépose-minute à cet endroit pour les enfants. On aura un confort d'usage pour les cyclistes, à effectuer ce léger détour plutôt que de passer tout droit.

- *Par rapport au risque d'accident en vélo, à Bordeaux par exemple, lorsque ça va tout droit, les pistes cyclables sont sur les pistes de tramway. Quand ça va tout droit, là il n'y a aucune intersection, on est dans le bon sens, donc il y a moins de risque de tomber.*

**Réponse de M. Oden :** Cela dépend de chaque cycliste. L'usage du vélo se développe de plus en plus, cela signifie également qu'il y a des personnes qui montent sur un vélo pour la première fois et se font du vélo sur les itinéraires et pistes cyclables indiqués par Caen la mer. Si la Communauté urbaine envoie els gens dans les rails, cela fera l'objet de problématiques.

**Complément de réponse de N. Joyau :** le retour d'expérience rue de Geôle n'est pas très concluant.

- *Comment gérez-vous les cyclistes au carrefour avec la rue de Bayeux ?*

**Réponse de M Oden :** au carrefour, les cyclistes traversent le boulevard pour ensuite s'engager dans le couloir bus indépendamment de la circulation routière. Il y a un aménagement qualitatif pour inciter le vélo à rouler sur les aménagements qui lui sont dédiés.

- *La rue d'Authie va-t-elle être refaite ?*

**Réponse de N. Joyau :** je ne sais pas si elle sera refaite avant ou après le projet tramway. Pendant les travaux du tramway, le réseau de bus va être dévié, et les bus qui ne passeront plus rue du Chemin Vert, passeront pour certains, dans la rue d'Authie. Aussi, il vaudrait mieux qu'elle soit refaite après le projet. Dans cette rue, en plus de la voirie, les réseaux sont également à refaire.

### **Poursuite de la présentation par M. Oden sur les plans du secteur du Chemin Vert**

**M. Oden :** On ne touchera pas aux limites foncières du groupe scolaire Fernand Léger. La station de tramway sera positionnée en limite des quartiers, en limite des carrefours Saint-Paul, Saint Gabriel et Hastings. L'objectif est de rayonner un maximum. De abris vélos seront positionnés à l'arrière des abris voyageurs. Quelques arbres seront coupés et d'autres seront replantés pour compenser. La sous-station électrique qui permet d'alimenter le tramway sera insérée dans ce secteur. Le corridor vélos se poursuit, qui récupère le long du parc de Secqueville, pour limiter les incidents sur la végétation. Ensuite on rejoint la rue du Chemin Vert qui restera circulaire dans le sens actuel descendant, le couloir est supprimé pour laisser la place à l'insertion du tramway, le

stationnement est maintenu avec une intermittence de plantations d'arbres pour créer un alignement le long de la rue Chemin Vert. Un peu moins de stationnement mais qui reste peu utilisé aujourd'hui.

**Complément de réponse de N. Joyau :** on recrée deux alignements d'arbres le long de la rue du Chemin Vert pour compenser.

Dans la partie haute de cette rue, elle conserve son double sens. On ne changera pas les sens de circulation de la rue du Chemin Vert.

### **Poursuite de la présentation des plans du Lycée Malerbe jusqu'au rond-point de la résidence Olympia :**

**N. Joyau :** on refait le carrefour routier au niveau du Stade nautique Eugène Maës. Il sera plus condensé pour devenir un carrefour en T et en plateaux surélevés.

**C. Thatcher :** aujourd'hui ce carrefour est très en biais, on le recrée en perpendiculaire, avec des passages piétons élargis. La géométrie octogonale est à la fois plus urbaine et plus sécurisée.

**M. Oden :** nous vous dévoilons les études en leur état actuel, c'est un travail en cours avec la Région pour la partie qui concerne le réseau Nomad et Caen la mer pour la partie mobilité et le lycée Malherbe avec qui l'on doit travailler sur les modalités de desserte.

- *Cela ne remplacera pas les stations de bus situées un peu plus loin ?*

**Réponse de M. Oden :** cet aménagement sera complémentaire.

**C. Thatcher :** cela libère de la place pour dissocier les pistes bidirectionnelles qui seront conservées, notamment au niveau du passage souterrain qui mène à la Prairie. La dissociation des pistes cyclable en enrobé brun-rouge, permettra également d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons.

- *L'arrêt des bus régionaux m'interpelle, notamment aux heures de pointe. A partir du moment où il y a deux voies de l'autre côté et une voie de ce côté, pour aller tout droit, les automobilistes devront se déporter sur la voie de gauche, sur certaines heures.*

**M. Oden :** la voie sera probablement réservée au mouvement de tourne-à-gauche en direction du boulevard Sorel.

- *Vu l'étendue du Lycée Malherbe, ne serait-il pas possible de faire stationner les bus de régionaux dans l'enceinte du lycée ou sur le parking de la piscine ?*

**Réponse de N. Joyau :** nous avons étudié les différentes configurations qui restent complexes. Sur le parking de la piscine, cela signifierait qu'il faudrait aménager un espace réservé aux bus, seul ¼ des places de stationnement automobiles serait disponible, sans compter les problématiques de giration des bus, complexe dans ce secteur.

*Par rapport à la clôture actuelle du lycée, quelle largeur prenez-vous ?*

**Réponse de M. Oden** : environ 8 mètres.

**Poursuite de la présentation par M. Oden** : le long du lycée Malherbe, la piste cyclable est maintenue à son emplacement au pied des arbres ; le trottoir et le tramway le long du lycée. Nous n'avons pas positionné le tramway côté voirie car il aurait fallu empiéter au niveau des arbres, alors que notre objectif est de les conserver.

