



**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 km<sup>2</sup>
- 10 kilomètres de littoral
- 276 284 habitants
- 25 855 entreprises
- 34 000 étudiants
- 43 laboratoires de recherches
- 1<sup>er</sup> aéroport normand
- En 2019, 28 millions de touristes

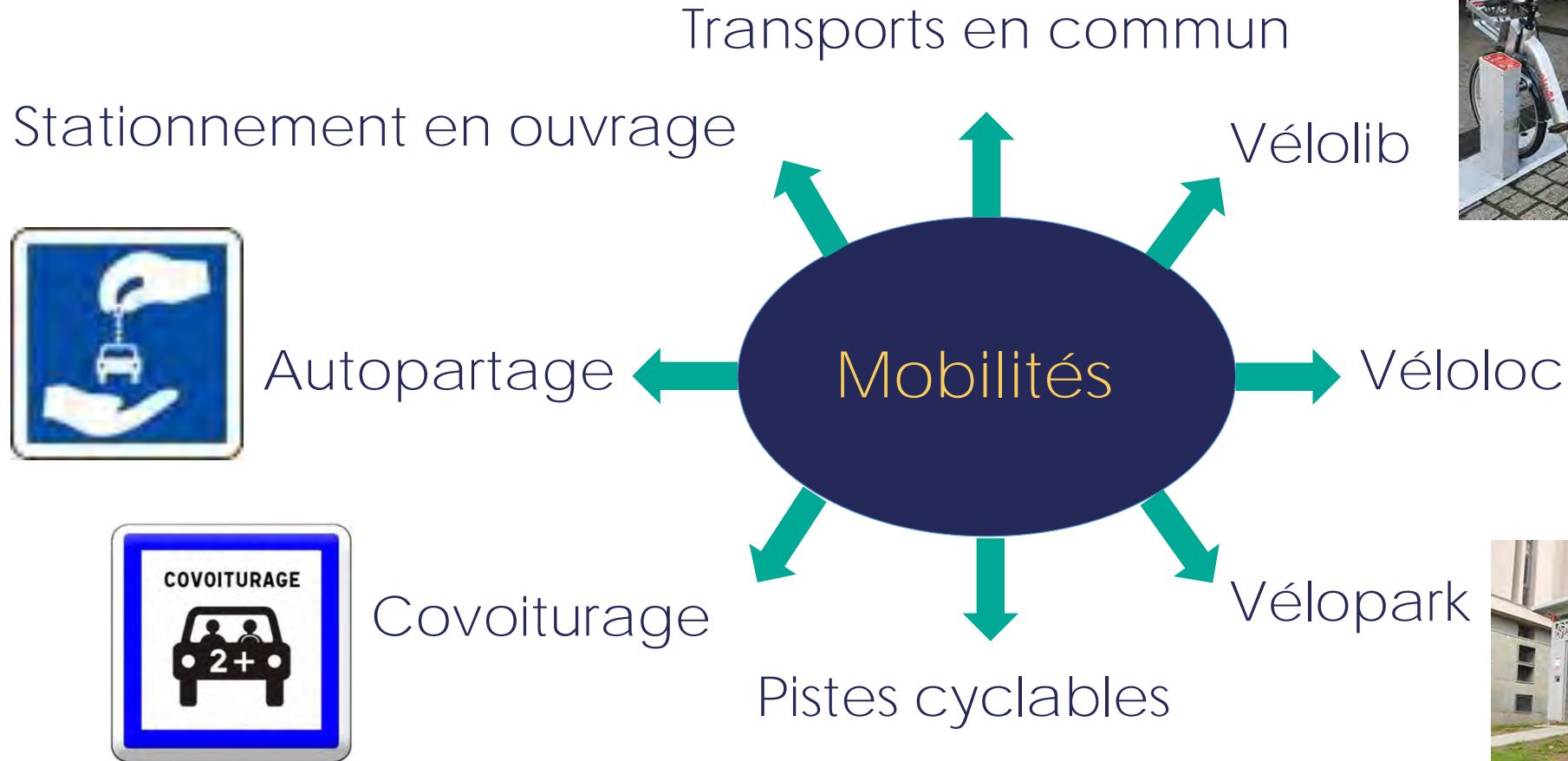


# Les grandes compétences de Caen la mer

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

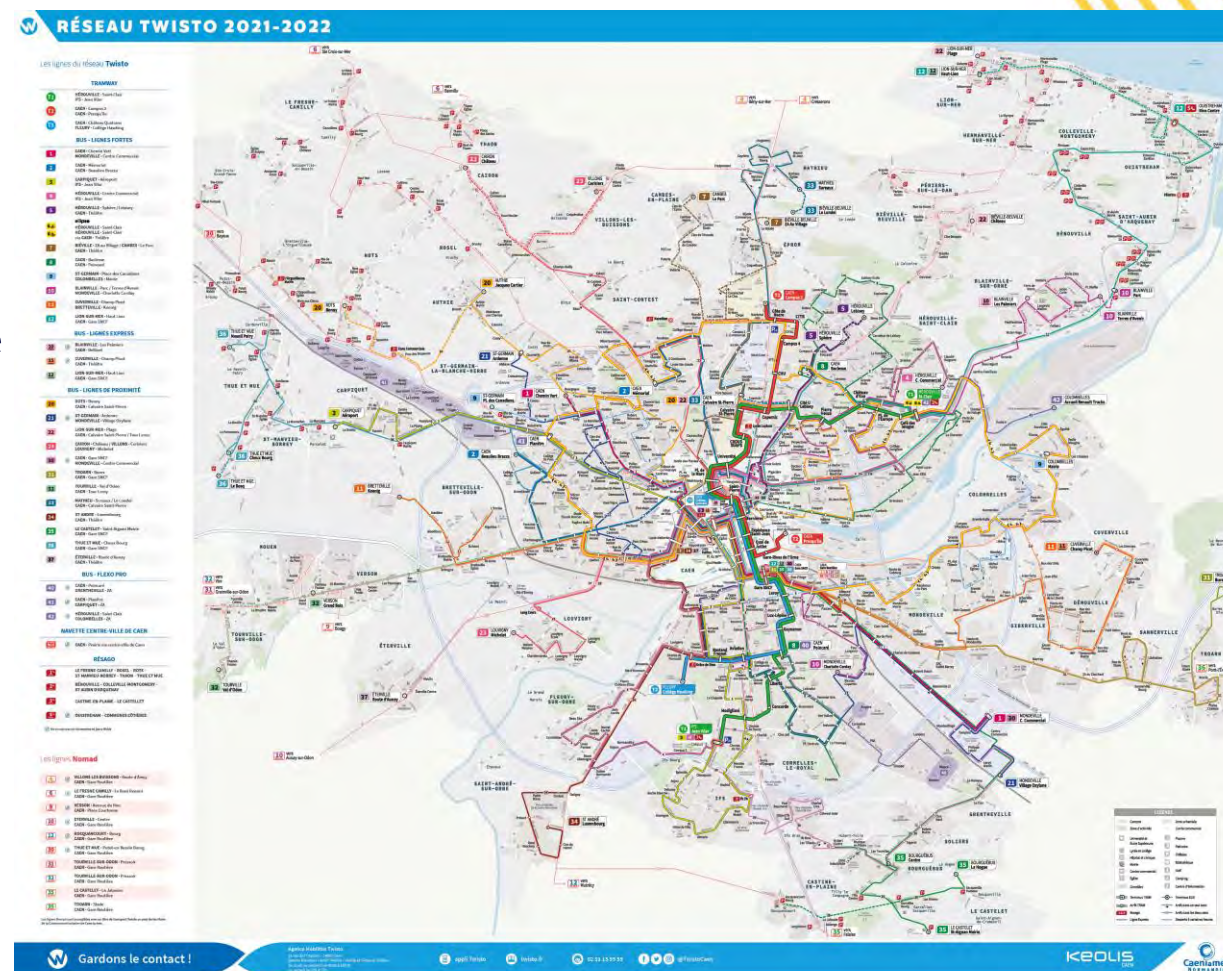



