

**PROCÈS VERBAL DE LA SÉANCE DU
BUREAU COMMUNAUTAIRE
DU 28 FEVRIER 2023**

Le 28 février 2023 à 19h00,

Le Bureau communautaire de Caen la mer s'est réuni à huis clos en l'hémicycle de la communauté urbaine, sous la présidence de Joël BRUNEAU, Président.

Date de convocation : 21/02/23

ETAIENT PRÉSENTS : Madame Catherine AUBERT, Monsieur Romain BAIL, Monsieur Erwann BERNET, Monsieur Martial BORDAIS, Madame Florence BOUCHARD, Monsieur Didier BOULEY, Monsieur Michel BOURGUIGNON, Monsieur Joël BRUNEAU, Madame Hélène BURGAT, Monsieur Christian CHAUVOIS, Monsieur Bruno COUTANCEAU, Monsieur Christian DELBRUEL, Monsieur Fabrice DEROO, Madame Nathalie DONATIN, Monsieur Sébastien FRANÇOIS, Madame Béatrice GUIGUES, Monsieur Jean-Marie GUILLEMIN, Monsieur Franck GUÉGUÉNIAT, Madame Élisabeth HOLLER, Madame Magali HUE, Monsieur Philippe JOUIN, Monsieur Nicolas JOYAU, Monsieur Michel LAFONT, Monsieur Jacques LANDEMAINE, Monsieur Christian LE BAS, Monsieur Stéphane LE HELLEY, Madame Clémentine LE MARREC (dossier n°2), Monsieur Patrick LECAPLAIN, Monsieur Marc LECERF, Monsieur Patrick LEDOUX, Monsieur Benoît LERÉVÉREND, Monsieur Patrick LESELLIER, Monsieur Frédéric LOINARD, Monsieur Laurent MATA, Monsieur Philippe MARS, Monsieur Richard MAURY, Madame Isabelle MULLER DE SCHONGOR, Monsieur Aristide OLIVIER, Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE, Monsieur Raymond PICARD, Monsieur Marc POTTIER, Monsieur Emmanuel RENARD, Monsieur Thierry RENOUF, Monsieur Ludovic ROBERT, Monsieur Dominique ROUZIC, Monsieur Dominique RÉGEARD, Monsieur Yves RÉGNIER, Monsieur Thierry SAINT, Monsieur Pierre SCHMIT, Monsieur Olivier SIMAR, Monsieur Pascal SÉRARD, Monsieur Rodolphe THOMAS, Madame Béatrice TURBATTE, Monsieur Ludwig WILLAUME, Monsieur Damien DE WINTER, Monsieur Dominique GOUTTE.

EXCUSÉ(S) AYANT DONNÉ POUVOIR : Monsieur Bertin GEORGE à Monsieur Christian DELBRUEL, Monsieur Jean-Marc PHILIPPE à Monsieur Pascal SÉRARD, Monsieur Lionel MARIE à Monsieur Damien DE WINTER, Madame Nelly LAVILLE à Monsieur Michel LAFONT.

EXCUSÉS : Madame Clémentine LE MARREC (dossier n°1).

Le quorum a été constaté à l'ouverture de la séance et avant l'examen de chaque point de l'ordre du jour.

Le bureau communautaire nomme Monsieur Franck GUEGUENIAT secrétaire de séance.

Par délibération du 21 octobre 2021, la communauté urbaine a approuvé la création d'un axe Est-Ouest de tramway afin de desservir de nouvelles zones densément urbanisées et des pôles importants d'emplois et de services. Par sa fréquence élevée, son amplitude horaire étendue et la fiabilité de son temps de parcours, le développement de ce transport en commun en site propre (TCSP) est également un levier essentiel pour favoriser le report modal de l'automobile vers les transports en commun et ainsi accroître la part des déplacements décarbonés sur le territoire.