- *La piste d'athlétisme est donc déplacée ?*

**Réponse de M. Oden** : effectivement, la piste sera déplacée pour libérer de la place pour le passage du tramway. Elle sera reconstituée un peu plus loin, sur le même revêtement, dans sa géométrie actuelle et ses avec les mêmes capacités en termes de pratique. L'accès du lycée est déporté sur la rue Saint Ouen pour éviter une intersection avec le tramway. L'accès à la rue Saint Ouen, par le boulevard Dunois, sera fermée, en impasse au niveau de la raquette de retournement, avec un accès depuis la rue Du Blanc. C'est à la fois une réponse aux enjeux techniques liés à l'organisation du carrefour des Baladas, car garder une traversée tramway dans ce secteur aurait mêlé le flux du tramway au flux du carrefour routier. La proposition que nous faisons est de gérer ces flux de manière indépendante, ce qui a l'avantage de générer de la fluidité pour la circulation du tramway et plus de temps de feux verts pour les voitures. Cette solution répond également à une problématique de trafic de transit sur la rue de Saint Ouen et qui n'a pas vocation d'être à cet endroit.

**Poursuite de la présentation par M. Oden** : le tramway poursuit sa route en insertion latérale, sans croiser de voitures. On arrive au niveau du rond-point du carrefour du Parc des Expositions, le tramway change d'insertion pour se positionner au milieu du boulevard, qui est séparé les deux fois deux voies en double sens de circulation qui sont maintenues.

- *La rue Du Blanc reste à double sens ?*

**Réponse de N. Joyau** : oui effectivement, cela est un impératif.

- *Est-il utile de mettre une place de parking tout de suite à droite qui bloque l'accès ?*

**Réponse de N. Joyau** : nous allons étudier ce sujet.

**Poursuite de la présentation par M. Oden sur les plans du secteur Zénith :**

**M. Oden** : la station de tramway est située face au Zénith, comme cela elle est située à proximité des équipements du secteur : le Zénith, du Parc des Expositions et du Palais des sports. Les quais sont élargis pour répondre au besoin de l'affluence, notamment les soirs d'événements. La station est également traitée en plateau pour apaiser la circulation et fluidifier les traversés piétons de chaque côté de la station. Les pistes cyclables se poursuivent sur une piste requalifiée et séparée du trottoir avec un bouclage à niveau du giratoire actuel de la route de Louvigny qui est transformé en carrefour. Le bouclage cyclable autour permet d'accéder au Palais des sports, au vélodrome qui permet de stationner au niveau du Zénith et au Palais des sports ainsi qu'à la promenade Napoléon.

**N. Joyau** : Cela va apaiser l'esprit « grande circulation » de ce secteur.

- *Est-ce que le fait de transformer le rond-point actuel en carrefour à feux va permettre de fluidifier la circulation actuelle qui est dense, notamment aux heures de pointe ?*

**Réponse de M. Oden** : pas nécessairement. Le rond-point est bénéfique sur des flux intermédiaires. Le carrefour à feux à l'avantage de réguler les flux de circulation. Le carrefour à feux permet d'éviter plus de voitures que le rond-point. On peut régler finement les feux en fonction des plages horaires.

**Complément de réponse de N. Joyau** : Le retour des usagers sur le carrefour Côte de Nacre va dans ce sens, c'est-à-dire qu'avec l'aménagement du carrefour à feux, cela a permis d'améliorer le flux de circulation aux heures de pointes.

### **Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans au niveau du croisement rue de Québec :**

**M. Oden** : avec de nouveau un plateau, un arrêt pour la navette centre-ville, la piste cyclable qui se poursuit, le tramway toujours au centre, le stationnement sera supprimé sur cette partie pour permettre l'insertion du tramway. La sous-station se situera un peu à l'écart.

- *Les pavillons situés dans ce secteur sont murés. Je pensais que c'était pour un projet immobilier ? C'est donc pour l'aménagement de la sous-station ?*

**Réponse de N. Joyau** : La Ville a préempté ces parcelles. Pour avoir un projet cohérent qui sorte de terre, nous avons besoin de faire du remembrement foncier. Il est donc préférable que cela passe par le droit de préemption urbain de la Ville.

La sous-station ne va pas prendre tout l'espace ?

**Réponse de M. Oden** : l'objectif est de la positionnée dans cet espace, et le reste de la place sera utilisé pour d'autres projets.

- *Ce sera un projet porté par Caen la mer habitat ?*

On ne le sait pas. La ville pourrait lancer une consultation des opérateurs avec un cahier des charges spécifique, dans le but de maîtriser ce qui sera proposé.

### **Reprise et fin de la présentation par M. Oden, sur les plans qui présentent le croisement situé au niveau du carrefour Henri Chéron :**

**M. Oden** : on retrouve de nouveau un plateau qui intègre la station. Les voitures seront amenées à ralentir dès l'arrivée sur les traversées piétonnes. S'en suite un carrefour à feux, les connexions cyclables avec des prémices d'aménagements sur Chéron, mais ce n'est pas prévu dans le projet tramway, cependant on ouvre les possibilités pour de futurs projets.

- *Et par rapport à l'hôtel ?*

**Réponse de M. Oden :** Peu de changement, la limite est respectée, les aménagements fait en entrée et sortie soient respectés pour que les flux publics soient prioritaires. Il y aura toujours un accès pour une entrée et une sortie.