# Les mobilités de Caen la mer



# 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

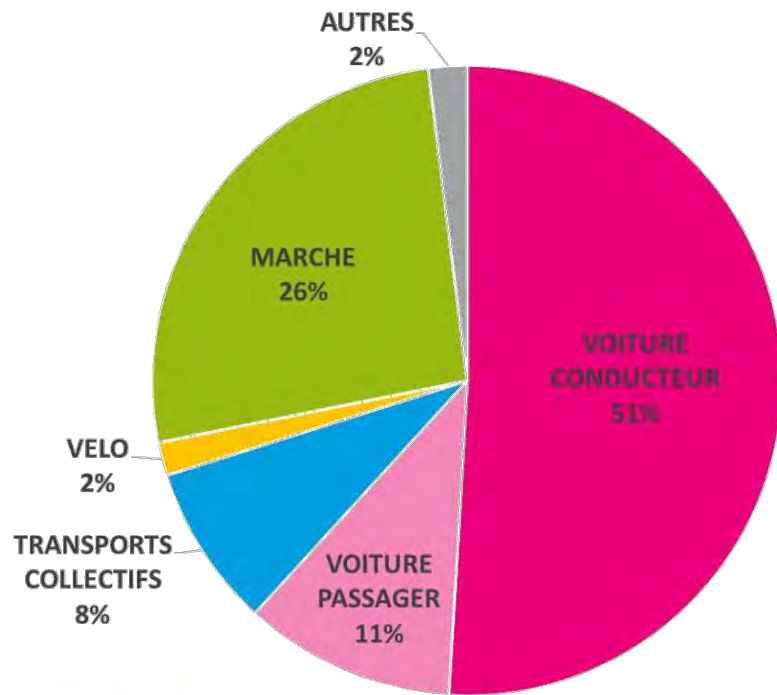
## En 2018

- 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

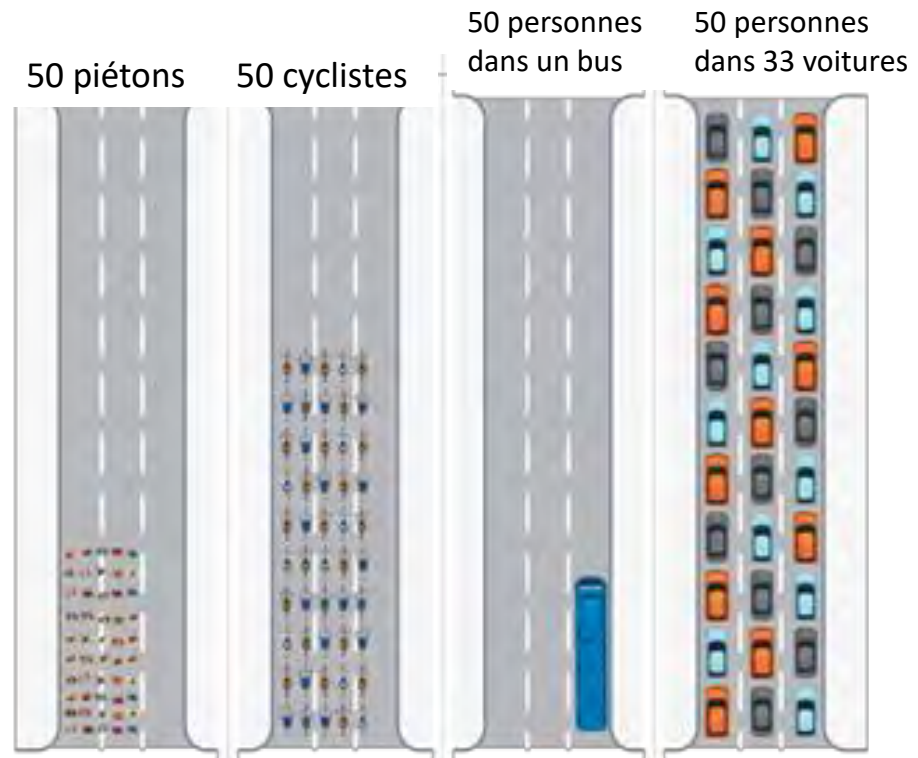
(900 000 réalisés par les habitants de Caen la mer, 200 000 par des habitants extérieurs venant à Caen la mer)



- 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





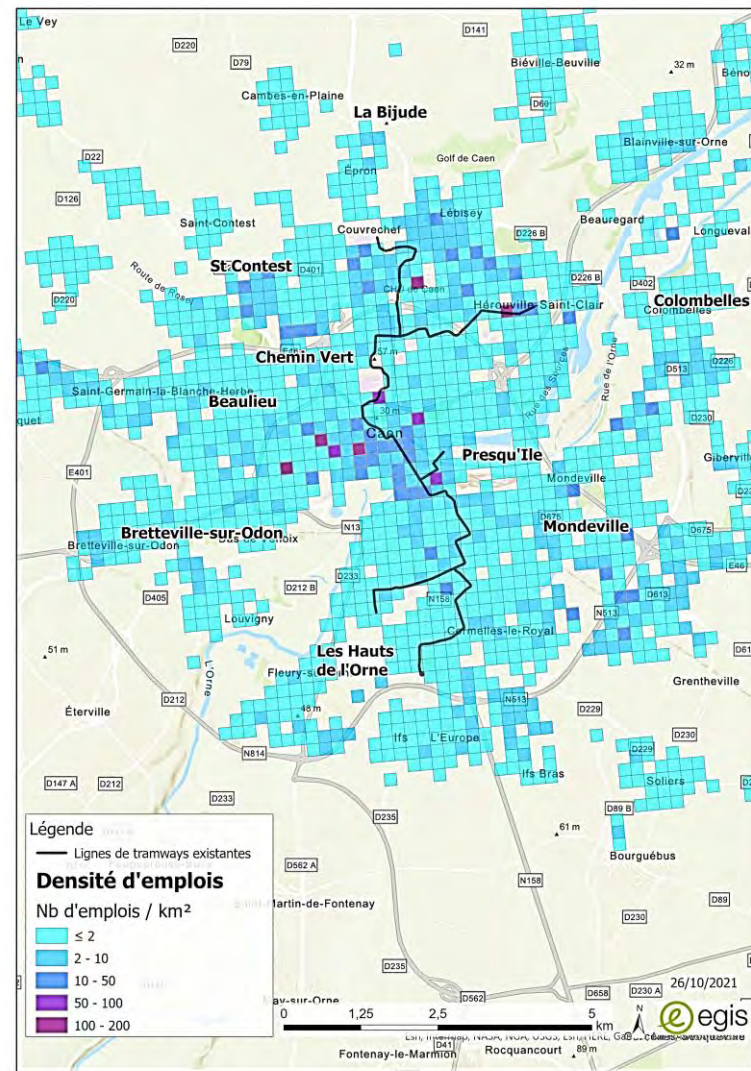
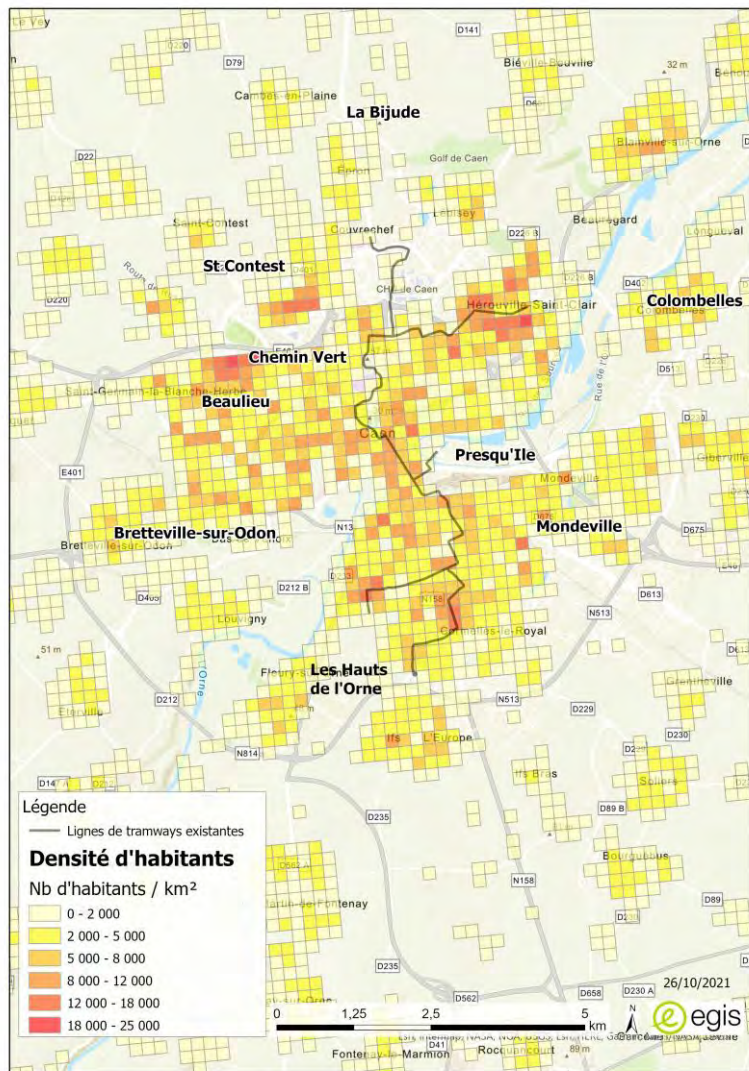
3.

