

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.

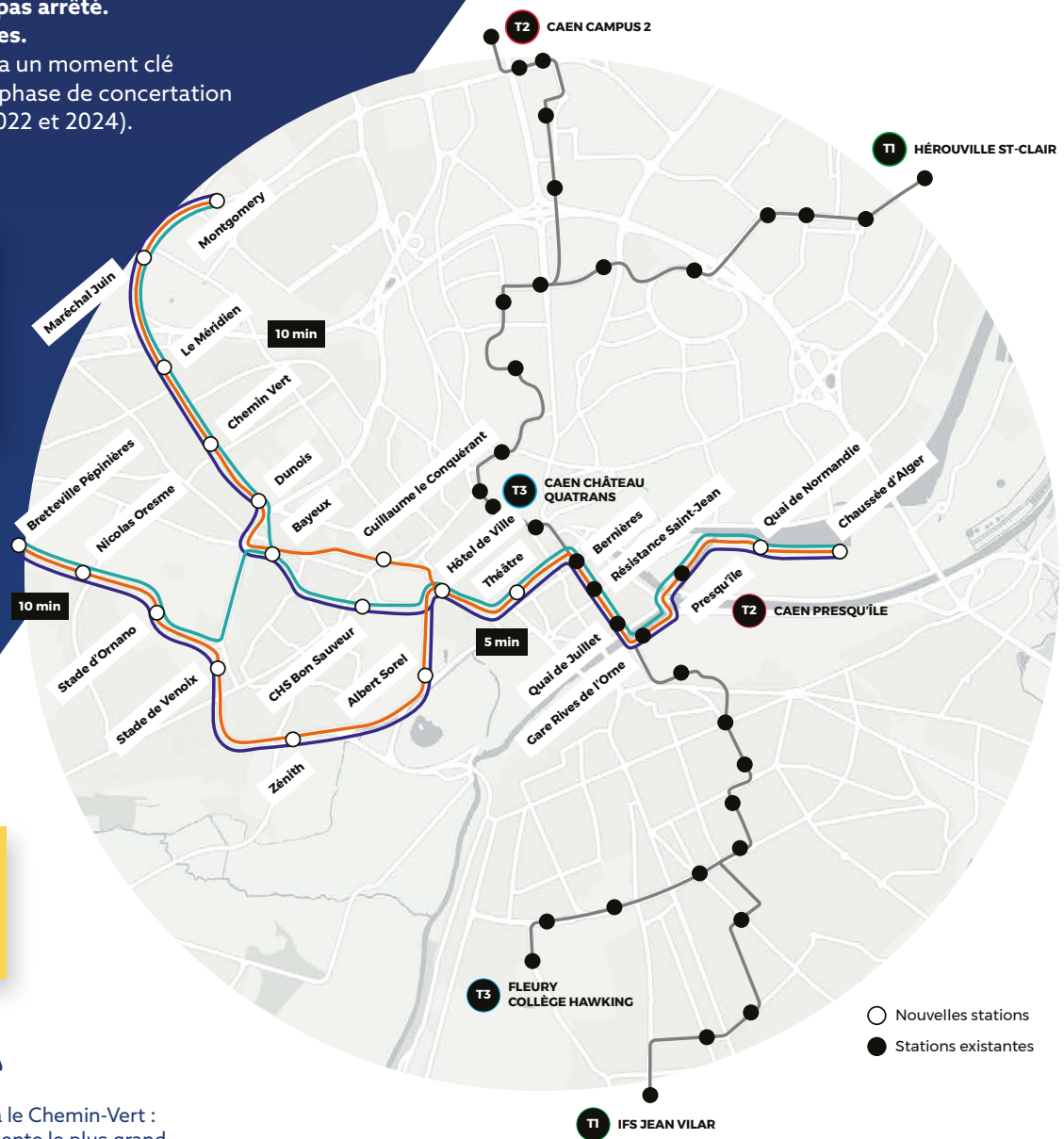
La sollicitation des habitants sera un moment clé du projet, notamment lors de la phase de concertation puis de l'enquête publique (fin 2022 et 2024).

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.



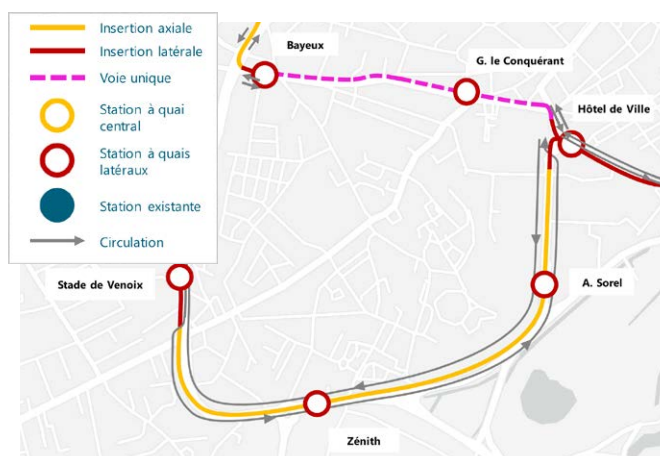
○ Nouvelles stations
● Stations existantes

