

PRESENTATION DE L'AVANCEE DU PROJET TRAMWAY – CONSEIL DE QUARTIER VENOIX – BEAULIEU – JEUDI 4 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;
- Ivan Rho, Architecte du groupement Trameo
- Bruno BOUSSION, garent de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Présentation par M. Oden des plans au niveau de la station terminus « Pompidou » :

M. Oden : vous trouvez dans ce secteur un projet de parking relais de plus de 200 places, pas intégré au projet tramway mais avec lequel il y a une articulation forte. Une poche de stationnement public (60 places environ) sera créée sur le boulevard Pompidou, ainsi qu'une autre côté quartier Maladrerie.

Le parking relais sera équipé de stationnement vélos, places PMR, bornes de rechargement, tous les équipements au standard des parkings actuels.

L'insertion du tramway est en axiale, au centre de l'avenue, car besoin d'accès aux diverses résidences de la partie sud du bd Pompidou, et de la fréquentation importante qu'elle soit automobile, cycliste, piétonne. Les sorties de résidences se feront dans le sens de la circulation et la largeur de la plateforme tramway permet aux véhicules de se stocker quand ils souhaiteront faire demi-tour.

Le boulevard sera également équipé de pistes cyclables monodirectionnelles et des arrêts de bus positionnés en interface avec la station pour faciliter les correspondances tram/ bus. Par ailleurs, la rue Borderieux sera maintenue ouverte.

L'insertion axiale contraint à la suppression de deux alignements d'arbres en bordures, qui seront remplacés par deux autres alignements d'arbres.

I.Rho : Les choix d'essences seront adaptés pour apporter de l'ombre aux piétons et qui ne masqueront pas les façades. Des essences qui seront diversifiées, pour favoriser les espèces d'oiseaux qui nichent dans les arbres, et ce qui permet d'éviter la propagation de maladies invasives sur tout un alignement d'arbres.

Le choix de fausses continues, tout au long du tracé, permettra aux arbres de se connecter avec leurs racines, pour des arbres plus résilients. Le quartier de Beaulieu dispose d'une surlargeur d'1m environ, qui permet d'envisager l'engazonnement de la plateforme par une prairie fleurie.

M. Oden : l'accès des ambulances sera maintenu devant la Maison de retraite.

On va supprimer environ la moitié du stationnement automobile sur le boulevard. L'insertion axiale du tramway permettra d'assurer du stationnement de part et d'autre du boulevard. Nous sommes dans un secteur du boulevard globalement résidentiel de chaque côté. Aussi, avoir une symétrie dans le stationnement répond à cette symétrie d'usage au niveau résidentiel. A chaque intersection, le passage des cycles

est traité par l'aménagement de sas devant les voitures en attente au début du plateau, ce qui met le cycliste en sécurité en le rendant bien visible. Un travail a été effectué sur la perméabilité piétonne, nous sommes en connexion directe avec la coulée verte Venoix/Beaulieu.

M. Oden : Le rond-point actuel situé rue N. Oresme est transformé en carrefour à feux. Dans tous les grands carrefours giratoires il y a des règles à respecter, édictées par les services de l'Etat. Les études menées par la maîtrise d'œuvre sur le dimensionnement du carrefour, qui ont conclu à la nécessité d'aménager des voies de tourne-à-gauche pour éviter de bloquer les flux automobiles qui vont tout droit ou à droite. Permet de récupérer bcp d'espaces. Le réseau de bus sera revu pour être complémentaire avec le réseau de tramway.

I.Rho : la transformation de ce giratoire en carrefour à feux a permis de récupérer beaucoup d'espace. Aussi, nous en profitons pour revégétaliser massivement. En bas à droite, sera positionnée la sous-station.

M. Oden : Les sous-stations seront positionnées tous les 1,5 km environ. Nous sommes dans un secteur qui nécessite le positionnement d'une station, dont l'emplacement n'est pas encore défini précisément. L'emplacement identifié a été choisi car il offre une partie d'espace libre mais n'est pas suffisante. Aussi, son implantation nécessitera tout de même la suppression de certains boulevards. Une réflexion est en cours pour voir s'il n'y a pas d'autres options de positionnement dans ce secteur.