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

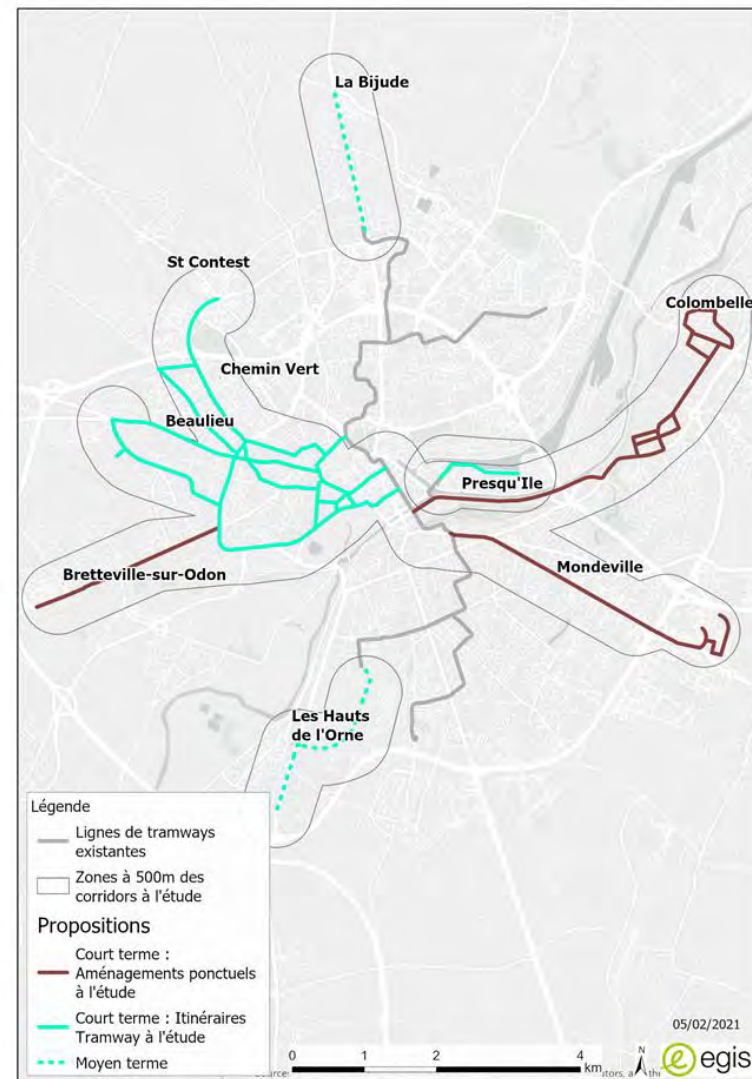
# Les conclusions de l'étude d'opportunité

## 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/m<sup>2</sup> : 80 personnes dans un bus standard, 100 personnes dans un bus articulé et 212 personnes dans un tramway

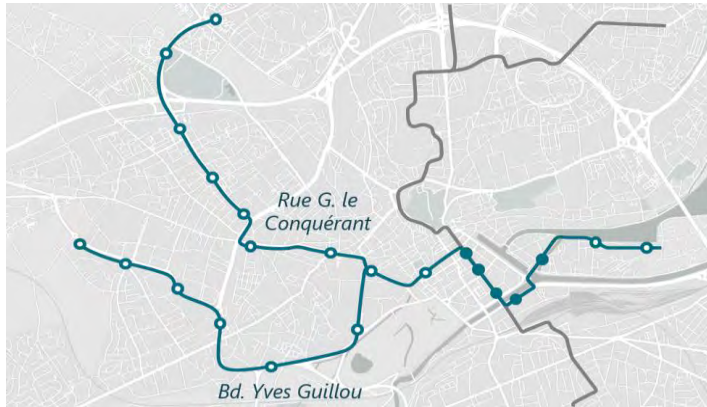


# Les tracés envisagés

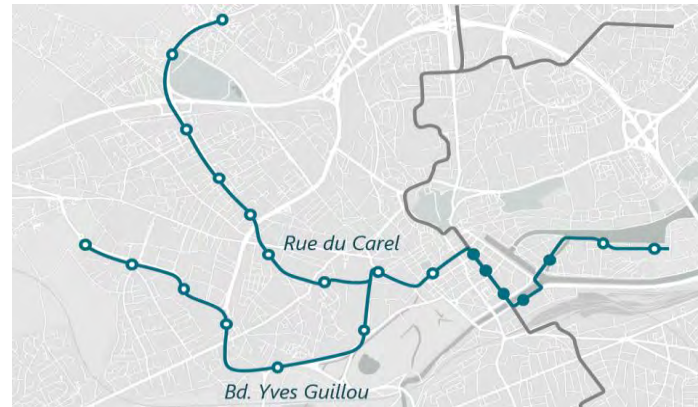
Tracé A : 2 branches via la rue Guillaume le Conquérant et le boulevard Yves Guillou

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

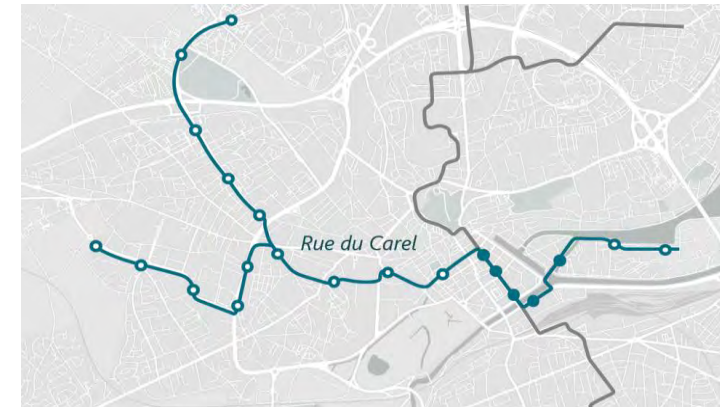
Tracé C : tronç commun depuis Bernières jusqu'à la rue Damozanne, via la rue du Carel



