

REALISATION DE L'AXE EST-OUEST DU TRAMWAY DE CAEN LA MER

COMPTE-RENDU DE REUNION

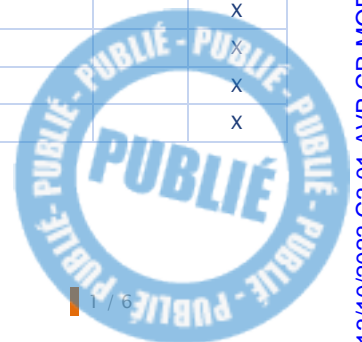
OBJET DE LA REUNION : RENCONTRE ASSOCIATIONS CYCLISTES

Date, heure et lieu : 10/10/2023, 18h, Hôtel de CU Caen la mer

	Nom	Fonction	Diffusion
<i>Etabli par</i>	M. Oden	Directeur de mandat	
<i>Approuvé par</i>	F. Norais	Directeur de projet Tramway 2028	

Orga.	Phase	Type	Emetteur	Chrono	Indice
C3.01	AVP	CR	MOD	2300700	1

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
Caen la mer	N. Joyau	Vice-Président CLM en charge des mobilités	njoyau@caen.fr		X	X
	F. Norais	Directeur de projet Tramway 2028	f.norais@caenlamer.fr		X	X
	G. Senfara	Chargé de mission tramway	g.senfara@caenlamer.fr		X	X
	M. Lecharpentier	Directeur mobilité	m.lecharpentier@caenlamer.fr		X	X
	J. Milcent	Chef de service Prospectives Mobilité	j.milcent@caenlamer.fr		X	X
Transamo	M. Oden	Directeur de mandat	Martin.oden@transamo.com		X	X
	P. Martin	Directeur technique	Paul.martin@transamo.com			X
Traméo	D. Lombard	Directeur de projet maîtrise d'œuvre générale	Didier.lombard@egis-group.com			X
	C. Thatcher	Directeur des études	Christophe.thatcher@egis-group.com			X
	I. Rho	Architecte	i.rho@laba.archi		X	X
	F. Bonet	Référent aménagements cyclables	Florian.bonet@egis-group.com		X	X
Tout en vélo			caen@toutenvelo.fr		X	X
Toucaen rollers			contact@toucaenrollet.fr		X	X
Handuo tandem			Handuo.caen@gmail.com		X	X
Caen urban bike			Caen.urbanbike@gmail.com			X
Cyclo sportive de Rots			delhommeaualin@gmail.com			X
Dans la roue d'Alphonse			dirdalphonse@gmail.com			X
Dérailleurs			caen@fubicy.org			X



<i>Entité</i>	<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>	<i>Email</i>	<i>Téléphone</i>	<i>Présent</i>	<i>Diffusion</i>
Ultracycling aventure			Ultracycling.aventure@gmail.com			X
Velisol'			associationvelisol@yahoo.fr			X
Caen Bike Polo			Caen.bikepolo@gmail.com			X
Caen BMX			contact@caenbmx.fr			X
Comité départemental de cyclotourisme du calvados			Codep14@gmail.com Departement14-presidence@ffvelo.fr Ffctcodep14@orange.fr			X
Maison du vélo			Amicale-cyclo-caen@laposte.net			X

SOMMAIRE

1. REGLES DE CONCEPTION	3
2. EXEMPLES D'AMENAGEMENTS	4
2.1 Secteur du Chemin Vert	4
2.2 Secteur de Beaulieu :	5
3. PROCHAINES ETAPES	5

1. REGLES DE CONCEPTION

La maîtrise d'œuvre du projet (groupement Traméo) présente les règles de conception qui seront prises en compte dans le projet. Elles sont majoritairement issues des guides du Cerema.

Le choix des aménagements cyclables peut se porter sur une mixité des circulation ou au contraire sur une circulation des cycles sur une infrastructure dédiée. Les études analysent au cas par cas les aménagements à prévoir en fonction des typologies de rues (axes structurants ou de desserte locale).

