

# PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY



**+ d'infos**

[projet-tramway.caenlamer.fr](http://projet-tramway.caenlamer.fr)

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE  
ET A L'ARRETE DE CESSIBILITE

TOME A : PRESENTATION GENERALE DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Pièce A3 : Présentation non technique du projet

**PROJET  
TRAMWAY**

Financé  
par

  
MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Caenlamer**  
NORMANDIE  
COMMUNAUTÉ URBAINE



## 1. ELEMENTS DE CONTEXTE

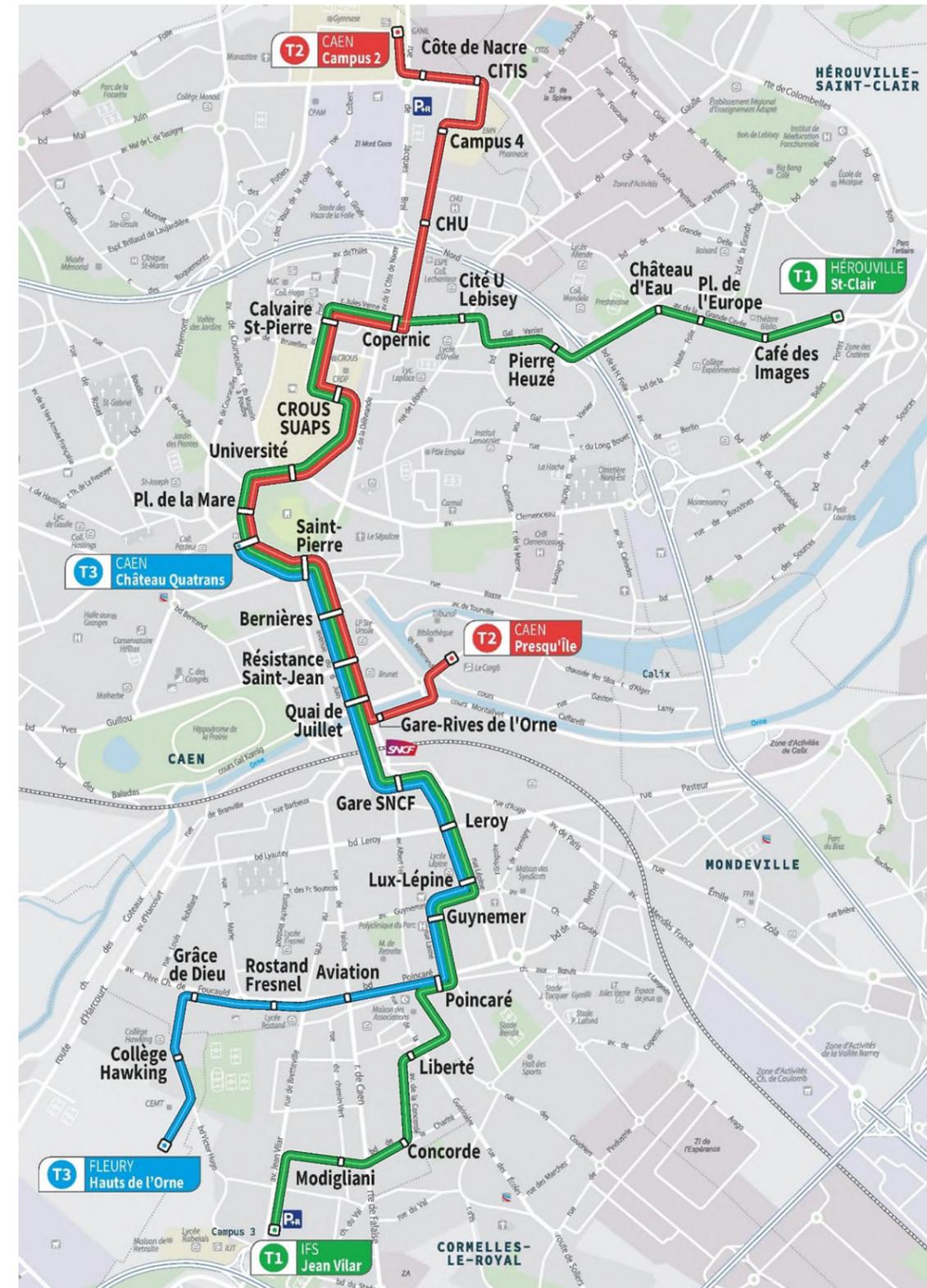
### 1.1. LE RESEAU ACTUEL DE TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION DE CAEN LA MER