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



Tracé B : Bd. Yves Guillou + Rue du Carel



Tracé C : Rue du Carel

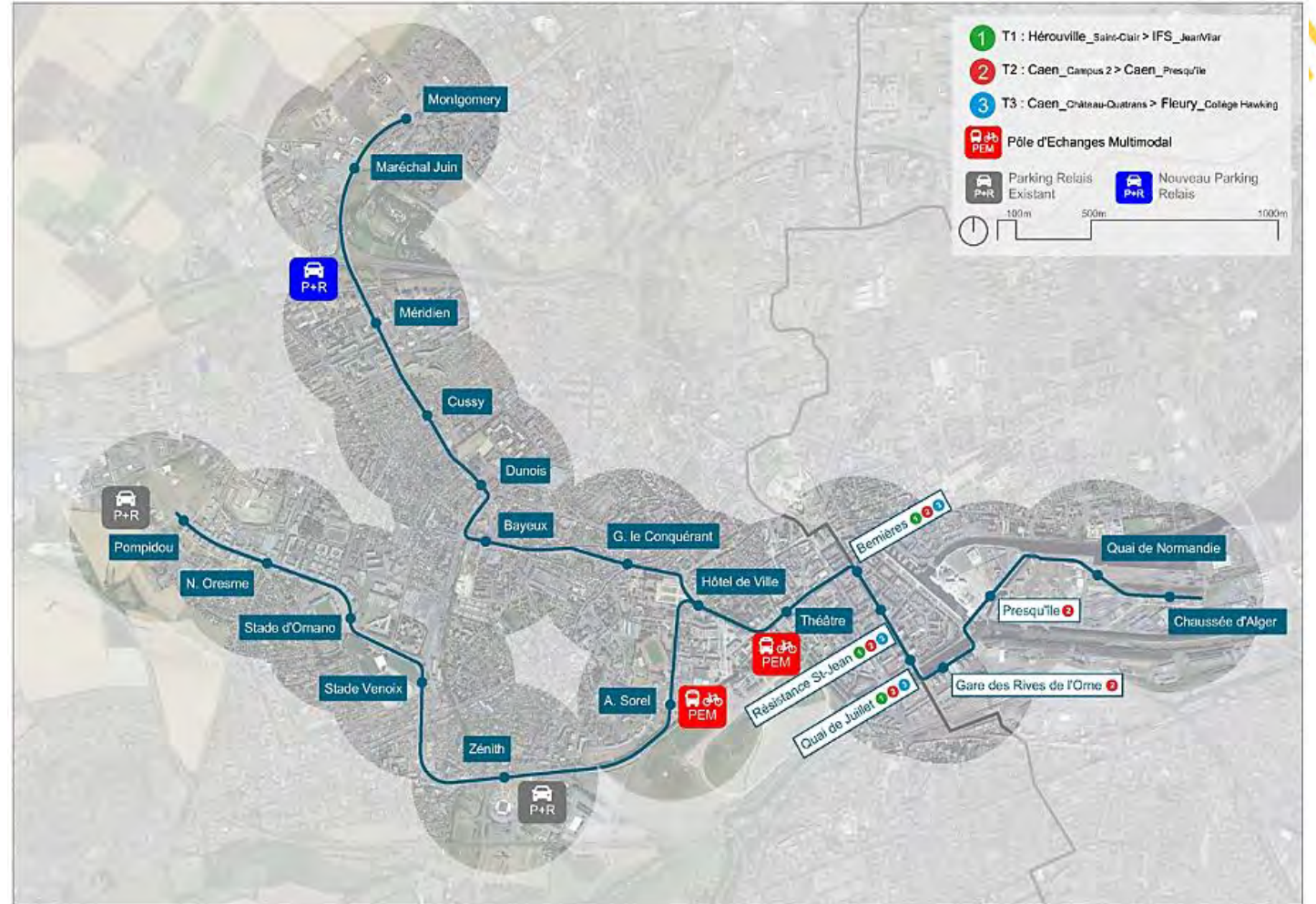
# Le tracé A

## 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



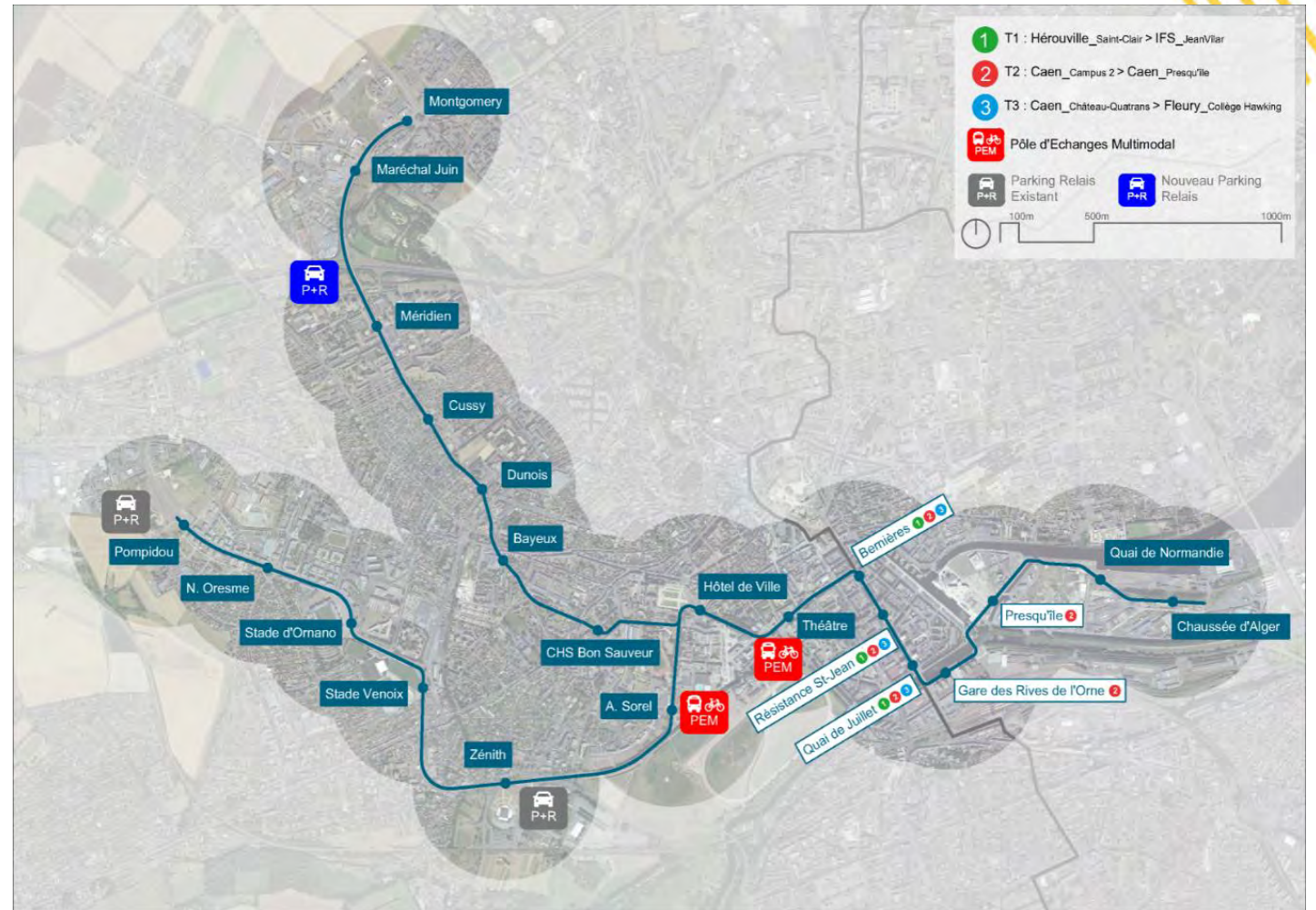
# Le tracé B

## 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



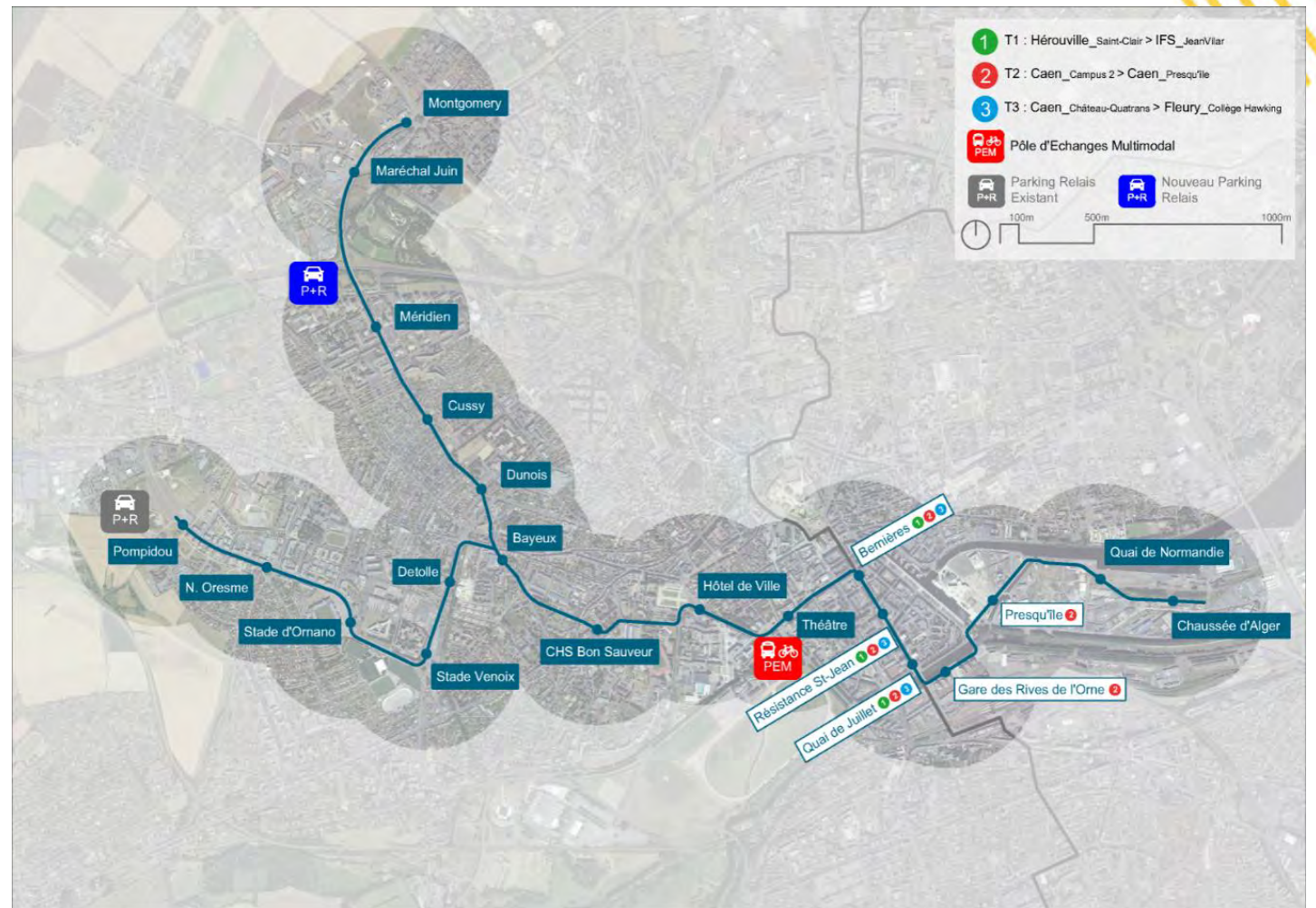
# Le tracé C

## 9,8 km km d'infrastructures dont :

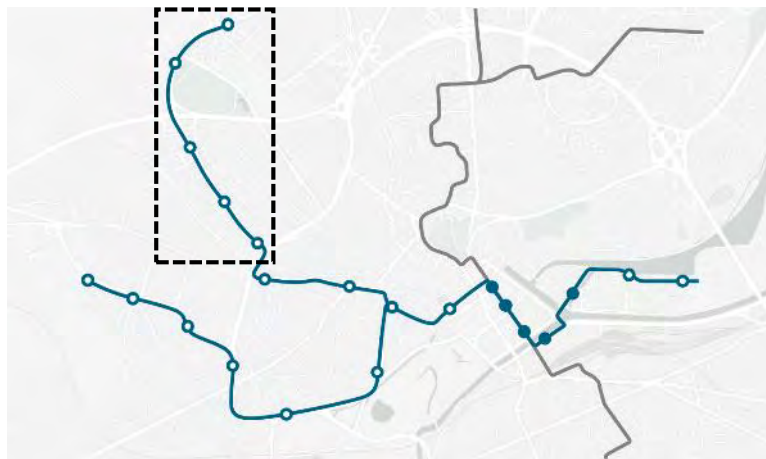
