| Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable<br>— | | |
|---|---|---|
| Demande de précisions et/ ou recommandations<br>JJ/MM/AAA | Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée<br>JJ/MM/AAA | Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus<br>JJ/MM/AAA |
| **Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse** | | |
| *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 ? | La Communauté urbaine Caen la mer est un territoire économiquement dynamique. En effet, en un an, 2 300 emplois privés ont été créés sur l'agglomération. Ainsi, depuis 2015, 30 % des emplois créés en Normandie l'ont été sur le territoire de Caen la mer, alors que cette dernière ne représente que 10 % de la population normande.<br><br>Ce dynamisme économique se traduit concrètement dans le Versement Mobilité (VM), qui est la principale source de financement du budget annexe des transports. A titre d'exemple, entre 2016 et 2021, le Versement Mobilité a augmenté de 8,2 M€, soit une hausse de 15,4 %. Cette évolution correspond à + 3,08 % en moyenne par an, pour une inflation moyenne de + 1,2 % par an sur cette période. Dans le cadre de la prospective financière du projet, Caen la mer a retenu une hypothèse très prudente d'évolution annuelle du VM à « inflation + 0,5% ».<br><br>Pour ce qui concerne la dette et les observations de la Chambre Régionale des Comptes, il convient de préciser que la dette du budget annexe des transports a naturellement augmenté entre 2016 et 2021, compte tenu de la réalisation du projet Tramway 2019. Ainsi, la capacité de désendettement du budget Transports se situait à 11 années au 31/12/2021, tandis que l'épargne nette s'établissait à 6,5M€. De son côté, l'épargne nette du budget principal se situait à 21,7 M€.<br><br>Le budget annexe des transports est un budget autosuffisant. Cela se traduit par un encours de dette qui décroît chaque année, sans besoin de nouveaux emprunts pour financer les investissements courants (renouvellement des bus notamment). Les nouveaux emprunts sont sollicités pour la réalisation de projets d'envergure, tel que l'opération Tramway 2028. | |

| | | |
|---|---|---|
| | Pour la réalisation du projet, une prospective financière, régulièrement actualisée, tient compte d'hypothèses prudentes sur les recettes (Versement mobilité, …) et réalistes sur les postes de dépenses (inflation à 6% en 2022 et 3% au-delà, coûts d'exploitation du réseau de transport, …), ainsi que sur les taux des emprunts envisagés pour la réalisation du projet (3% sur 30 ans).<br><br>Dans ce contexte et sur la base de ces éléments, l'agence de notation internationale Moody's a de nouveau maintenu sa notation et sa perspective lors de la dernière revue de gestion de novembre 2022, affirmant ainsi la solidité et la résilience financière de la Communauté urbaine Caen la mer dans le contexte actuel (inflation et crise énergétique). Ainsi, Caen la mer s'est vu attribué une note de A1 perspective stable sur le long terme, et une note P-1 sur le court terme, ce qui correspond à la meilleure notation possible.<br><br>Les hypothèses de la prospective et celle-ci seront régulièrement actualisées tout au long du projet pour en garantir la soutenabilité financière à tout moment. | |
| *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. | Des études ont pu être évoquées lors des réunions de concertation. Celles relatives à l'enquête Origine-Destination sur le réseau de transport et à la faisabilité du projet ont été partiellement diffusées pendant cette période. Dès que cette enquête sera finalisée, des compléments seront mis à disposition sur le site dédié au projet tramway2028.fr.<br><br>L'enquête Ménages-Déplacements, dont les résultats sont en cours d'analyse, sera publiée le plus rapidement possible, dès qu'elle aura été validée. | **2023-2024** |