- *Ces arbres ont été pour certains transplantés sur ce secteur, il serait dommage d'y toucher.*

Réponse de N. Joyau : il serait peut-être plus opportun de positionner le transformateur dans le second emplacement envisagé, sans nécessité de toucher au patrimoine arboré.

Reprise de la présentation par M. Oden : suite à nos échanges en octobre et novembre dernier, l'ajout d'une connexion cyclable permettra de rejoindre la coulée verte Venoix-Beaulieu.

Nous arrivons au niveau du parking P2 du Stade d'Ornano : l'insertion axiale passe en latérale pour préserver la contre-allée nord située sur un secteur commerçant. L'objectif est de concentrer le stationnement sur la partie commerçante et les activités de ce secteur. Le carrefour à feux sera sur plateaux, de même que l'arrière de la station. La station sera également équipée de stationnements vélos divers. A terme, un vélopark y sera aménagé.

La plateforme sera végétalisée, avec de grands espaces dédiés aux piétons. Les arbres seront remplacés sur cette partie presque en lieu et place. Ici nous sommes sur des arbres en difficulté de croissance. Ensuite, le tramway s'insère dans la contre-allée actuellement utilisée pour la desserte des bus. Le tramway trouvera également son utilité lors de ces événements notamment, il sera un générateur d'attractivité en assurant une connexion plus fluide avec les parkings de proximité, pour favoriser l'intermodalité : voiture/ tramway. L'accès aux vestiaires est maintenu. La piste cyclable restera du même côté pour rejoindre l'anneau du bd Detolle sur un itinéraire plus direct.

Réponse de N. Joyau : une attention devra être portée pour mettre potelets entre pistes cyclables et la voirie pour éviter les stationnements sauvages.

Réponse d'I.Rho : nous proposons de hautes bordures dissuasives pour contrer le risque de stationnement sauvage.

Reprise de la présentation par M. Oden sur les plans du secteur Stade d'Ornano :

- *Où les piétons marcheront ils ?*

Réponse de M. Oden : les piétons disposeront d'un trottoir situé derrière le tramway, le long de la station.

Complément de réponse de N. Joyau : il a un conflit d'usage piétons/ vélos à revoir à proximité de la future station Detolle.

M. Oden : l'arrivée sur le giratoire Detolle qui sera doublé par un anneau cyclable bidirectionnel. L'anneau du giratoire actuel sera rétrécie pour permettre le passage du tramway et correspondre aux standards actuels des giratoires. La végétation sera renforcée dans l'anneau central. Par ailleurs sur le début de la rue Eugène Maes, l'arrêt de bus laissera place à du stationnement, pour compenser celui supprimé sur le boulevard Detolle.

- *Comment se passe le croisement avec la route ?*

Réponse de M. Oden : la circulation du tramway est indépendante du reste de la circulation. Vous trouvez ici un carrefour à feux en sortie de giratoire, avec une petite distance qui permet à l'automobiliste de sortir du giratoire avant de prendre conscience d'une intersection à feux. L'automobiliste ne sera pas prioritaire, la sortie se fera avec un cédez-le-passage.

I.Rho : un espace végétalisé avec des bancs sera aménagé sur ce secteur.

- *Il faudrait sécuriser et cadrer le stationnement, notamment les soirs de matchs, pour remédier au stationnement sauvage.*

Réponse de M. Oden : c'est un point de vigilance dont on a conscience et qui va être étudié dans la suite des études de conception.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur le boulevard Detolle : le tramway s'insèrera en axial pour séparer les flux de mobilités et éviter les traversées routières trop conséquentes pour les piétons et mieux répartir l'espace. Cela nous a permis de travailler sur l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à la Prairie.

Connexion rue du Stade de Venoix très empruntée par les vélos et avec des enjeux de desserte riveraine. Un plateau piéton et cycle avec feux sera ajouté.

De nouvelles plantation d'arbres vont venir remplacer les arbres qui auront été

supprimés pour le besoin du projet.

Le carrefour Caponière/Chéron sera également traité en plateaux avec la station Venoix. Cette station positionnée au sud lui offre une bonne intermodalité q avec les cars Nomade. Cela permet également de maintenir une bonne continuité cyclable.

