



Schéma Directeur des Mobilités Actives de Douvres- la-Délivrande

Rapport de l'étude – Janvier 2024

Étude réalisée par

planis
AMÉNAGEMENT - URBANISME - ENVIRONNEMENT

Agence de Caen-Hérouville :

28 Avenue de Garbsen

14000 CAEN

☎ 02 31 53 74 54

✉ contact@planis.fr
www.planis.fr

Soutenu par



SOMMAIRE

Méthodologie et cadrage

3

Réalisation du diagnostic

5

Les aménagements existants

6

Douvres et ses relations extérieures

12

Les liaisons du quotidien

16

Tourisme douvrais

21

Les dysfonctionnements relevés

23

Synthèse diagnostic et enjeux

40

Propositions du schéma directeur et du plan de jalonnement

43

Les itinéraires - Présentations

44

La mobilité piétonne renforcée

59

Plan de Jalonnement – Guide technique

63

Concertation citoyenne

70

Définition d'un plan d'actions

71

Méthodologie d'intervention

Phase 1 – Réalisation du diagnostic

- État des lieux
- Diagnostic des pratiques

Phase 2 – Proposition du schéma directeur et du plan de jalonnement

A- Schéma directeur des modes actifs

- Réflexion sur les intentions d'itinéraires
- Proposition de solutions d'aménagement

B- Plan de signalétique et de jalonnement

- Définition des types de signalétique
- Élaboration d'un guide de mise en œuvre

Phase 3 – Définition d'un plan d'actions

- Établissement de fiches-actions
- Programmation

Schéma directeur des mobilités actives

Un **schéma directeur des mobilités actives** est un document de référence ayant pour objectif la **planification et la promotion des modes doux** (piétons et cyclistes le plus souvent). Cet outil volontariste identifie les **principaux besoins stratégiques** de la ville et détermine un **maillage hiérarchisé** du réseau assurant aux usagers la **sécurité**, la **continuité** et la **facilité** de déplacement.

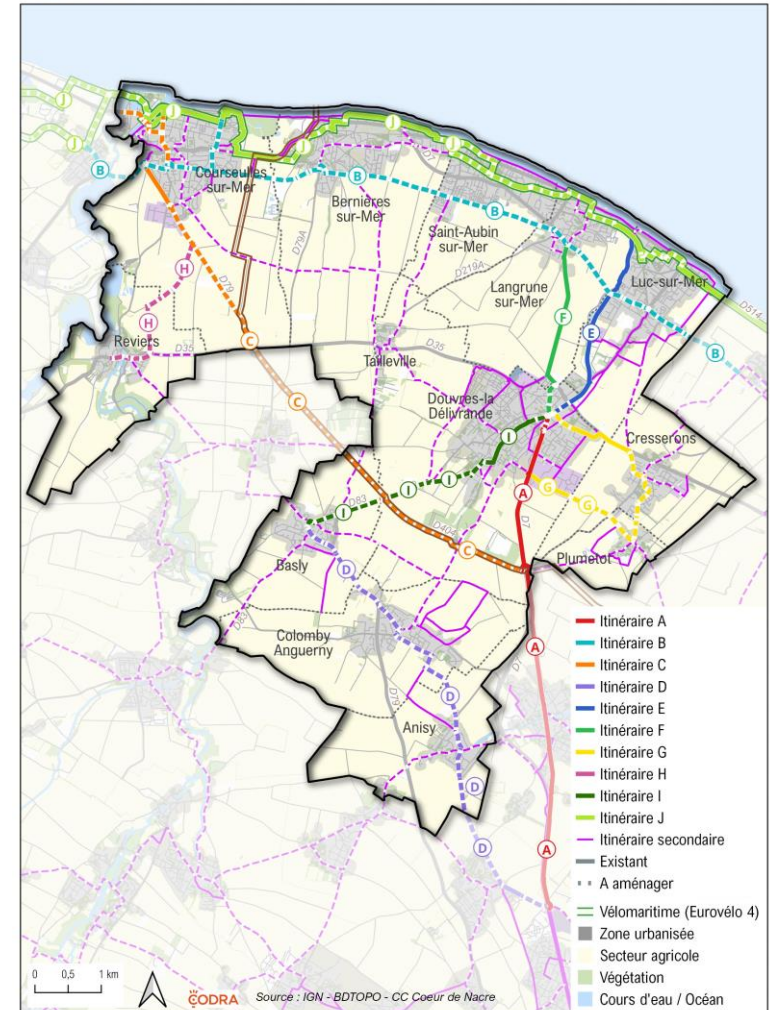
Le schéma directeur des mobilités actives de Douvres-la-Délivrande en articulation avec les autres documents de planification existants :

- Le SRADDET (Objectif 43) :
 - Favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun et les autres modes alternatifs.
- Le Plan Vélo du Calvados 2019-2025
- Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées
- Le schéma cyclable de Caen Métropole validé en 2012
 - Desserte de collèges, des pôles de vie et itinéraire touristique.
- Le schéma directeur des mobilités actives de Cœur de Nacre à horizon 2030
 - 6 itinéraires passent par Douvres-la-Délivrande (A-C-E-F-G-I).

En 2011, l'enquête déplacements grand territoire à l'échelle de Cœur de Nacre chiffre à **29 %** la part modale des modes actifs.

Source : Schéma Directeur des mobilités actives Cœur de Nacre

Réseau cyclable à l'horizon 2030



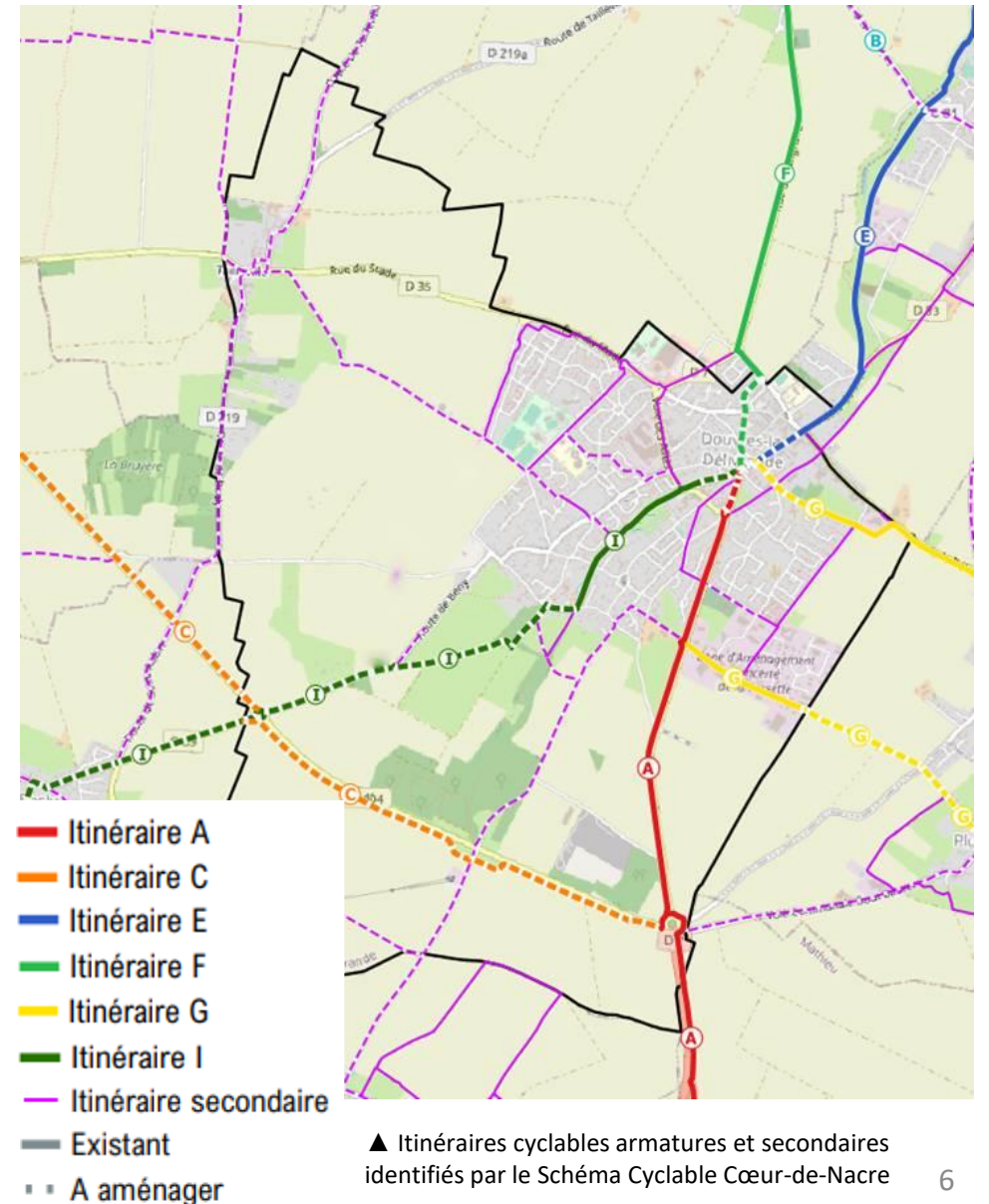
Phase 1 : Réalisation du diagnostic

Constat n°1 : Des itinéraires cyclables déjà identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable de Cœur de Nacre

Le schéma directeur des mobilités actives de Douvres-la-Délivrande va s'inscrire dans le schéma directeur cyclable de Cœur-de-Nacre.

- **6 itinéraires armatures** passant sur le territoire de Douvres-la-Délivrande.
 - Des itinéraires **partiellement déjà réalisés** :
 - ✓ A : le long de la D7
 - ✓ E : Avenue de la Basilique
 - ✓ F : Rue de Langrune
 - ✓ G : Partie Est de la rue de Bourgogne
 - ✓ I : Promenade Thomas de Douvres
 - Un itinéraire **projeté entièrement** :
 - ✓ C : le long de la D404
- **Des itinéraires secondaires identifiés.** Ces itinéraires correspondent le plus souvent à des routes très peu empruntées ou des chemins réservés aux engins agricoles. Certains de ces itinéraires nécessitent l'achat de parcelles et la création de route. Ils sont à **horizon 2035**.
- **Des priorités d'aménagement ont été fixées.** Les itinéraires A, C, E, F, I passant par Douvres devront être réalisés dans **une première phase**.

Besoin : Inscrire le schéma directeur des mobilités actives de Douvres dans le prolongement du schéma directeur cyclable de Cœur de Nacre.



