



TRAMWAY
2028

Caen la mer
Axe Est – Ouest de tramway

Réunions publiques
Novembre 2021



Sommaire

1. Présentation de Caen la mer
2. Le contexte
3. Les objectifs visés
4. Le projet



1.

Présentation de Caen la mer

La communauté urbaine Caen la mer en chiffres

- 48 communes réparties sur 366 km²
- 10 kilomètres de littoral
- 276 284 habitants
- 25 855 entreprises
- 34 000 étudiants
- 43 laboratoires de recherches
- 1^{er} aéroport normand
- En 2019, 28 millions de touristes

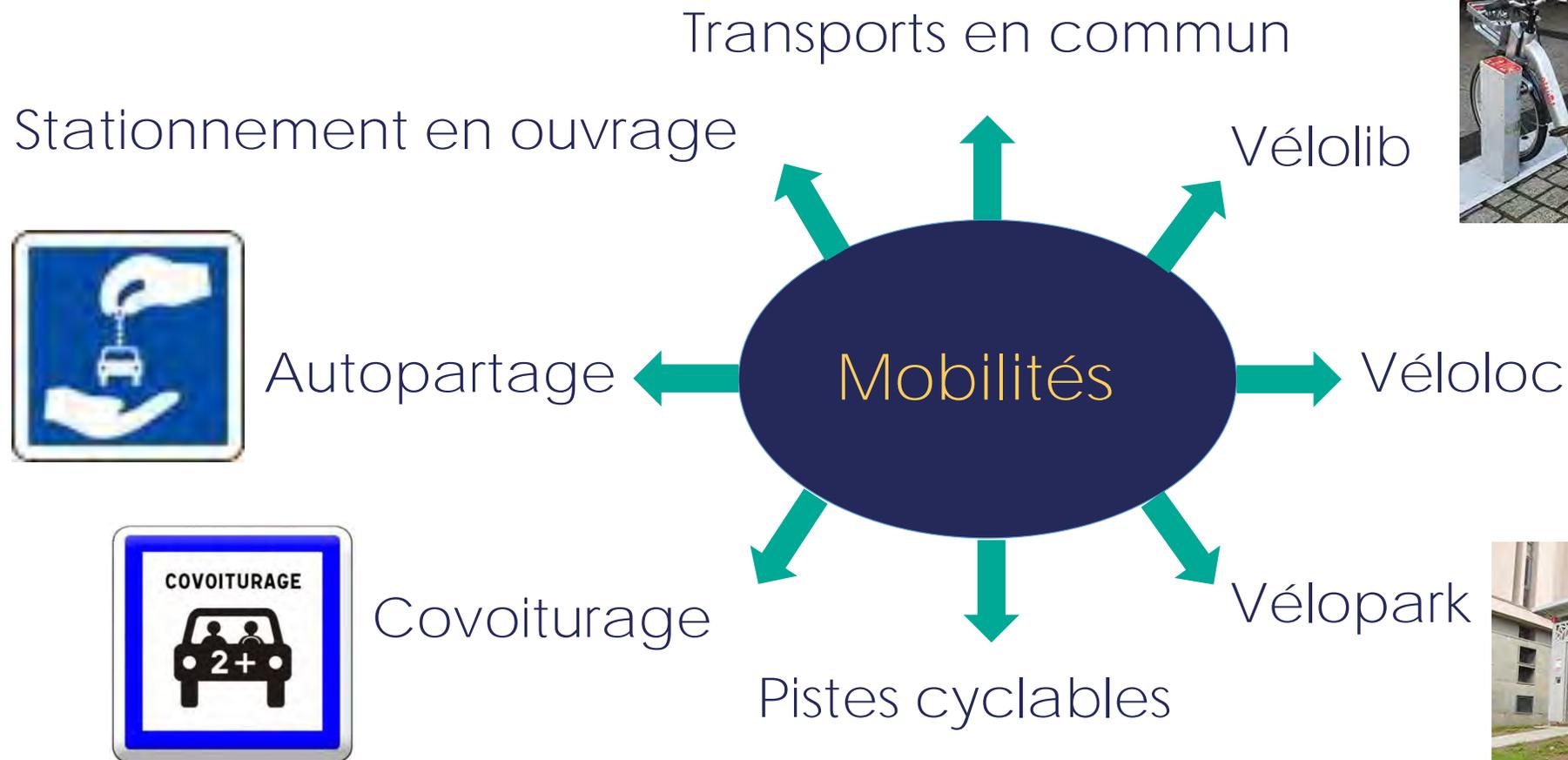


Les grandes compétences de Caen la mer

- Aménagement du territoire
- Développement économique
- Services d'intérêt collectif
- Animation du territoire
- Déplacements et mobilité
- Habitat et Politique de la Ville

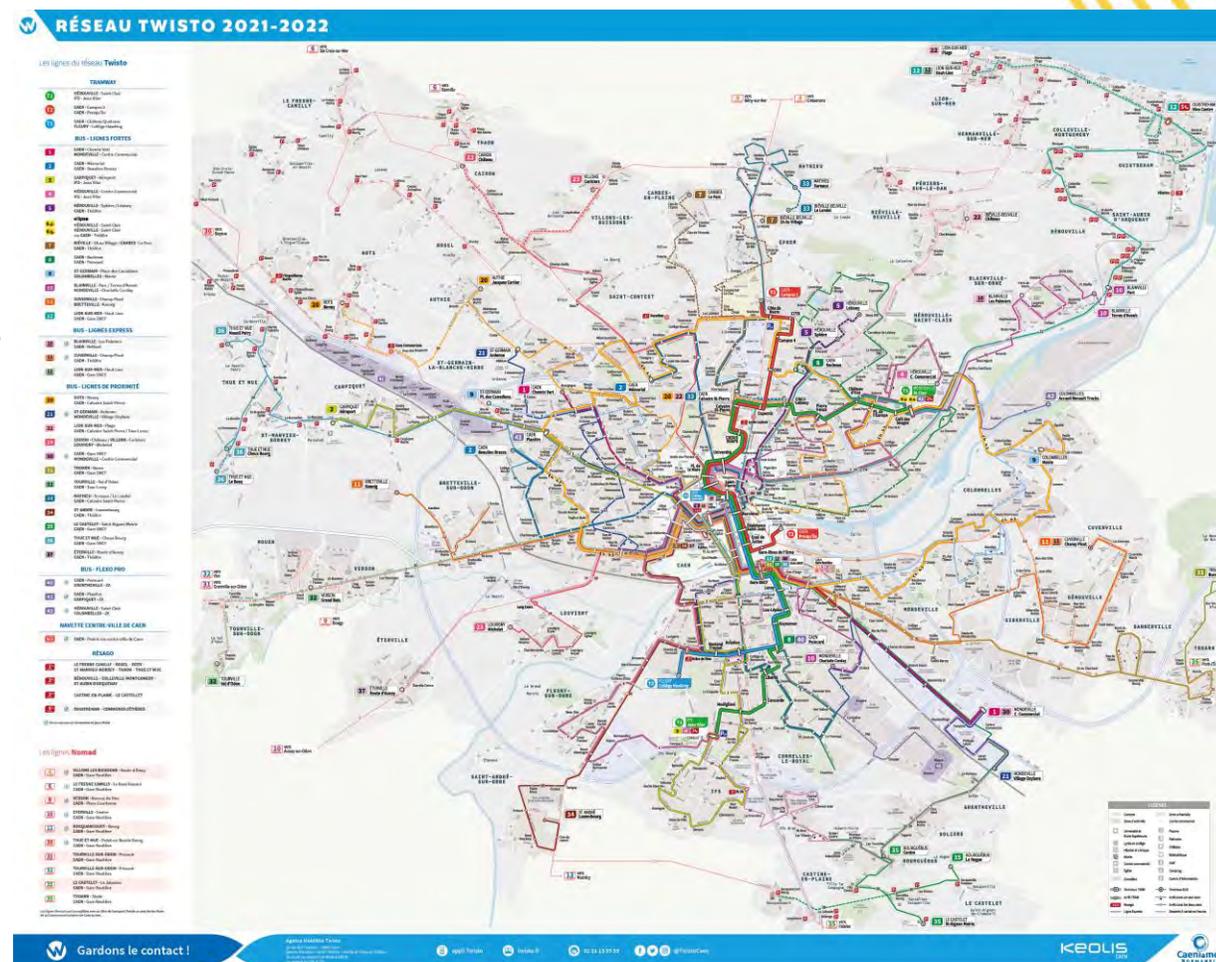


Les mobilités de Caen la mer



Le réseau de transports en commun Twisto

- 85 000 validations par jour
- 3 lignes de tramway
- 6 lignes de bus à niveau élevé de service
- 6 lignes de bus fortes et 3 lignes express
- 4 lignes de bus urbaines
- 8 lignes de bus proximité
- 3 lignes de bus Flexo Pro
- 4 lignes Résago
- Lignes flexo de soirée et Noctibus
- Navette centre-ville
- 29 lignes complémentaires





2.