- 1,3 km d'infrastructures existantes
- 8,5 km d'infrastructures nouvelles

## 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



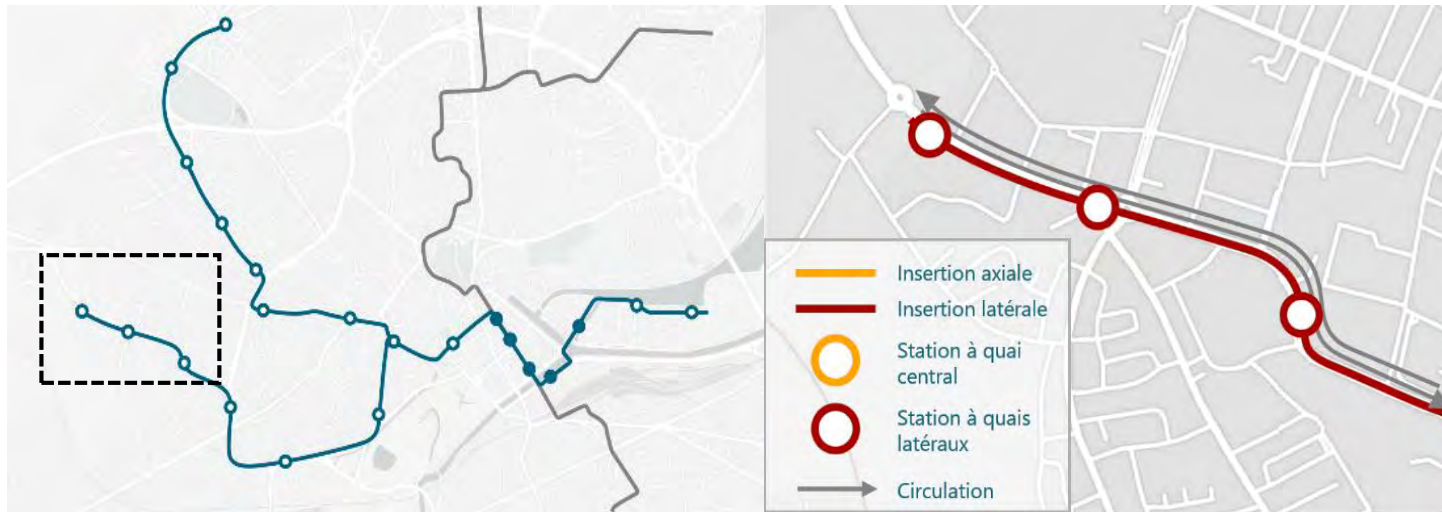
Esquisse de la rue du Chemin Vert, source Etude paysagère et urbaine Phytolab/Magnum/Servicead



# 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  
cumul à 500m des arrêts

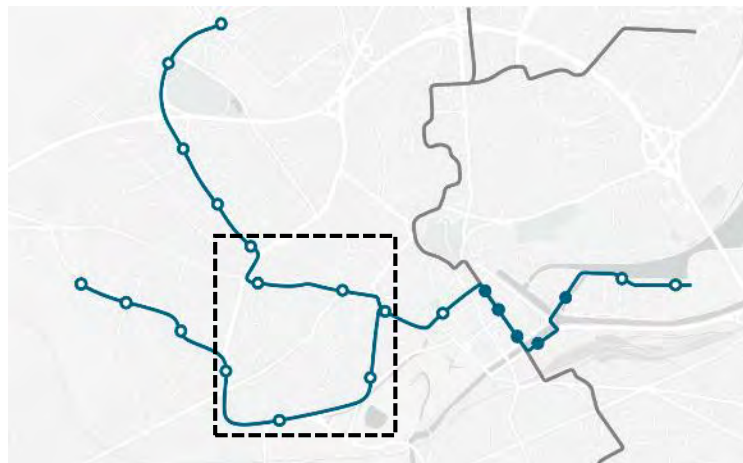
Pompidou	Nicolas Oresme	Stade d'Ornano
100	476	192