Constat n°2 : Des aménagements cyclables existants de bonne qualité

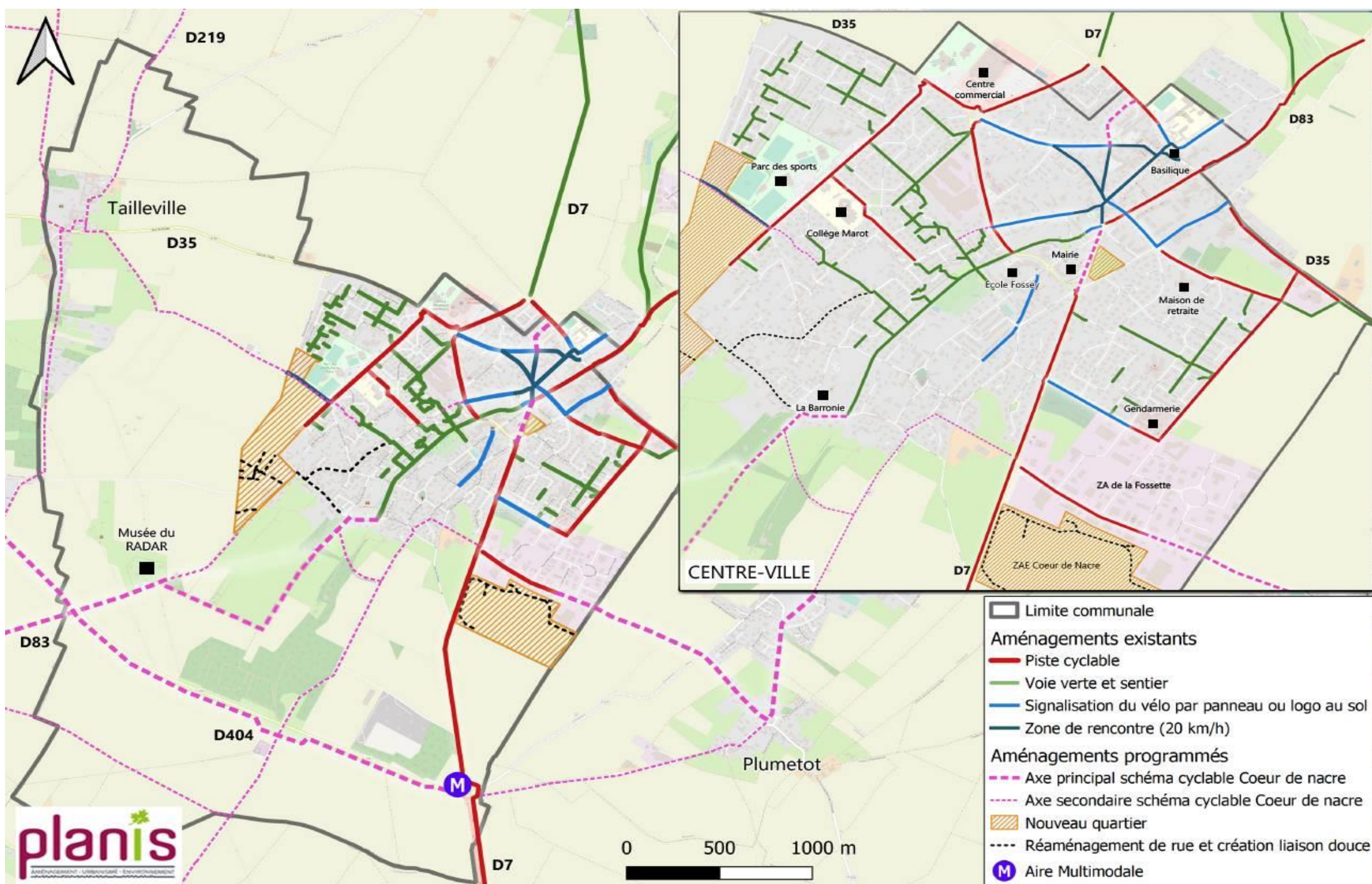
Douvres-la-Délivrande est une commune bien **pourvue en aménagement cyclable**. Le classement de la **FUB 2021** la classe **première des communes de son rang en Normandie**. Les aménagements cyclables sont **pluriels** et traduisent des contextes urbains différents.

- Les voies avec le plus de flux de véhicules sont pourvues de **pistes cyclables bidirectionnelles** permettant de faire les liaisons vers Caen et le littoral.
- **La Promenade Thomas de Douvres est une voie verte** constituant un **axe structurant des mobilités actives** dans la commune. Elle permet de relier une partie de l'Ouest de la commune au centre-ville.
- Le centre-ville est une **zone de rencontre** (20 km/h) où les piétons et les cyclistes sont prioritaires sur les automobiles. Il se poursuit par de nombreuses rues étroites où le **contre-sens cyclable est autorisé**. Cependant certaines ne disposent pas de marquage permettant de prévenir l'automobiliste de ce cas de figure.
- Il existe également des **pistes cyclables unidirectionnelles et unilatérales**.
- **Les sentiers et venelles** sont présents en nombre important à Douvres notamment sur la partie Ouest de la commune. Ils sont très **précieux dans l'irrigation des mobilités actives dans la ville**.

Il existe des **secteurs ne possédant pas d'aménagements cyclables** leur permettant de rejoindre les équipements, services et zones d'emplois. Les usagers ont tendance à **emprunter le chemin le plus court** et donc seront une minorité à rejoindre de plus grand axe comme Thomas de Douvres et la piste de la D7 par exemple.

Besoin : maintenir le bon entretien du réseau existant et développer de nouveaux axes.





Constat n°3 : Des sentiers nombreux dans les quartiers résidentiels

La commune de Douvres-la-Délivrande a structuré la construction de ces quartiers résidentiels autour de sentiers permettant aux flux piétons et vélos d'emprunter des itinéraires alternatifs et plus rapides.

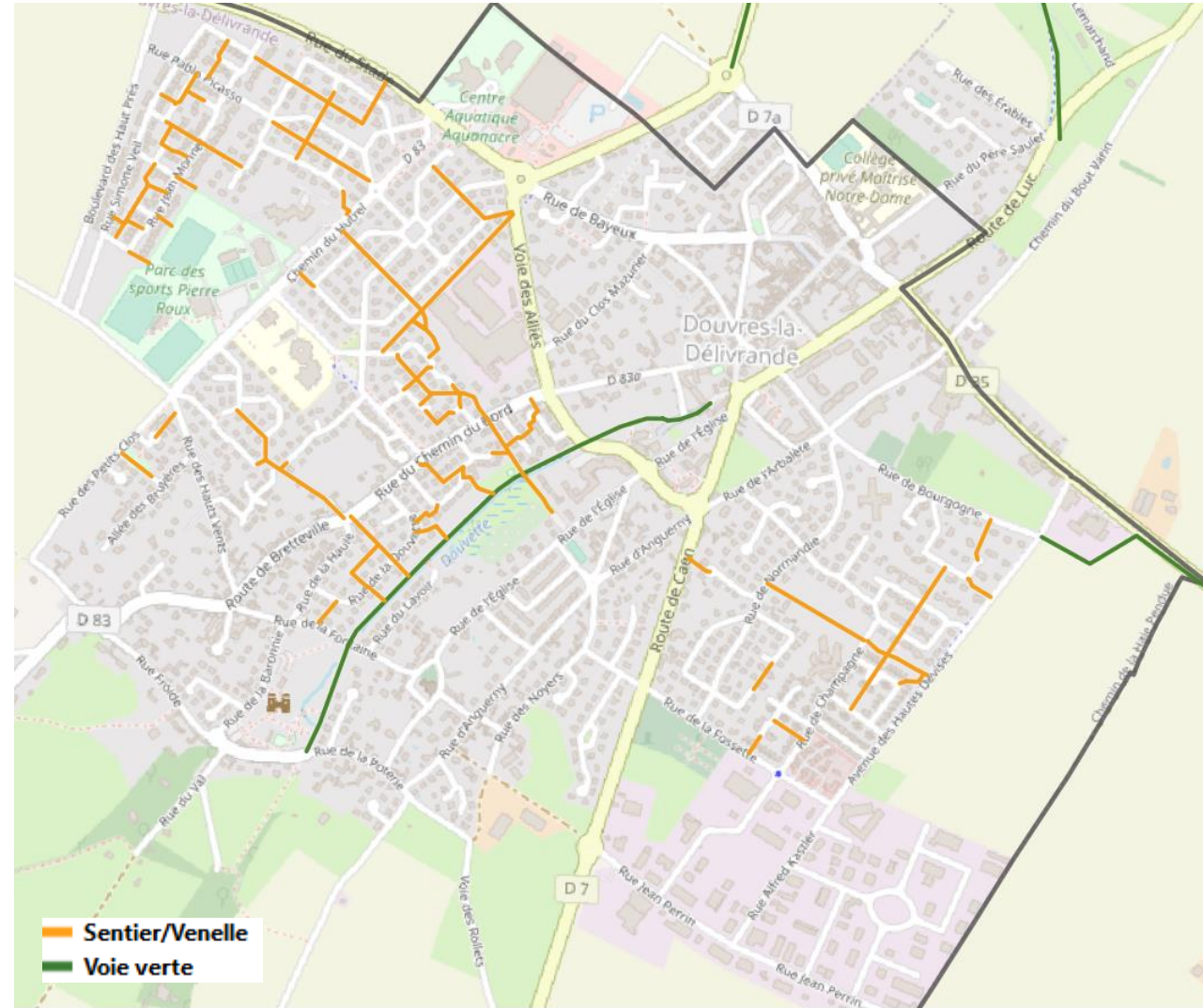
Les sentiers sont précieux pour un maillage de mobilité active. La plupart de ces venelles sont situées côté Ouest et rejoignent la **promenade Thomas de Douvres : artère principale des mobilités douces.**

De nouveaux sentiers voient le jour dans la **ZAC des Hauts Près** permettant de poursuivre ces itinéraires alternatifs et de relier plus facilement les habitations aux équipements, commerces et services.

Certains sentiers sont bitumés mais d'autres semblent moins praticables pour les cyclistes. La largeur peut poser problèmes dans certains et la cohabitation entre piétons et cyclistes peut alors s'avérer compliquée.

Certains sont obstrués par **des stationnements gênants** devant leurs extrémités ou bien une présence de **barrières** entravant la facilité de passage (notamment pour les vélos cargo ou les vélos avec remorque bébé).

Il n'y a **pas de signalisation** indiquant où vont ces sentiers.



▲ Identification des principaux sentiers de la commune. Conception Planis

Besoin : Faciliter leur utilisation et davantage les signaler.

Constat n°4 : des aménagements piétons nombreux exceptés au sud-ouest

Les rues de Douvres-la-Délivrande sont pour la plupart dotées de **trottoirs larges et agréables** permettant de circuler en dehors de la chaussée.

Le **Sud-Ouest de la commune** est le **moins bien loti**. Les travaux de la route de Bretteville et de la rue Froide vont permettre d'en créer.

La **ZAC des Hauts Près** dispose d'un **système de liaisons douces** qui permet aux piétons de s'écarter des axes automobiles.

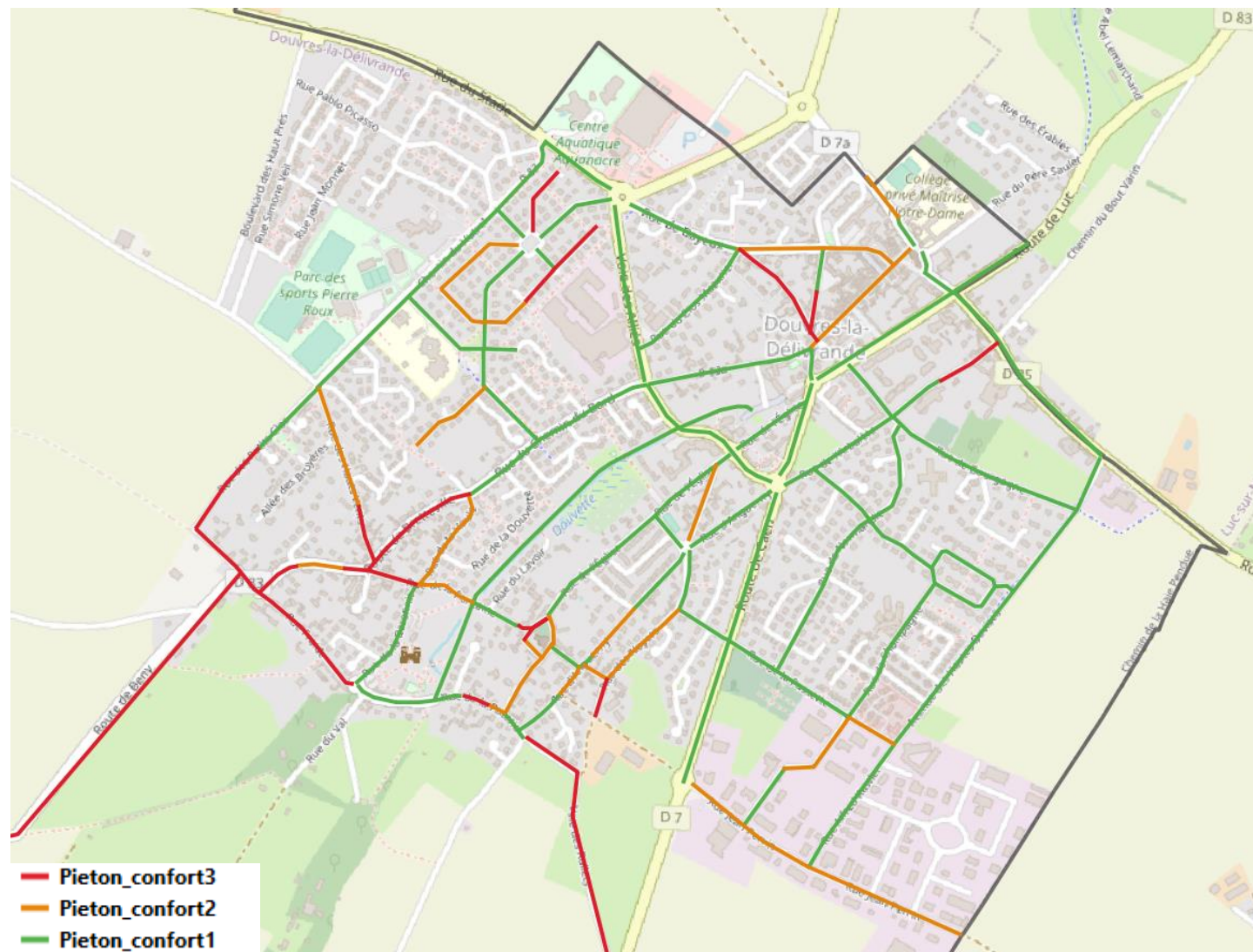
Dans de nombreuses rues, le **trottoir est partagé avec un aménagement cyclable**. Ces situations peuvent **dégrader le confort piétonnier** notamment si l'espace s'avère réduit. Par exemple, la route de Langrune au niveau du parking du collège Notre Dame, un trottoir étroit est partagé entre le flux cyclable et le flux piéton ce qui peut engendrer des **conflits d'usages**.