- *Les constructions des immeubles sont de plus en plus proches des trottoirs. Quelle est la marge de manœuvre pour le futur pour retraiter l'espace public, que ce soit pour des aménagements que de végétalisation ?*

Réponse de N. Joyau : cela dépend du secteur, le PLUI de 2013 fixe des marges de retrait sur les secteurs, sur l'immeuble qui va se construire dans ce secteur il y a un retrait par rapport à l'espace public qui est demandé. En résumé, c'est en fonction de la largeur de la voirie et en fonction du contexte urbain où l'on se situe. L'idée de construire sur les boulevards, au-delà du fait que ce soit les voiries les plus capacitaires pour recevoir ces véhicules, l'objectif est d'également de leur redonner un esprit urbain affirmé.

Le profil du boulevard doit être retravaillé pour y insérer du cyclable et des largeurs de trottoirs plus confortables. La largeur actuelle de la voirie est très importante, cela incite aussi les automobilistes à rouler vite.

Poursuite de la présentation par M. Oden, sur les plans au niveau de la station de tramway Venoix :

M. Oden : sur ce carrefour nous avons toujours de la perméabilité cyclable. La possibilité sera donner de tourner à gauche ou de faire demi-tour, ce qui n'existe pas aujourd'hui. La station Venoix en central. ON reprend le tracé de la piste cyclable actuelle, avec les nouveaux standards de colorimétrie et d'altimétrie. Quelques places de stationnement seront conservées. Face à la boulangerie et la station Total une traversée piétonne sécurisée avec des refuges sera aménagée suite à une proposition faite par un habitant du quartier.

N. Joyau : le fait qu'il y ait un plateau surélevé au niveau des stations va rendre le boulevard plus urbain et diminuer la vitesse de circulation.

M. Oden : on arrive sur la rue du Québec où l'aménagement d'un plateau permettra d'apaiser la circulation. On revient sur un carrefour à feux classiques.

- *Avec des feux ?*

Réponse de M. Oden : effectivement, avec des feux. Quasiment à chaque fois que l'on arrive à une intersection avec un tramway, il y aura un carrefour à feux, pour assurer la sécurité des traversées. Un arrêt de bus sera également positionné dans ce secteur, il servira également d'arrêt pour la navette centre-ville, en tant compte du fait que le parcours de cette navette pourra être amené à évoluer de même que l'ensemble du réseau bus.

- *Le tramway passera toutes les 8 minutes ?*

Réponse de N. Joyau : le tramway passera toutes les 10 minutes et la navette tous les quarts d'heure.

- *Quel est l'intérêt d'avoir une navette gratuite et un tramway dans le même secteur ?*

Réponse de N. Joyau : la navette gratuite fonctionne quand il y a un parking relais à proximité. En effet cela permet notamment aux personnes qui viennent de l'extérieur du territoire en voiture, de déposer leur véhicule dans un parking relais et de pouvoir ensuite se déplacer en ville avec la navette. Dans ce secteur il y a le parking du Palais des sports. Les choses évolueront peut-être avec les années, aujourd'hui on ne peut rien affirmer.

Poursuite de la présentation des plans au niveau du rond-point de la route de Louvigny :

M. Oden : la rue de Maltot est maintenue. Le carrefour est aménagé en carrefour à feux, avec des dispositions par rapport au flux routier, notamment des voies de tourne à droite, pour permettre d'éviter la zone du carrefour à feux, pour écouler le trafic. Une voie de tourne à gauche qui permet également d'assurer la fluidité de la circulation.

- *M. Boussion : Pas de piste cyclable sur Louvigny ?*

Réponse de M. Oden : non, car aujourd'hui cette route départementale n'est pas équipée d'aménagements cyclables. De plus elle est très contrainte par un ouvrage d'art situé un peu plus bas, qui a deux fois une voie. Cela sera compliqué à aménager.

Complément de réponse de N. Joyau : il faudrait que l'on mette en valeur la voie verte, car on accède depuis la Prairie à Louvigny par la voie verte. Le chemin est peu praticable pendant les périodes humides. Il y aura sûrement un travail à faire sur ce chemin alternatif, plutôt que sur le pont qui est complexe à prendre.