La réalisation d'un second axe lourd de transports publics sur un axe Est-Ouest permettrait de constituer, avec l'axe Nord-Sud des lignes de tramway existantes, un réseau structurant de TCSP autour duquel il serait possible d'organiser un réseau de bus hiérarchisé.

Cette extension du tramway vers le quartier du Chemin Vert, et au-delà du périphérique vers Saint-Contest, ainsi que vers le quartier de Beaulieu serait complétée à l'Est par un prolongement de la ligne T2 vers le futur écoquartier Nouveau Bassin situé sur la Presqu'île de Caen. Autour de cet axe, environ 89 000 personnes bénéficieront d'une offre de transport de qualité et offrant une alternative efficace à l'usage de l'automobile. La fréquentation est estimée à 36 000 voyages par jour.

Compte tenu du montant de ce projet d'infrastructure de transport, estimé entre 255 et 291 M€ HT selon les hypothèses de tracé, la communauté urbaine a souhaité saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin de définir les modalités de consultation du public. A l'issue de cette saisine, la CNDP, lors de sa séance du 6 avril 2022, a décidé l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide de deux garants. Cette décision précise également que les modalités de cette concertation préalable seront définies par la CNDP qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage.

Par décision en date du 27 juillet 2022, la CNDP a défini, sur la base de propositions préparatoires élaborées avec Caen la mer, les modalités d'organisation de la concertation et validé le dossier de concertation.

Le calendrier et les modalités de la concertation préalable, ainsi que le dossier de concertation, établis suivant les prescriptions de la CNDP ont été approuvés par délibération du bureau communautaire le 31 août 2022.

La concertation s'est donc déroulée sur une durée de plus de 8 semaines, entre le 30 septembre et le 30 novembre 2022.

Quinze jours avant le début de la concertation préalable, le public a été informé, via la publication et l'affichage d'un avis, de la tenue de la concertation préalable. Cet affichage a été mis en place à l'hôtel de la Communauté urbaine, ainsi que dans les mairies des communes traversées par le projet (Caen et Saint-Contest), dans la presse locale et sur le site internet du projet Tramway 2028.

Le dossier de concertation préalable a été mis à disposition du public sur le site internet dédié au projet. Il était également consultable, aux heures habituelles d'ouverture, à l'hôtel de la Communauté urbaine, et dans les deux mairies des communes traversées par le projet. Il était accompagné d'un registre destiné à recueillir les questions, suggestions et contributions du public.

Plusieurs dispositifs de rencontre avec le public ont été organisés selon des formats différents et en des lieux variés du territoire. Ainsi, huit réunions publiques ont été tenues. Trois réunions supplémentaires ont été dédiées aux entreprises. Deux ateliers thématiques visant à susciter un intérêt du public à des enjeux particuliers du projet ont été organisés. Trois marches exploratoires ont été proposées au public pour détailler sur site, le projet et ses impacts connus à ce stade. Cinq

permanences publiques d'information ont été tenus afin de répondre en direct au public venu consulter le dossier de concertation. Enfin, dix-neuf stands mobiles d'information du public ont été animés en différents lieux pour inciter le public à participer.

Au total, près de 2 000 personnes ont pu participer à ces différentes rencontres.

En complément, une plateforme numérique participative dédiée au projet a été déployée. Elle a permis la présentation du projet, de déposer des avis sur les tracés ou de contribuer sur les cartes interactives relatives aux stations et parkings relais, et de s'inscrire aux différents ateliers et aux marches exploratoires. Un dépliant de présentation du projet et de la concertation, comprenant un coupon-réponse préaffranchi a été distribué dans tous les foyers de la communauté urbaine et largement diffusé dans les lieux recevant du public. Ainsi, 166 500 dépliantes ont été diffusés. Au total, 6 700 visiteurs de la plateforme participative ont été dénombrés, avec une consultation d'environ 15 000 pages sur le site.

Ce sont plus de 1 300 avis qui ont été exprimés par les différents canaux mis à disposition du public.