# 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

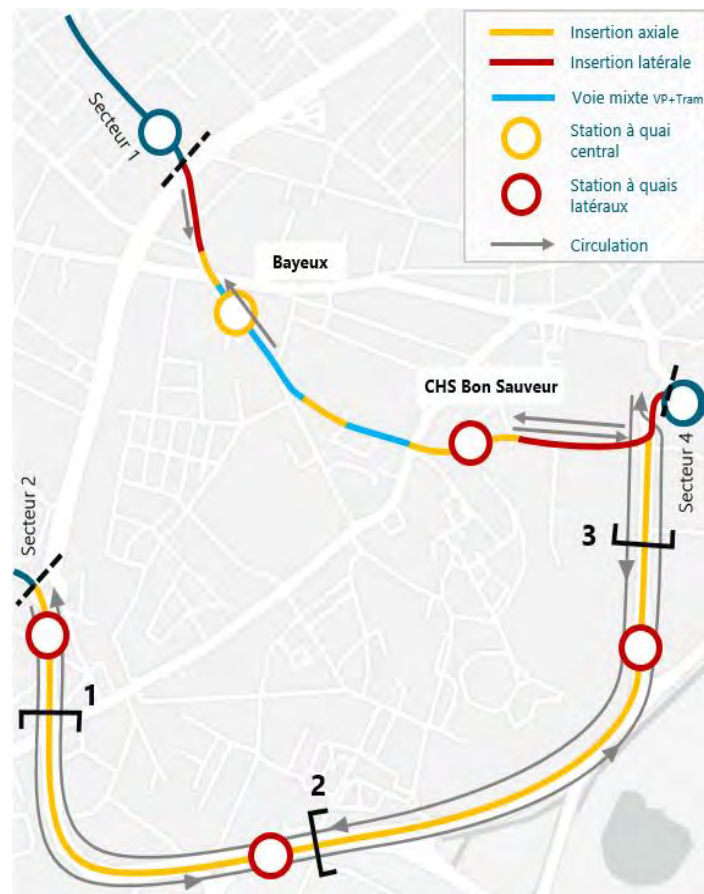
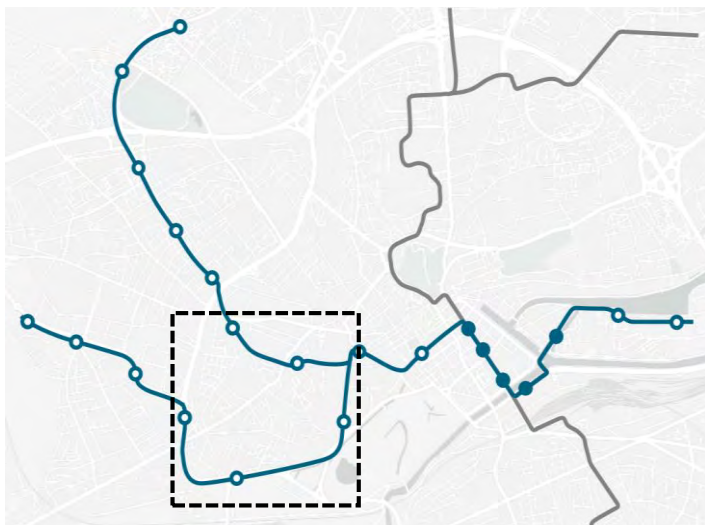


# Le secteur Centre – Tracé A



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**

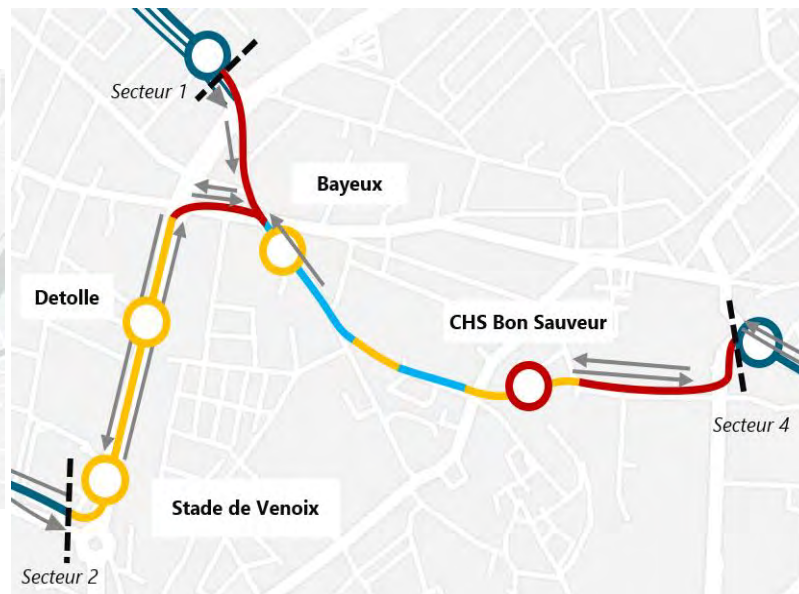
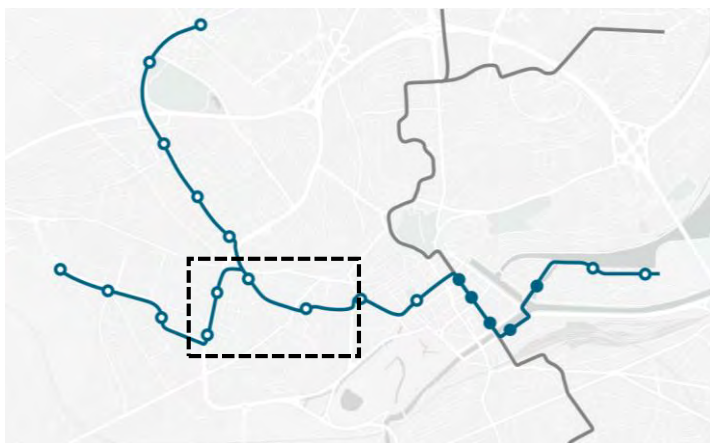
Bayeux	CHS Bon Sauveur	Stade de Venoux	Zénith	Albert Sorel
334	384	323	210	558