M. Oden : le bouclage cyclable permet de rejoindre la grande allée du Zénith et le vélodrome situé à côté, et qui sert aussi bien au public lors d'événements au Zénith ou au Palais des sports. On arrive sur une station largement dimensionnée, avec des quais élargis par rapport au standard.

Poursuite de la présentation sur les plans du quartier Saint-Ouen (au niveau du croisement de la boulangerie Paul et de la rue Saint Ouen) :

N. Joyau : la rue du Blanc reste à double sens et la rue de Maltot reste à sens unique.

M. Oden : au niveau de la boulangerie Paul, à la suite des échanges que nous avons eu avec le propriétaire, une nouvelle circulation est envisagée, autour de la

boulangerie sur la parcelle privée, avec un accès par la rue du Blanc. L'insertion du tramway était envisagée initialement le long des propriétés, avec les trottoirs et pistes cyclables le long, du côté de la voirie. Un travail fin a été mené à l'extrémité de la rue de Saint Ouen pour réussir à passer le tramway sur le côté de la voirie, ce qui permet de protéger par un ruban vert les cyclistes et les piétons vis-à-vis du boulevard qui reste très circulaire.

Ensuite, le carrefour du boulevard des Baladas est transformé en T classique. La contrepartie de ce réaménagement, dont l'objectif est de réduire la place de la voiture, est la suppression des trois grands arbres de ce secteur et quatre autres maintenus.

La rue de Saint Ouen sera fermée, par rapport à un ensemble de contraintes techniques vis-à-vis de la traversée du tramway. Si on avait laissé l'accès aux voitures de circuler en croisant la plateforme du tramway, il aurait fallu aménager un carrefour à feux, géré en même temps que le carrefour des Baladas, et le flux routier aurait été mis en interface directe avec la circulation du tramway.

Une traversée piétonne sera créée pour rejoindre notamment le Parc des Expositions. L'insertion du tramway se poursuit le long de l'enceinte intérieure du lycée Malherbe, en limite de clôture. Cela impacte la piste d'athlétisme qui sera reconstituée, un peu plus loin, comme les deux terrains de sport. L'accès secondaire au lycée sera rétabli sur la raquette de retournement au bout de la rue de Saint-Ouen.

L'avenue A. Sorel sera redressée pour gérer les flux routiers. On conserve une voie dédiée qui sera probablement dédiée au tourne-à-gauche. Des zones d'arrêts de bus seront positionnés pour les cars Nomad et les bus du réseau urbain. Une traversée piétonne sécurisée pour les élèves, par plateau surélevé.

- *B. Boussion : Combien de bus scolaires le matin ?*

Réponse de M. Oden : il y a 8 lignes Nomad et 3 lignes urbaines.

- *Ils arrivent actuellement devant l'immeuble le Panorama ?*

Réponse de M. Oden : effectivement, à l'extrémité pour certains, mais aujourd'hui beaucoup s'engagent sur l'avenue Albert Sorel. Ce sujet a été travaillé avec la direction des transports régionaux ainsi que la direction mobilité de Caen la mer. Nous devons prochainement rencontrer la direction du lycée Malherbe, pour leur présenter cette solution qui est en interface directe avec le lycée.

- *Le Centre des congrès est-il amené à muter ou à disparaître ?*

Réponse de N. Joyau : À terme le centre des Congrès est amené à muter. Nous n'avons pas de visibilité pour le moment.

M. Oden : La piste cyclable aux abords du lycée sera décalée pour éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes, et aménager le trottoir au niveau de la sortie du lycée. Le passage souterrain sera maintenu et repris dans le cadre du passage du tramway au niveau de la rampe essentiellement. Par ailleurs, le parking du Stade nautique est maintenu, c'est l'une des plus-values d'avoir les cars sur la chaussée. La réduction de l'avenue A. Sorel qui sera à deux fois une voie tout le long. Le parking sera réorganisé et une connexion sera créée entre les trois travées qui fonctionnent actuellement en impasse, ce qui fonctionne mal. Cela nous contraint à supprimer deux arbres, cependant cela va permettre de fluidifier le fonctionnement du parking et l'on

conserve les grands alignements d'arbres. On sait que beaucoup de personnes viennent de l'ouest, déposent les enfants et repartent vers cette même direction, il a donc été décidé d'aménager une sortie du parking en tourne à droite, vers l'ouest, sur le boulevard Guillou, pur que ça reste un cédez-le-passage et qu'il n'y ait pas besoin d'aménager un autre carrefour à feux dans ce secteur.