Actuellement, le réseau de transports urbains de l'agglomération de Caen la mer est structuré autour de trois lignes de tramway :

- la ligne T1, longue de 10,7 km, relie Hérouville Saint-Clair (station « Saint-Clair ») au Nord à Ifs (station « Jean-Vilar ») au Sud ;
- la ligne T2, longue de 6,6 km, relie le Campus 2 au Nord à la Presqu'île au Sud-Est ;
- la ligne T3, longue de 5,9 km, part du centre-ville de Caen (station « Château-Quatrans ») pour rejoindre Fleury-sur-Orne (station « Hauts-de-l'Orne »).

En service depuis l'été 2019, ces trois lignes de tramway assurent la desserte des zones denses de la Communauté urbaine. Elles accueillent chaque jour plus de la moitié des voyageurs qui empruntent le réseau de transports urbains Twisto, soit environ 50 000 voyageurs.

En complément, 72 lignes de bus permettent de desservir les quartiers, les pôles de vie et les établissements scolaires du territoire.



Lignes de tramway en service depuis 2019 (source : réseau Twisto)

## 1.2. OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET

### ● **Densifier l'offre de transport pour accompagner le développement urbain**

Alors que les trois lignes de tramway mises en service en 2019 sont globalement orientées Nord/Sud, Caen la mer souhaite renforcer l'offre de transports publics vers l'Ouest de l'agglomération, en proposant deux branches d'extension du réseau, l'une vers le quartier du Chemin Vert et Saint-Contest, la seconde vers le quartier Beaulieu.

Ces secteurs de l'agglomération de Caen la mer nécessitent en effet une amélioration ou un renforcement de l'offre de transport. De nouvelles zones ont été récemment construites ou sont en cours d'urbanisation et une offre de transport en commun doit y être proposée. Par ailleurs, de grands projets urbains ont été engagés avec la réalisation d'équipements à rayonnement métropolitain et d'aménagements majeurs, comme le palais des sports inauguré en août 2023, et qui renforcent la compétitivité économique, l'attractivité et le rayonnement de Caen la mer.

Ces projets s'inscrivent dans une stratégie urbaine globale définie à l'échelle du bassin de vie de Caen, dans le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) Caen-Métropole et déclinée par la Communauté urbaine, dans les documents thématiques cadres qui organisent et programment le développement urbain : le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Programme local de l'Habitat (PLH), ou les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Cette vision globale d'une gestion coordonnée et d'un développement durable du territoire sera confirmée dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Habitat et Mobilités (PLUi-HM) en cours d'élaboration.

Une analyse des opportunités (population, emplois et scolaires - PES) et des enjeux de déplacements actuels et à moyen terme (horizon 2035) a permis de hiérarchiser les corridors à desservir par les futures lignes du réseau de transports en commun en site propre (TCSP). Certains secteurs ont une densité de PES du même niveau que dans les zones desservies par les lignes de tramway en service. Dès lors, une offre de transport de même niveau de qualité peut y être proposée, dans un souci d'équilibre du territoire et d'équité.

L'extension Ouest du réseau de tramway de Caen la mer est apparue comme prioritaire avec la volonté de proposer un tramway pour desservir les quartiers d'habitat denses et de développement Saint-Contest / Chemin Vert d'une part, et Beaulieu d'autre part, depuis le centre-ville de Caen.

Ainsi, les extensions de lignes de tramway permettront d'accompagner le développement urbain des quartiers traversés et de proposer une offre de transports robuste pour accéder au centre-ville de Caen, ainsi qu'aux équipements publics majeurs que sont l'Hôtel de Ville, le stade d'Ornano, le Zénith, le Parc des Expositions, le Palais des Sports ou encore le lycée Malherbe.

### ● **Réduire la place de la voiture dans les déplacements au sein de l'agglomération**

Tandis que la population de l'agglomération caennaise est passée d'environ 183 000 à 276 000 habitants durant les 50 dernières années, la part de la voiture individuelle est devenue prépondérante parmi les modes de transport.

Cette augmentation a surtout concerné les communes qui entourent Caen, dont les principaux axes routiers apparaissent saturés, augmentant les temps de parcours, ainsi que la pollution atmosphérique et sonore.