Le contexte

L'évolution du territoire



En 1968

- 110 262 habitants à Caen
- 182 789 habitants à Caen la mer
- 53 % des ménages ont au moins 1 véhicule

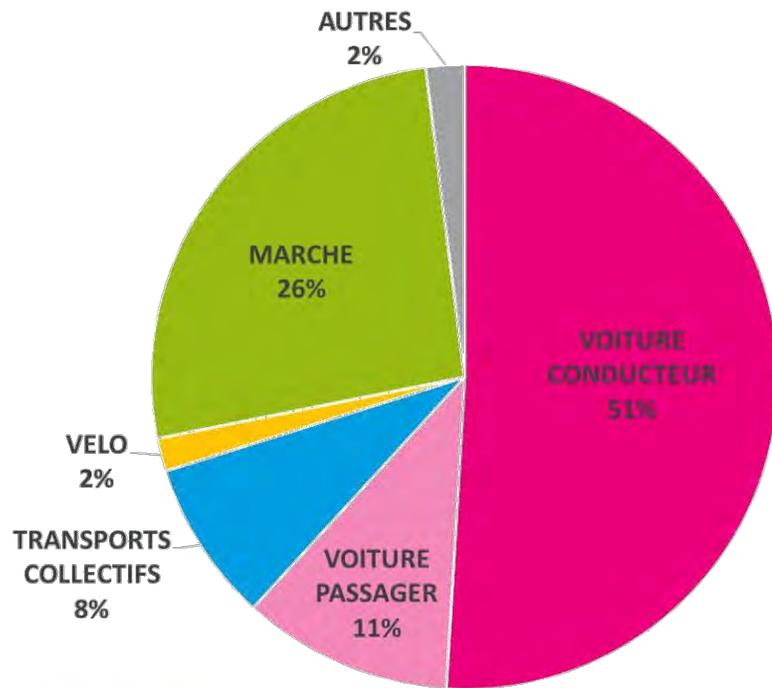
En 2018

- 107 523 habitants à Caen
- 276 284 habitants à Caen la mer
- 80 % des ménages ont au moins 1 véhicule, près d'un tiers en ont 2 ou plus

Une part prépondérante de la voiture dans les déplacements

1,1 million de déplacements par jour sur Caen la mer

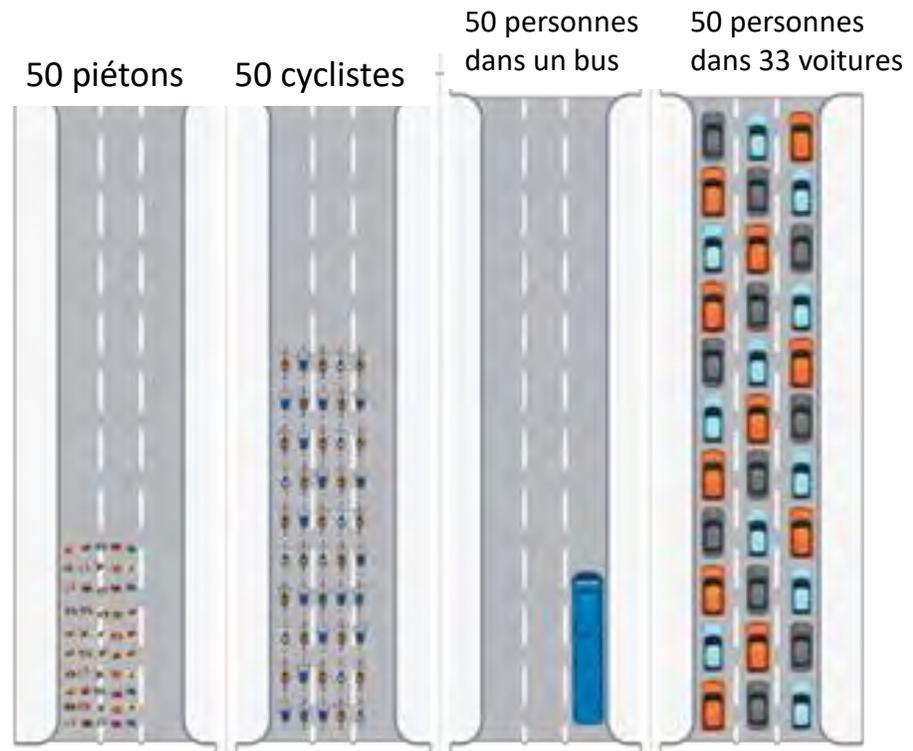
(900 000 réalisés par les habitants de Caen la mer, 200 000 par des habitants extérieurs venant à Caen la mer)



- 43 000 personnes viennent de l'extérieur travailler dans Caen la mer
- 15 000 personnes sortent de Caen la mer pour travailler à l'extérieur
- 42 % des déplacements de moins de 3 km sont faits en voiture

Développer d'autres modèles pour faire circuler plus de flux

- Augmentation démographique à horizon 2030
- Zéro artificialisation nette
- Saturation des axes routiers





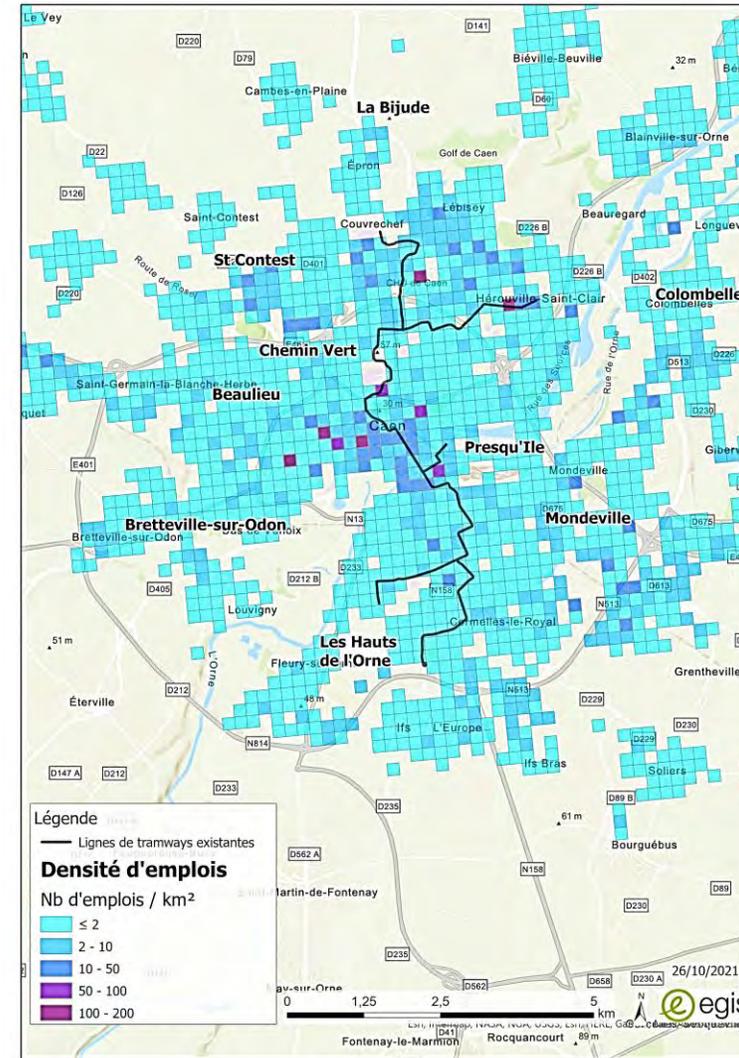
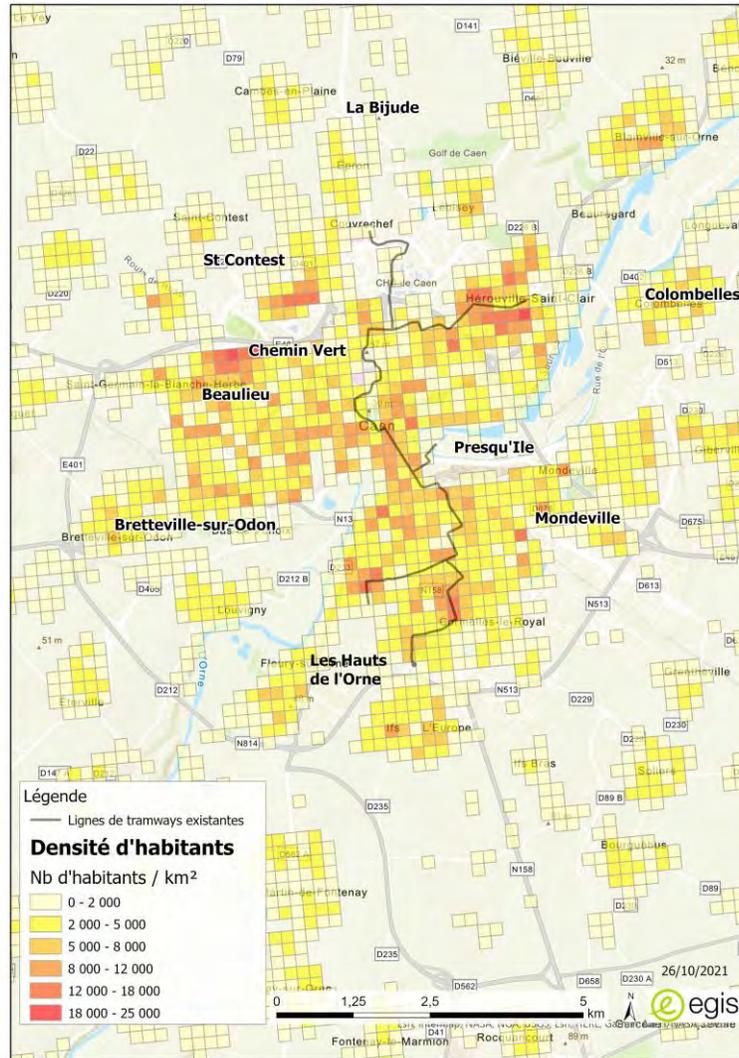
3.

