

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

# COMPTE-RENDU DE REUNION

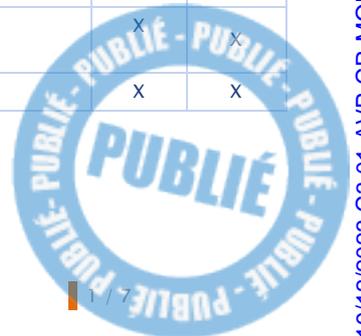
## OBJET DE LA REUNION : AMENAGEMENTS CYCLABLES – LES DERRAILLEURS

Date, heure et lieu : 12/12/2023, 20h30, HCU Caen la mer

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

Orga.	Phase	Type	Emetteur	Chrono	Indice
C3.01	AVP	CR	MOD	2300943	1

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone	Présent	Diffusion
Les Dérailleurs	Francescu Garoby	Président	<a href="mailto:f.garoby@gmail.com">f.garoby@gmail.com</a>		X	X
	André-Pierre Hodierno	Vice-président	<a href="mailto:aphodierno@gmail.com">aphodierno@gmail.com</a>		X	X
	Sylvie Hodierno	Adhérent			X	X
	Matthieu Remond	Adhérent	<a href="mailto:matthieuremond@yahoo.fr">matthieuremond@yahoo.fr</a>		X	X
	Albert Nebout	Antenne Campus	<a href="mailto:Albert.nebout@protomail.com">Albert.nebout@protomail.com</a>		X	X
	Antoine Bouyer	Antenne Campus	<a href="mailto:Antoine.bouyer@gmail.com">Antoine.bouyer@gmail.com</a>		X	X
	Martin Jean	Adhérent	<a href="mailto:Martinjean86@gmail.com">Martinjean86@gmail.com</a>		X	X
	Antoine Pichet	Adhérent	<a href="mailto:antopic@lapsote.net">antopic@lapsote.net</a>		X	X
	Julien Canivet	Participant	<a href="mailto:jeanivet@free.fr">jeanivet@free.fr</a>		X	X
	Marina Grizelly		<a href="mailto:newy@wanadoo.fr">newy@wanadoo.fr</a>		X	X
Caen la mer	N. Joyau	Vice-président en charge des mobilités	<a href="mailto:njoyau@caen.fr">njoyau@caen.fr</a>		X	X
	F. Norais	Directeur projet Tramway 2028	<a href="mailto:f.norais@caenlamer.fr">f.norais@caenlamer.fr</a>		X	X
	J. Milcent	Chef de service Prospectives Mobilités	<a href="mailto:j.milcent@caenlamer.fr">j.milcent@caenlamer.fr</a>		X	X
Transamo	M. Oden	Directeur de mandat	<a href="mailto:Martin.oden@transamo.com">Martin.oden@transamo.com</a>		X	X
MOEG	C. Thatcher	Directeur des études	<a href="mailto:Christophe.thatcherR@egis-group.com">Christophe.thatcherR@egis-group.com</a>		X	X
	F. Bonet	Responsable aménagements cyclables	<a href="mailto:florian.bonet@egis-group.com">florian.bonet@egis-group.com</a>		X	X
	I. Rho	Architecte	<a href="mailto:i.rho@laba.archi">i.rho@laba.archi</a>		X	X



<i>Entité</i>	<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>	<i>Email</i>	<i>Téléphone</i>	<i>Présent</i>	<i>Diffusion</i>
CNDP	B. Boussion	Garant de la concertation continue	<a href="mailto:bruno.boussion@garant-cndp.fr">bruno.boussion@garant-cndp.fr</a>		X	X

## SOMMAIRE

1. PRINCIPES GENERAUX .....	3
2. AMENAGEMENTS CYCLABLES LE LONG DU TRACE .....	4
3. CARREFOURS .....	5
4. DE ST-CONTEST A DUNOIS.....	5
5. SUITES .....	6

### 1. PRINCIPES GENERAUX

**Question** : quels sont les critères pour le choix des aménagements piétons ?

**Réponse** : les critères piétons ne sont pas encadrés par la loi LOM : voie verte, aire piétonne, zone de rencontre. Le choix du régime de circulation est adapté au contexte au cas par cas. L'objectif est de limiter les aménagements pouvant générer des conflits piétons/cycles.