Les aménagements sont conçus en tenant compte du guide "rendre sa voirie cyclable" du Cerema. Ce guide a été récemment élaboré dans une perspective de croissance forte du vélo et se veut donc ambitieux sur la qualité des aménagements.

Par ailleurs, deux notes techniques corédigées par le Cerema et le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) servent de référentiel pour articuler les aménagements cyclables avec les infrastructures tramway.

Nota : le STRMTG est un service de l'Etat chargé notamment de veiller à la sécurité des réseaux de tramways.

La loi LOM (Loi d'orientation des mobilités) impose aux projets d'infrastructures tels que le tramway la réalisation d'itinéraires cyclables. Différentes typologies d'aménagements sont compatibles. La zone 30 n'est pas considérée comme un aménagement cyclable compatible.

La maîtrise d'œuvre souligne l'évolution des critères d'aménagement des infrastructures cyclables constatée depuis quelques années. L'objectif du projet est de porter des aménagements au niveau des critères actuels, intégrant notamment :

- Une vigilance sur l'angle entre la voie cyclable et la voie ferrée
- Le choix d'aménagements crédibles vis-à-vis des comportements des cyclistes
- Une vigilance sur le traitement des conflits d'usage au travers d'une conception adaptée, tenant compte des

recommandations du Cerema : détectabilité des infrastructures, visibilité/contraste, "droit à l'erreur" par la mise en place de bordures « pardonnantes »

- Prise en compte des mouvements tournants, des accès entrée/sortie sur les itinéraires cyclables,
- Prise en compte des rayons de girations
- Etc.

Question : la piste cyclable descendant du viaduc de la cavée présente un angle droit en bas du viaduc qui semble en contradiction avec les principes évoqués.

Réponse : ce choix a été retenu par Caen la mer pour cet aménagement particulier afin d'imposer un ralentissement aux cyclistes et ainsi garantir la sécurité de la traversée avec la route. La circulation automobile dans ce secteur a été largement modifiée pour aménager une infrastructure cyclable, et on observe un respect de priorité encore fluctuant au croisement de la piste cyclable. La modification des usages se fait progressivement, et l'aménagement cyclable pourra évoluer à terme.

Question : le revêtement en bois sur certains ouvrages le long du tramway pose problème pour les modes doux (vélo, roller, voire piétons). Qu'en sera-t-il sur la nouvelle ligne.

Réponse : la ligne 1 présentait une problématique liée à la réutilisation des ouvrages existants et à la charge admissible. Le choix du bois est lié à l'optimisation des charges (nb : la partie cyclable est en asphalte). Sur l'axe est-ouest, un ouvrage sera créé au niveau du quartier du Chemin Vert au-dessus du boulevard périphérique. Le retour d'expérience de la ligne 1 sera pris en compte afin de réserver aux modes doux un revêtement confortable et adapté.

2. EXEMPLES D'AMENAGEMENTS

2.1 SECTEUR DU CHEMIN VERT

Le maître d'œuvre présente l'avancement des études sur la partie Nord du Chemin Vert. Un soin particulier a été apporté aux connexions avec les rues perpendiculaires. L'objectif recherché est d'adapter les connexions de pistes cyclables au cas par cas en fonction des typologies de rues et d'usage afin d'établir une porosité de l'infrastructure cyclable avec le tissu urbain :

- Rue des 13 acres : connexion sécurisée en parallèle des traversées piétonnes.
- Av. du Président Coty : Connexion de la piste rue du Chemin Vert avec l'av. du Président Coty afin de préserver la possibilité d'aménagement cyclables ultérieurs sur l'avenue. La connexion se fait au travers de pistes monodirectionnelles autour de la station placée dans l'axe du parvis du centre-commercial.

- Allée du Rossignol : connexion au travers de la plateforme tramway accessible aux cycles depuis le carrefour général (pas d'aménagement dédiée sur l'allée du Rossignol). *Nota : la traversée cyclable / piétonne sera repositionnée au niveau de la grande promenade.*

La piste cyclable bidirectionnelle a une largeur de 3 m qui permet une insertion continue dans la rue, tout en préservant l'alignement d'arbres (la position du tramway étant contraintes par ailleurs par les stations).