Les objectifs visés

Les objectifs visés

- Offrir des transports en commun toujours plus attractifs
- Inciter au report modal
- Desservir les quartiers densément peuplés, ainsi que les pôles d'emplois et de services
- Améliorer les espaces urbains

Des secteurs denses à desservir





4. Le projet

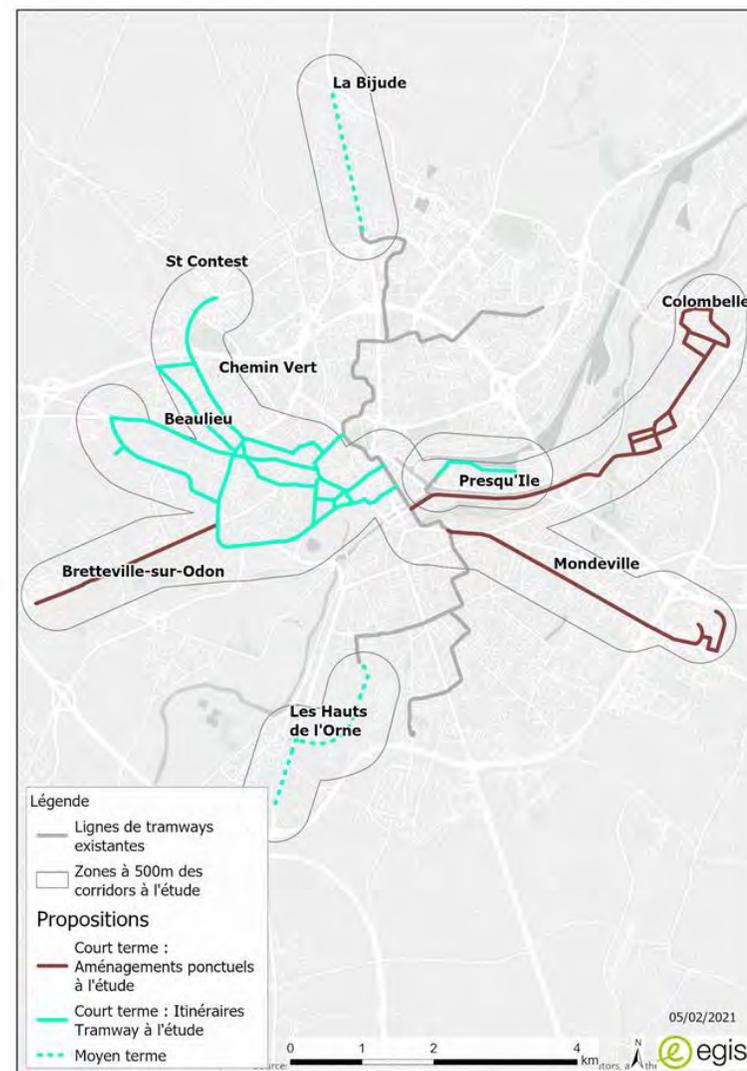
Les conclusions de l'étude d'opportunité

A court terme :

1. Un axe structurant Est-Ouest en tramway vers Saint-Contest et Beaulieu
2. Prolonger la ligne existante vers la Presqu'île
3. Sur Bretteville-sur-Odon, Colombelles et Mondeville :
 - aménagements ponctuels type couloir réservé sur certaines sections ou au droit de certains carrefours
 - réflexions sur le niveau de service des lignes de bus (fréquence, horaires,...)

A moyen terme :

1. Accompagner le développement des projets à Fleury-sur-Orne et requalifier l'entrée sud de l'agglomération
2. Envisager l'extension vers Epron.



Le choix du tramway

Le site propre pour améliorer les temps de parcours, la régularité et la ponctualité.

Le tramway pour :

- Sa capacité d'emport de voyageurs*
- Son confort
- Sa durée de vie
- Son emprise réduite
- Limiter les correspondances
- Optimiser le Centre de Maintenance du Tramway

* Capacité 4 personnes/m² : 80 personnes dans un bus standard, 100 personnes dans un bus articulé et 212 personnes dans un tramway

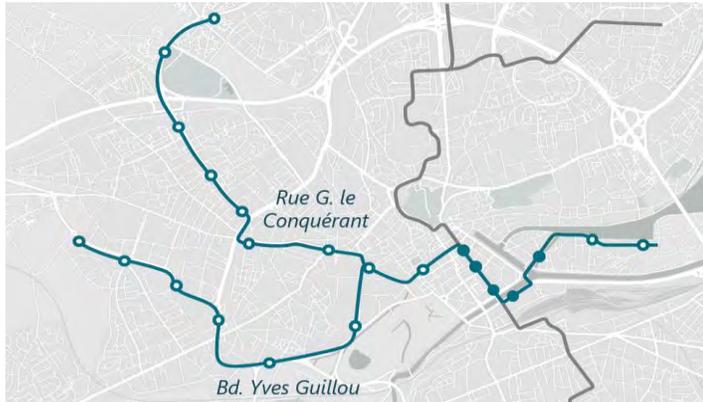


Les tracés envisagés

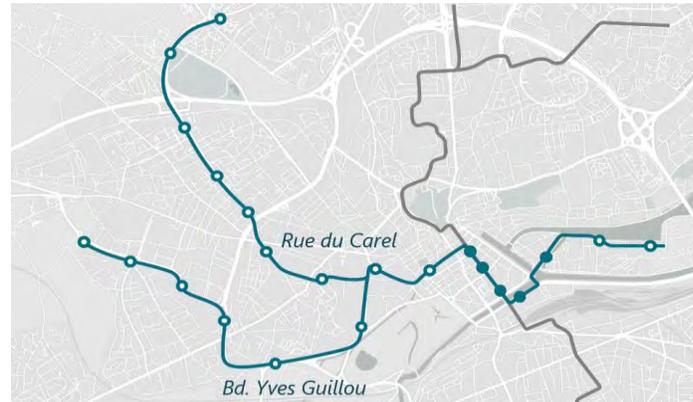
Tracé A : 2 branches via la rue Guillaume le Conquérant et le boulevard Yves Guillou

Tracé B : 2 branches via la rue du Carel et le boulevard Yves Guillou

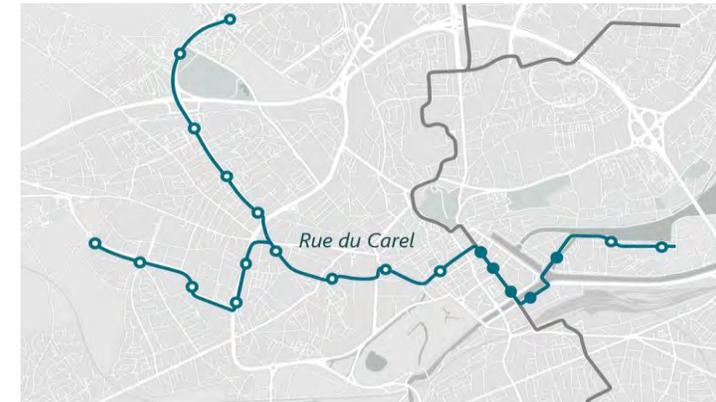
Tracé C : tronç commun depuis Bernières jusqu'à la rue Damozanne, via la rue du Carel