La station qui devait initialement être positionnée devant le lycée sera remontée, suite aux échanges que nous avons eu avec la Région et le lycée Malherbe. Cela permettra d'éviter les conflits d'usage entre les sorties du lycée relativement denses, et les attentes des voyageurs au niveau de la station. A nouveau, cela nous amène à supprimer les alignements d'arbres qui sont assez resserrés et à les reporter en deuxième rideau. Nous étudions encore les possibilités qui pourraient être mises en place pour en maintenir tout ou une partie.

- *Les deux grands arbres situés sur le parking de la piscine ne peuvent-ils pas être maintenus ?*

Réponse de M. Oden : pas en créant cette connexion qui est la solution pour redonner de la fluidité dans ce secteur. Nous avons eu de nombreux échanges avec la Région, la direction du lycée, les équipes éducatives et les associations de parents d'élèves, qui sont unanimes sur le fait qu'il y a une pression importante, notamment le soir dans cette zone, qui sera soulagée par cette connexion-là.

- *Est-ce qu'il aura besoin d'autant de fluidité sur ce parking avec l'arrivée du tramway, dont le but est de diminuer le flux de voitures ?*

Réponse de N. Joyau : pas globalement. Depuis une heure on a parcouru un trajet où nombre de places de stationnement sont supprimées. Y compris sur ce secteur-là pression va être importante car on diminue aussi le stationnement sur A. Sorel.

Reprise présentation M. Oden : on remonte ensuite sur l'avenue A. Sorel. La rue Scamaroni qui sera également traitée en plateau. La station de tramway Prairie : on a un double alignement d'arbres, aussi nous devons respecter l'ordre suivant : la piste cyclable et les piétons au milieu des arbres et on pourrait envisager d'avoir la piste cyclable du côté des arbres. Le stationnement longitudinal est supprimé sur l'avenue A. Sorel. Seul le stationnement en contre-allée, entre les arbres sera maintenu car on conserve les arbres.

Poursuite de la présentation sur les plans de la promenade du Fort et la rue du Carel :

M. Oden : cela correspond au débranchement des axes sud-ouest et nord-ouest, nous avons mené un travail pour élargir cette courbure, car plus une courbure est élargie, plus on éloigne le risque de crissements. Pour cela le rayon de courbure sera de 35m et non de 25 m (dimension initiale d'un rayon de courbure). Le tramway remontera ensuite la rue du Carel. Cette rue va changer dans sa physionomie pour permettre intégration cyclable : mise en place d'un chaucidou. Ce dispositif consiste à aménager des bandes cyclables de part et d'autre et une voie partagée par les deux sens de circulation au centre. Les voitures s'écartent pour se laisser passer.

- *Comme à Verson ?*

M. Oden : comme c'est le cas à Version effectivement. Avec une différence toutefois, car sur ce secteur, nous allons travailler sur le flux de la rue, pour avoir des flux suffisamment faibles pour que ça fonctionne dans les meilleures conditions. C'est-à-dire, que le transit que j'évoquais, sera coupé par la mise à sens unique de l'extrémité de la rue de l'Abbatiale. On pourra toujours prendre la rue du Carel pour se rendre rue Caponière, mais on ne pourra plus venir de la rue Caponière vers la rue du Carel. Le double sens ne sera géré qu'au niveau local sur ce secteur, pour permettre l'entrée des bus et des camions qui desservent les différents équipements de la zone et le Monastère de la Visitation. Tout cela permettra d'assurer un flux de circulation compatible avec cet aménagement de type chaucidou qui offre par ailleurs un gain de place.

L'accès au parking municipal reste le même. Le tramway repart ensuite sur le boulevard Bertrand et évite la place Guillouard en empruntant en partie le couloir de bus actuel.