Afin d'informer sur la concertation, chaque commune de la communauté urbaine a été destinataire d'un kit de communication. Les réseaux sociaux ont aussi permis de relayer les principales informations sur la concertation. Des campagnes d'affichage ont été menées tout au long du processus (abribus, stations tramway, tramways, etc.) ainsi que des insertions dans la presse locale et des annonces radiophoniques. En amont de la concertation, un stand était également présent pendant toute la durée de la Foire internationale de Caen afin d'informer sur le projet et la tenue de la concertation.

Le bilan de la concertation a été établi par les deux garants et transmis par la CNDP le 30 décembre 2022. Il a été publié sur le site du projet et est joint en annexe 1 à la présente délibération.

Ce bilan relève que le dispositif de concertation a été très conséquent et adapté, ce qui a favorisé une participation significative et différenciée du public.

Globalement, le bilan met en avant une forte adhésion au projet dans son principe, avec des inquiétudes ou des oppositions marquées sur certains secteurs.

Le bilan des garants détaille les sujets précis ou les thématiques qui ont fait l'objet de prises de parole, de questionnements et de contributions par le public.

En conclusion du bilan des garants de la CNDP, il est demandé au maître d'ouvrage d'apporter des réponses aux demandes de précisions et recommandation suivantes :

Les demandes de précisions :

1. Il a été assuré que le coût du projet et la capacité de la Communauté urbaine à supporter un tel investissement ne constituent pas des obstacles à sa réalisation. Quelles réponses apportez-vous aux interrogations posées en rapport à la conjoncture économique actuelle, ainsi qu'au Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération (Exercices 2015 et 2016) et Communauté urbaine (Exercices 2017 à 2019) Caen la mer (Calvados) de la Chambre Régionale des Comptes qui met en question les capacités financières du budget des transports ?
2. Des études techniques et/ou relatives au fonctionnement du réseau de transport actuel et au projet ont été réalisées. Il y aurait lieu de les mettre à disposition du public. Dans le cas contraire, de justifier pourquoi ce n'est pas possible.
3. Si votre choix se portait sur les tracés B ou C qui nécessitent la traversée de l'EPSM, comment entendez-vous accompagner la réorganisation de l'établissement ? Avez-vous

pris en compte l'avis de l'ARS ? Avez-vous estimé un budget spécifique à cet effet ?

4. L'équipement en batteries des tramways sera-t-il maintenu si vous ne retenez pas le tracé A ? Ou bien cet équipement sera-t-il différé ?
5. Aucun objectif chiffré de report modal ne figure dans le dossier, ni une estimation des flux de véhicules concernés selon l'emplacement des parkings-relais. Sur quelles bases seront déterminées les capacités optimales de ces parkings, notamment si vous optez pour des silos qui pourront difficilement évoluer dans le temps ?
6. Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements.

Les recommandations des garants portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants :

1. Mettre en place un site internet dédié à la poursuite du projet en produisant notamment les différentes études techniques réalisées dans le cadre du projet.
2. Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet.
3. Associer le public à l'échelle de l'agglomération à la mise en œuvre d'une stratégie globale de mobilités, qui inclue la réorganisation du réseau de transport, la promotion des mobilités douces, la réalisation des parking relais, notamment en relation à la mise en place de la ZFE de Caen.
4. Associer le public de l'agglomération aux réflexions sur les parkings-relais, la réorganisation des réseaux de transport.
5. Prendre en compte les problématiques propres à chaque commerçant, chef d'entreprise, responsable d'institution, en les associant à la définition des solutions à apporter aux impacts que comporte le projet. Rapport de la concertation préalable L121-8 / Extension du tramway Caen la mer.
6. Mobilités douces : associer le milieu associatif (pistes cyclables, abris vélos)

En réponse à ces observations formulées par les garants de la CNDP, la Communauté urbaine souhaite préciser que les nombreux commentaires du public et des participants aux rencontres de la concertation préalable vont permettre d'enrichir dès à présent le projet et de poursuivre cet enrichissement dans les études de conception à venir. Les sujets évoqués lors de cette phase de concertation seront traités au niveau des études d'avant-projet à partir de l'automne 2023, afin d'apporter des réponses techniques plus précises aux fonctionnalités du projet.