Tracé A : Bd. Yves Guillou + G. le Conquérant



Tracé B : Bd. Yves Guillou + Rue du Carel



Tracé C : Rue du Carel

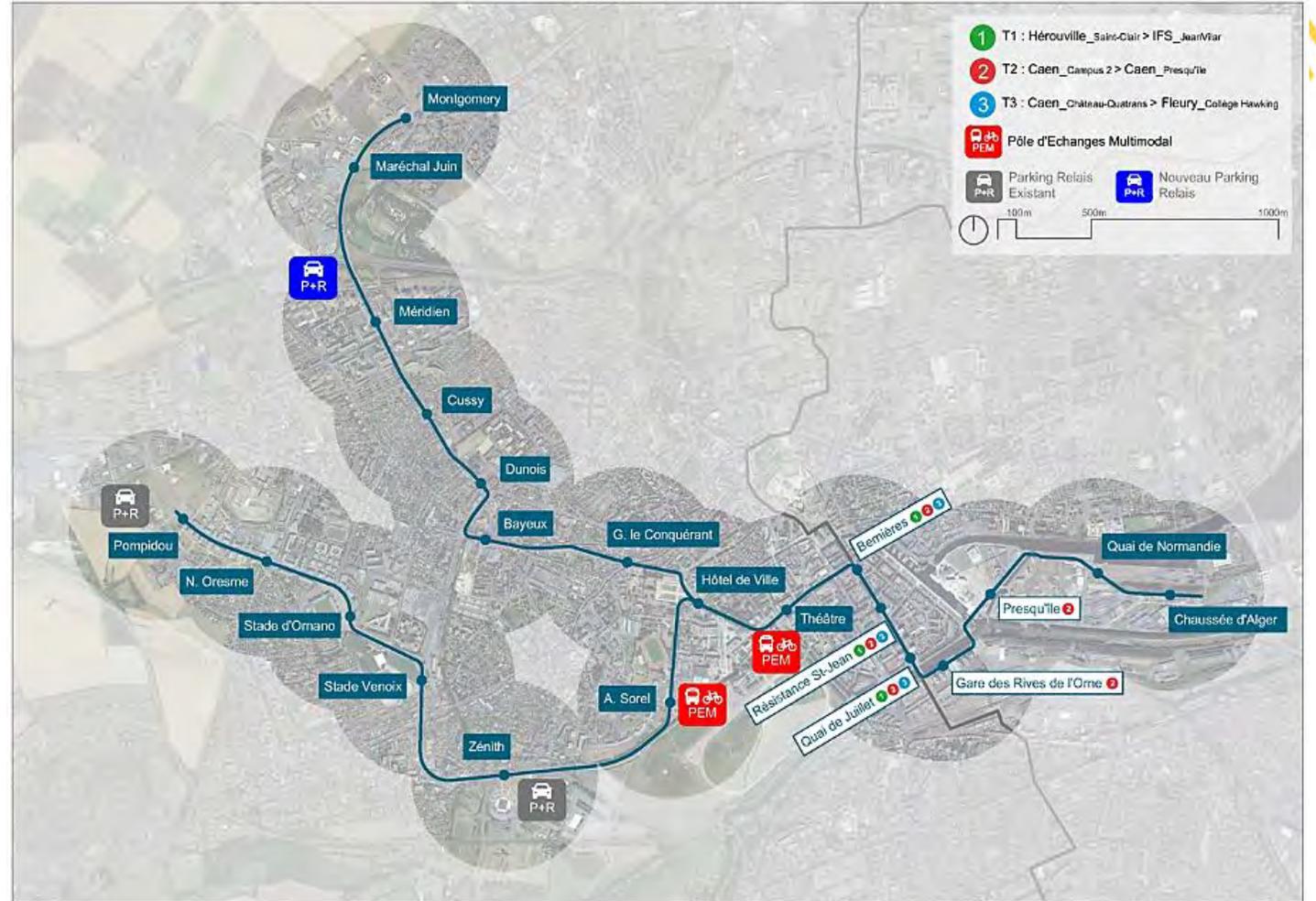
Le tracé A

11,6 km d'infrastructures dont :

- 1,3 km d'infrastructures existantes
- 10,3 km d'infrastructures nouvelles
- dont 1,1 km de voie unique

22 stations dont :

- 5 existantes
- 17 nouvelles



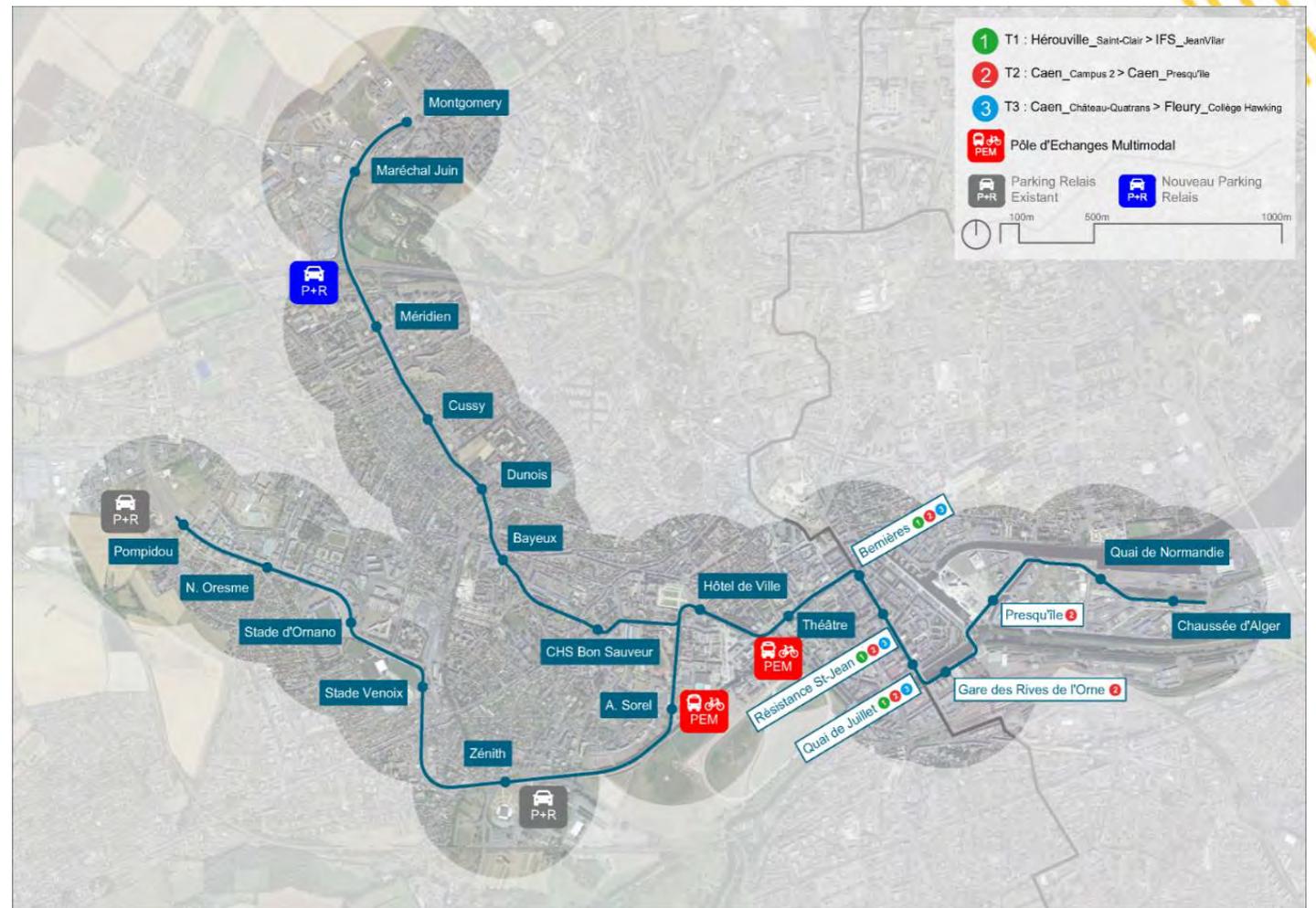
Le tracé B

11,5 km d'infrastructures dont :

- 1,3 km d'infrastructures existantes
- 10,2 km d'infrastructures nouvelles

22 stations dont :