Légende :

Pieton_confort3 : absence de trottoir.

Pieton_confort2 : présence de trottoir mais largeur suffisante pour qu'une personne maximum ou partage de l'espace insuffisant avec vélos.

Pieton_confort1 : présence de trottoir large pour au moins 2 personnes côte à côte.



Constats

- Des itinéraires cyclables déjà identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable de Cœur de Nacre.
- Des aménagements cyclables existants de bonne qualité.
- Des sentiers nombreux dans les quartiers résidentiels.
- Des aménagements piétons nombreux exceptés au sud-ouest.

Besoins

- S'inscrire dans le prolongement de la démarche portée par la Communauté de communes Cœur-de-Nacre.
- Maintenir le bon entretien du réseau existant.
- Assurer la continuité du réseau cyclable et la création de nouveaux axes
- Faciliter et mieux signaler les sentiers afin d'accroître leur utilité.

Enjeu n°1

Capitaliser sur les itinéraires identifiés et les aménagements existants afin de poursuivre le développement du réseau et d'en assurer la continuité.

Constat n°5 : Encadrement par des routes départementales formant des coupures de mobilité

La ville de Douvres-la-Délivrande possède de **nombreuses routes départementales** sur son territoire et provoquent des **coupures de mobilités** pour les modes actifs tels que la marche ou le vélo.

Sur ces routes départementales, les véhicules roulent souvent à **des vitesses élevées** (80-90 km/h) rendant **la pratique du vélo dangereuse**. Le non-aménagement de ces lieux a plusieurs conséquences :

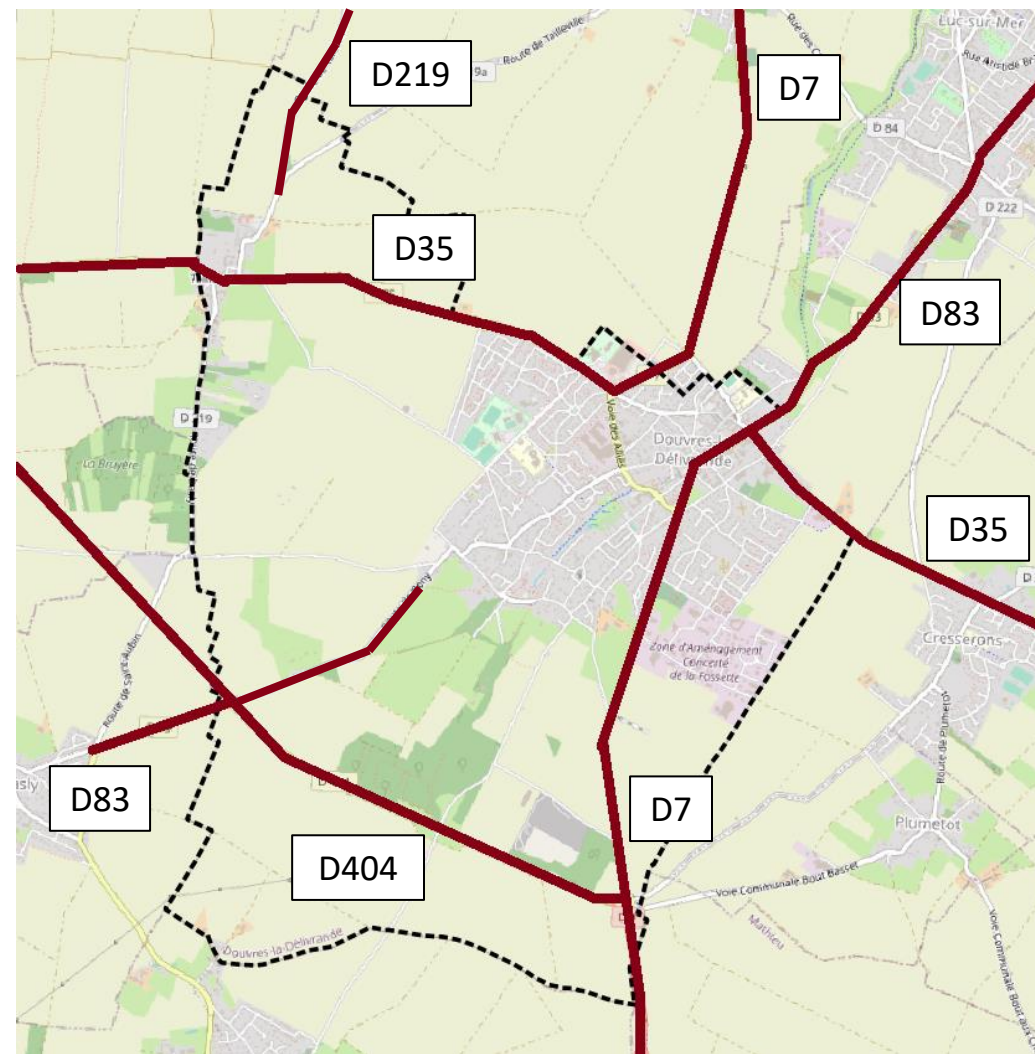
- Coupure pour les mobilités douces. C'est un frein pour convertir la population à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.
- Naît alors la nécessité de trouver un autre chemin ou de prendre sa voiture pour éviter le désagrément d'utiliser son vélo sur ce tronçon.
- Une dangerosité accrue lors de la circulation sur la voie mais aussi lors des intersections avec celle-ci.

La route D7 voit circuler plus de **10 000 véhicules par jour** et la D404 environ **8000** (source Cœur de Nacre). Ce flux de véhicule important rend très délicat la circulation cycliste lorsque les usagers ne disposent pas d'une voie cyclable séparée.

Les routes D404, D83, D7 et D35 (Est) font parties du Schéma Directeur Cyclable de Cœur de Nacre et disposent dans leurs majorités d'une piste isolée de la route.

En revanche, la route D35 reliant Douvres et Tailleville n'est pas concernée dans le schéma Cœur de Nacre. Elle représente cependant un axe important au sein de la commune de Douvres afin de **relier les deux bourgs**. Actuellement ce non-aménagement empêche les habitants de Tailleville de se rendre aisément en vélo ou à pied dans le centre-ville de Douvres.

Besoin : Développer des pistes sécurisées et alternatives aux axes routiers les plus rapides, notamment l'axe reliant Tailleville et le centre-ville.






▲ Identification des principaux flux routiers ou vitesses élevées. Conception Planis

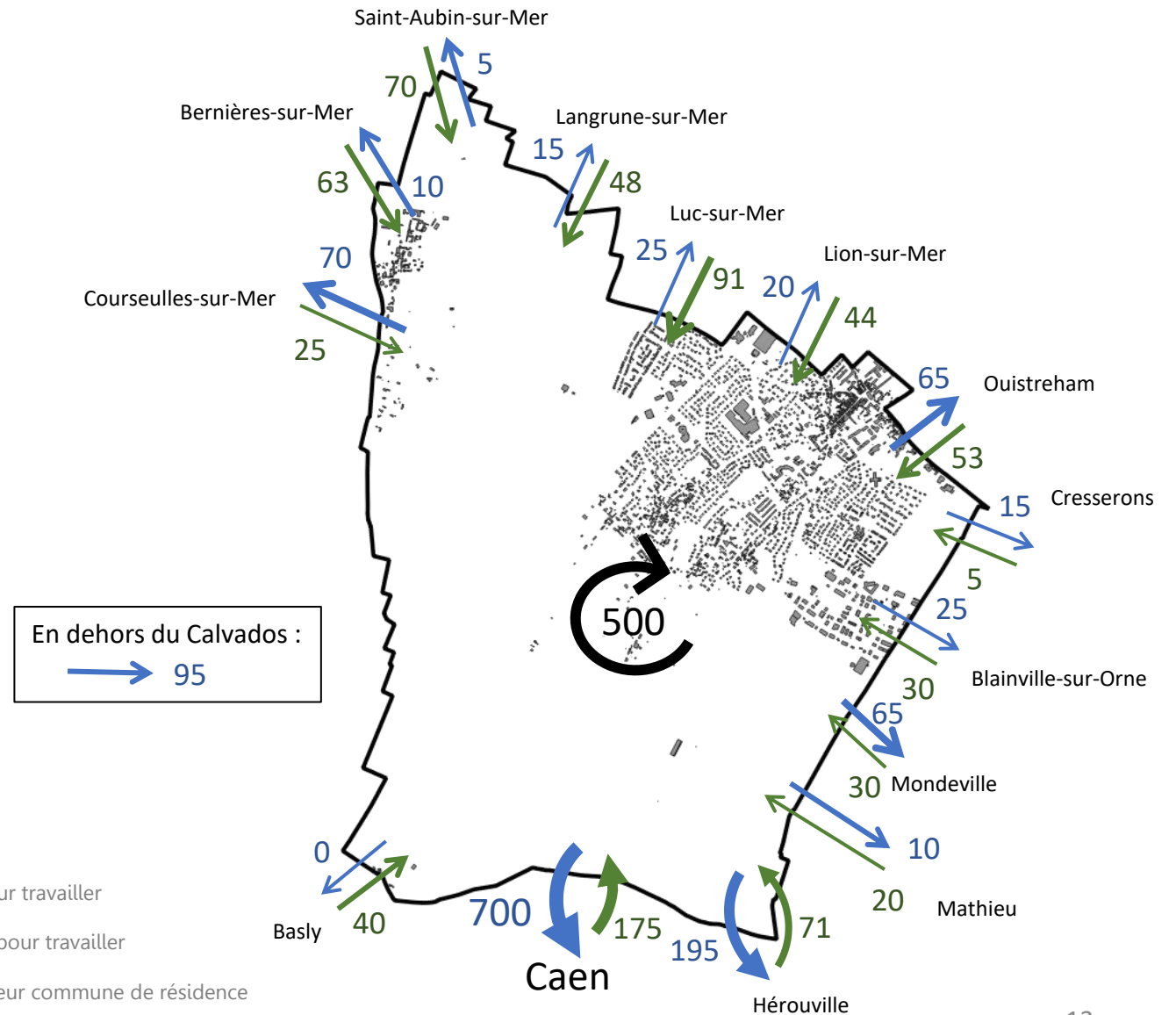
Constat n°6 : Des flux domicile-travail majoritairement réalisés en voiture

- **82,5 % des ménages actifs habitant la commune prennent leur voiture** pour aller travailler. **5,3 % y vont à pied** et **2 % y vont en vélo**. **3,5 % utilisent les transports en commun**.
- **500 personnes** (INSEE 2018) **travaillent et habitent à Douvres**, soit **22 % des actifs** de la commune (2041 emplois au total sur la commune). Ce sont les **principales cibles** dans le but d'accroître les mobilités douces.
- L'ensemble des **flux d'actifs entrants est de 1561** (INSEE 2018) tandis que l'ensemble des **flux d'actifs sortants est de 1770** (INSEE 2018).
- Nous pouvons remarquer que les **flux domicile-travail sont assez nombreux avec les communes du littorales**. L'importance de **développer davantage les voies vertes vers le Nord est clair**. Les communes de Courseulles, Bernières et Saint-Aubin pourraient être reliées en vélo par les D219 et D35 présentes sur la commune de Douvres (ces itinéraires sont considérés comme secondaire par le schéma cyclable Cœur de Nacre ou ne sont pas concernés).