On ne touchera pas au parking souterrain mais on consolidera la plateforme au niveau du passage piétons. Les connexions cyclables sont maintenues au niveau du parvis actuel ainsi qu'au niveau du boulevard Bertrand, en attente d'un projet qui sera mené en parallèle du tramway sur la place Fontette et la place Guillouard qui fonctionnent ensemble en termes de circulation. La station Hôtel de Ville sera située en haut du boulevard Bertrand, toujours sur plateau.

- *Venoix/ Caponière : la desserte de bus sera -t-elle maintenue ?*

Réponse de N. Joyau : Oui, le réseau bus est actuellement en train d'être retravaillé pour être complémentaire avec le réseau tramway.

- *Le tramway traverse ensuite l'Etablissement Public de Santé Mentale (EPSM) ?*

Réponse de M. Oden : effectivement. Le tramway traversera sur la voirie interne de l'EPSM, on arrive sur le parking du bâtiment Jamet, la station Caponière est aménagée sur cette zone, et on ressort sur l'esplanade Chaunu, allée du Père Jamet, et on traverse de nouveau pour arriver sur la rue du Capitaine Boualam. On remonte ensuite dans la Cité de l'Aire, qui correspondent aux emprises de l'Armée. On vient démolir la Maison du Général dont la parcelle appartient à la ville de Caen. Cet espace deviendra un parc, L'objectif est de préserver le caractère paysagé de cet espace. Quelques arbres seront supprimés pour l'insertion du tramway mais la majorité d'entre eux restera. C'est aussi une parcelle où nous avons des enjeux écologiques puisqu'elle abrite des hérissons qui sont une espèce protégée.

Au travers de l'EPSM on va retrouver une nouvelle perméabilité piétonne et cyclable entre la rue du Carel, vers le centre-ville et le cœur du quartier Caponière. Ce passage viendra améliorer l'existant par rapport au chemin du Petit Odon, qui relativement étroit et peut faire l'objet de conflits entre les piétons et les vélos. Un alignement d'arbres sera planté dans ce secteur, qui viendra compenser les arbres supprimés devant la Halle des Granges.

Sur la rue du Capitaine Boualam qui est une rue très étroite dans sa partie basse, les voies de tramway seront entrelacées, c'est-à-dire que les deux voies se rapprochent jusqu'à s'entrelacer, et les tramways passeront en alternance, chacun sur leur paire de fil de rames. Cela permet d'éviter des aiguillages de part et d'autre et ce dispositif qui peut s'apparenter à la voie unique qui était un temps considérée rue Guillaume le Conquérant n'est pas comparable car dans ce cas, il s'agit d'un dispositif de 130m

de longueur, contrairement au nombre de kilomètres de voie unique sur Guillaume le Conquérant. Nous avons vérifié avant au préalable que ce dispositif ne limite pas la fréquence de passage des tramways.

- *Les personnes qui habitent dans les immeubles du secteur ne pourront plus circuler en voiture ?*

Réponse de M. Oden : le site sera partagé entre les voitures et le tramway, à sens unique pour les voitures uniquement. Elles arriveront par la rue Damozanne et on créera une nouvelle ouverture vers la Cité de l'Air, pour ressortir vers la rue Caponière. Le tramway pourra passer dans les deux sens de circulation. Cet aménagement a permis de dégager des trottoirs de largeur réglementaire et il offre la possibilité de créer des aménagements cyclables le long de la plateforme de tramway, d'1m de largeur au plus contraint. Nous attendons les validations des organismes de sécurité de l'Etat pour cet aménagement, cependant nous savons que nous avons la place d'aménager potentiellement cette infrastructure cyclable.

Le mur va être arrasé à hauteur d'assise, en revanche nous allons recréer un mur à l'arrière du tramway pour préserver la covisibilité entre les emprises occupées aujourd'hui par l'Armée et l'espace public. La connexion cyclable se fera par une vélo-rue, c'est-à-dire que le vélo occupe la place au centre de la rue et les voitures circulent derrière. La rue Damozanne qui passera à sens unique, sur un site mixte partagé avec le tramway et la voie descendante du tramway sera réservée au tramway. Le stationnement disparaît sur la rue Damozanne, en raison du site mixte et des emprises disponibles. La station Haie Vigné permettra de desservir le cœur de quartier, l'institution Saint-Pierre et le gymnase de la Haie Vigné. L'accès sera maintenu pour les livraisons au gymnase de la Haie Vigné ainsi qu'à la résidence Séniors.