| | | |
|---|---|---|
| | | **2023-2024** |
| *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 ? | Dans l'hypothèse du passage du tramway au sein de l'EPSM, pour les tracés B et C, Caen la mer poursuivra son travail de collaboration avec l'établissement, afin qu'il soit impliqué dans les études de conception pour que la réalisation des aménagements soient compatibles avec le fonctionnement du site. Pour rappel, différents temps d'échanges ont d'ores et déjà été organisés : le 14 janvier 2022 avec le directeur, le 15 septembre 2022 avec l'équipe de direction et le 7 novembre 2022 avec le Conseil de Surveillance de l'établissement.<br><br>L'ARS sera associée en tant que de besoin, à la définition des modalités de poursuite de l'exploitation du bâtiment Père Jamet ou des mesures compensatoires en cas de difficultés avérées et trop importantes pour le maintien de l'activité sur ce site.<br><br>Dans le cadre de ces échanges, Caen la mer pourrait également s'adjoindre les services d'un conseil externe, spécialisé dans le domaine hospitalier, afin de trouver les meilleurs compromis entre les parties pour permettre la réalisation du projet.<br><br>Le budget spécifique dédié à cet effet fait partie des provisions pour aléas, intégrées au budget de l'opération à ce stade du projet. Ainsi, toute mesure compensatoire (aménagement spécifique, nouveau bâtiment, …) serait financée sur cette ligne d'aléas. | |
| *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 ? | Compte tenu des enjeux patrimoniaux et de préservation de sites remarquables, les sections d'infrastructures de tramway situées à l'Ouest de la station Hôtel de ville, à l'extrémité du boulevard Bertrand, seront circulées par le tramway sans ligne aérienne de contact (LAC). Cette disposition sera mise en œuvre autour de l'Hôtel de ville de Caen, sur une ou deux inter-stations (environ 1 km), quel que soit le tracé retenu.<br><br>Ainsi, pourraient être circulés sans LAC, les tronçons suivants :<br><br>- Sur le tracé A<br>  o De la station Hôtel de ville à la station Bayeux<br>  o De la station Hôtel de ville à la station Albert Sorel<br>- Sur le tracé B<br>  o De la station Théâtre à la station EPSM Caen<br>  o De la station Théâtre à la station Albert Sorel<br>- Sur le tracé C<br>  o De la station Théâtre à la station EPSM Caen<br><br>Afin de garantir la plus complète interopérabilité du matériel roulant entre les lignes de tramway actuelles et futures, la totalité du parc de matériel roulant sera équipé de systèmes d'autonomie embarquée. Les rames à construire et existantes seront ainsi équipées de batteries | |

| | | |
|---|---|---|
| | en toiture leur permettant de franchir ces zones sans LAC et de procéder à une recharge lente des batteries sur les autres sections dotées de LAC.<br><br>Compte tenu de l'équipement de toutes les rames de tramway et de l'opportunité que cela représente, un autre tronçon d'infrastructures de tramway sera exploité sans LAC. Ainsi, elle sera déposée sur les lignes de tramway existantes, entre les stations Bernières et Place de la Mare, permettant ainsi de dégager les perspectives sur l'église Saint-Pierre et le Château de Caen. Cette opération pourrait être réalisée à l'été 2027. | |
| *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 ? | Les parkings relais sont des lieux de report modal, permettant aux usagers de de stationner leur voiture individuelle afin de poursuivre leurs déplacement en empruntant un mode de transport collectif. Ce sont donc des lieux essentiels à l'intermodalité, incitant au report modal entre véhicule particulier et transport en commun. Les parkings relais sont alors conçus comme des lieux offrant à la fois du stationnement de rabattement et une connexion avec le réseau de transport en commun, sur des lignes à forte fréquence. Ils contribuent ainsi à une réduction de l'usage exclusif de la voiture individuelle et permettent d'en limiter les nuisances, notamment environnementales.<br><br>Leur dimensionnement sera déterminé lors de la phase de conception du projet. Il peut être basé sur deux approches :<br><br>- L'étude de la population du bassin versant du parc relais, permettant d'extrapoler une clientèle potentielle ;<br>- L'estimation à partir des volumes de trafic automobile des usagers de la voiture potentiellement intéressés par un rabattement.<br><br>Le nombre de places de stationnement ainsi calculé permettra de définir les surfaces au sol nécessaires pour les parkings relais. Le choix d'un parking silo dépendra de la surface disponible et du nombre de places nécessaires. Un parking aérien peut également évoluer ultérieurement en parking en ouvrage.<br><br>Des réflexions seront également menées pour que ces lieux puissent aussi favoriser l'intermodalité vers les transports en commun à partir d'autres modes. Ils pourront ainsi être équipés d'abris vélos sécurisés par exemple. | |
| *6.* Suite à la parution de votre mémoire en réponse à ce bilan, organiserez-vous une réunion publique afin de présenter les enseignements que vous tirez de cette concertation ? | Une réunion publique est bien prévue le 1er mars 2023 à 18h30 pour présenter les enseignements que le porteur de projet tire de la concertation. | **Le 1er mars 2023** |