- 5 existantes
- 17 nouvelles



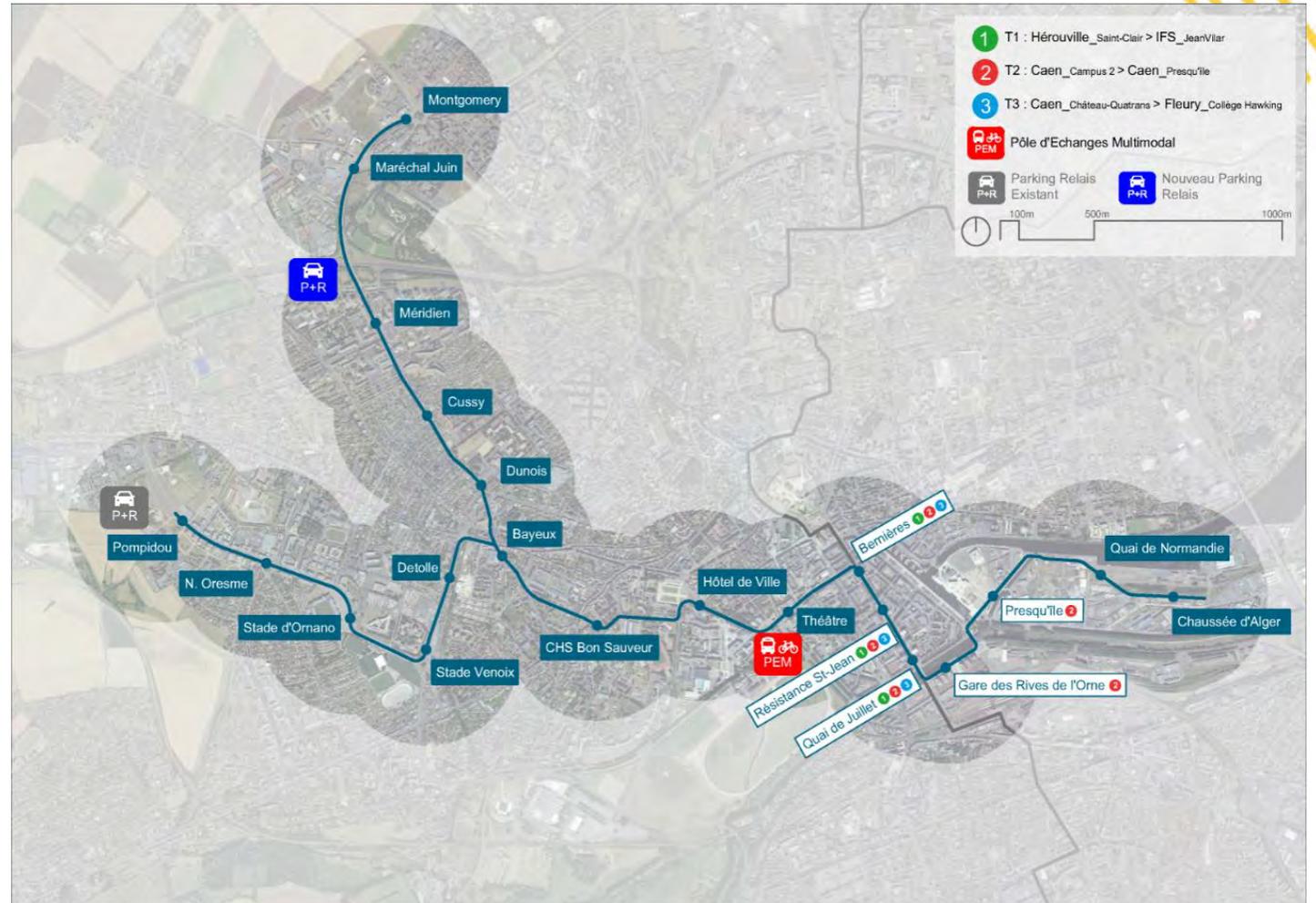
Le tracé C

9,8 km km d'infrastructures dont :

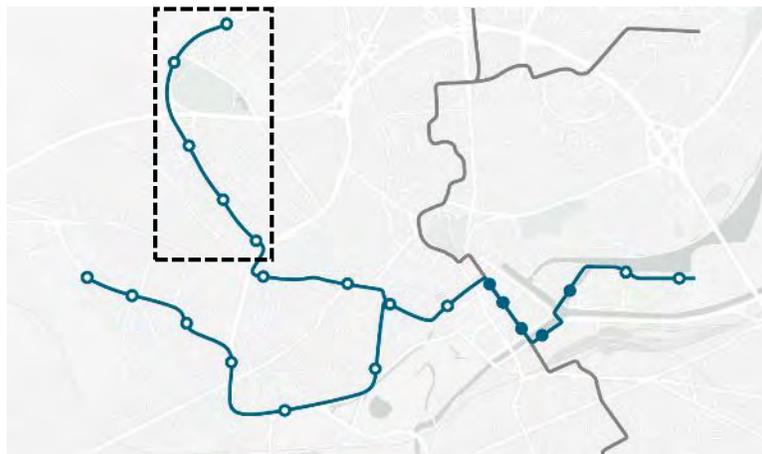
- 1,3 km d'infrastructures existantes
- 8,5 km d'infrastructures nouvelles

21 stations dont :

- 5 existantes
- 16 nouvelles



Le secteur Saint-Contest / Chemin Vert



Principes d'insertion fonctionnelle

Les enjeux

- Projet urbain d'entrée de ville
- Pérennisation du parc de Secqueville et extension linéaire vers Molière
- Création d'un parc relais (270 places)
- Quid d'une circulation double sens ?

Validations journalières actuelles en transports en commun cumul à 500m des arrêts

Montgomery	Maréchal Juin	Molière	Cussy	Dunois
252	452	1499 *	148	492

* Dont 576 sur la L1

Le secteur Saint-Contest / Chemin Vert



Le secteur Saint-Contest / Chemin Vert

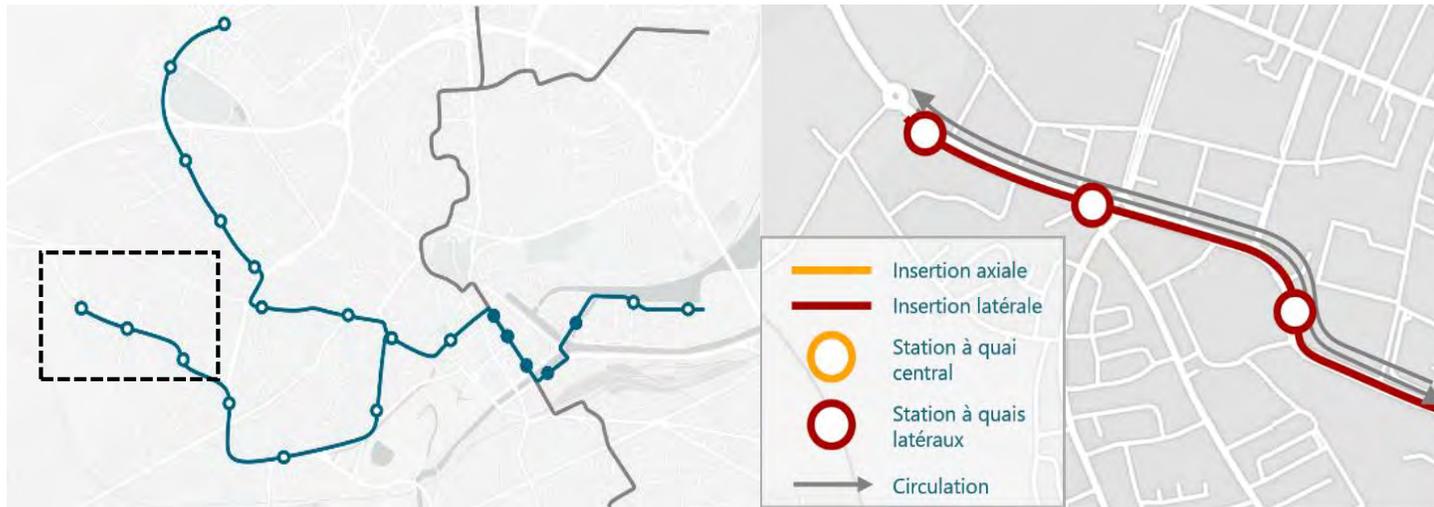


Esquisse de la rue du Chemin Vert, source Etude paysagère et urbaine Phytolab/Magnum/Servicead

Le secteur Saint-Contest / Chemin Vert



Le secteur Beaulieu



Principes d'insertion fonctionnelle

Les enjeux

- Travaux localisés dans la contre-allée, comme prévu dans la conception du quartier
- Création d'un parc relais (270 places) + parking public résidentiel
- Boulevard des Pépinières

Validations journalières actuelles en transports en commun cumulé à 500m des arrêts

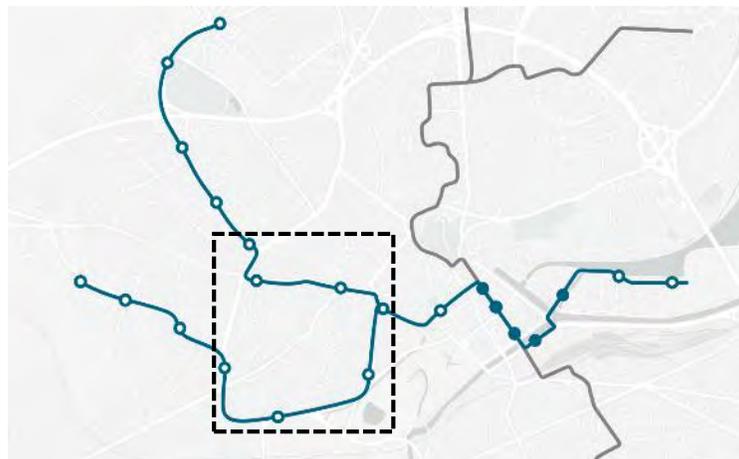
Pompidou	Nicolas Oresme	Stade d'Ornano
100	476	192

Le secteur Beaulieu



Proposition d'insertion de la station Stade d'Ornano

Le secteur Centre – Tracé A



Principes d'insertion fonctionnelle

Les enjeux

- Rue Guillaume 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
 - Maintien d'une accessibilité à la Place Monseigneur des Hameaux
- Maintien 2x2 voies sur le boulevard Guillou
- Parc relais mutualisé dans le futur Palais des Sports