La traversée de la rue de Bayeux, sur plateau également, avec une connexion cyclable notamment, vers le périphérique vélo en haut de la rue de Bayeux, qui se fera au travers de couloirs bus. Nous avons actuellement 4 voies de circulation, 2 dans chaque sens. Nous en garderons une dans chaque sens pour la circulation générale, et l'autre deviendra un couloir bus/vélos, ce qui permettra d'assurer la continuité cyclable jusqu'à la rue du Chemin Vert. Ce barreau de la rue d'Authie sera complètement fermé à la circulation automobile et cycliste, pour le passage du tramway. Nous garderons uniquement les deux trottoirs étant donné l'étroitesse de la rue. Le bas de la rue du Chemin Vert fonctionnera en boucle avec le début de la rue d'Authie. La rue des Poilus d'Orient sera mise à sens unique vers la rue d'Hastings.

- *Les arbres rue du Chemin Vert, posent-ils problème ?*

Réponse de N. Joyau : sur le bas de la rue du Chemin Vert quelques arbres seront abattus, à partir du milieu et sur le haut de la rue tout sera conservé. Nous replanterons pour créer de nouveaux alignements d'arbres.

Reprise de la présentation par M. Oden, sur les plans du secteur Dunois :

M. Oden : nous traversons le boulevard Dunois pour arriver au niveau de la station éponyme, qui est très interconnectée avec les quartiers Saint-Gabriel, Saint-Paul et Hastings. La piste cyclable qui rejoindra à la fois la direction de la rue d'Hastings et le bas de la rue du Chemin Vert et le périph'vélo. L'impact sur les arbres se situe

principalement le long du groupe scolaire Fernand Léger et le long du parc de Secqueville. Tout le long il y aura un alignement du côté des maisons individuelles, la circulation sera maintenue à sens unique, le couloir de bus sera supprimé, et l'on a un nouvel alignement qui sera créé le long du tramway, avec des plantations rendues possibles de l'autre côté, du côté de la piste cyclable qui évite les installations des terrains de pétanque et des impacts sur les arbres en reprenant la trouée existante dans la haie.

I.Rho : La suppression de la haie permettra d'ouvrir la vue sur le parc de Secqueville, qui est actuellement invisible quand on passe actuellement dans le bas de la rue du Chemin Vert.

M. Oden : la rue de Secqueville sera fermée au niveau de la connexion avec la rue du Chemin Vert. Elle fonctionnera avec la rue de Franqueville et la rue de Norrey et la rue de Cussy.

N. Joyau : avec l'accessibilité depuis la rue de la Grande Armée.

- *Les immeubles situés au bout de la rue du Chemin Vert sont actuellement fermés car ils vont être démolis ?*

M. Oden : tout à fait, Caen la mer Habitat projette de longue date de démolir ces immeubles pour en recréer d'autres dans d'autres poches. C'est l'opportunité de créer un aménagement plus qualitatif pour le tramway. Après de nombreux échanges, il a été décidé de maintenir 4 bâtiments qui seront réhabilités.

Complément de réponse de N. Joyau : Caen la mer Habitat avait décidé déjà en 2019 de démolir ces immeubles pour des raisons patrimoniales, ils sont très compliqués à réhabiliter. Ils ont nécessité afin de pouvoir continuer à les louer d'avoir une classe énergétique élevée. Après des discussions avec les habitants du quartier, dans le but de conserver une trace de ce patrimoine bâti, qui compte parmi les premiers immeubles reconstruits après les bombardements de la Libération. Sur le deuxième rang, les 4 immeubles feront l'objet d'une réhabilitation par l'intérieur. Comme les pièces sont petites, il faudra tout décroquer, aussi il y aura moins de logements et qui de surcroît ne seront pas accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Caen la mer Habitat va reconstruire des logements accessibles aux PMR sur le quartier ainsi qu'une résidence de services aux seniors, pour compenser les immeubles qui n'auront pas été réhabilités.

