

## Compte rendu – Réunion publique du 13 octobre 2023

### Aménagement de la rue de la Délivrande

La présentation du projet par la Ville de Caen est [disponible ici](#).

L'article paru sur notre site traitant le sujet est [disponible ici](#).

Merci aux bénévoles présents lors de la réunion publique ainsi que pour le compte rendu.

**Périmètre du projet** : de l'intersection Copernic à l'intersection Edimbourg/Richard/Délivrande

**Objectifs du projet** : créer de vraies pistes cyclables, modérer les vitesses des automobilistes, améliorer la sécurité, améliorer le cadre de vie urbain (verdissement) et sécuriser les cheminements piétons

**Diagnostic** : vitesse des véhicules perçues comme importante, flux important (16.000 v/j), peu de végétation, beaucoup de stationnements illégaux, voie rectiligne, forte déclivité (pente de 5% en moyenne), intersection dangereuse.

**Espace disponible** : largeurs de 15m de façade à façade, de 9m de bordure à bordure actuellement.

**Aménagements proposés** : – Av Côte de Nacre (de l'ouest vers l'est) : trottoir de 2,5m, piste cyclable unidirectionnelle en descente de 2m, places de stationnement avec zone refuge entre trottoir et piste unidirectionnelle pour les piétons, 1 voie auto en descente // 2 en montée, piste bidirectionnelle de 3m pour les cycles et trottoir de 3,5m.

– Carrefour de Bruxelles, Copernic et Édimbourg : carrefour en plateau, angle qui encourage à modérer la vitesse, largeurs réduites.

– Carrefour rue Colonel Usher : création d'un feu de circulation micro régulé à détecteur automatique,

– Rue de la Délivrande : trottoir 1,5m // piste cyclable en descente unidirectionnelle de 2m // végétation 2m // voie double sens automobile // piste cyclable montante unidirectionnelle 1,5m // trottoir 2,04m

– Av. d'Édimbourg : création d'une vélo rue (suppression de 15 stationnements ; 11 conservés), sens est – ouest : 3,5m voitures-vélos mixte // séparateur 50cm // sens ouest-est : piste cyclable unidirectionnelle de 2m

#### Points positifs :

– **Pistes séparées**, et non pérennisation des bandes cyclables dangereuses

– **Enrobé coloré** spécifique des pistes cyclables (on espère du rouge sombre : couleur non arrêtée mais qui devrait être bien distincte de la chaussée routière et des trottoirs)

– « l'ambiance routière » disparaît au profit d'une ambiance urbaine plus végétalisée et piétonne (?)

– Espaces de 'stockage' pour les voitures au niveau de certaines (toutes ?) intersections

– **Végétalisation** (modérée) des espaces publics : 30 arbres seront plantés, de haute tige pour ne pas nuire à la visibilité des flux.

– Augmentation de la place visible et pratique des vélos

– La « vélorue » prévue rue d'Édimbourg n'en est techniquement pas une, mais l'intention est louable (signalisation qui rappelle aux automobilistes l'interdiction de doubler sans distance de sécurité minimale de 1m – impossible dans une rue de 3,5m ; suppression de places de stationnements).

– Rue du Duc Richard : réorganisation du stationnement, en décalage/chicanes, pour éviter que les voitures ne circulent sur le trottoir pour se croiser.

## Points négatifs / à améliorer :

– **Largeur de la piste bidirectionnelle de 3m** avenue Côte de Nacre. Si la part modale des vélos est de 15 à 20% d'ici 10 ans comme dans les autres grandes villes françaises aujourd'hui (Strasbourg, Bordeaux, Grenoble, Paris) cela nous donne un trafic cyclable d'environ 3000 vélos/jour (en se basant sur les 16.000 voitures/jour actuel + vélos actuels). Or le [CEREMA](#) recommande entre **3,5m et 4m pour de tels flux structurants** dans une ville. Vu la taille de l'avenue, **une largeur de 3,5m pour la piste bidirectionnelle serait un bon compromis.**

– La **largeur de 1,5m de la piste unidirectionnelle montante** rue de la Délivrande pose un gros problème : bien insuffisante au regard des **différentiels de vitesse** entre les VAE qui monteront à 20-25km/h et les vélos musculaires à 8-12km/h. [Question Dérailleurs : « Dans ces conditions, **comment se doubler à vélo en montant ?** » La réponse des techniciens : « Contrairement au sens descendant, ici vous pourrez profiter du même niveau que celui du trottoir », sous-entendu vous pourrez faire un crochet sur le trottoir ! Encore un conflit potentiel avec les piétons !]. Le [CEREMA](#) recommande **2m minimum** (même pour un flux minime) **et 2.5m pour un axe structurant.**

– « **Sécurisation des carrefours en cassant la vitesse des cycles dans les carrefours** ». Via une piste cyclable pleine de petits virages... [Nous avons avancé l'idée que seuls les vélos feront l'effort du freinage demandé par leur trajectoire non-rectiligne : cela semble assumé... au nom du compromis. (les voitures sont déjà assez embêtées comme ça désormais...) et de l'a priori envers les cyclistes et trottinettes (qui, pour un large public présent, ne respectent rien !)]

– Interrogation sur aménagement (hors projet, donc pas de réponse) rue Moulin au Roy : on y voit un trottoir cyclable 'partagé' : crainte de conflits d'usage avec les piétons (à confirmer – Conflit en bout de piste à l'intersection Édimbourg / Délivrande avec une piste bidirectionnelle, qui finira sur le trottoir. Pas de volonté politique de mettre plus d'argent pour aménager la suite (pas dit comme ça mais c'est l'idée...). Vive intervention d'un habitant qui le regrette (manque la partie basse, là où vivent les gens).

– Engagement de M. Joël Bruneau, Maire de Caen et Président de Caen la mer, sur le soin qui sera apporté à chaque entrée charretière VL donnant sur la voie cyclable (beaucoup de participants n'étaient venus que pour cela) ...

Maîtrise d'ouvrage : **Caen la Mer** (et non la ville de Caen, alors qu'à l'origine on parlait de projet de quartier et de budget participatif, mais il s'agit d'un axe cyclable structurant)

**Calendrier** détaillé : 22 mois de travaux, avec important désamiantage de la chaussée à effectuer (voir photos d'exemples de ce type de chantier parisien). Déviation partielle, pour ne pas fermer complètement la circulation, en boucle sens unique par la rue de Lébisey.

**Budget** : 3,5 M€, dont 2,2M€ pour réseaux eau potable, eaux usées, télécoms, électricité et éclairage public.