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



Photo non contractuelle

Foire aux questions

VRAI OU FAUX

L'État subventionne ce projet uniquement pour le quartier du Chemin Vert

FAUX

L'État a annoncé une subvention à hauteur de 40 millions d'euros justifié par l'intérêt général du projet et aussi parce que des quartiers prioritaires tels que le Chemin Vert sont pris en compte. Ce dernier est un quartier dense et le tramway a vocation à desservir les zones les plus peuplées.

Quel sera l'impact du tramway sur les habitations de la rue de Bayeux qui subissent déjà des dégradations à cause du passage des bus ?

Un constat d'huissier aura lieu avant travaux. Des dispositions seront prises pour que la plateforme soit dimensionnée pour générer le moins de vibrations possibles. De plus, des études géotechniques seront menées au préalable.

Le commissaire enquêteur peut infirmer le projet

VRAI ET FAUX

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur peut approuver ou questionner le projet, voire même l'infirmer. Le choix du tracé se fera à la suite des échanges avec les habitants et de la phase de concertation règlementaire. Cela permettra de prendre en compte les difficultés et les appréhensions de chacun. Le but est de retenir le tracé qui offrira un service de qualité au plus grand nombre. Ce projet doit permettre d'améliorer l'aménagement de la ville, sa qualité de vie et donc son attractivité. La décision finale sera débattue en Conseil communautaire.

Le tracé retenu sera ensuite soumis à une enquête publique.

Aucun tracé n'est prévu rue Canada

VRAI

Ce tracé a été envisagé mais les études préalables ont démontré qu'il n'était pas possible en raison des virages serrés, de la voie unique sur un linéaire trop important qui n'autorisait pas la fréquence d'exploitation souhaitée.

Beaucoup d'élèves de l'école Saint Bernadette ne sont pas originaire de Caen : comment accéder à l'école ?

45% des élèves des écoles privées habitent hors de Caen. Des réunions sont en cours avec les directeurs des établissements scolaires ainsi qu'avec les associations de parents d'élèves. La dépose minute actuelle est déjà compliquée. Cette problématique d'accès fait partie des éléments qui seront approfondis lors des études techniques et des études de circulation en cours. Par ailleurs, un projet d'évolution de Sainte Bernadette avec l'institution Saint Pierre est une opportunité de résoudre cette problématique.

La rue Guillaume Le Conquérant perdra de son authenticité et les riverains n'auront plus accès à leur logement

FAUX

Au contraire, le projet permettra de préserver le quartier et d'accroître son attractivité. Les riverains auront toujours la possibilité d'accéder à leur logement. Aujourd'hui, il est déjà difficile de trouver une place de parking : un travail d'ensemble sera réalisé afin d'étudier des possibilités de parking (notamment place Monseigneur des Hameaux). Des poches de stationnement seront possibles pour les dépose-minutes et nous incitons, pour ceux qui le peuvent, le report modal (laisser la voiture dans des parkings relais pour rejoindre l'hyper-centre en transport public).

Une place importante sera laissée aux piétons et cyclistes

VRAI

Rue Guillaume le Conquérant et rue Bayeux, de larges trottoirs, de part et d'autre de la plateforme du tramway, permettront de réaliser des espaces partagés sécurisés pour laisser place aux mobilités douces.

Bien entendu, le piéton reste prioritaire : en cas de grosse affluence, les cyclistes devront mettre le pied à terre.

Les commerces impactés par les travaux recevront des indemnités

VRAI

Une procédure d'accompagnement sera mise en place ainsi qu'une commission d'indemnisation avec des compensations financières comme lors du précédent chantier. Ces indemnités sont attribuées par une commission indépendante avec une enveloppe ouverte selon les besoins, même à plusieurs reprises.

Le stationnement en ville est saturé

VRAI ET FAUX

Il reste souvent de la place dans les parkings souterrains. Il faut réussir à favoriser la rotation des véhicules en stationnement. Le service de transports publics se doit d'apporter des solutions pratiques pour les riverains des lignes et pour un public captif. Il convient également d'inciter au report modal et à l'utilisation des parkings relais.

Les résultats des études de circulation seront partagés

VRAI

Les résultats des études seront présentés avant de choisir le tracé : des réunions dédiées seront organisées pour partager ces données.

Le passage du tramway apporte plus de bruit et plus de vibrations

FAUX

Le bruit d'un tramway est inférieur à celui d'un bus ou des voitures. Néanmoins, des études d'impact acoustique seront menées afin d'obtenir des précisions.