Validations journalières actuelles en transports en commun cumulé à 500m des arrêts

Bayeux	G le Conquérant	Stade de Venoix	Zénith	Albert Sorel
232	1393	323	210	558

Le secteur Centre – Tracé A



Le secteur Centre – Tracé A

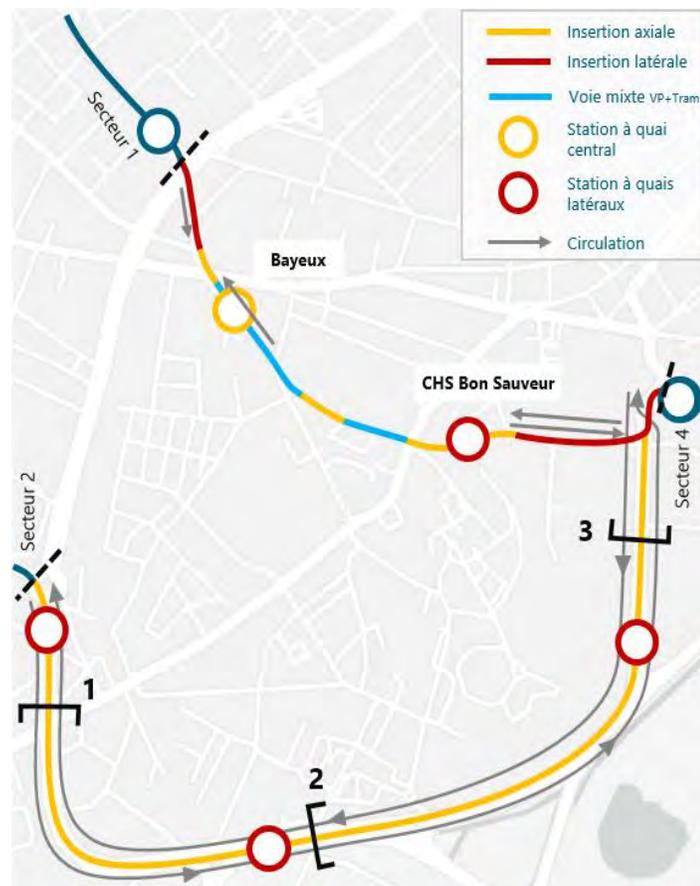
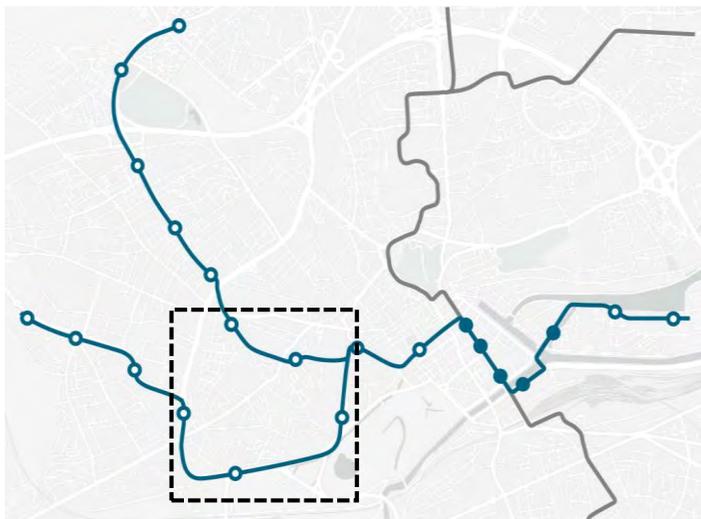


Le secteur Centre – Tracé A



Proposition d'insertion dans la rue Guillaume le Conquérant

Le secteur Centre – Tracé B



Principes d'insertion fonctionnelle

Les enjeux

- Traversée de l'EPSM Bon Sauveur
- Création d'une nouvelle place publique
- Maintien 2x2 voies sur le boulevard Guillou
- Parc relais mutualisé dans le futur Palais des Sports

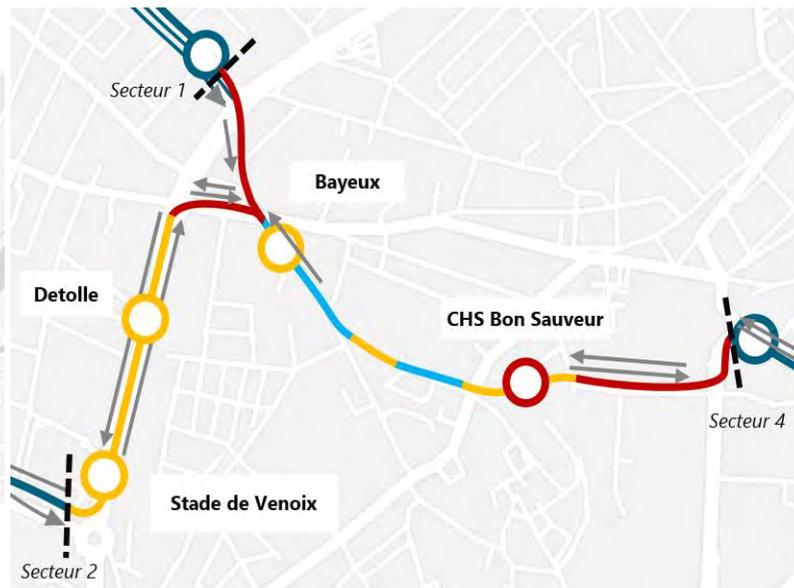
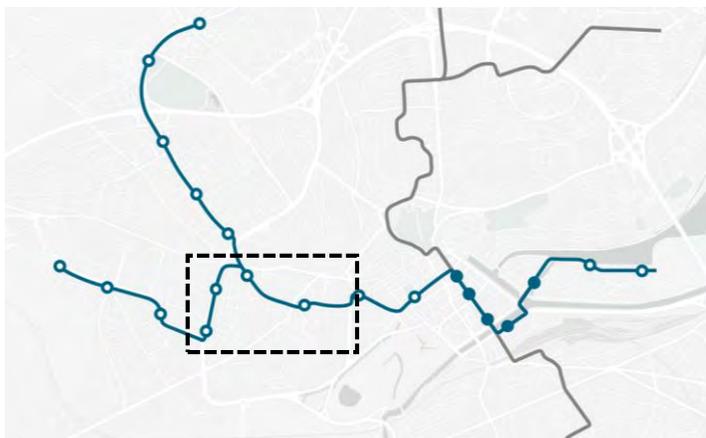
Validations journalières actuelles en transports en commun
cumul à 500m des arrêts

Bayeux	CHS Bon Sauveur	Stade de Venoux	Zénith	Albert Sorel
334	384	323	210	558

Le secteur Centre – Tracé B



Le secteur Centre – Tracé C



Principes d'insertion fonctionnelle

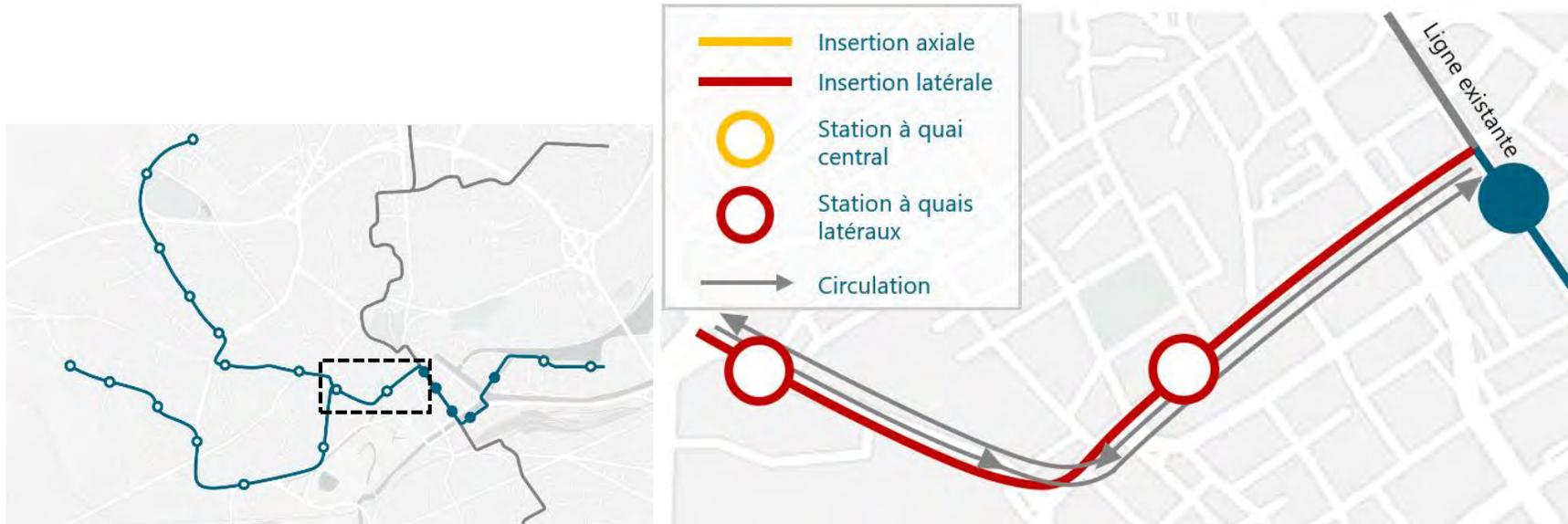
Les enjeux

- Traversée de l'EPSM Bon Sauveur
- Création d'une nouvelle place publique
- Maintien 2x2 voies sur le boulevard Detolle