| | | |
|---|---|---|
| **Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s** | | |
| 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. | Un site internet dédié au projet existe. Il était opérationnel avant la cyberattaque subie par Caen la mer le 26 septembre 2022. Pour permettre le bon déroulement de la concertation, une plateforme participative, avec le même nom de domaine, à savoir tramway2028.fr, a été déployée, et ouverte au public, le 30 septembre 2022, date du lancement de la concertation préalable du projet.<br><br>Ce site permettra de poursuivre les échanges au-delà de la concertation préalable et tout au long du projet. Il sera ainsi possible d'y consulter des rubriques sur le projet et son actualité, sur les travaux et leurs impacts…<br><br>Les futures études techniques diffusables seront celles du dossier d'enquête publique. Elles seront publiées sur le site. | |
| 2. Associer les riverains au réaménagement de l'espace public que comporte le projet. | Lors de la phase de conception du projet par le maître d'œuvre, Caen la mer prévoit bien d'impliquer les riverains au réaménagement de l'espace public, notamment en les associant lors de réunions publiques sectorisées. Y seront débattues des alternatives permettant l'amélioration du cadre de vie et l'aménagement de l'espace public de part et d'autre des infrastructures du tramway. | **2023-2024** |
| 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 parkings relais, notamment avec la mise en place de la ZFE de Caen. | La stratégie globale de mobilités, qui inclut 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, qui sera au cœur du prochain Plan Local Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité (PLUi-HM).<br><br>Ce document stratégique et réglementaire sera unique pour l'ensemble du territoire. Il constituera le projet politique de Caen la mer en matière de développement, d'aménagement, d'habitat, d'urbanisme mais aussi de mobilité.<br><br>Ce document dont la prescription a été entérinée par une délibération du conseil communautaire du 23 mai 2019 intégrera, en effet, un volet mobilité et se substituera au Plan de Déplacements Urbains (PDU) actuellement en vigueur.<br><br>Conformément aux dispositions de la loi ALUR pour renforcer l'articulation et la cohérence des politiques de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements, la communauté urbaine a | **2022 - 2025** |

effectivement choisi d'élaborer un PLUi intégrateur valant PLH et PDU. Pour organiser au mieux les déplacements à l'échelle communautaire, le lien entre urbanisme et déplacements s'inscrit au cœur du projet de PLUi comme un principe incontournable pour organiser la transition écologique du territoire.

Dans le cadre de l'élaboration de ce document, une large concertation est mise en place auprès des différents acteurs du territoire ainsi qu'auprès du grand public afin de permettre à chacun de :

- S'informer sur le contenu du projet (dans la presse locale, les bulletins d'informations de Caen la mer);
- Saisir les enjeux du territoire puis les orientations et les changements que le PLUi-HM va impliquer ;
- Donner son avis, exprimer ses attentes, proposer ses idées pour l'évolution de Caen la mer à moyen et long terme via les registres déposés en mairie et au siège de Caen la mer, par courrier ou par email.

Pour favoriser la participation du public, différents moyens sont à disposition du public pour s'informer, débattre et échanger:

<u>Un site Internet</u>

Un site spécifique a été créé pour le PLUi-HM : <u>www.pluihm-caenlamer.fr</u>

Il comporte des informations et documents permettant au public de s'approprier le projet, de prendre connaissance des grandes étapes de la procédure et des modalités de concertation.

<u>Des réunions publiques</u>

Il est prévu d'organiser une réunion publique à chaque phase importante du projet ainsi que dans les communes entre le débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et l'arrêt du projet.

Une réunion publique « Partageons le diagnostic » a, par exemple, eu lieu le 7 juillet 2022 à Hérouville Saint-Clair, réunissant plus de 60 participants dont une vingtaine en ligne.

Après un temps d'introduction des élus, le diagnostic a été présenté selon 4 axes : le portrait de Caen la mer, les équipements et services, la mobilité et l'habitat suivi d'un temps d'échanges avec les participants.

<u>Des ateliers participatifs</u>

| | | |
|---|---|---|
| | Le public est aussi invité à participer à des ateliers participatifs pour s'informer sur le projet, et exprimer ses attentes. En petits groupes, les participants sont invités à proposer des idées pour l'avenir de Caen la mer autour de cartes du territoire et de fiches d'expression. Chaque groupe de travail présente ensuite ses axes de réflexion en termes d'habitat, de mobilité, d'environnement ou de développement économique.<br><br>Différents ateliers ont déjà été organisés : le mardi 6 décembre 2022 à Troarn, le jeudi 8 décembre à Lasson, le mardi 13 décembre à Hermanville-sur-Mer et le mercredi 14 décembre à Bourguébus,<br><br><u>Des bus tours</u><br><br>Des bus tours ont également été mis en place pour que le grand public puisse mieux connaitre le territoire le 19 novembre et le 26 novembre 2022**.**<br><br>L'objectif était de découvrir les différents secteurs qui composent l'agglomération (agricoles, naturels, urbains) en présence d'intervenants experts de ces sujets, comprendre les implications et les enjeux du territoire et contribuer aux réflexions menées pour la phase « projet d'aménagement et de développement durable » du PLUi-HM.<br><br>Tout au long du parcours, les participants étaient invités à donner leur avis sur les enjeux du projet d'aménagement et de développement durable du PLUi-HM: habitat, mobilités, cadre de vie, environnement…<br><br>Il est à noter qu'en parallèle de la démarche PLiI-HM, Caen la mer a mis en place, en 2021, un comité des partenaires. Cette instance rassemble :<br><br>- Des acteurs du transport : Keolis, Vélisol', …<br>- Des associations de citoyens et usagers : Udaf, Familles rurales, UFC Que choisir, FNAUT Normandie, Usagers Caen Paris, club des modes actifs…<br>- Des acteurs économiques<br>- Des citoyens tirés au sort<br><br>Caen la mer réunit ce comité pour évoquer les rapports d'activités du délégataire, le bilan de la rentrée, les perspectives de l'année suivante et les éventuelles évolutions tarifaires. Des réunions sont aussi organisées spécifiquement pour présenter des grands dossiers tels que : le Plan Local Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité (PLUi-HM) , le projet d'extension du tramway. Le Projet Tramway 2028 y a ainsi été présenté le 24 novembre 2022. | |