Caen la mer a pris des engagements pour accompagner la transition écologique, et cela passe notamment par la promotion des transports en commun moins émetteurs de gaz à effet de serre, et des mobilités actives qui constituent des alternatives à la voiture particulière.

Le choix d'étendre le réseau tramway sur l'agglomération compte parmi les solutions alternatives à la voiture. Elle doit amener les usagers à intégrer le report modal dans leurs déplacements quotidiens, en privilégiant les transports en commun à la voiture particulière.

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer constitue donc une opportunité de nouvelle offre de transports en commun en proposant un nouveau corridor de transports en commun en site propre vers l'Ouest de la communauté urbaine Caen la mer.

Ce projet permettrait ainsi d'augmenter sensiblement le nombre d'utilisateurs des transports publics dans l'agglomération, notamment en favorisant le report modal (automobile-TCSP) par la création de parkings-relais pour capter les flux entrants.

## ● Améliorer la qualité des transports publics et fiabiliser l'exploitation du réseau global de tramway en service en 2029

Le projet d'extension du tramway constitue un maillon de l'amélioration de la qualité des transports publics au sein de la communauté urbaine Caen la mer.

Un des objectifs du projet est de permettre aux usagers du réseau de transport public de gagner du temps.

Les usagers des transports collectifs, avec la mise en service de l'extension du tramway, obtiendront :

- Des gains de temps sur leurs déplacements, une connexion plus efficace avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs, urbains, départementaux et ferroviaires ;
- Une garantie de meilleure régularité et fiabilité (pas d'embouteillage, réduction des temps d'attente à l'arrêt) que dans le cas d'une utilisation d'un mode routier, collectif ou individuel ;
- Une vitesse et un confort accrus, une amplitude de fonctionnement des transports encore améliorée pour les usagers de l'extension.

Un tramway est attendu toutes les 10 minutes sur chaque branche, toutes les 5 minutes sur le tronçon commun de l'extension, et toutes les 2 minutes 30 sur l'avenue du Six Juin (futur tronçon commun entre les lignes actuelles et futures).

À la mise en service des nouvelles lignes, en 2029, ce sont 98 000 montées par jour sur l'ensemble du réseau de transport en commun qui sont attendues.

Par ailleurs, afin de fiabiliser l'exploitation du réseau global de tramway, constitué des lignes existantes en service depuis 2019, et des futures lignes qui seront mises en service en 2029, des modifications seront apportées au terminus Nord de la ligne de tramway T1 existante « Saint-Clair » à Hérouville Saint-Clair et au terminus Est de la ligne de tramway T2 existante « Presqu'île » à Caen.

## ● Améliorer le cadre de vie dans le centre-ville de Caen

Le centre-ville de Caen est marqué par la présence de nombreux éléments patrimoniaux, qui lui confèrent un enjeu fort sur les plans paysager et architectural.

Pour s'insérer au mieux dans le paysage urbain et ne pas entraver les vues sur les éléments patrimoniaux du centre-ville, les nouvelles infrastructures de tramway ne seront pas dotées de lignes aériennes de contact (LAC) sur les parties en centre-ville.

Le projet a également pour ambition de valoriser ce patrimoine d'intérêt en supprimant les lignes aériennes de contact qui ont été mises en place au niveau des lignes de tramway existantes, entre les stations existantes « Bernières » et « Place de la Mare ».

Par ailleurs, le projet d'extension du tramway s'accompagnera d'une insertion paysagère adaptée aux secteurs traversés (végétalisation de la plateforme sur une majeure partie du linéaire, plantations multi-strates d'espèces majoritairement locales, reconstitution d'alignements d'arbres, ...).

## 2. PRESENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET

Le projet global d'extension du tramway de Caen la mer comprend les éléments suivants :