Les habitants seront associés à cette phase de conception du projet, avant la présentation d'un projet plus abouti qui pourra faire l'objet d'un nouveau temps d'échanges formalisé lors de l'enquête publique, prévue à l'automne 2024.

Le processus de concertation va également perdurer tout au long du projet, via des échanges sur le site internet, les réseaux sociaux et les informations fournies régulièrement par la Communauté urbaine sur différents supports (journal Sur les rails, ...)

Il est proposé, par la présente délibération, d'approuver les réponses de la Communauté urbaine au bilan des garants de la CNDP, telles qu'elles sont formulées en annexe 2.

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU le Code de l'environnement,

VU la délibération du conseil communautaire du 16 juillet 2020 donnant délégation au bureau,

VU la délibération du bureau communautaire du 21 octobre 2021 approuvant le programme de l'opération Tramway axe Est-Ouest, son coût global et son planning prévisionnel et autorisant le Président à saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP),

VU la décision de la Commission Nationale du Débat Public du 6 avril 2022,

VU la décision de la Commission Nationale du Débat Public du 27 juillet 2022,

VU la délibération du Bureau communautaire du 31 août 2022 portant sur la définition des objectifs et des modalités de la concertation préalable relative au projet de ligne Est-Ouest, sous l'égide de la CNDP,

VU le bilan de la concertation préalable élaboré par les garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public en date du 30 décembre 2022,

VU l'avis de l'Inter commissions réunie le 28 février 2023,

Le bureau communautaire, après en avoir délibéré :

PREND ACTE des enseignements clés et des demandes de précisions et/ou recommandations formulées par les garants désignés par la CNDP, apparaissant dans le bilan en annexe 1,

APPROUVE les réponses apportées, figurant en annexe 2, qui seront transmises à la CNDP et publiées sur le site du projet,

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

Joël BRUNEAU rappelle les interrogations et préconisations formulées par les garants dans le cadre de la concertation préalable.

N°B-2023-02-28/02 : PROJET TRAMWAY 2028 - EXTENSION EST-OUEST - SUITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE - POURSUITE DU PROJET : CHOIX DU TRACÉ, PRÉCISIONS DU PROJET - AUTORISATION DE RÉALISATION

La concertation préalable relative au projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine s'est tenue du 30 septembre au 30 novembre 2022, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a désigné deux garants à cet effet.

Le bilan des garants de la CNDP a été transmis au maître d'ouvrage le 30 décembre 2022.

Les rencontres et les échanges avec le public ont permis de confirmer l'opportunité du projet, de dégager des orientations et de préciser le projet, notamment sur les thématiques qui étaient proposées à la concertation, à savoir le choix de l'un des trois tracés, le nombre et la position des stations et des parkings relais, le schéma d'organisation du futur réseau de lignes de tramway.

1. Les enseignements de la concertation

Une majorité des participants a accueilli favorablement le projet d'extension du tramway, qui tend à apporter une solution de mobilité durable et décarbonée face à la croissance de l'utilisation de la voiture sur le territoire de Caen la mer, et plus généralement face aux problématiques du réchauffement climatique.

Le tracé C apparaît néanmoins en retrait au motif qu'il ne dessert pas les grands équipements. Il dessert également un potentiel plus faible de Population, Emplois, Services (PES) que les autres tracés.

De nombreuses contributions ont porté sur des thématiques génériques (intermodalité, stations et parkings relais, circulation et stationnement, patrimoine végétal, etc.) mais aussi sur des thématiques sectorielles, notamment sur le tronçon différenciant les tracés A et B situé à l'Ouest de l'Hôtel de ville de Caen.