Ponctuellement, un aménagement d'îlots est prévu entre la piste et le tramway afin de permettre aux cyclistes de s'orienter pour traverser la voie de tramway avec une covisibilité tramway/cycle satisfaisante, tout en tenant compte d'un rayon de braquage. Les îlots sont aménagés à l'aide d'un pincement ponctuel sur la piste cyclable de l'ordre de 1m (piste réduire localement à 2m).

2.2 SECTEUR DE BEAULIEU :

Suite aux premières études, l'insertion du tramway est proposée dans l'axe du boulevard Pompidou, avec la suppression des contre-allées. Cette configuration permet particulièrement de traiter en sécurité les entrées/sorties de résidences vis-à-vis du tramway et de l'infrastructure cyclable en dégagant des espaces tampons entre les immeubles, la piste et la voirie. L'aménagement permet également d'apaiser la circulation automobile avec un stationnement longitudinal, réparti de façon homogène entre le nord et le sud.

L'insertion repasse en latéral au niveau du stade, pour longer le parvis et emprunter ensuite la contre-allée sud jusqu'au Bd Detolle. Ce choix permet de positionner la station côté stade et de conserver la contre-allée nord sur l'espace le plus dense en commerce.

Sur l'exemple de la rue Borderieux, on voit la connexion des pistes monodirectionnelles avec une rue de desserte de quartier sans aménagement dédié.

Question : quelle sera la place du piéton, notamment en situation de mal/non-voyance ?

Réponse : Un atelier dédié à la prise en compte des personnes en situation de handicap a été mené récemment. Il en ressort notamment les principes suivants en lien avec les itinéraires cyclables : mise en place de démarcations détectables (vues de bordures), choix d'un revêtement distinct pour l'infrastructure cyclable, mise en place de bande d'éveil de vigilance aux traversées des pistes.

3. PROCHAINES ETAPES

Trois réunions publiques auront lieu les 24, 25 octobre et 9 novembre 2023. Les supports présentés seront mis en ligne le soir même afin de permettre à chacun d'en prendre connaissance à tête reposée et de communiquer ses questions, remarques ou suggestions dans les 15 jours suivant la réunion publique. L'enjeu est d'obtenir ces retours dans un délai compatible avec

leur analyse et prise en compte dans les études d'avant-projet. Une présentation des aménagements retenus à l'issue des études sera réalisée lors d'une nouvelle session de réunions publiques début 2024.

Un nouvel échange sera programmé (2^e moitié de novembre) avec les associations cyclistes après ces réunions publiques afin de continuer les échanges en lien avec l'avancement des études.

Un nouvel échange sera à prévoir courant 2024 sur les modalités d'organisation du chantier vis-à-vis des circulations cyclables. L'usage nominal de la voirie sera nécessairement bousculé durant cette période et une attention particulière sera nécessaire sur la gestion des cycles le long du chantier.

Question : la Halle des Granges est utilisée pour des cours ou entraînements de rollers, et constituer le point de départ des randonnées roller. L'équipement perdurera-t-il après le tramway ?

Réponse : sur la rue du Carel, le projet prévoit à ce jour la suppression du stationnement le long de la voirie et le maintien des deux sens de circulation. Le parking côté Halle des Granges sera réaménagé. La Halle des Granges est conservée. En phase chantier, le départ des randonnées depuis la rue du Carel risque d'être peu adapté. Un nouveau point de départ sera à envisager.

La suppression du stationnement rue du Carel nécessitera de faire évoluer les usages sur l'accès à la Halle des Granges (entraînements du mardi pour le roller). Il est possible de se reporter sur le parking hôtel de ville par exemple, ou encore le futur parking relais Palais des sports (le tramway assurant la jonction avec la rue du Carel).

Acteur

Echéance