Validations journalières actuelles en transports en commun cumul à 500m des arrêts

Bayeux	CHS Bon Sauveur	Stade de Venoux	Detolle
273	384	323	60

Le secteur Centre-Ville



Principes d'insertion fonctionnelle

Validations journalières actuelles en transports en commun cumul à 500m des arrêts

Hôtel de Ville

Théâtre

1179

3657

Les enjeux

- Restructuration du réseau bus
- Création d'un pôle d'échanges tramway/bus

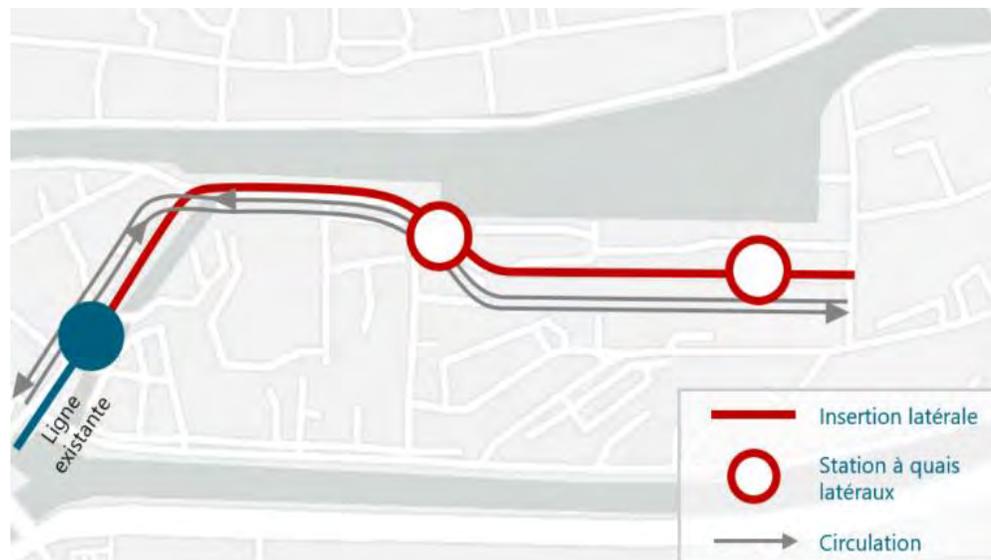
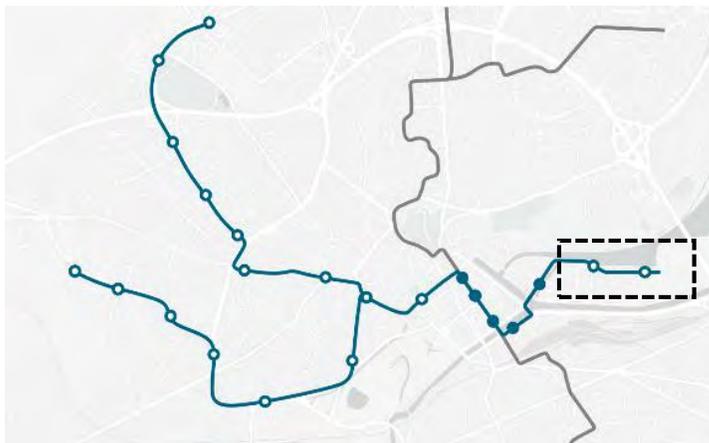
Le secteur Centre-Ville



Le secteur Centre-Ville



Le secteur Presqu'île



Principes d'insertion fonctionnelle

Validations journalières actuelles en transports en commun cumul à 500m des arrêts

Quai de Normandie	Chaussée d'Alger
225	0

Les enjeux

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

Le secteur Presqu'île



Projet Nouveau Bassin, source <https://caen-presquile.com>

L'amélioration de l'offre de transports en commun

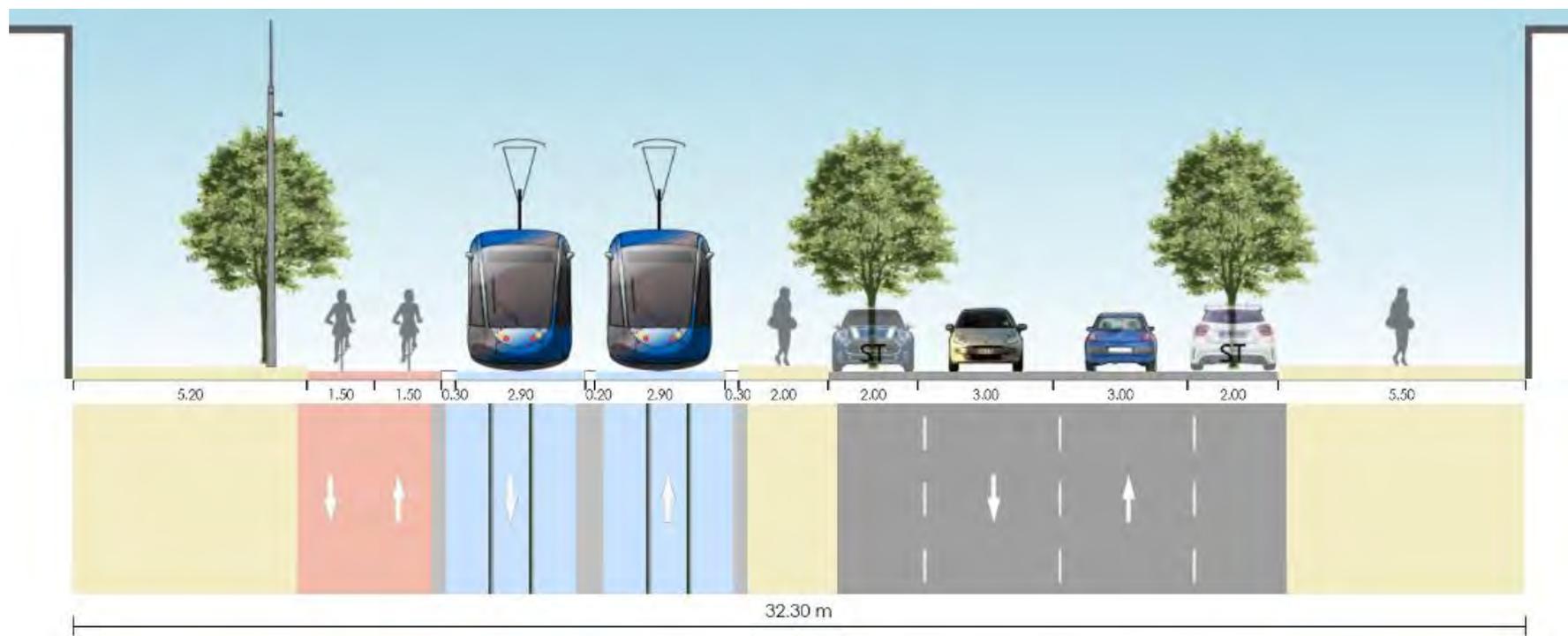
- Le tramway va garantir la ponctualité et la régularité des dessertes.
Les temps de parcours seront améliorés.

Liaison	Temps de parcours en bus (fiche horaire)	Temps projeté en tramway – Tracé A	Temps projeté en tramway – Tracé B	Temps projeté en tramway – Tracé C
Molière - Théâtre	17 minutes	12 minutes	12 minutes	12 minutes
Molière – Gare SNCF	26 minutes	17 minutes	17 minutes	17 minutes
Pompidou - Théâtre	22 minutes	13 minutes	13 minutes	14 minutes
Pompidou – Gare SNCF	31 minutes	18 minutes	18 minutes	19 minutes

- En accompagnement du projet, le réseau bus sera restructuré

Les mobilités actives

Des pistes cyclables et des aménagements piétons seront réalisés le long des voies du tramway.



Exemple

Les aménagements urbains

Le projet concerne l'ensemble de l'espace public de façade à façade, sauf sur le boulevard Pompidou.