Ainsi, sur le tracé A dans la rue Guillaume le Conquérant et la rue de Bayeux, il ressort notamment que :

- Le projet est une opportunité de réhabilitation des espaces de façade à façade et de mise en valeur du bâti ;
- Une vigilance particulière devra être apportée à la préservation du bâti pendant les travaux et au-delà ;
- Les conditions de desserte des établissements scolaires (école Sainte Bernadette et Institution Saint-Pierre) doivent être garanties ;
- La voie unique est perçue comme une contrainte majeure pour l'exploitation de la ligne à la mise en service et au-delà ;
- Une crainte forte est exprimée sur les risques de report de circulation de transit liés à la fermeture de la rue de Bayeux et de la rue Guillaume le Conquérant.

Pour le tracé B, dans le secteur du centre-ville et de l'EPSM, il ressort notamment que :

- Les modalités de traversée de l'EPSM doivent tenir compte des possibilités de maintien de l'activité de l'établissement ;
- L'accessibilité du gymnase de la Haie Vigné doit être assurée, notamment son parking rue Damozanne ;
- L'exploitation du tramway en voie double ne présente pas de contrainte particulière.

2. Les mesures prises par le maître d'ouvrage

Le choix du tramway pour l'axe Est-Ouest de transport en commun en site propre est confirmé. En effet, pour ses bénéfices (capacité d'emport, amélioration des temps de parcours, offre plus importante à l'égard des besoins évolutifs, etc.), le tramway est le mode de transport qui apparaît le plus pertinent. Son emprise au sol réduite facilitera l'insertion dans les secteurs les plus contraints, ainsi qu'une meilleure redistribution de l'espace public au profit des autres usages de la voirie.

En termes de transport, sur le secteur centre-ville :

- Dans l'hypothèse du tracé A, la voie unique, est une disposition dont l'exploitabilité est contrainte.
En effet, sur la voie unique, les tramways circulent alternativement dans un sens puis dans

l'autre sur la même voie. Ainsi, les aléas d'exploitation sur un sens affectent également l'autre sens de circulation. La régularité de la ligne peut donc être perturbée, d'autant plus que le risque d'évènements pouvant avoir un impact sur la circulation du tramway est important (traversée de carrefours, croisement d'entrées riveraines, etc.).

De plus, l'évolutivité de l'exploitation sur une ligne avec voie unique est limitée. Le linéaire de voie unique envisagé pour le tracé A ne permettrait pas d'améliorer la fréquence en-dessous de 8 minutes par sens, afin de faire face ultérieurement à un afflux de voyageurs.

Le passage du tramway dans les rues Guillaume Le Conquérant et de Bayeux rend également plus complexe la restructuration du réseau de bus, notamment sur les liaisons Est-Ouest et dans le secteur de la rue Caponière.

- Dans l'hypothèse du tracé B, le tramway circule en voie double, parfois en site mixte, avec des voies différenciées selon le sens de circulation. La gestion des aléas est ainsi plus aisée et la régularité de la ligne mieux garantie.

La fréquence d'exploitation du tramway pourrait aisément être améliorée ultérieurement.

La restructuration du réseau de bus permettrait une meilleure offre dans les quartiers situés autour du tramway.

En termes d'insertion et d'aménagement, sur le secteur centre-ville :

- Dans l'hypothèse du tracé A, certains perçoivent le passage du tramway comme une opportunité de mise en valeur et de redynamisation des rues Guillaume le Conquérant et de Bayeux. D'autres, au contraire, considèrent qu'il compromettrait l'activité économique de ce secteur, en phase travaux mais également au-delà. De potentiels conflits d'usages sont également craints en raison du statut de ces deux rues sur lesquelles seraient autorisées les circulations riveraines, de desserte d'établissements scolaires, de livraisons en parallèle de la voie du tramway.