Principes retenus pour la conception de l'opération :

- Revêtement uniforme sur les aménagements cyclable le long du tracé : rouge brun coloré dans la matière (pas de peinture) validé, en lien avec l'Architecte des Bâtiments de France.
- Différenciation altimétrique piétons/cycles

**Question** : quel gabarit est pris en compte pour la giration des cycles ?

**Réponse** : l'objectif est de proscrire les angles droits. Les rayons sont de 1 à 5 m selon les zones, selon l'espace disponible et les vitesses de circulation.

**Question** : La différence altimétrique doit-elle être conservée malgré la différence colorimétrique ?

**Réponse** : Oui, l'enjeu est notamment d'assurer la détection à la canne pour les personnes mal ou non-voyante. Les bordures prévues sont de type pardonnantes, avec un chanfrein à 45° pour limiter le risque de chute en cas contact entre le vélo et la bordure.

**Question** : Quels sont les dispositions prévues en termes de signalisation de trafic ? Des feux R19 sont-ils prévus (jaune clignotant directionnel dédié vélo) ?

**Réponse** : le besoin de recourir à des feux R19 n'a pas été identifié à ce stade mais d'autres dispositions sont prévues, notamment l'usage de feux tricolores quand c'est possible.

## 2. AMENAGEMENTS CYCLABLES LE LONG DU TRACE

La carte des aménagements cyclables est présentée en séance avec un focus sur les évolutions depuis les réunions publiques d'octobre-novembre 2023.

Un travail d'étude et d'optimisation mené par le maître d'œuvre général a permis d'élaborer un aménagement comprenant une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5m sur la rue Damozanne entre la rue de Bayeux et la rue du Clos Caillet. Cette évolution répond aux objectifs généraux d'accompagner le tracé par des aménagements cyclables, et à une demande forte relayée au cours de la concertation continue, notamment pour la desserte de la rue Damozanne et du quartier de la Haie Vigné.

Le tronçon sur la Cité de l'air (rue du Capitaine Boualam) est très étroit. A ce jour, aucune solution n'a été identifiée pour permettre la continuité cyclable. Les aménagements existants sur le secteurs resteront donc de mise : contre-sens cyclable rue Damozanne et rue Neuve-Bourg-l'Abbé notamment.

Entre les allées du Père Jamet et la rue du Carel, une piste cyclable bidirectionnelle sera créée afin de permettre une meilleurs desserte entre le centre-ville et le quartier autour de la rue Caponière.

Afin d'assurer la continuité cyclable sur la rue du Carel, et ce malgré des contraintes d'insertion fortes liées à la largeur de la rue et à l'impératif d'un double sens pour l'accès au CCN, au stade Héliatas et au Monastère de la Visitation notamment, un chaussidou, ou chaussée à voie centrale banalisée, sera mis en œuvre.

La rue de l'Abbatiale sera mise à sens unique (dans le sens Carel vers Caponière) pour limiter la circulation de transit sur la rue du Carel et permettre l'intégration des cycles.

**Question :** le comblement des gorges du rail avec des mousses est-il prévu dans les zones partagées ?

**Réponse :** la société Egis a mené un benchmark des solutions existantes. Celles-ci sont satisfaisantes pour un usage ponctuel par exemple pour des événements type course cycliste, mais ne sont pas probante pour un usage pérenne. Elles présentent notamment une usure très rapide, imposant un renouvellement très fréquent. La conception s'oriente plutôt dans une recherche de surlargeurs le long du tramway pour permettre aux cyclistes de circuler sur une largeur confortable à l'extérieur des rails.

**Remarques :** le risque de stationnement sauvage sur le chaussidou de la rue du Carel est soulevé en séance.

**Question :** est-il prévu des écluses sur le chaussidou ? L'objectif étant d'imposer aux véhicules de se centrer sur la voie pour réduire la vitesse et inciter au respect du principe du chaussidou.

**Réponse :** la conception n'a pas encore atteint ce niveau de détail. Ce sujet sera considéré dans les étapes de conception à venir.

### 3. CARREFOURS

La continuité de l'aménagement cyclable sera assurée dans les carrefours, à l'aide de résines colorées. Celle-ci, contrairement aux peintures, permettent de maintenir l'adhérence des cycles sur le revêtement rugueux.

Un écart entre la piste et l'intersection de l'ordre de 1 à 5m est prévu pour permettre aux véhicules de s'orthogonaliser au maximum avant la traversée de la voirie ou du tramway.