Besoin : Favoriser le report modal des flux entrants et sortants de Douvres.

Légende :

-  Actifs quittant le territoire pour travailler
-  Actifs venant sur le territoire pour travailler
-  Actifs restant travailler dans leur commune de résidence



Constat n°7 : Douvres, un carrefour des mobilités entre Cœur de Nacre et Caen-la-Mer

La **position géographique de Douvres-la-Délivrande** constitue de forts enjeux en termes de mobilité. Située **entre les communes littorales et l'agglomération de Caen**, la ville est au **cœur des déplacements pendulaires et touristiques**. Ces déplacements sont très largement réalisés en véhicule motorisé. Favoriser le report modal pour le trajet domicile-travail Caen-Douvres et pour le tourisme est nécessaire.

96 % des déplacements Douvres – Caen-la-Mer sont réalisés en voiture, 2 % en transports en commun et 1 % en vélo (source : Cœur de Nacre). Pour y palier, l'intercommunalité projette **une aire d'intermodalité sur le territoire de Douvres** au niveau du rond-point du Nouveau Monde.

- **2 lignes de bus NOMAD s'y arrêteront** : ligne 3 (Caen-Asnelles en longeant le littoral) et ligne 146 (Caen-Douvres-la-Délivrande).
- Passage des **itinéraires A et C du schéma directeur cyclable**.
- **Intersection de la RD7** (10000 véhicules/jour) et **RD404** (8000 véhicules/jour) selon Cœur de Nacre.

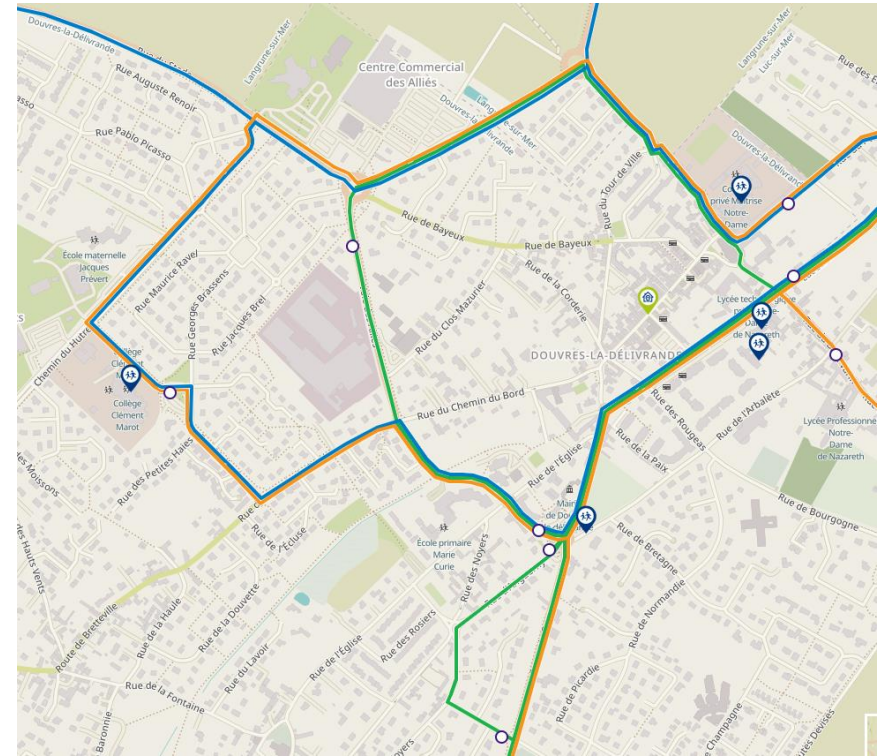
Sur le **pôle d'échange multimodal** : création de **plus de 50 stationnements vélos** à l'horizon **2034** (consigne vélo, box vélos et arceaux).

Le schéma cyclable de Cœur de Nacre prévoit également **20 places de stationnements vélos au Musée du RADAR** et environ **50 dans le centre-ville de Douvres-la-Délivrande**.

A Douvres-la-Délivrande :

- Présence de **10 arrêts de bus NOMAD** (Ligne 101, ligne 1113 et ligne 1114).
- **Arrêts de bus** parfois associés à des **stationnements vélos** (1 par arrêt).

Besoin : Renforcer l'intermodalité en mettant en place davantage de stationnements vélos.



▲ Lignes de bus et arrêts sur la commune de Douvres.

◀ Exemple de stationnement vélo manquant à un arrêt de bus.

Constats

- Les routes départementales forment des coupures de mobilité au sein de Douvres.
- Des flux domicile-travail majoritairement réalisés en voiture.
- Un carrefour des mobilités entre Cœur-de-Nacre et Caen-la-Mer.

Besoins

- Développer des pistes sécurisées et alternatives aux axes routiers les plus rapides, notamment l'axe reliant Tailleville et le centre-ville.
- Favoriser le report modal des flux entrants et sortants de Douvres.
- S'appuyer sur le nœud de transport pour renforcer l'intermodalité.

Enjeu n°2

Développer les voies vertes et renforcer l'intermodalité afin de faciliter et sécuriser le trajet des cyclistes entrant et quittant le territoire communal

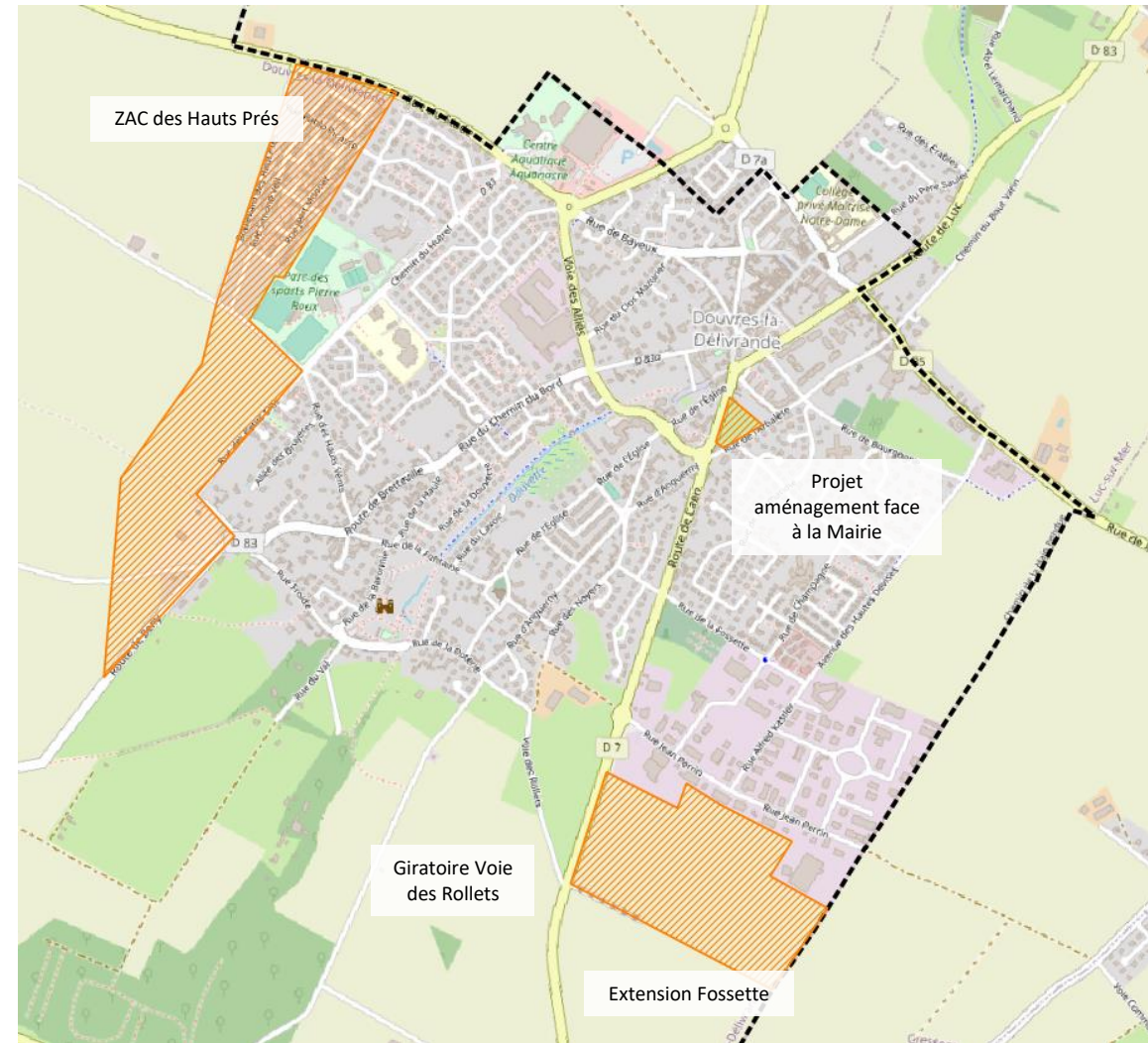
Constat n°8 : l'émergence de nouveaux quartiers

Plusieurs nouveaux projets de quartiers dans la commune :

- **ZAC des Hauts Prés** : Écoquartier composé de 4 tranches dont 2 sont déjà en chantier. Développement de multiples liaisons douces permettant de rejoindre rue Roux. Création d'environ 700 logements au total ce qui va engendrer un flux de mobilité plus important et donc une demande forte pour des liaisons cyclables et piétonnes.
- **Projet aménagement face à la Mairie** : construction de logements collectifs, de commerces, d'une médiathèque et d'un bâtiment accueillant la communauté de communes. Parking de 44 places voitures est prévu mais pas d'informations sur le stationnement vélo. Mise en place d'un plateau piéton entre le terrain et la Mairie ce qui va adoucir les mobilités actives.
- **Extension de la ZAC de la Fossette** : Portée par la Communauté de communes Cœur de Nacre, le parc d'activités s'étendra de 21 ha vers le Sud. Cette extension permettra la création de quelques cheminements doux et d'un giratoire au niveau de la Voie des Rollets. Relier cette nouvelle zone d'emploi aux quartiers résidentiels est primordial pour encourager le report modal.

Tous ces nouveaux lieux entraîneront des **déplacements différents de ceux actuels**. Il est donc nécessaire de bien **identifier les futurs trajets** afin de proposer des **itinéraires pertinents et efficaces**.

Besoin : Anticiper ces nouveaux quartiers afin de proposer des itinéraires sécurisés, directs et continus.