# Le secteur Centre – Tracé B



# Le secteur Centre – Tracé C



Principes d'insertion fonctionnelle

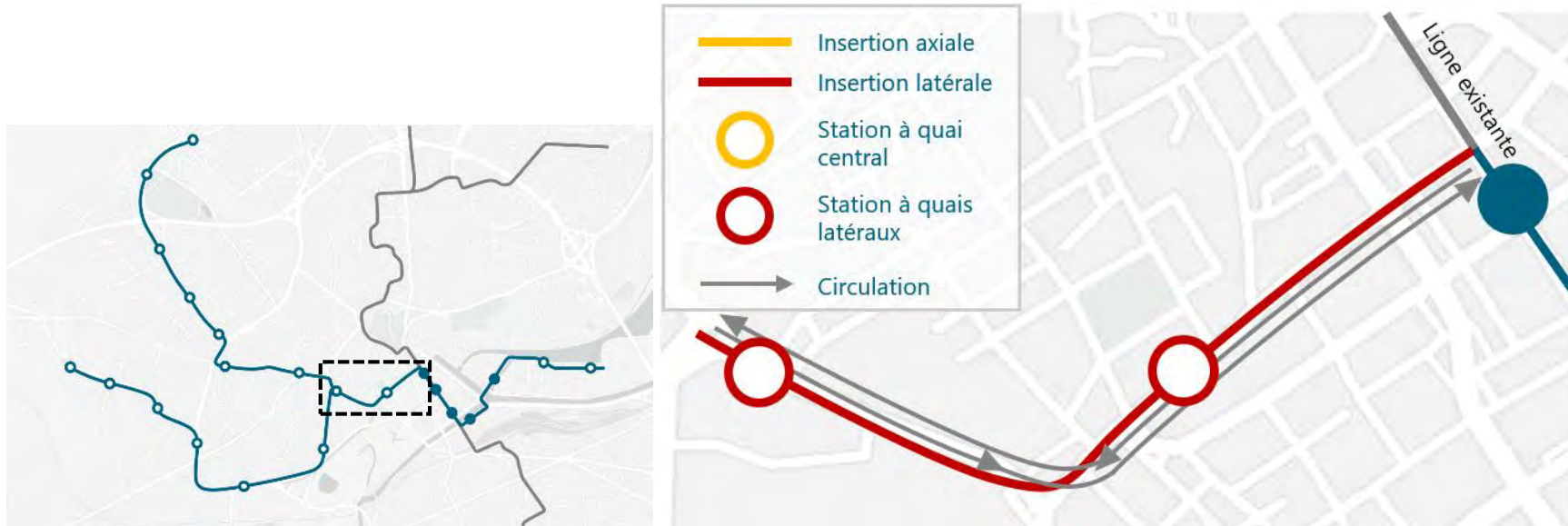
## Les enjeux

- 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

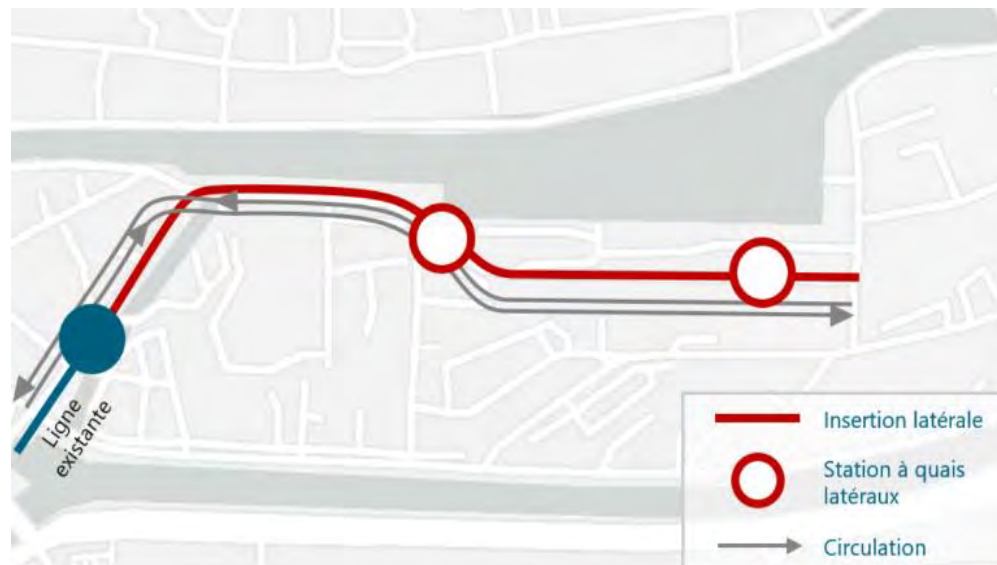
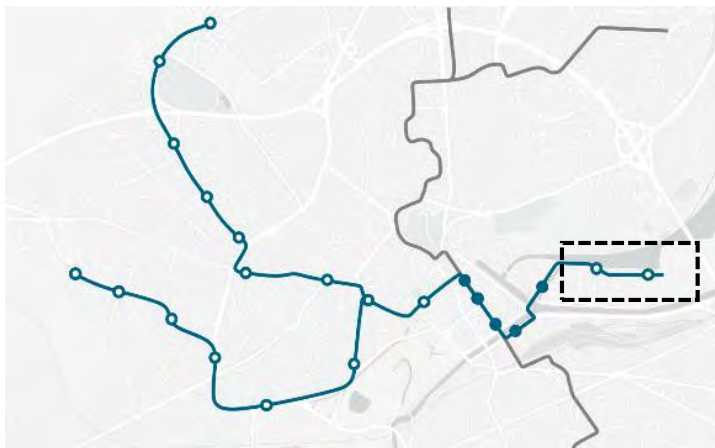
# Le secteur Centre-Ville



# 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.

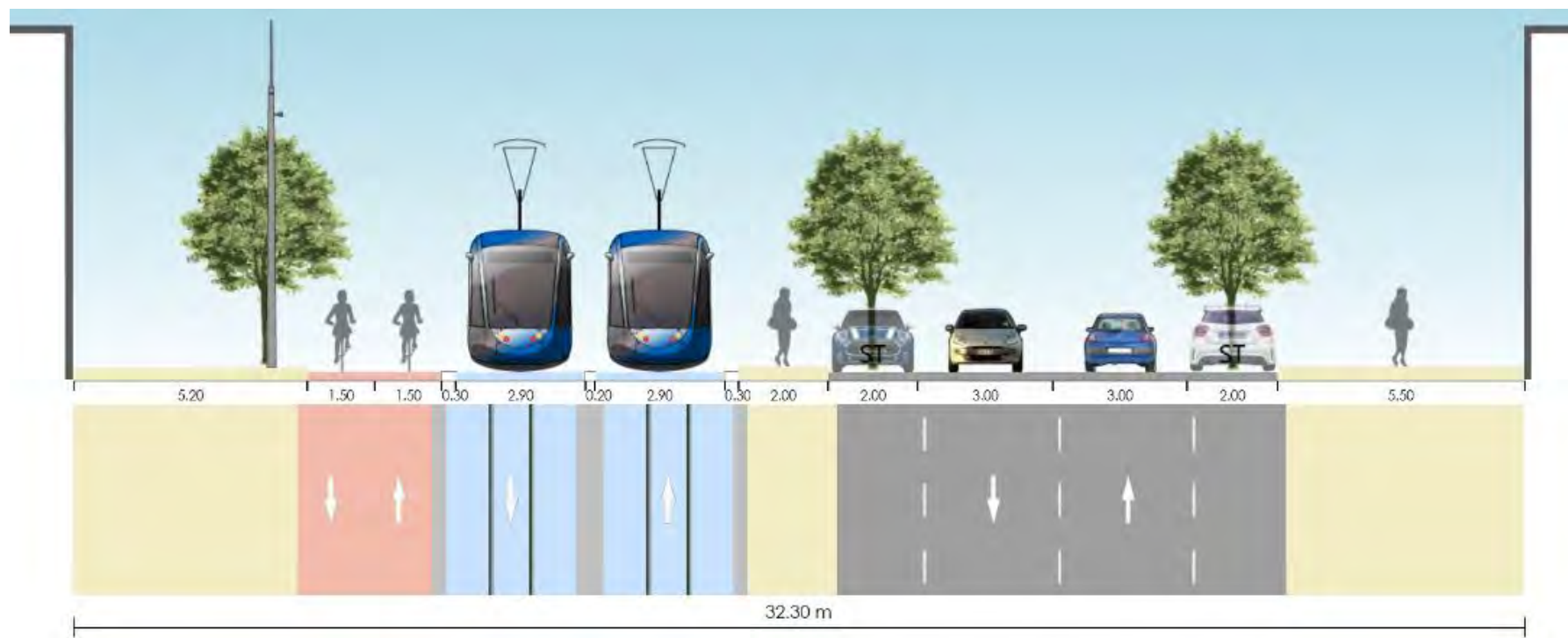
Liaison	Temps de parcours en bus (fiche horaire)	Temps projeté en tramway – Tracé A	Temps projeté en tramway – Tracé B	Temps projeté en tramway – Tracé C
Molière - Théâtre	17 minutes	12 minutes	12 minutes	12 minutes
Molière – Gare SNCF	26 minutes	17 minutes	17 minutes	17 minutes
Pompidou - Théâtre	22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

