

TRAMWAY 2028

SECTEUR CENTRE

Des nouvelles lignes : pourquoi ?

Après la mise en service du tramway en 2019, Caen la mer prépare l'avenir et travaille sur l'extension des lignes du tramway. Comme toutes les grandes agglomérations, Caen la mer souhaite renforcer l'offre de transports publics et accompagner le développement des quartiers traversés avec le prolongement des lignes de tramway vers Beaulieu, Saint-Contest, Chemin Vert, et la Presqu'île. D'un point de vue environnemental, le tramway est plus respectueux que la voiture individuelle. Pensé pour desservir les secteurs les plus denses, ce moyen de locomotion proposera une solution facile et rapide pour joindre le centre-ville tout en réduisant la pollution atmosphérique.

LES +

- + de quartiers desservis
- + confortable
- + de régularité

La Communauté urbaine Caen la mer a lancé une étude afin d'analyser le réseau de transports en commun sur le territoire et définir des orientations pour les futures lignes. Certaines zones sont propices à l'implantation d'une ligne de tramway, d'autres d'un bus en site propre (avec couloirs sécurisés) ou bien de bus « classiques ».

Des nouvelles lignes de tramway sont donc envisagées par la Communauté urbaine sur un axe Est-Ouest et plusieurs variantes sont à l'étude.

POUR UNE DESERTE ÉQUITABLE ET RENFORCÉE

Le projet de futures lignes de tramway sur l'axe est-ouest a comme objectif premier de **desservir de façon équitable l'ensemble du territoire** et notamment les quartiers du **Chemin vert, Beaulieu** et de nombreux équipements publics tels que **l'Hôtel de ville, le stade nautique, le lycée Malherbe, le Parc des Expositions, le Zénith, le Palais des sports, le stade d'Ornano...** Ainsi que la zone d'activités de Saint Contest/Colline aux oiseaux. Cela permettra de venir compléter l'axe nord-sud et renforcer l'offre déjà existante.

L'objectif est également de réduire les temps de parcours et rendre les trajets en transport commun encore plus confortables. A titre d'exemple, 10 minutes de moins pour rejoindre la gare depuis le Chemin Vert.

UN ENJEU DE TRANSPORTS MAIS AUSSI URBAIN

Les nouvelles lignes de tramway répondent aux enjeux de mobilité mais aussi d'urbanisme. En effet ce projet donnera l'occasion de **valoriser les quartiers desservis**, de débitumiser l'espace public en végétalisant, lorsque cela est possible, la plateforme du tramway. Il intégrera toutes les mobilités car il permettra de **renforcer le réseau cyclable** en créant tout le long des voies du tramway de **nouveaux aménagements cyclables sécurisés**. Une étude est également en cours afin de supprimer les lignes aériennes du tramway dans la partie historique de la ville. **Un projet qui facilitera les déplacements et améliorera considérablement le cadre de vie des quartiers concernés.**

DATES CLÉS

Calendrier prévisionnel

- **2022** : Études complémentaires et concertation préalable
- **2023** : Choix du tracé définitif
- **2024** : Enquête publique auprès des habitants
- **Mi-2025** : Déviations de réseaux
- **2026** : Début des travaux
- **Mi-2028** : Mise en service

Trois axes de développement

Pour un maillage complet au cœur de l'agglomération

Le projet de nouvelles lignes de tramway est pensé pour offrir **une solution de transport en commun plus attractive**, et pour désengorger des axes urbains qui sont de plus en plus saturés.

A ce jour, le tracé définitif n'est pas arrêté. Trois hypothèses sont envisagées.