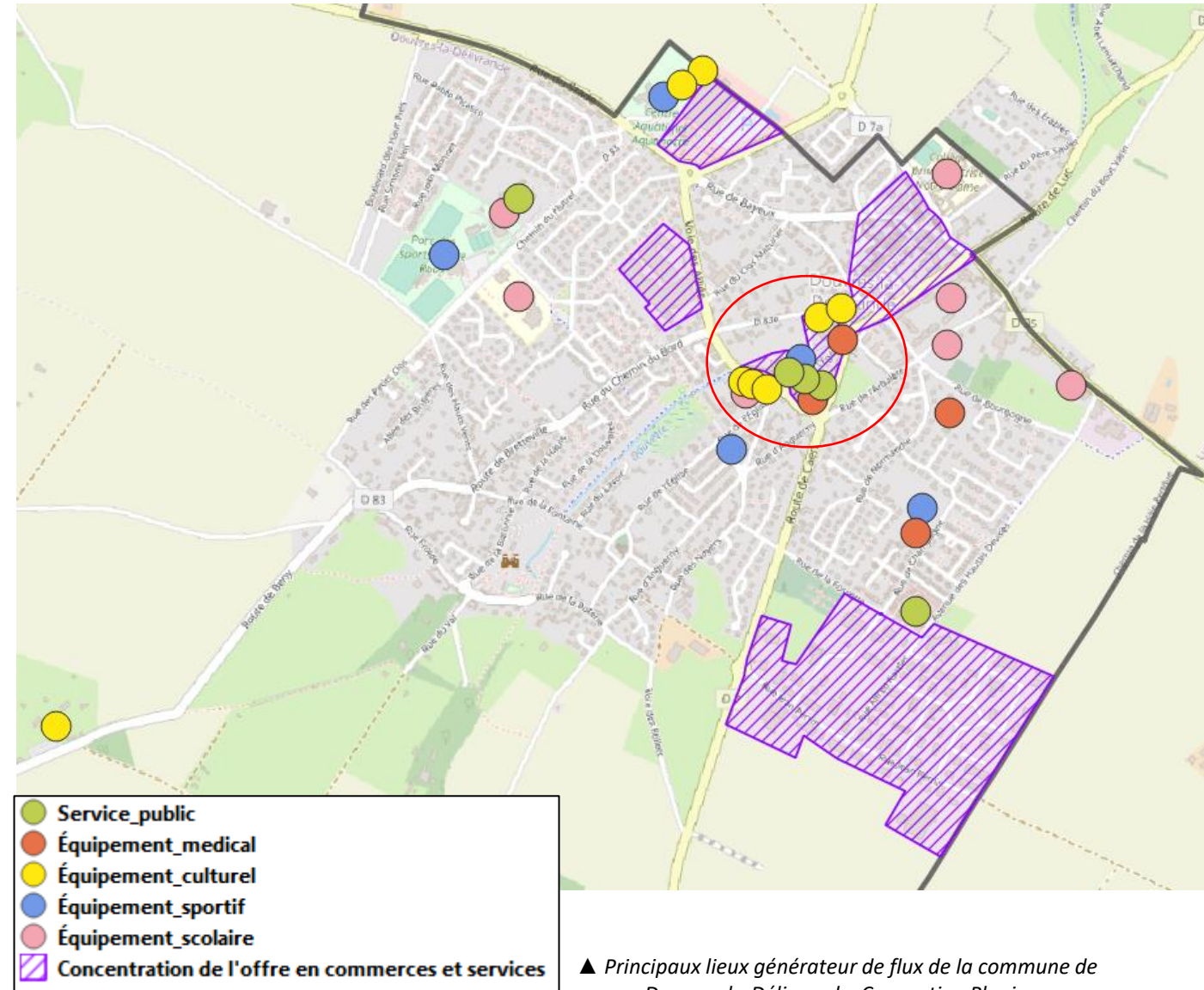


▲ Délimitation des nouveaux quartiers. Conception Planis.

Constat n°9 : Une forte concentration d'équipements, de commerces et de services

- La commune regroupe **7 lieux scolaires** :
 - École maternelle publique Dian Fossey
 - École primaire publique Dian Fossey
 - École élémentaire privée Notre-Dame
 - Collège publique Clément Marot
 - Collège privé Maîtrise Notre-Dame
 - Lycée général privé Notre Dame de Nazareth
 - Lycée professionnel privé Notre Dame de Nazareth
- La commune regroupe d'autres **équipements structurants** :
 - Parc des sports (bientôt étendue)
 - Centre Aquatique
 - Le cinéma (actuel et futur)
 - Centre socioculturel Léo Ferré
 - Le Cube (centre culturel)
 - Bibliothèque pour Tous
 - Musée du Radar
 - Gendarmerie
 - Mairie
 - Communauté de communes
 - La Poste
 - La crèche
- Une multitude **d'entreprises** située majoritairement dans 4 zones :

Ces lieux sont des générateurs de flux et doivent être bien connectés aux mobilités actives



Besoin : Connecter les zones résidentielles aux équipements, commerces et services.

▲ Principaux lieux générateur de flux de la commune de Douvres-la-Délivrande. Conception PLANIS.

Constat n°10 : De nombreux pôles scolaires, parfois peu aménagés pour les cyclistes

- Avec **7 établissements scolaires**, la ville Douvres-la-Délivrande regroupe un très grand nombre d'élèves sur son territoire et venant de plusieurs communes aux alentours telles que Luc-sur-Mer ou Saint-Aubin-sur-Mer. Les lycées privés Notre-Dame ont une aire d'attraction encore plus vaste.
- 719 élèves au Collège Maîtrise Notre-Dame en 2022, 514 élèves au Collège Marot. Environ 350 au lycée général privé et 157 au lycée professionnel privé en 2020. 321 élèves en école élémentaire public Dian Fossey et 311 dans l'école privée Cours Notre Dame. Au total environ **2400 élèves viennent chaque jour étudier à Douvres**.
- Malgré cela, **certains pôles scolaires ne possèdent aucun aménagement cyclable sécurisé** permettant aux élèves de s'y rendre. Le cas le plus emblématique est **l'école Dian Fossey et la rue de l'Église**. L'incompréhension de l'aménagement cyclable du semi-giratoire du collège de la maîtrise Notre Dame est également à signaler.
- **Le manque de stationnements vélos devant les écoles primaires** est un frein à la pratique du vélo. Actuellement, les parents venant chercher leurs enfants ne peuvent pas laisser leur vélo en toute sécurité.
- Zone 30 devant les écoles. Mais sur de longues rues droites (comme rue de l'Église) l'automobiliste peut engranger de la vitesse. **Manque d'aménagement dissuasif pour l'excès de vitesse**. Dépose-minute très utilisé devant l'école Fossey (bande verte).

Besoin : Fournir des aménagements sécurisés pour inciter les élèves et les parents à venir en vélo.



◀ Rue devant l'école Dian Fossey. Longue ligne droite double-sens et dépose-minute.



▲ Contre-sens cyclable non signalé par marquage au sol Lycée Notre-Dame de Nazareth.



▲ Piste collège Maîtrise Notre Dame peu pratique.

Constat n°11 : De grandes zones de concentration d'emplois

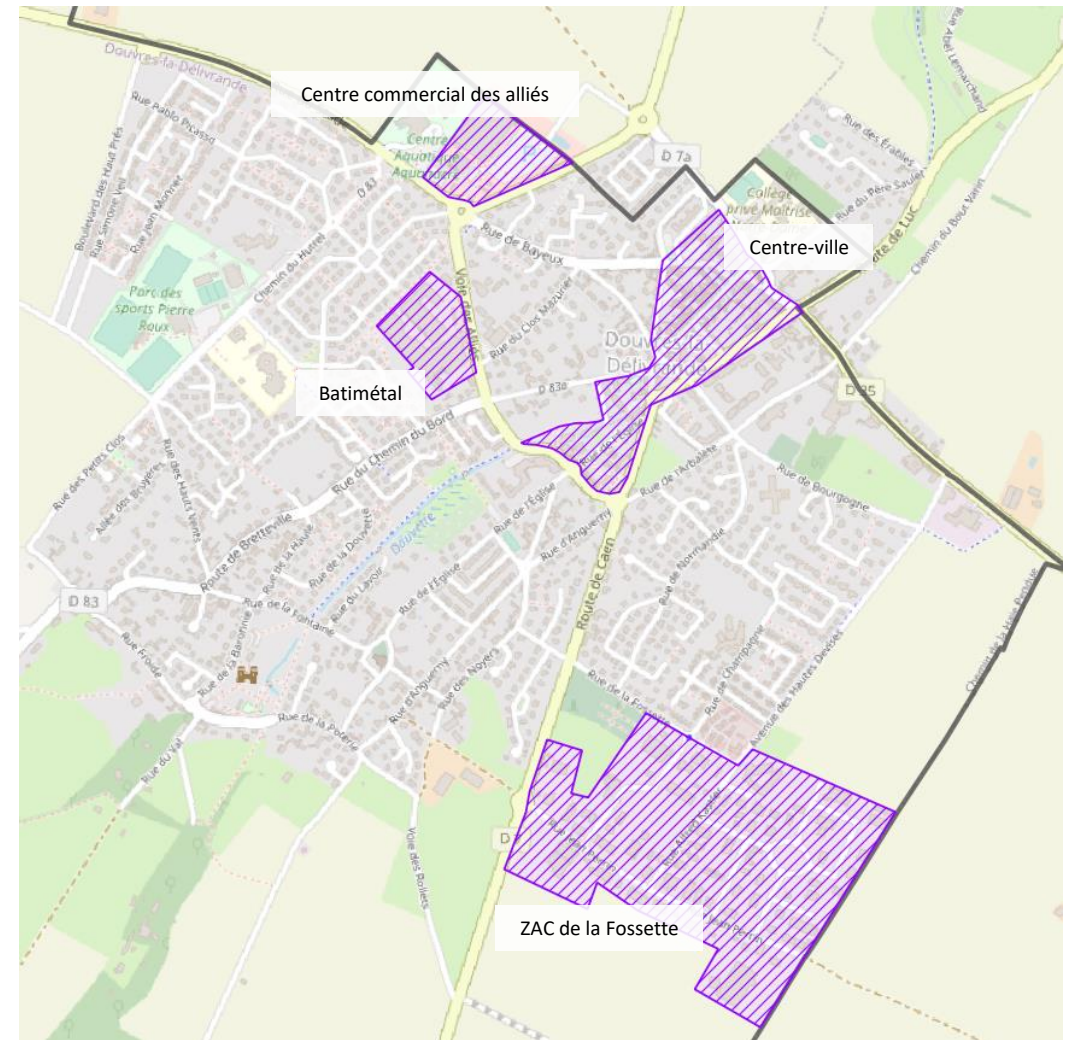
La ville de Douvres-la-Délivrande possède **quatre grandes zones d'emplois**. Elles attirent des travailleurs venant d'autres communes mais aussi des locaux.

Au total il y a **2041 emplois sur la commune** (INSEE 2018) et environ **500 personnes travaillent et habitent** à Douvres-la-Délivrande. Ces derniers représentent la **population cible** pour un report modal de la voiture aux mobilités actives.

L'objectif est de bien **relier les pôles résidentiels aux pôles d'emplois suivants** :

- **Centre-ville de Douvres-la-Délivrande** : il concentre une part importante des commerces et des services (Mairie, Poste etc.). La plupart du centre-ville est dans une zone de rencontre permettant d'apaiser la circulation. Les rues étroites rendent les contre-sens cyclables dangereux.
- **La ZAC de la Fossette** : la plus grande zone d'emploi sur la commune regroupant 75 entreprises et environ 1100 emplois (chiffres datant de 2019). Elle s'étend sur 25 ha et est connectée à la D7. Elle sera bientôt agrandie de 21,7 hectares vers Sud (voir constat n°7 : nouveaux quartiers).
- **Le centre commercial des alliés** : étendu sur environ 4 ha, cette zone d'emploi regroupe un hypermarché et un magasin de bricolage. A proximité immédiate se trouve le centre aquatique, le centre culturel et le futur cinéma.
- **L'entreprise Batimétal** : situé dans le tissu urbain, elle regroupe plus de 200 salariés.

Besoin : Favoriser les axes cyclables permettant de rejoindre les pôles d'emplois dans la ville.



▲ Principales zones d'emplois de la commune de Douvres-la-Délivrande. Conception Planis.

Constats

- L'émergence de nouveaux quartiers.
- Une forte concentration d'équipements, de commerces et de services.
- De nombreux pôles scolaires, parfois peu aménagés pour les cyclistes.
- De grandes zones de concentration d'emplois dans Douvres.

Besoins

- Anticiper les nouveaux quartiers afin de proposer des itinéraires sécurisés, directs et continus.
- Connecter les zones résidentielles aux équipements, commerces et services.
- Fournir des aménagements sécurisés pour inciter les élèves et les parents à venir en vélo à l'école.
- Accroître les axes cyclables permettant de rejoindre les pôles d'emplois dans la ville.

Enjeu n°3

Créer des liaisons adaptées au quotidien des habitants du territoire afin d'encourager la pratique du vélo pour les trajets dans Douvres.