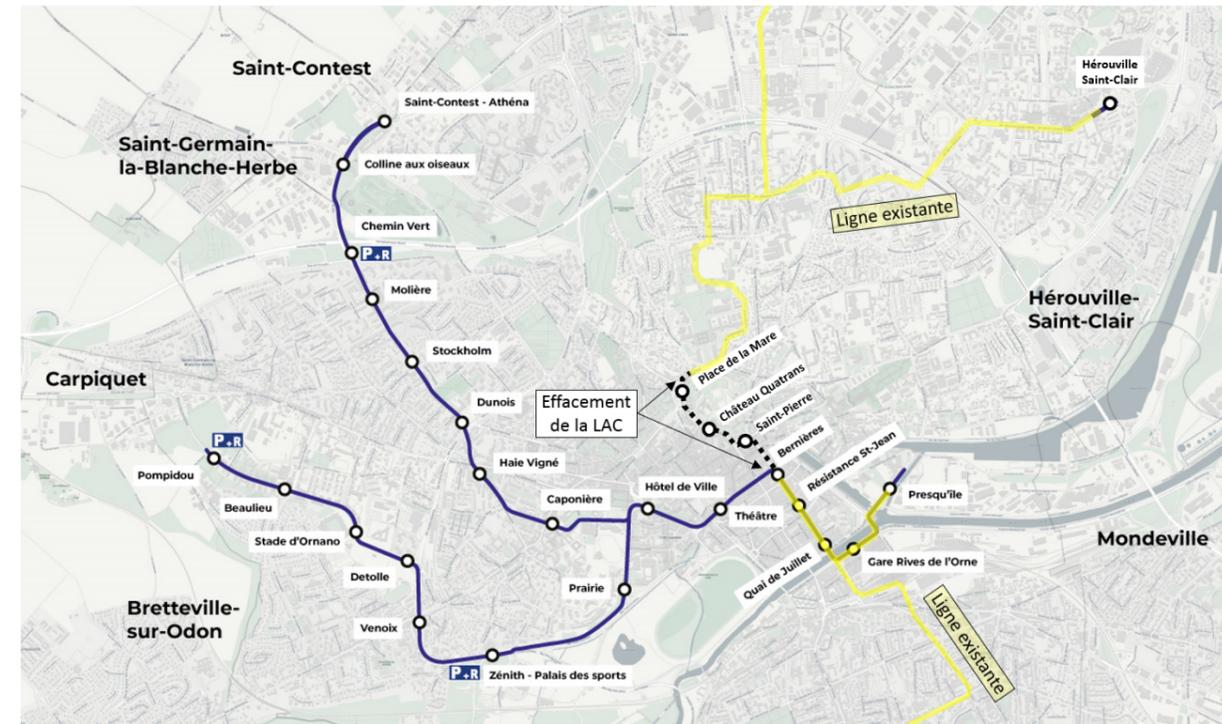
- l'extension des infrastructures tramway depuis le centre-ville de Caen vers l'Ouest, pour desservir d'une part le quartier du Chemin Vert et Saint-Contest, et d'autre part le quartier de Beaulieu ;
- des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes ;
- un renouvellement du paysage végétal et arboré le long des axes du futur tramway ;
- la dépose de lignes aériennes de contact (LAC) dans le centre-ville de Caen, entre les stations existantes « Bernières » et « Place de la Mare » ;
- la modification du terminus Nord de la ligne de tramway T1 existante « Saint-Clair » à Hérouville Saint-Clair ;
- la modification du terminus Est de la ligne de tramway T2 existante « Presqu'île » à Caen ;
- l'ajout de deux voies de remisage au sein du Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT) de Fleury-sur-Orne.

La mise en service du projet d'extension du tramway de Caen la mer est prévue à l'été 2029.

### ● L'extension des lignes de tramway vers l'Ouest

L'extension du tramway de Caen la mer est composée d'un tronc commun dans le centre-ville de Caen, entre la station existante « Bernières » et la future station « Hôtel de Ville », et de deux branches à l'Ouest :

- La **branche Nord-Ouest desservira le quartier du Chemin Vert** et participera ainsi au désenclavement du quartier prioritaire de la politique de la ville du Chemin Vert. Au-delà, cette branche Nord-Ouest **se prolongera jusqu'à Saint-Contest**, au niveau du Parc Athéna, situé au-delà du périphérique ;
- La **branche Ouest, desservira le secteur Beaulieu et les principaux équipements** situés le long du boulevard Yves Guillou (palais des sports, Zénith, parc des expositions, ...) et de l'avenue Albert Sorel (stade nautique, lycée Malherbe).