| | | |
|---|---|---|
| | Cette démarche globale d'association du public sera poursuivie tout au long du processus d'élaboration du PLUi-HM. | |
| *4.* Associer le public de l'agglomération aux réflexions sur les parkings-relais, la réorganisation des réseaux de transport. | La concertation préalable a permis à chacun de s'exprimer sur le positionnement et le nombre des parkings relais. Le choix des emplacements rue du Chemin Vert et boulevard Pompidou ont ainsi été confortés et retenus.<br><br>A l'issue de la concertation, il a été retenu la possibilité d'un parking relais supplémentaire, au niveau du terminus boulevard Maréchal Juin. Le public sera de nouveau associé lorsque des orientations se dégageront.<br><br>Pour ce qui concerne la réorganisation du réseau de transport, que ce soit pour le schéma d'exploitation du réseau global de tramway ou pour la restructuration du réseau de bus, des études seront lancées après le choix du tracé. Les évolutions de l'offre de transport, accompagnant tant la phase travaux que la mise en service du tramway en 2028, seront présentées au plus large public, notamment lors des réunions publiques de présentation de l'avancée du projet Tramway.<br><br>En amont, cette réorganisation sera travaillée en associant les communes, le Panel Utilisateurs du Réseau Twisto et le Comité des Partenaires.<br><br>Cette instance rassemble :<br><br>- Des acteurs du transport : Keolis, Vélisol', ...<br>- Des associations de citoyens et usagers : Udaf, Familles rurales, UFC Que choisir, FNAUT Normandie, Usagers Caen Paris, club des modes actifs...<br>- Des acteurs économiques<br>- Des citoyens tirés au sort<br><br>Caen la mer réunit ce comité pour présenter les rapports d'activités du délégataire, le bilan de la rentrée, les perspectives de l'année suivante et les éventuelles évolutions tarifaires. Il sera saisi des adaptations de l'offre de transport en lien avec la restructuration du réseau de bus autour du nouveau réseau de tramway. | **2023-2024** |
| *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 | Un dialogue personnalisé a déjà été initié avec chaque commerçant, chef d'entreprise ou responsable d'institution, avant même la concertation préalable.<br><br>Avec eux et leurs organes représentatifs, le dialogue se poursuivra pendant toute la durée du projet, notamment lors de la phase de conception. Il s'agira alors de recueillir et d'intégrer au mieux les demandes exprimées pour les aménagements définitifs mais également de prendre | **2023-2024** |

| | | |
|---|---|---|
| apporter aux impacts que comporte le projet. | en compte leurs besoins pendant la réalisation des travaux, afin de minimiser les impacts de ceux-ci. Caen la mer a le souci de la préservation de l'activité économique pendant et après la réalisation du projet Tramway 2028.<br><br>Par ailleurs, pendant la phase travaux, une Commission d'Indemnisation Amiable sera mise en place afin de réparer les préjudices économiques subis par les commerçants, artisans, membres des professions libérales. Elle s'appuiera sur les grands principes issus des textes et de la jurisprudence. | |
| *6.* Mobilités douces : associer le milieu associatif (pistes cyclables, abris vélos) | En marge de la concertation préalable, le projet a fait l'objet d'une présentation au Comité des Partenaires, dans lequel siègent notamment les associations concernées par les mobilités douces. Les échanges se poursuivront pendant la phase de conception du projet, sur les aménagements cyclables et leur continuité, notamment les raccordements au réseau cyclable existant, sur les abris vélos, la signalisation, le franchissement des carrefours, … | **2023-2024** |