Constat n°12: Un territoire générateur de flux touristique en marge de la côte

- **Un patrimoine historique riche :**

- Musée du RADAR
- Église Saint Rémi
- Basilique Notre Dame de la Délivrande
- Chapelle Laliq
- La Baronnie
- Cimetière militaire britannique
- Manoir des Hauts Tilleuls
- Pharmacie Lesage

Le Musée du RADAR et le bourg de Tailleville sont excentrés et isolés du tissu urbain et non reliés par des aménagements cyclables.

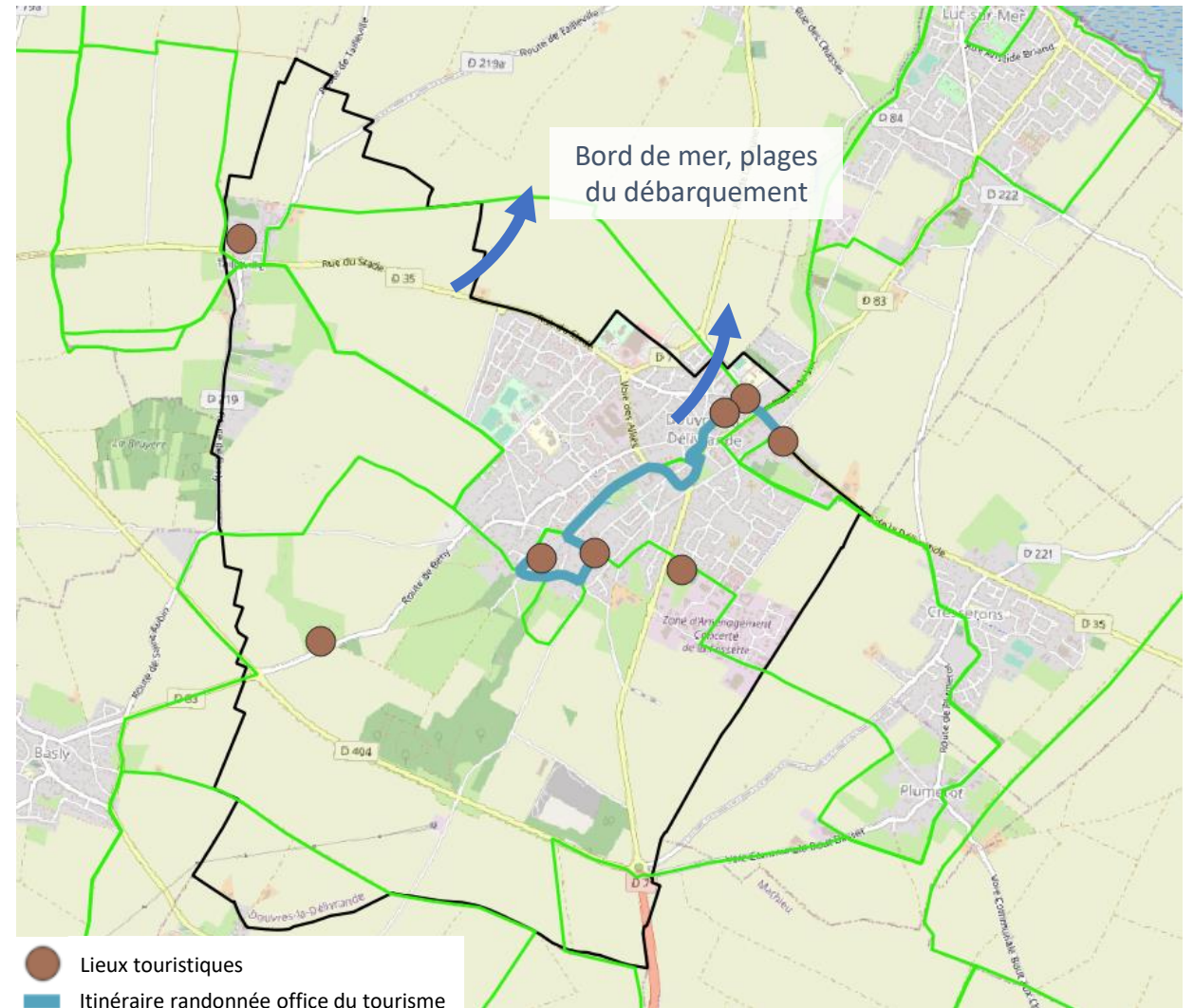
- Selon l'**Office de tourisme de Cœur de Nacre :**

- **De plus en plus de demandes de location de vélo** pour les balades sur le territoire (1759 en 2022 contre 1007 en 2019).
- Les itinéraires touristiques passant par Douvres ont été consultés près de **1000 fois** sur leur site Internet en **2022** et **1525 fois** en **2021**.
- A l'étude : une boucle d'intérêt touristique à vélo prévue pour 2024.
- Présence de **gîtes** et **chambres d'hôtes**.

- **Des chemins ruraux** permettant le déplacement pédestre touristique vers les communes limitrophes. Manque de signalement de ces itinéraires. L'office du tourisme a mis en place un itinéraire touristique disponible sur leur site internet.

- Les flux touristiques sont majoritairement **tournés vers les communes littorales**. Mais l'objectif est de capter cette masse afin de l'orienter vers Douvres dans une logique intercommunale.

Besoins : Développer des itinéraires permettant de valoriser les points d'intérêt du territoire et mieux signaler ceux existants.



▲ Principales lieux touristiques de la commune de Douvres-la-Délivrande. Conception Planis.

Constats

- Un territoire générateur de flux touristique mais qui reste en marge de la côte.
- Des itinéraires de randonnée existants mais non signalés.
- Le Musée du RADAR et le bourg de Tailleville déconnectés du tissu urbain et des aménagements cyclables.
- Présence de gîtes et chambres d'hôtes

Besoins

- Développer des itinéraires permettant de valoriser les points d'intérêt du territoire.
- Proposer de nouveaux itinéraires de randonnée clairement identifiés et jalonnés.
- Reconnecter le Musée du RADAR en développant les mobilités actives pour s'y rendre.
- Accroître les connexions cyclables entre le littoral et Douvres dans le but de capter un flux touristique.

Enjeu n°4

S'appuyer sur les mobilités actives pour renforcer le lien avec le littoral afin d'accroître la venue de cyclotouristes depuis la côte.

Des points durs à résoudre pour optimiser le réseau existant

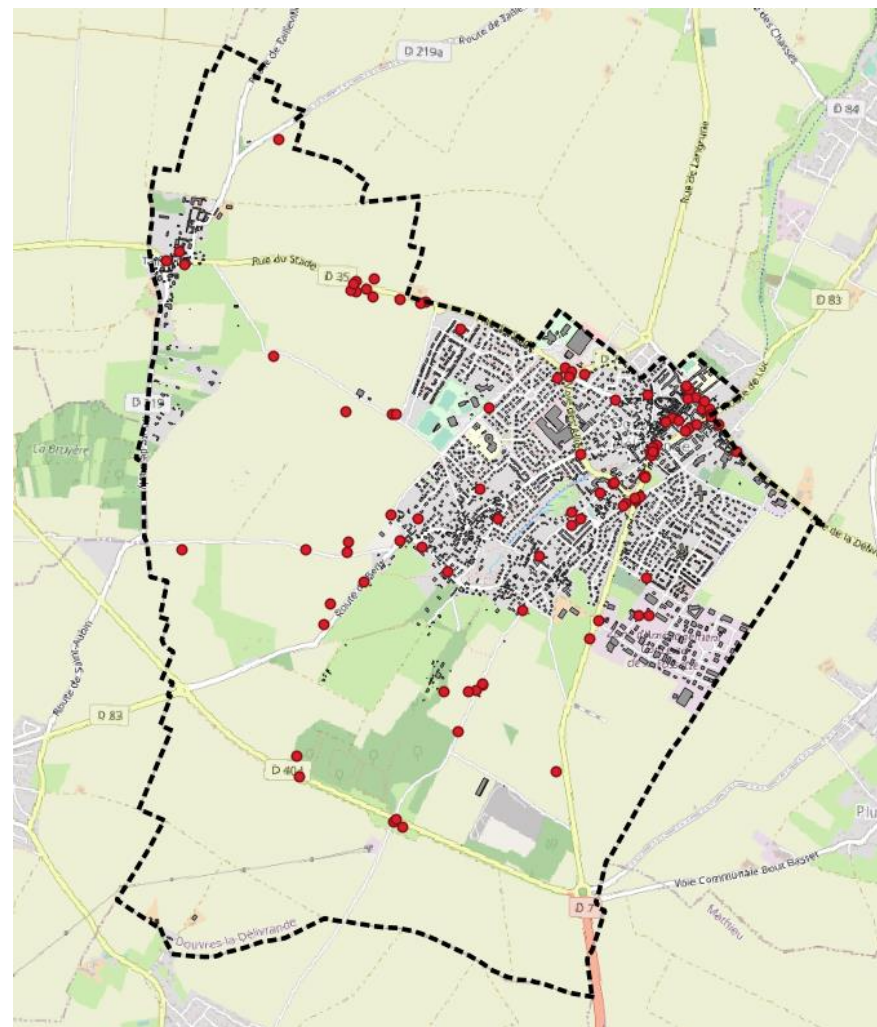
Les points durs d'un itinéraire cyclable peuvent nuire à la continuité, la sécurité et la facilité.

Ce sont des **freins puissants** à la pratique du vélo.

L'enquête de la FUB en 2021 a permis à la population répondante de noter le lieu des principales difficultés sur la commune. A partir de ces données et notre diagnostic sur le terrain, nous pouvons distinguer **7 grands types de points noirs à Douvres-la-Délivrande**. Ils n'ont pas tous la même intensité de difficulté. Ces points noirs sont plus amplement détaillés dans les pages suivantes.

Type de points noirs recensés sur la commune :

- **Giratoires dangereux** : principaux points noirs de la commune, les giratoires sont pour la plupart dangereux et ont occasionné des décès et des blessés.
- **Ruptures de continuité** : elles entraînent parfois des conflits d'usages et surtout une incompréhension du cycliste.
- **Un manque de stationnement vélo** : cela nuit à l'utilisation du vélo notamment auprès des équipements, services et commerces.
- Une **signalisation** horizontale et verticale parfois **manquante**.
- **Contre-sens cyclable étroits et stationnements gênants** : ils peuvent être dangereux en cas de mauvaise visibilité ou de chaussées trop étroites.
- **Des Départementales non-aménagées** : notamment sur la D35 vers Tailleville, D404 et route vers le Musée du RADAR. La vitesse des véhicules est un frein à la pratique du vélo.
- **Des points de difficultés mineurs** : ce sont de petits détails pour optimiser le parcours du cycliste.



▲ Carte des points noirs recensés par la FUB en 2021

Constat n°13 : Des giratoires dangereux et peu pratiques pour les cyclistes et piétons

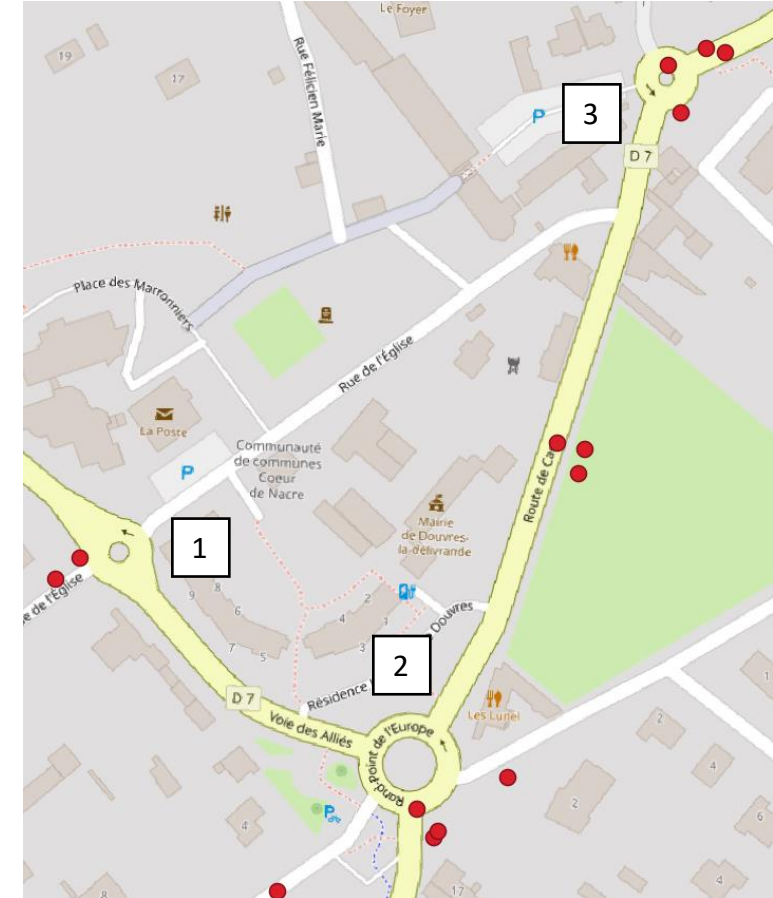
3 giratoires majeurs compliquent la circulation des cyclistes et des piétons. Ils s'avèrent être particulièrement dangereux mais également anxiogènes pour les utilisateurs. Ces trois giratoires entourent l'îlot de la Mairie. Cette zone est un espace de forte concentration d'équipements et de services publics. Ils permettent également de rejoindre le centre-ville et font partis des itinéraires structurants du schéma cyclable Cœur-de-Nacre.