Le plan des extensions de lignes de tramway de Caen la mer

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer présente les principales caractéristiques suivantes :

- 10,4 km d'infrastructure tramway, dont 1,3 km d'infrastructure existante et 9,1 km d'infrastructure nouvelle ;
- 17 nouvelles stations, positionnées au plus près des pôles générateurs de trafic, et deux stations existantes à modifier ;
- 7 nouveaux ouvrages d'art : franchissement du périphérique de Caen (RN814), pontage du passage souterrain parking Hôtel de Ville, pontage du passage cyclable souterrain Yves Guillou, pontage de la Rigole Alimentaire (canalisation de l'Odon en souterrain), mur de soutènement Quartier Lorge, mur de soutènement rue Damozanne, remblai renforcé au niveau du lycée Malherbe ;
- 5 nouvelles sous-stations et deux sous-stations existantes à renforcer. Les sous-stations électriques sont indispensables au bon fonctionnement du tramway, elles permettent de transformer le courant haute tension alternatif en un courant continu destiné à l'alimentation électrique du tramway.

### Des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes

Le projet global prévoit la reconfiguration de la voirie pour intégrer des aménagements dédiés aux modes actifs, le long de la totalité de l'infrastructure tramway nouvelle.

La commodité, la lisibilité et la sécurité des traversées de la chaussée et de la plateforme de tramway par les cyclistes et les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite, ont été intégrées dans la conception de l'aménagement et du fonctionnement des carrefours.

Les futurs aménagements cyclables réalisés le long du tramway seront connectés au réseau cyclable existant.

### Un renouvellement du paysage végétal et arboré le long des axes du futur tramway

Le projet d'extension du tramway de Caen la mer permettra de contribuer à l'amélioration du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité de la plateforme et de espaces publics empruntés par le tramway.

Le projet végétal associé au projet d'extension de tramway consiste à intégrer sur la ligne la notion de nature continue, et ce, dès que le gabarit de voie le permet, afin d'associer une identité paysagère à des séquences de paysage, d'y inclure plus fortement une saisonnalité et de renforcer une lecture du lieu attachée au territoire traversé.

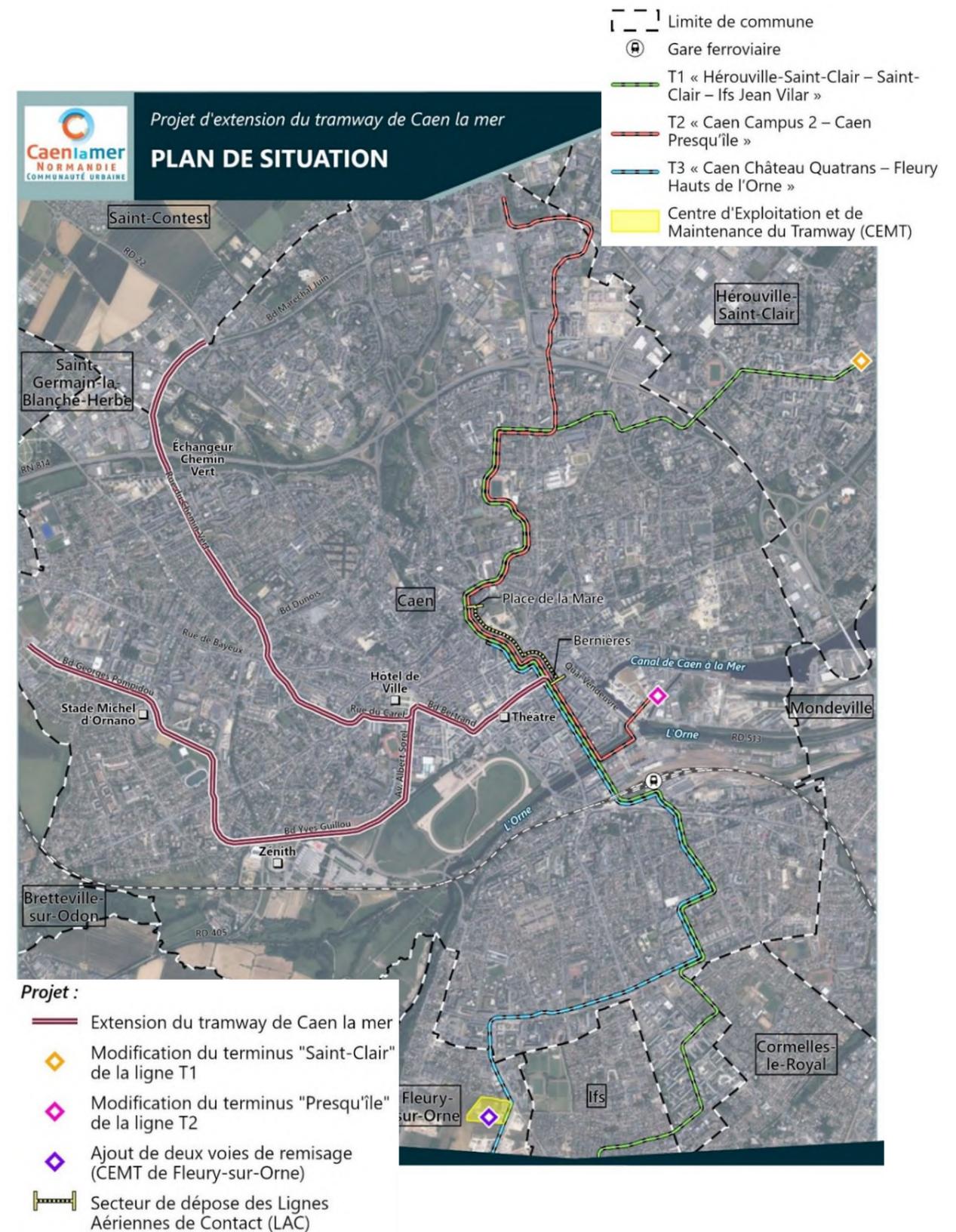
La proximité des masses végétales arborées, des espaces végétalisés, seront des atouts pour rafraîchir les températures des quartiers, et limiter les effets d'accumulation et de réverbération.