L'usage de signaux R24 / R25 (rouge clignotant) n'est pas exclu à ce stade.

**Question :** un principe de 3e voie pour les mouvements tournants (ex. bd Guillou) est-il envisagé ?

**Réponse :** Le principe n'est pas exclu mais l'espace disponible est généralement très contraint le long du tracé et la possibilité de réaliser de tels aménagements paraît peu probable.

**Question :** sur l'avenue du 6 juin, le long du tramway, les flux piétons/cycles sont bloqués au passage du tramway, même pour le flux longitudinal.

**Réponse :** les raisons de ce barrage sont à voir dans les dossiers de conception de l'époque pour voir les possibilités de modification du phasage. Il est probable que cela soit lié au risque de mouvements tournants vers la plateforme tramway. Ce risque de conflit conduit généralement à un impératif d'interdire les flux longitudinaux s'il n'existe pas un autre feu transversal en barrage.

Sur les nouveaux aménagements, les flux longitudinaux pourront être permis en parallèle du tramway à condition d'avoir une séparation avec le flux tramway (feu de barrage pour le cycle qui se dirige vers le tramway).

### 4. DE ST-CONTEST A DUNOIS

#### St-Contest

- Trottoirs de 2m minimum en nominal.
- Raccordement sur rond-point du Débarquement qui sera aménagé à la Hollandaise.
- Raccordement sur aménagement en projet rue de Rosel.
- Pas d'aménagement sur l'avenue Mountbatten dans le cadre du projet (hors périmètre)

#### Chemin Vert Nord

- Continuité prévue entre la rue d'Authie et la rue du Chemin Vert par la rue de Touraine
- La liaison visible face au parking de copropriété au nord de la rue du Chemin Vert sera supprimée (erreur du plan)
- Identification d'un risque de conflit piéton devant le centre commercial Molière. Le projet prévoit de traiter le conflit piéton en créant un îlot refuge de largeur réduite en pinçant localement la piste cyclable pour permettre au piéton qui

	Acteur	Echéance
<p>descend l'escalier de prendre conscience du conflit avant d'arriver sur la piste cyclable et inciter le cycliste à ralentir du fait de la réduction de la largeur de piste.</p> <p>Suggestion de mettre la piste cyclable côté route : cette solution n'est pas envisageable, notamment en raison du souhaite de préserver l'alignement d'arbres, devant le centre-commercial. Cette solution imposerait également de rompre l'alignement du tracé le long de la rue du Chemin Vert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion cyclable avec l'avenue du Président Coty : demande d'envisager des branches de connexion bidirectionnelles. L'espace disponible sur trottoir entre les arbres et les façades ne le permet pas. Cependant, l'étude du tramway sur la place Molière va évoluer. La réalisation d'un quai trottoir ne sera pas possible. En contrepartie, les traversées piétonnes et cyclables devraient pouvoir être rapprochées de la station et de l'avenue Coty. Ce point sera à revoir lors d'un prochain échange au regard des avancées des études.</li> <li>• Proximité des stations Chemin Vert et Molière : enjeu de création d'une station directement contigüe au P+R pour favoriser le report modal et l'usage des P+R. Station Molière choisie face à l'av. du Président Coty pour créer une nouvelle centralité au niveau du quartier.</li> </ul> <p><u>Chemin Vert Sud</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enjeu de conflit piétons / cycles sur la piste cyclable aménagée dans un cadre agréable ?</li> <li>• Les piétons sont orientés sur le trajet le plus direct en raison de la vitesse de marche.</li> <li>• La piste cyclable sera prioritaire aux intersections avec les rues transversales (Alfred de Musset, Cussy)</li> </ul> <p><b>Question :</b> comme est traitée l'inclusivité des pistes cyclables ? Par exemple, le passage actuel dans le parc de Secqueville peut être considéré comme inquiétant le soir.</p> <p><b>Réponse :</b> Un éclairage sera prévu sur les pistes cyclables à l'image de l'ensemble des voiries, y compris sur cette portion.</p> <p><b>5. SUITES</b></p> <p>L'association Les Déraillleurs transmet en séance son analyse des plans présentés en réunions publiques</p> <p>Prochains échanges à caler début 2024.</p> <p>Ordre du jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Echange sur les remarques communiquées par l'association</li> <li>• Présentation des avancées dans les études</li> </ul>		

	Acteur	Echéance