Giratoire rue de l'Église (1) : ce giratoire est le lieu de plusieurs accidents dont des décès et des blessures. Un flux de circulation important s'effectue le long de la Voie des Alliés, notamment le matin et le soir, et la présence de l'école élémentaire accroît la circulation. Par sécurité, la police municipale sécurise les lieux pour les enfants et leur parent. Il n'y a pas d'aménagement vélo. Le nombre important des blessures et décès ainsi que la présence de l'école à proximité interrogent et laissent à penser qu'une **modification de cette intersection est nécessaire.**

Giratoire de l'Europe (2) : ce giratoire est relié à la piste cyclable longeant la D7. La voie cyclable est séparée du flux de véhicule ce qui assure davantage de sécurité. Mais le manque de signalisation rend le cycliste en position d'inconfort. Son parcours passe aux mêmes endroits que les piétons puis traverse un lieu étroit pour ressortir au niveau de la Poste. **Clarifier l'itinéraire actuel est une nécessité pour éviter des conflits d'usages.**

Giratoire Place de l'Ancienne Mairie (3) : trois voies vélos sont reliées à ce giratoire : un contre-sens cyclable, une piste bidirectionnelle et une voie partagée. Mais l'intégration de ces trois voies pose problèmes tant sur le plan sécuritaire que sur le plan de la praticité. En raison du rayon de giration des véhicules provenant de l'Avenue de la Basilique, un vélo en contre-sens cyclable n'a pas la place d'y circuler. La sortie de la voie partagée se fait dans le giratoire et le cycliste doit alors intégrer le flux automobile sans aucun aménagement ni signalisation au sol indiquant sa présence. Enfin, l'intégration de la piste bidirectionnelle nécessite que le cycliste intègre le flux automobile puis traverse au niveau du passage piéton sans signalisation. **Améliorer l'existant pour faciliter la circulation cyclable.**

Besoin : Améliorer la situation sur ces 3 giratoires.



- ▲ 3 principaux giratoires associés aux points noirs de la FUB2021
- ▼ Note de la FUB2021



Constat n°14 : Quelques ruptures de continuité

Afin d'avoir un maillage cyclable de qualité, il est nécessaire de réduire au maximum les discontinuités du réseau.

Lors de ces coupures soudaines de pistes cyclables, le cycliste est souvent obligé de réintégrer la chaussée et la circulation automobile. Cette situation est inconfortable aussi bien pour les automobilistes et les cyclistes. Elle peut être dangereuse dans certaines circonstances. **Devant le collège Marot**, la piste bidirectionnelle devient soudainement une piste unidirectionnelle. Le cycliste doit d'abord rouler sur la chaussée avant d'intégrer la piste bidirectionnelle. **Rue de la Fossette**, la piste cyclable s'arrête au centre de celle-ci au niveau d'un petit giratoire sans plus d'indications.

Dans d'autres cas, une rupture de continuité entraîne un conflit d'usage entre piétons et cyclistes. C'est le cas **Voie des Alliés** où la plupart des cyclistes poursuivent sur cet axe en roulant sur un trottoir étroit destiné aux piétons.

Rue de Bourgogne, le changement de côté de la piste est bien accompagné par un marquage clair au sol. Néanmoins, le sens de la piste unidirectionnelle semble peu pertinent pour assurer la fluidité du parcours du cycliste. En effet, il devra au bout de la piste retraverser la route s'il veut continuer tout droit (rue des rouges).

Enfin, dernier exemple, au **Giratoire de l'Europe**. La piste arrivant par la D7 traverse la chaussée sur des passages piétons matérialisés par des bandes vertes signifiant le passage de vélo à l'automobiliste (sa réglementation n'est pas très précise). Mais une fois passé ces croisements, la piste se transforme en voie partagée entre cyclistes et piétons au travers d'une zone étroite.

Besoin : Améliorer les continuités cyclables sur les aménagements existants.



▲ Voie des Alliés



▲ Suite Giratoire Europe



◀ Rue de Bourgogne



▲ Rue de la Fossette



▲ Rue Marot

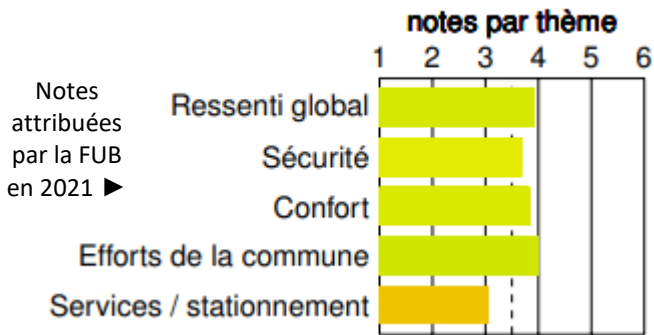
Constat n°15 : Un manque de stationnements vélos près des équipements, commerces et services

Circuler sur des itinéraires sécurisés et continus constitue un point important pour provoquer l'envie de se déplacer en vélo. Mais pour les déplacements visant à rejoindre un lieu de service, un équipement ou des commerces, il doit être prévu des **stationnements vélos**.

Sans eux, le cycliste ne peut pas laisser son vélo et doit trouver du mobilier urbain approprié pour l'attacher. Cependant, ces stationnements peuvent s'avérer gênants et dérangeants pour l'aspect des lieux. Ils sont également plus propices aux vols.

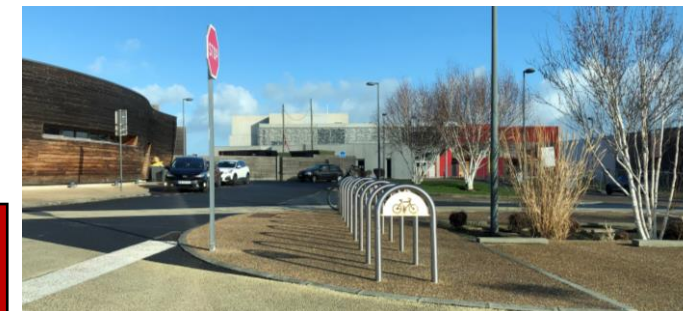
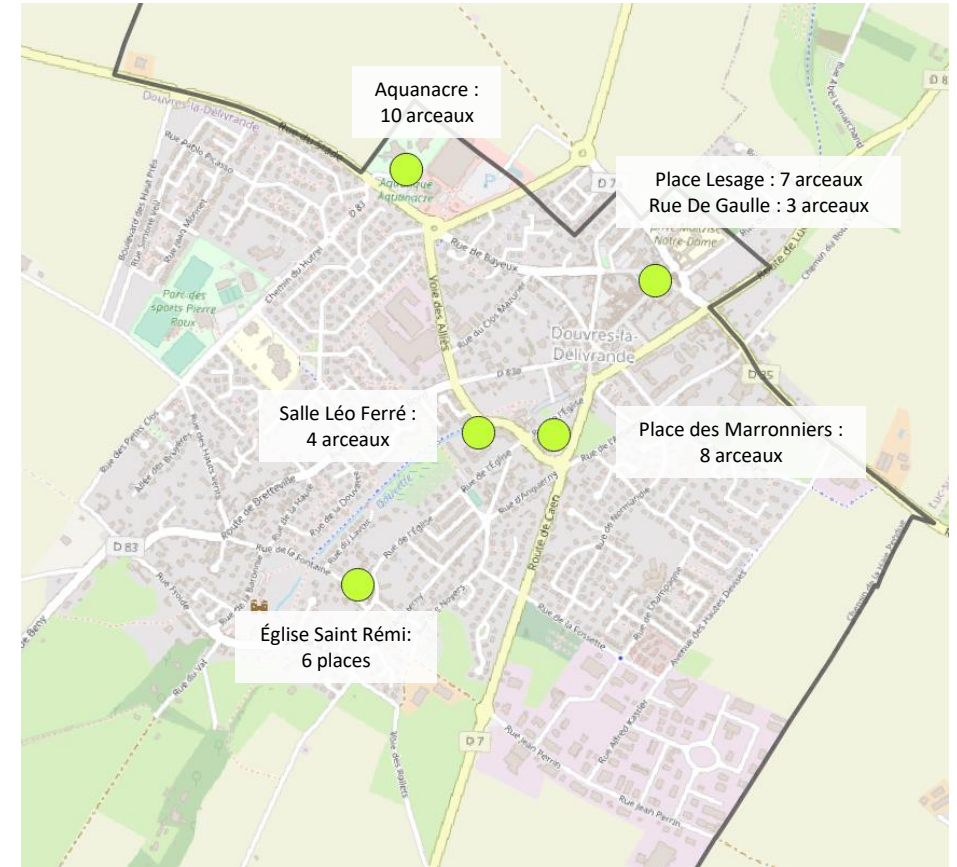
A Douvres-la-Délivrande, **des arceaux vélos sont en place (Place des Marronniers, Poste, Aquanacre, Place Lesage...)** et sont **a priori régulièrement occupés**. Néanmoins, dans l'étude de la FUB 2021, le thème stationnement récolte la note de 3/5, la moins bonne note de la commune. Les commentaires associés précisent qu'il y a un **manque de stationnements dans la ville** ce qui est un frein au développement du vélo.

Le **manque de stationnements** vélo se fait ressentir autour de la **Place Lelièvre, près des écoles** ou encore près de la **Mairie**. Dans l'idéal, chaque équipement ou lieu touristique possède plusieurs arceaux vélos; le centre-ville quant à lui doit avoir massivement des stationnements vélos. Dans l'optique de **renforcer l'intermodalité**, davantage de stationnements vélos peuvent être mis en place près des arrêts de bus.



Avis FUB2021 : « Dans cette commune, l'usage des commerces ne prévoit pas le stationnement des vélos. Il y a encore des progrès à faire pour un usage 100 % vélo »

Dans le schéma cyclable Cœur de Nacre : l'objectif est d'atteindre 50 stationnements vélo dans le centre-ville de Douvres.



- ▲ Principales poches de stationnement vélo existantes
- ◀ Aquanacre : 10 arceaux

Besoin : Accroître le nombre de stationnements vélos près des équipements, commerces, services et lieu multimodal.

Constat n°16 : une signalisation parfois non-appropriée

La signalisation d'un itinéraire cyclable est primordiale. Elle permet de simplifier le parcours des cyclistes réguliers et d'aiguiller les cyclistes occasionnels. La signalisation horizontale (au sol) et verticale (panneaux) a pour objectif de faciliter les interactions entre les différents modes de déplacements et donc de limiter les conflits d'usages.