### L'absence de Lignes Aériennes de Contact en centre-ville

Compte tenu des enjeux patrimoniaux et de préservation de sites remarquables, les sections d'extensions d'infrastructures de tramway situées autour de l'Hôtel de Ville de Caen seront desservies par les tramways sans Ligne Aérienne de Contact (LAC).

Les rames seront alimentées par des batteries embarquées. Cette disposition sera mise en œuvre sur quatre inter-stations, entre les stations « Bernières », « Théâtre », « Hôtel de Ville », « Prairie » et « Caponière ».

Par ailleurs, compte tenu de l'équipement de toutes les rames de tramway et de l'opportunité que cela représente, un autre tronçon d'infrastructure sera exploité sans LAC. Sur les lignes de tramway existantes, la LAC sera déposée, sur une longueur d'environ 900 mètres, entre les stations existantes « Bernières » et « Place de la Mare », permettant de dégager les perspectives sur l'église Saint-Pierre et le château de Caen.



### ● **La modification du terminus de la ligne existante T1 « Saint-Clair » à Hérouville Saint-Clair**

Actuellement, le terminus Nord de la ligne T1 existante à la station « Saint-Clair » à Hérouville Saint-Clair est composé d'une seule voie.

Dans une optique globale d'augmentation de la fréquentation du réseau de tramway avec l'arrivée de la future extension, ce terminus va être modifié afin de laisser toute latitude pour augmenter la cadence des tramways et permettre une meilleure exploitation du transport des voyageurs sur la ligne T1.

Cet aménagement consiste en la création d'une seconde voie de tramway au niveau de la station terminus et la pose d'une communication de voie croisée avant la station, afin de faciliter les arrivées et départs des tramways.

### ● **La modification du terminus de la ligne existante T2 « Presqu'île » à Caen**

Actuellement, le terminus Est de la ligne T2 existante se situe au niveau de la station « Presqu'île » à Caen.

Ce terminus sera modifié et prolongé sur une longueur d'environ 130 mètres avec pose d'une communication de voie croisée et mise en place de deux positions de retournement et de deux positions de remisage des rames. Cette modification du terminus « Presqu'île » permettra d'accueillir une seconde ligne et de fiabiliser l'exploitation.

### ● **L'extension du Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT) de Fleury-sur-Orne**

Le Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT) de Fleury-sur-Orne dispose actuellement de 8 voies de remisage offrant 32 places pour un parc de 26 rames à ce jour.

Avec l'arrivée de 10 nouvelles rames pour les besoins du projet d'extension du tramway de Caen la mer, deux nouvelles voies de remisage, offrant huit places de remisage supplémentaires, vont être aménagées au sein du CEMT de Fleury-sur-Orne, afin de pouvoir assurer le stockage et la maintenance de ces nouvelles rames.

Le plan détaillé des aménagements projetés est présenté dans le Tome B – Pièce B2 du présent dossier d'enquête publique (plan général des travaux).