Lors de l'atelier consacré à la circulation automobile ou lors de la marche exploratoire dans ce secteur, de nombreux participants ont exprimé leur appréhension vis-à-vis des reports de circulation de transit qui pourraient s'opérer dans les rues de desserte du quartier, non dimensionnées à cet effet, en raison de la fermeture de la rue Guillaume le conquérant et de la rue de Bayeux.

Enfin, l'accessibilité au stationnement et la circulation dans l'enceinte de l'Hôtel de Ville sont également identifiées comme des préoccupations fortes à l'issue de la concertation.

- Dans l'hypothèse du tracé B, le passage du tramway permet d'accompagner la transformation du quartier avec l'aménagement de nouveaux espaces publics. Le tramway proposerait une desserte directe des logements construits dans l'ancienne enceinte du Bon Sauveur, mais également ceux de la Cité de l'Air. Les nouveaux espaces culturels situés dans le Quartier Lorge (FRAC, Cité Théâtre, Studio 24), avec la réhabilitation des anciennes Ecuries, bénéficieraient d'une offre de transport de qualité.

La traversée de l'EPSM suscite néanmoins de nombreuses craintes quant aux modalités de maintien de l'activité du bâtiment Père Jamet, qui se retrouverait isolé du reste de l'établissement.

Compte tenu des éléments exposés ci-avant relatifs à l'exploitabilité et à l'insertion du tramway, le tracé retenu pour la poursuite du projet est le tracé B.

Compte tenu des enseignements de la concertation préalable, le projet d'extension du réseau de tramway est enrichi des mesures suivantes :

- Une station supplémentaire sera créée au niveau du parking relais du Chemin vert, lequel sera déplacé à l'Est de la rue pour être au plus près de cette nouvelle station ;
- L'ouvrage de franchissement du périphérique au niveau de l'échangeur du Chemin vert sera uniquement dédié au tramway et aux modes actifs. La circulation routière sera maintenue sur l'ouvrage existant ;

- Les sens de circulation actuels seront maintenus rue du Chemin Vert ;
- Afin de préserver le double alignement d'arbres le long de la Prairie, la plateforme du tramway sera positionnée dans l'enceinte du lycée Malherbe, le long de sa clôture ;
- Une station supplémentaire sera positionnée au carrefour entre le boulevard Guillou, la rue Caponière et l'avenue Henry Chéron, afin de renforcer plus efficacement ce secteur ;
- Un parking public de 50 places sera créé à côté du parking relais au terminus de la ligne sur le boulevard Pompidou.

Ces orientations donneront lieu à des approfondissements lors des études de conception (études d'avant-projet, études de projet) et d'échanges avec le public dans le cadre de la concertation continue.

Le tracé, ainsi enrichi à l'issue de la concertation, est joint en annexe 1 à la présente délibération.

Caen la mer poursuivra son travail de collaboration, initié en 2013 lors du premier projet d'axe Est-Ouest du tramway, puis dans le cadre du présent projet, avec l'EPSM, afin qu'il soit impliqué dans les études de conception afin que les aménagements soient compatibles avec le fonctionnement du site.

Les études de conception viendront également préciser d'autres aspects du projet, en particulier :

- L'insertion détaillée dans chaque rue et ses impacts, avec la volonté de préservation des alignements d'arbres existants,
- L'emplacement des stations,
- L'emplacement des parkings relais,
- La faisabilité d'un site mixte sur le bas de la rue du Chemin Vert,
- Les conditions de circulation routière sur un périmètre élargi autour du projet afin d'éviter les reports dans les rues adjacentes,
- L'organisation du futur réseau de transport.

Compte tenu des modifications apportées au tracé B initialement présenté à la concertation, le budget de l'opération est porté à 288,5 M€HT (valeur 2021), ce qui reste inférieur au coût du tracé A (291 M€ HT) dont la soutenabilité financière avait été confirmée.

Le bilan de la concertation, établi par Caen la mer, ainsi que les éléments relatifs à la poursuite du projet sont détaillés dans le document en annexe 2, qui sera publié sur le site du projet.