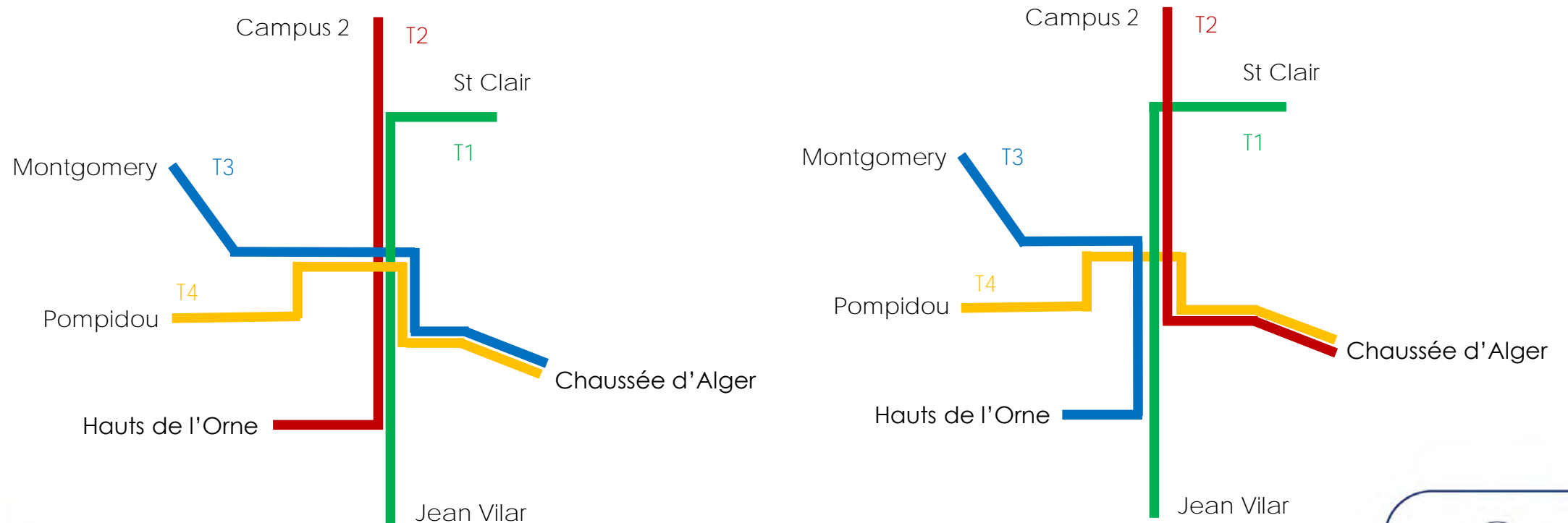
Une valorisation urbaine dans les quartiers concernés, notamment dans les secteurs à enjeux patrimoniaux (Places Guillouard, Fontette et Gambetta, rues Guillaume le Conquérant et rue de Bayeux) ou pour valoriser de nouvelles centralités (Place Molière)

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



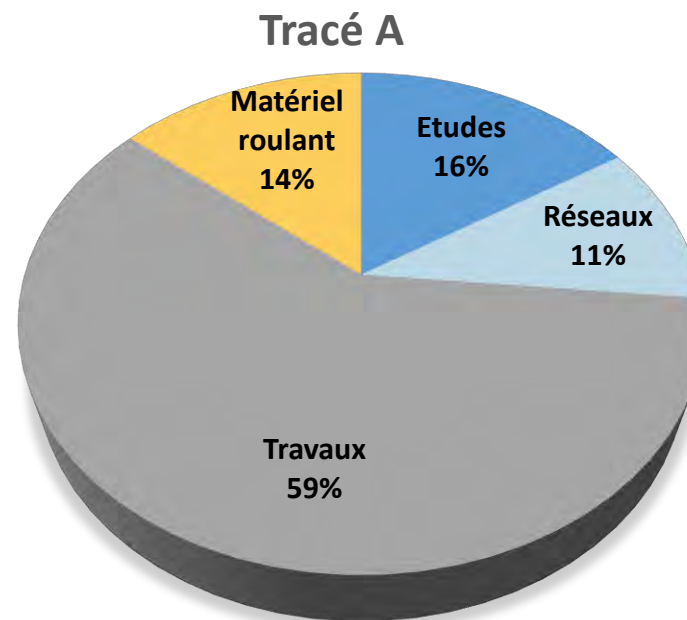
# Le coût du projet

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 :

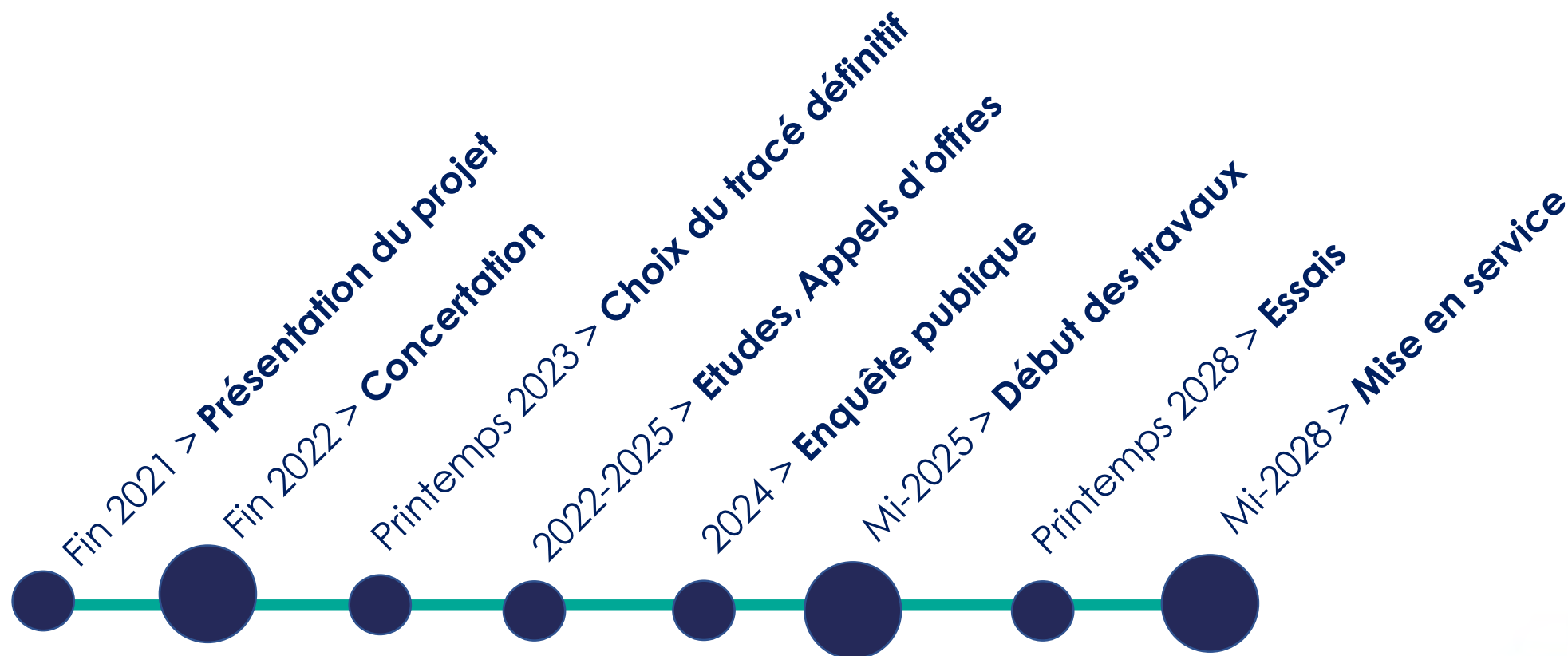
- Une **subvention de l'Etat** à hauteur de **40 M€**
- Des fonds propres à hauteur de **40 M€**
- Des emprunts pour le solde

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<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>/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*