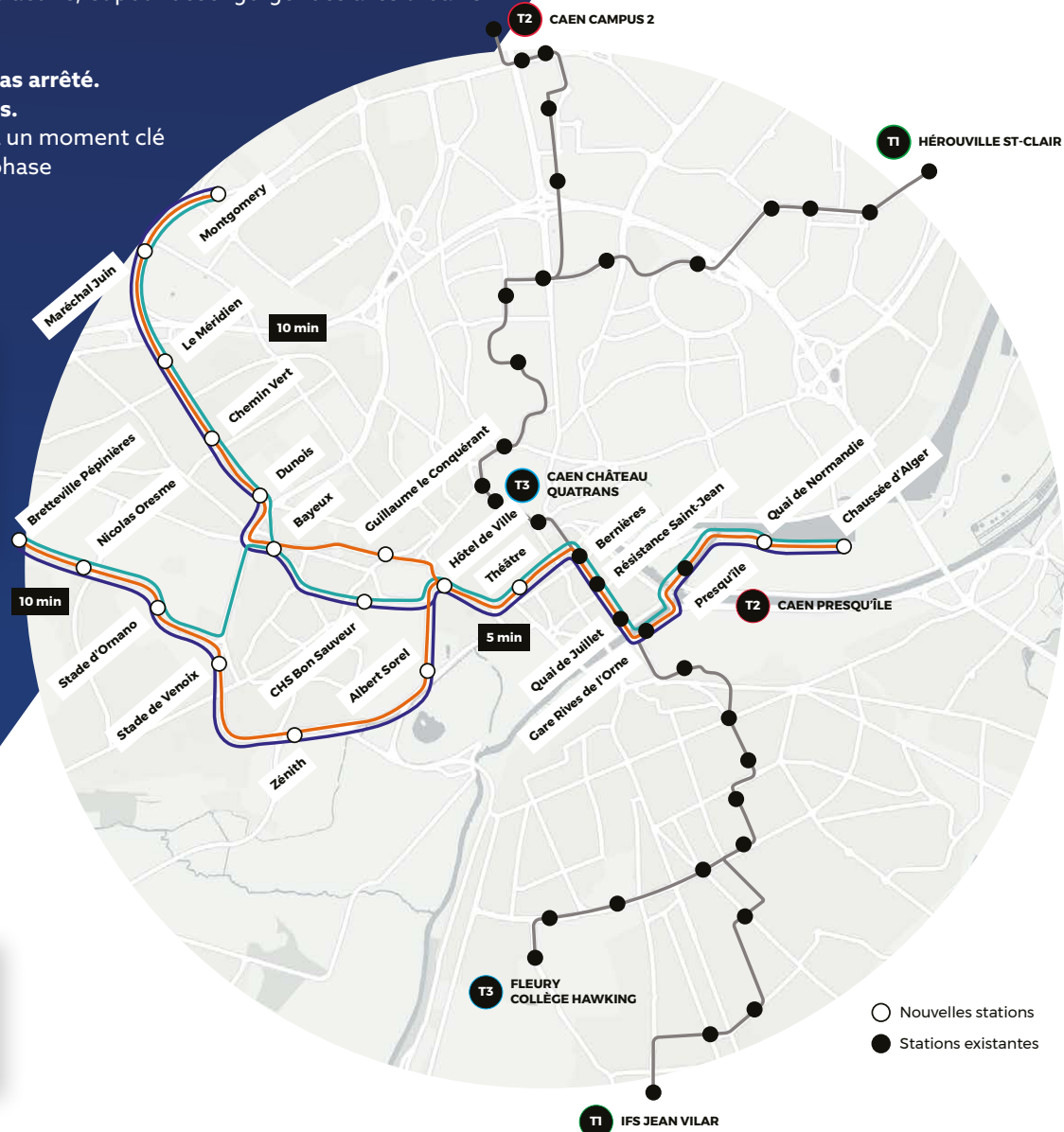
La sollicitation des habitants sera un moment clé du projet, notamment lors de la phase de concertation puis de l'enquête publique (fin 2022 et 2024).

LES 3 HYPOTHÈSES DE TRACÉ

LES SECTEURS DESSERVIS



- 1** Vers Saint-Contest via le Chemin-Vert : le Chemin-Vert représente le plus grand quartier de Caen avec ses 12 000 habitants.
- 2** Vers Bretteville-sur-Odon via Beaulieu : les équipements majeurs tels que le stade nautique Eugène-Maës, le parc des expositions, le Zénith, le futur Palais des Sports, le stade Michel d'Ornano, ainsi que le lycée Malherbe seront desservis.
- 3** Vers la Presqu'île : pour accompagner son urbanisation et desservir les 2 400 logements et les commerces du nouveau bassin ainsi que le bas du quartier Saint-Jean-Eudes.