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU le Code de l'environnement,

VU la délibération du conseil communautaire du 16 juillet 2020 donnant délégation au bureau,

VU la délibération du Bureau communautaire du 21 octobre 2021 approuvant le programme de l'opération Tramway axe Est-Ouest, son coût global et son planning prévisionnel et autorisant le Président à saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP),

VU la décision de la Commission Nationale du Débat Public du 6 avril 2022,

VU la décision de la Commission Nationale du Débat Public du 27 juillet 2022,

VU la délibération du bureau communautaire du 31 août 2022 portant sur la définition des objectifs et des modalités de la concertation préalable relative au projet de ligne Est-Ouest, sous l'égide de

la CNDP,

VU le bilan de la concertation préalable élaboré par les garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public en date du 30 décembre 2022,

VU la délibération du bureau communautaire du 28 février 2023 approuvant les réponses à apporter aux garants de la Commission Nationale du Débat Public suite au bilan de la concertation préalable,

VU l'avis de l'Inter-commissions, réunie le 28 février 2023,

Le bureau communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE de retenir le tracé B pour la réalisation de l'axe Est-Ouest de tramway,

ADOpte les précisions à apporter au projet à l'issue de la concertation préalable :

- Une station supplémentaire sera créée au niveau du parking relais du Chemin vert, lequel sera déplacé à l'Est de la rue pour être au plus près de cette nouvelle station ;
- L'ouvrage de franchissement du périphérique au niveau de l'échangeur du Chemin vert sera uniquement dédié au tramway et aux modes actifs. La circulation routière sera maintenue sur l'ouvrage existant ;
- Les sens de circulation actuels seront maintenus rue du Chemin Vert ;
- Afin de préserver le double alignement d'arbres le long de la Prairie, la plateforme du tramway sera positionnée dans l'enceinte du lycée Malherbe, le long de sa clôture ;
- Une station supplémentaire sera positionnée au carrefour entre le boulevard Guillou, la rue Caponière et l'avenue Henry Chéron, afin de renforcer plus efficacement ce secteur ;
- Un parking public de 50 places sera créé à côté du parking relais au terminus de la ligne sur le boulevard Poincaré,

AUTORISE la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway selon ces orientations, en portant le coût prévisionnel d'investissement du projet à 288,5 M€ HT (valeur 2021),

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Majorité absolue –

4 contre : Catherine AUBERT, Damien DE WINTER (ayant pouvoir de Lionel MARIE), Clémentine LE MARREC,

7 abstentions : Martial BORDAIS, Sébastien FRANÇOIS, Franck GUÉGUÉNIAT, Jean-Marie GUILLEMIN, Marc LECERF, Patrick LEDOUX, Frédéric LOINARD

Intervention de Sébastien FRANÇOIS :

Demande si l'Agence Régionale de Santé (ARS) a un avis à émettre suite au choix du tracé et quelles solutions sont envisagées si cet avis s'avérerait défavorable.

Réponses de Joël BRUNEAU et Philippe JOUIN.

Intervention de Damien DE WINTER :

Le travail global de concertation est salué même si les échanges avec l'EPSM et ses salariés auraient pu être plus approfondis notamment sur la réflexion quant réaménagement de l'établissement.

Damien DE WINTER demande à ce que le choix du tracé soit délibéré par le conseil communautaire.

Interrogation sur la part des subventions dans financement du projet Tramway.

Réponses de Joël BRUNEAU, Nicolas JOYAU et Rodolphe THOMAS.

Le Président de la séance



Joël BRUNEAU

Le secrétaire de séance



Franck GUEGUENIAT

Les délibérations sont consultables sur demande auprès de la Direction des Assemblées direction.assemblees@caenlamer.fr et sur le site internet de la communauté urbaine Caen la mer.

PUBLIÉ le **17 AVR. 2023**