Reprise de la présentation par M. Oden, sur les plans au niveau de la résidence Belvédère :

M. Oden : au niveau de la rue Alfred de Musset, le tramway reste dans son insertion latérale, du stationnement sera créé côté ouest et est. On arrive ensuite sur le cœur de quartier au niveau de la station Molière, qui fera l'objet d'un traitement plus qualitatif avec des revêtements en béton à la place de l'enrobé. Les alignements d'arbres sont conservés et quelques plantations seront probablement réalisées en central. Les rue Molière et Corneille sont maintenues ouvertes. Un plateau sera aménagé pour permettre une perméabilité cyclable, en rouge, avec la rue Coty, des arrêts de bus pour assurer une correspondance entre les bus et le tramway. La piste

cyclable sera positionnée au -dessus du parvis et la station à un niveau intermédiaire pour réduire un peu la hauteur et donc le nombre de marches actuelles, ce qui permettra de fluidifier la vue et l'accès. Enfin, on arrive au niveau du parking relais qui sera réalisé à la fois sur la poche de stationnement existante et sur les extrémités de la rue de Champagne qui sera fermée dans cette zone et déviée par la rue de Touraine.

- *Comment seront réalisées les travaux ?*

Réponse de M. Oden : les travaux commenceront en même temps sur plusieurs secteurs. Nous allons travailler par tronçon, et ensuite nous travaillerons par atelier sur chacun des tronçons.

Complément de réponse de N. Joyau : il y a près de 2 ans et demi de travaux qui se dérouleront en même temps dans le cadre du projet.

Complément de réponse de M. Oden : l'objectif est de lancer au second trimestre 2025 les travaux préparatoires des réseaux notamment, pour à la fois en déplacer certains et en renouveler d'autres, pour éviter d'avoir à intervenir de nouveau dans quelques années sur des aménagements neufs. 2025 sera une année des travaux de réseaux, des ouvrages d'art, afin de réaliser le tramway en 2026 et en 2027.

- *Les travaux en cours de réalisation sur le rond-point du Débarquement ont-ils été pris en compte par rapport à la réalisation du tramway dans ce secteur ?*

Réponse de M. Oden : oui, tout à fait.

- *Y-a-t-il des voies de recours possibles sur le projet ?*

Réponse de N. Joyau : il y a encore plusieurs étapes, des délibérations à passer, une enquête publique qui aura lieu à l'automne, pour laquelle nous allons fournir une étude d'impact qui comprendra les rapports des études en cours (géotechnique, faune/flore, acoustique, etc.). Ces études seront disponibles sur le site de la concertation tramway2028.fr. Un commissaire enquêteur prendra note des remarques du public avant de dresser un rapport qu'il devra ensuite permettre d'obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) sur le projet au printemps 2025. De potentiels recours pourraient effectivement amener le report de la mise en service ou la non obtention de la DUP.

- *Peut-on revenir sur le parking situé à côté du parking de Beaulieu ? Ce parking sera-t-il bétonné ou laissé engazonner pour remédier aux problèmes d'évacuation des eaux pluviales sur ce secteur ?*

Réponse de M. Oden : dans les standards actuels c'est la gestion à la parcelle qui prévaut, ce qui sera le cas sur ce parking. La particularité de ce parking est qu'il est sur un fond calcaire donc on ne pourra pas infiltrer les eaux pluviales. Cela signifie qu'il y aura du stockage, aussi un traitement avec des noues sera aménagé avec une désimperméabilisation, en partie, des places. Il ne s'agira pas d'un parking enherbé.

- *Serait-il envisagé de planter un peu ?*

Réponse de N. Joyau : il y aura effectivement des arbres plantés sur ce parking. Sur

l'ensemble de l'opération, près de 80% du linéaire de la plateforme qui sera végétalisé, et dont une grande partie conséquente avec une perméabilité directe avec le sol.

- *Le long de ce parking, le chemin en haut sera-t-il aménagé en piste cyclable ? Car les gens ont l'habitude de le prendre pour aller à Bretteville-sur-Odon en vélo.*

Réponse de M. Oden : ce chemin sera en partie viabilisé pour gérer l'accès au parking. A voir s'il y aura un aménagement cyclable.