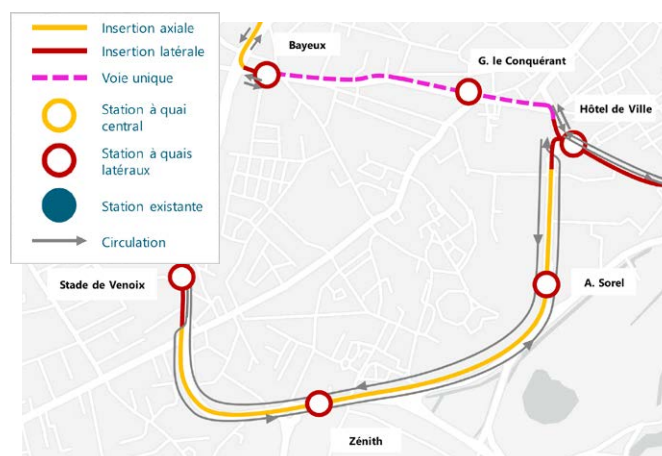


Zoom sur le projet

Le secteur Centre

Tracé A - LES ENJEUX

- Rue G. le Conquérant et rue de Bayeux :
 - Accès réservé riverains et livraisons
 - Pas de ligne aérienne de contact
 - Organisation de poches de stationnement en proximité immédiate
 - Accessibilité Place Monseigneur des Hameaux
- Maintien 2x2 voies sur le bd Guillou
- Parc relais mutualisé dans le futur Palais des Sports



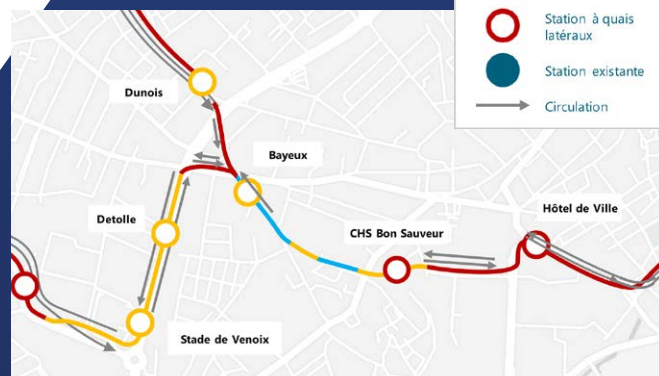
Tracé B - LES ENJEUX

- Traversée de l'établissement public de santé mentale du Bon Sauveur
- Création d'une nouvelle place publique
- Maintien 2x2 voies sur le bd Guillou
- Parc relais mutualisé dans le futur Palais des Sports



Tracé C - LES ENJEUX

- Traversée de l'établissement public de santé mentale du Bon Sauveur
- Création d'une nouvelle place publique
- Maintien 2x2 voies sur le boulevard Detolle



PRESQU'ÎLE - LES ENJEUX

- Accompagnement de l'urbanisation de l'écoquartier
- Desserte rue Basse et avenue de Tourville

Foire aux questions

VRAI OU FAUX

Pourquoi les itinéraires cyclables n'ont pas été pris en compte dans le précédent projet ?

L'ancien projet avait uniquement vocation à revoir l'emprise de la plateforme déjà existante. Dans le cadre du projet Tramway 2028, les emprises de travaux vont de façade à façade, ce qui permettra évidemment d'intégrer des aménagements cyclables, conformément aux objectifs fixés par les élus.

La ligne desservant le Chemin Vert devrait passer plutôt par le boulevard Detolle FAUX

Les tracés sont pensés afin de passer au plus près des zones denses d'habitat ou d'emploi : ce qui n'est pas le cas du boulevard Detolle. Il faut organiser les mobilités afin d'améliorer la qualité de vie des habitants : le principal public visé, ce sont les habitants qui vivent près du futur tracé. L'enjeu est de leur proposer une meilleure offre de transport urbain, plus efficace et plus confortable. Le réseau de bus sera également renforcé afin de lier les différents modes de transports.

Les personnes venant de l'extérieur ne vont pas abandonner leur voiture VRAI ET FAUX

Les habitants ne vont pas tous abandonner leur voiture et/ou utiliser les parkings relais pour terminer leur trajet. Nous ne souhaitons pas faire la chasse à la voiture mais proposer des solutions crédibles, notamment pour les personnes qui effectuent des déplacements de faible distance. Caen la mer et sa ville centre ont un destin commun : l'attractivité de l'une profite à l'autre.

D'autres tracés sont envisageables comme par exemple via les Fossés Saint Julien ?

Cette possibilité a fait l'objet d'une étude mais les contraintes auraient été trop importantes et trop complexes à mettre en œuvre notamment en termes de virages et d'exploitation. Il n'y aura pas d'autres propositions de tracés : néanmoins, en cas de problématiques techniques majeures sur certaines portions, très localement, il sera possible de trouver des alternatives.