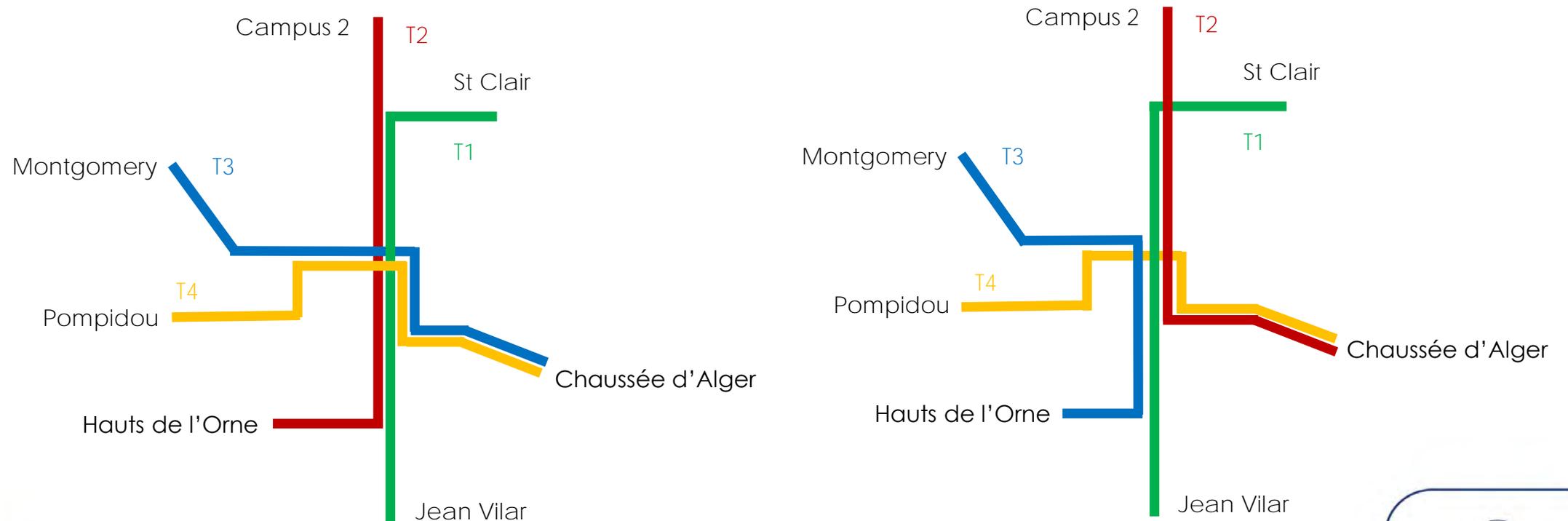
Une valorisation urbaine dans les quartiers concernés, notamment dans les secteurs à enjeux patrimoniaux (Places Guillouard, Fontette et Gambetta, rues Guillaume le Conquérant et rue de Bayeux) ou pour valoriser de nouvelles centralités (Place Molière)

Environ 85 % de la plateforme sera végétalisée

L'organisation du réseau de tramway

Avec la création de l'axe Est-Ouest, plusieurs **schémas d'exploitation** des lignes de tramway peuvent être envisagés.

Par exemple



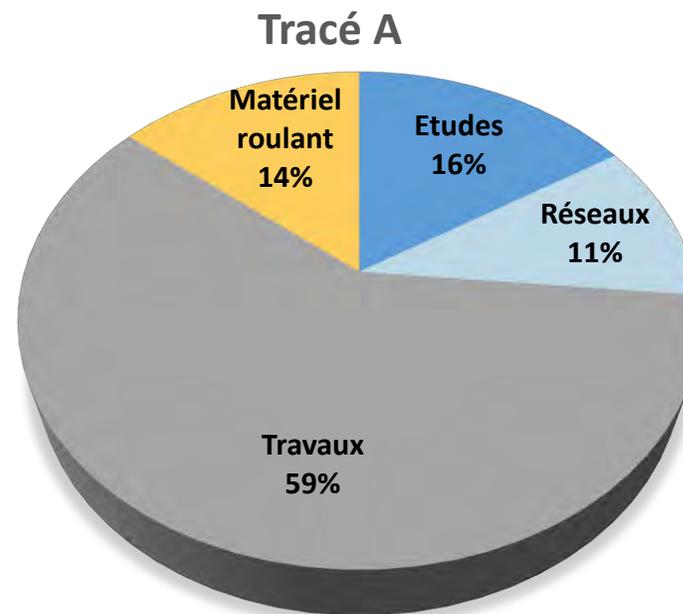
Le coût du projet

Les coûts indiqués ci-dessous comprennent le système de transport (prestations intellectuelles, travaux, matériel roulant, système d'énergie embarquée...), les déviations de réseaux d'eaux usées et d'eau potable, l'éclairage public, les embellissements,...

Tracé A : 285 M€ HT (valeur 2021)

Tracé B : 267 M€ HT (valeur 2021)

Tracé C : 234 M€ HT (valeur 2021)



Le financement du projet

Le plan de financement du projet repose sur :

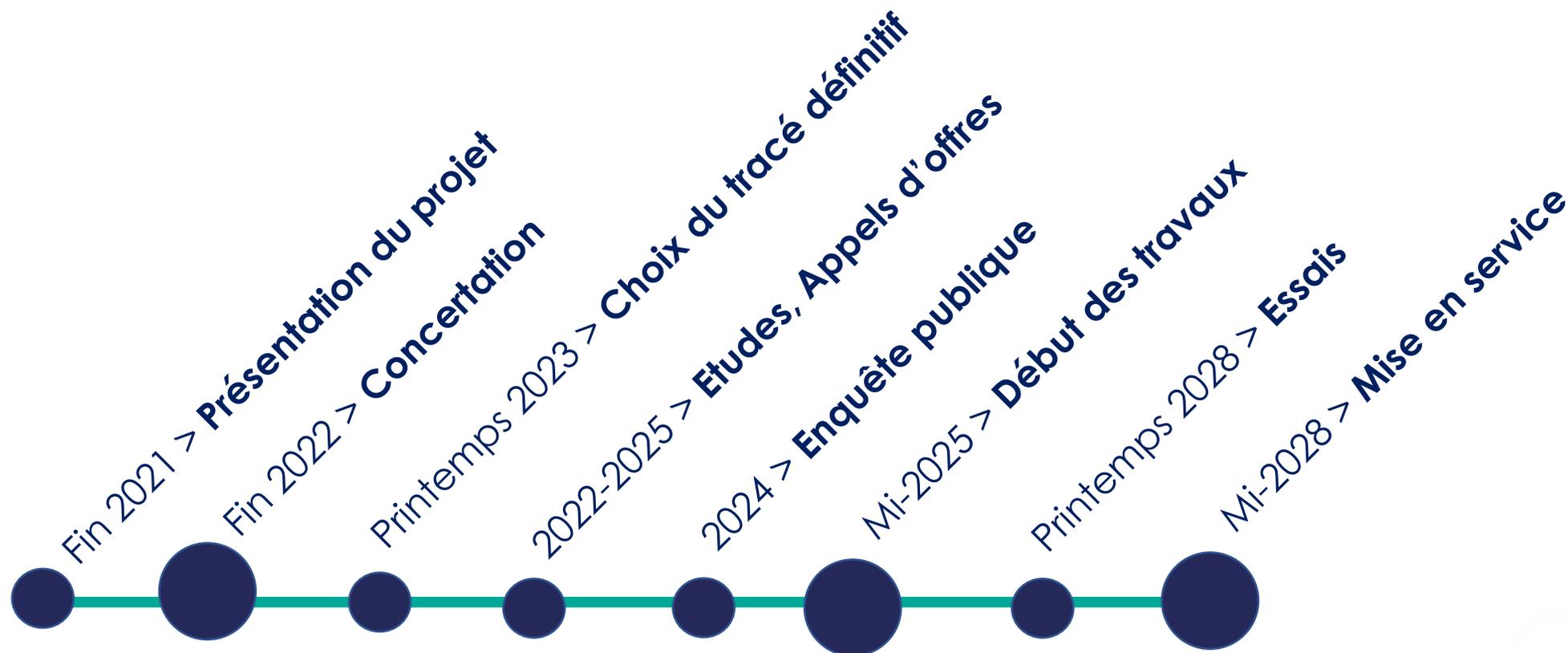
- Une **subvention de l'Etat** à hauteur de **40 M€**
- Des fonds propres à hauteur de **40 M€**
- Des emprunts pour le solde

Une subvention sera sollicitée auprès de la Région Normandie.

Aucun impact sur les impôts locaux.

Le planning sommaire du projet

Objectif : mise en service commerciale mi-2028



Le projet en bref

Deux lignes à destination de l'Ouest de l'agglomération

Environ 10 km de voies nouvelles, plus de 16 nouvelles stations

Des aménagements qualitatifs et pour les mobilités actives

Gain carbone d'environ 12 000 T_{eq}CO₂/an. Impact travaux compensé en 6 années d'exploitation

Un tramway toutes les 10 minutes sur chaque branche, toutes les 5 minutes sur le tronçon commun et toutes les 2 minutes 30 sur l'avenue du 6 Juin

89 200 personnes desservies à 500m autour des stations

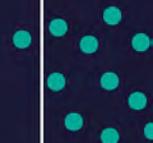
36 000 voyages par jour



TRAMWAY
2028


Caenlamer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

Merci de votre attention




**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*