Selon les tracés, quel impact pour la rue Caponière ?

Quel que soit le tracé retenu, les voitures pourront circuler rue Caponière. Des modifications de circulation seront peut-être nécessaires mais des études seront menées au préalable. Le projet tramway sera l'occasion également de prévoir des travaux annexes pour améliorer les aménagements et la sécurité (piétonne et cycliste) des rues adjacentes aux tracés.

Quel sera l'accès aux établissements scolaires (Charles de Gaulle et Sainte Bernadette) ainsi que des commerces nécessitant plusieurs places de parking ?

Le sujet est travaillé en lien avec les établissements scolaires afin de garantir un accès sécurisé. Les contraintes de chacun, y compris les commerçants, seront prises en compte dès la conception des études afin de proposer des solutions. Il faudra étudier une nouvelle organisation du stationnement en optimisant par exemple celui de la rue Saint-Manvieu pour créer une réelle rotation. Certes, il s'agit d'un changement majeur dans les habitudes mais il faudra travailler ensemble pour trouver des solutions. L'enjeu est aussi de renforcer la qualité de l'espace public afin d'augmenter l'attractivité de la Ville.

L'âme du quartier sera détruite avec le passage du tramway FAUX

La qualité de vie, la dynamique commerçante et l'espace patrimonial spécifique à chaque quartier ne sera pas impactée par le projet de tramway, au contraire, l'idée est de revaloriser l'espace de façade à façade. Dans la rue Guillaume Le Conquérant, le passage du tramway réduira le niveau de bruit par rapport à la situation actuelle.

Les commerçants ne sont ni accompagnés ni écoutés FAUX

Le sujet des commerces est tout aussi important que celui des habitants. Nous avons organisé des réunions spécifiques afin d'écouter les besoins de chacun. Le projet devra permettre de maintenir les flux vers les commerces voire les renforcer. Les accès pour les livraisons ainsi que les déposes minutes seront maintenus. Les contraintes liées aux travaux seront anticipées au maximum et une commission d'indemnisation sera mise en place pour prendre en compte les baisses de chiffres d'affaires. Pour rappel, pour le précédent projet, 70 dossiers ont été traités pour un total d'environ 720.000€ d'aides.

En fermant les rues de Bayeux et Guillaume Le Conquérant à la circulation, les autres rues seront encombrées VRAI ET FAUX

Le trafic de transit de ces rues sera reporté vers la rue Sorel ou vers le boulevard Guillou. L'arrivée du tramway favorisera, pour certains, l'utilisation du transport public plutôt que la voiture mais cela n'apportera pas une solution définitive à la congestion du trafic aux heures de pointe.

Les nuisances seront plus importantes avec le passage du tramway et l'entretien nocturne FAUX

La fréquence de passage des tramways n'est de 10 minutes par sens qu'en heure de pointe, elle est plus importante en dehors de ces créneaux. Les conducteurs n'utilisent la clochette qu'en cas d'alerte (véhicules et/ou personnes sur la voie) ou lors du croisement d'un autre tramway. L'entretien des voies est opéré la nuit, hors circulation de tramway, car il est nécessaire de découper l'alimentation électrique.

Quel est le positionnement des Architectes des Bâtiments de France (ABF) ?

Les ABF se préoccupent de la préservation des bâtiments patrimoniaux et ils savent appliquer une approche pragmatique de la réglementation. Ils seront consultés dans le cadre du projet.

Les logements perdront de leur valeur FAUX

D'un point de vue immobilier, ce projet ne pourra que maintenir voire renforcer la valeur des biens. Le passage du tramway ne remet pas en cause l'esthétisme d'un quartier ni sa vitalité, mais uniquement ses modalités de circulation.

La participation de l'Etat semble faible : comment financer un tel projet ?

Les projections financières ont été effectuées sur la base d'évolutions prudentes de recettes. Depuis 10 ans, Caen est la seule ville à avoir diminué le taux d'imposition de 1% et il n'est pas question de l'augmenter. Le versement mobilité n'est pas payé par les habitants mais par les employeurs ayant plus de 11 salariés (y compris les employeurs publics) : cette taxe s'élève à 2% de la masse salariale.

Les études sont menées uniquement rue Guillaume Le Conquérant FAUX

Les différentes études (circulation, stationnement, acoustiques et géotechniques) seront menées sur l'ensemble des zones concernées par les trois tracés. Le but étant de choisir un tracé sur la base de données fiables et concrètes.