Sur la commune de Douvres-la-Délicivrande, la plupart des aménagements cyclables sont partagés avec les piétons sur le trottoir. La notion de « trottoir partagé » n'existe pas dans la liste des panneaux dans le code de la route français (mais existe ailleurs en Europe). Néanmoins, certains panneaux s'en approchant peuvent s'y substituer et permettre aux usagers une meilleure compréhension des enjeux sur un secteur. Quelques-uns de ces panneaux *Vélos autorisés priorité aux piétons* sont en place dans la ville et nécessitent d'être démocratisés partout où cette situation existe.

De même, la signalisation des contre-sens cyclables est précieuse et ne doit pas être négligée tant les situations peuvent être accidentogènes. L'utilisation de panneau M9v2 est d'ailleurs obligatoire et la mise en place de panneau C24a est importante.

En aucun cas un trottoir partagé peut être assimilé à une voie verte même si le partage de l'espace entre cycles et piétons pourrait le faire penser. Une voie verte ne peut être contigüe à la chaussée (Fiche Certu n°4).

Enfin, la signalisation au sol pourrait être accrue en mobilisant davantage de logo vélo permettant d'informer le cycliste sur le parcours à suivre et les automobilistes d'une potentialité présence de vélo.



▲ Panneau implanté Avenue de la basilique et à généraliser ►



Avenue des Hautes Devises sans information sur le caractère de la voie cyclable (piste, trottoir partagé ?) ►

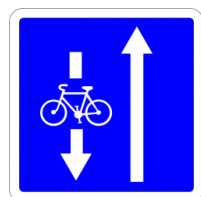


La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.

C116



▲ Source : Fiche N°4 – Voie verte en milieu urbain , Certu



Panneau C24a



Panneau M9v2



▲ Route de Langrune, pas de signalisation verticale pour le vélo alors qu'il y a des logos vélo au sol



▲ Voie des alliés, marquage vert sur passage piéton qui pourrait être remplacé par une voie vélo dédiée et contigüe

Constat n°17 : Des contre-sens cyclables très étroits avec stationnements dangereux

Les contre-sens cyclables dans un milieu urbain sont très favorables à un report modal vers le vélo. Ils permettent aux cyclistes de gagner du temps et donc de rendre ce mode de déplacement très compétitif.

Néanmoins, le contre-sens cyclable est à utiliser à bon escient lorsque les situations le permettent.

En effet, des contre-sens cyclables dans des rues trop étroites augmentent considérablement les conflits d'usages entre véhicules, cyclistes et parfois même piétons. C'est le cas à Douvres-la-Délivrande sur l'artère principale du centre-ville : la **rue du Général De Gaulle**. La chaussée mesure environ 3 m. En considérant qu'un véhicule fait au minimum 2 m de large avec les rétroviseurs il ne reste plus qu'un mètre pour le déplacement du cycliste. Cette situation est alors difficile et le cycliste peut avoir tendance à se réfugier entre les voitures stationnées. Mais certains préfèrent rouler sur les trottoirs et l'espace piéton provoquant à leur tour une gêne.

Dans l'espace très contraint des centre-villes, le contre-sens cyclable peut surprendre les usagers. Il est important de le signaler aussi bien verticalement qu'horizontalement ainsi que de garder une régularité et une homogénéité dans le marquage. **Route de Langrune**, le marquage au sol est dans le sens opposé à d'habitude et l'automobiliste peut s'attendre que le vélo circule à sa droite.

Enfin, le contre-sens cyclable peut s'avérer dangereux lorsque la visibilité n'est pas optimale. Les stationnements en chicane, comme nous pouvons en voir **Rue d'Anguerny** ou **Rue des Noyers**, peut cacher un cycliste pour la vision d'un automobiliste. L'avantage de ce type de stationnement est de casser la vitesse des véhicules mais est moins confortable pour les cyclistes.



▲ Rue De Gaulle



▲ Rue d'Anguerny



▲ Route de Langrune



▲ Rue des Noyers

Besoin : Sécuriser les portions de contre-sens cyclable.

Constat n°18 : Des routes départementales non-sécurisées

Les routes départementales provoquent des **coupures de mobilité** pour les cyclistes. La **vitesse élevée des véhicules** et le **manque d'infrastructures en site propre** sont des **freins importants au report modal**.

Sur le territoire de Douvres-la-Délivrande, deux secteurs sont concernés par ces difficultés.

Le premier est celui de la D83 reliant la D404 et le Musée du RADAR. C'est une voie étroite avec un revêtement dégradé et une vitesse de véhicule élevée.

Le second est celui de la D35, axe primordial permettant de relier Tailleville et le centre-ville de la commune.

Dans ces deux cas, le manque de voie verte se fait ressentir et **un besoin de sécurisation est nécessaire**.

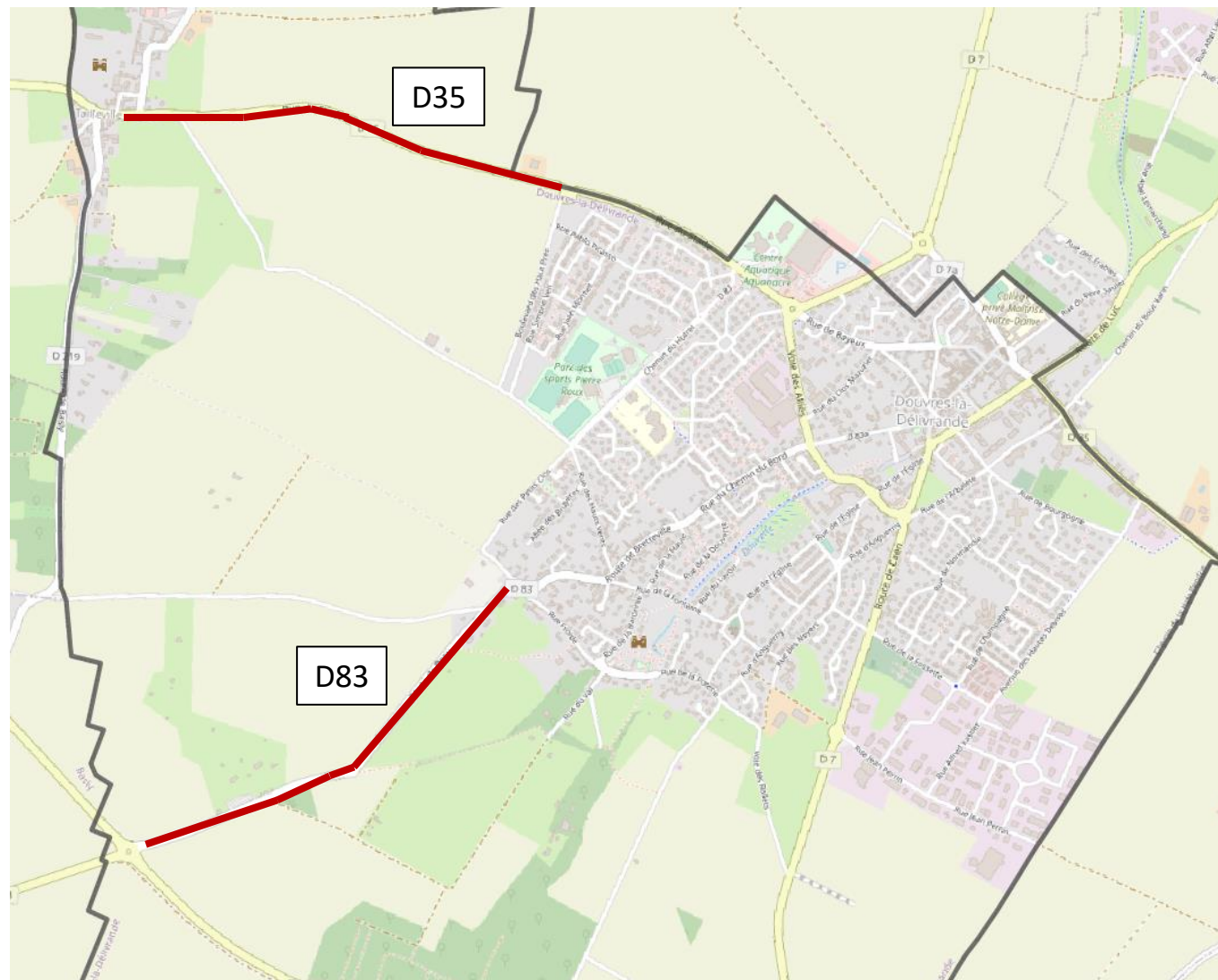


▲ D83 vers le Musée du RADAR



▲ D35 reliant Tailleville et le centre-ville

Besoin : Créer un parcours sécurisé pour éviter d'être obligé de passer en vélo par ces voies rapides.



▲ Représentation des deux principales difficultés de déplacements le long des départementales.

Constat n°19 : Des points de difficultés mineures pour les cyclistes

Lors de l'aménagement d'itinéraires cyclables, il peut être pertinent de prendre en **considération des détails** qui permettront à l'utilisateur de se déplacer plus **confortablement et aisément**. C'est ce qu'on appelle le *micro-design*.

Ceci se caractérise par des légères adaptations de l'itinéraire lorsque c'est possible tels que des **abaisssements de trottoirs ponctuels** (afin d'assurer un itinéraire sans à-coup), **réduction des barrières** (permettant un trajet plus fluide et un passage pour les vélos-cargo/vélos avec remorques) ou bien encore **limiter le stationnement devant des voies cyclables**.

A cela peut s'ajouter des **repose pied aux feux tricolores** ou encore des **stations de gonflage** en cas de pneus dégonflés ou crevés.

A Douvres-la-Déivrande, on constate plutôt ces petits détails à proximité des sentiers. Les barrières ont été installées dans l'objectif de réduire la vitesse des cyclistes afin de faciliter la cohabitation avec les piétons.

Le revêtement des pistes est bon. Certains sentiers pourraient être repris s'il est décidé de davantage les utiliser.

Besoin : Prêter attention aux détails du parcours cyclable.



◀ Rue de l'Écluse



▲ Promenade des troubadours



◀ Entre Dali et Millet

Constats

- Quelques ruptures de continuité
- Des contre-sens cyclables très étroits avec stationnements dangereux
- Des giratoires dangereux et peu pratiques pour les cyclistes et piétons
- Une signalétique parfois manquante ou inappropriée.
- Un manque de stationnements vélos près des équipements, commerces et services
- Des points de difficultés mineures pour les cyclistes
- Des routes départementales non sécurisées

Besoins

- Améliorer les continuités cyclables sur les aménagements existants.
- Sécuriser les portions de contre-sens cyclable.
- Améliorer la situation sur les 3 giratoires identifiés.
- Accroître le nombre de stationnements vélos près des équipements, commerces, services et lieu multimodal.
- Prêter attention aux détails du parcours cyclable.
- Créer un parcours sécurisé pour éviter d'être obligé de passer en vélo par ces voies rapides.

Enjeu n°5

Gommer les points noirs du réseau existant afin d'accroître la facilité d'usage du vélo et le report modal.

Plusieurs éléments altérant les mobilités piétonnes recensés :

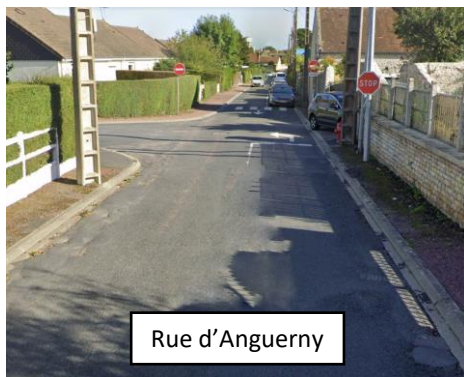
- Trottoirs trop étroits ou inexistants
- Stationnements gênants
- Mobiliers urbains gênants
- Un trottoir avec un dévers trop important ou pas de bateau
- Revêtement non confortable
- Signalisation manquante/ inappropriée
- Quai bus non-adapté
- Cas particulier de conflits d'usage (rue De Gaulle)

Des trottoirs trop étroits ou inexistant

La grande majorité des rues de Douvres-la-Délivrande possède des trottoirs avec une largeur suffisante pour une bonne accessibilité aux PMR (1,40 m de large). Les points durs sont recensés dans les vieux quartiers de Douvres où il est difficile de faire cohabiter des aménagements routiers et piétons en raison de l'étroitesse des voies.

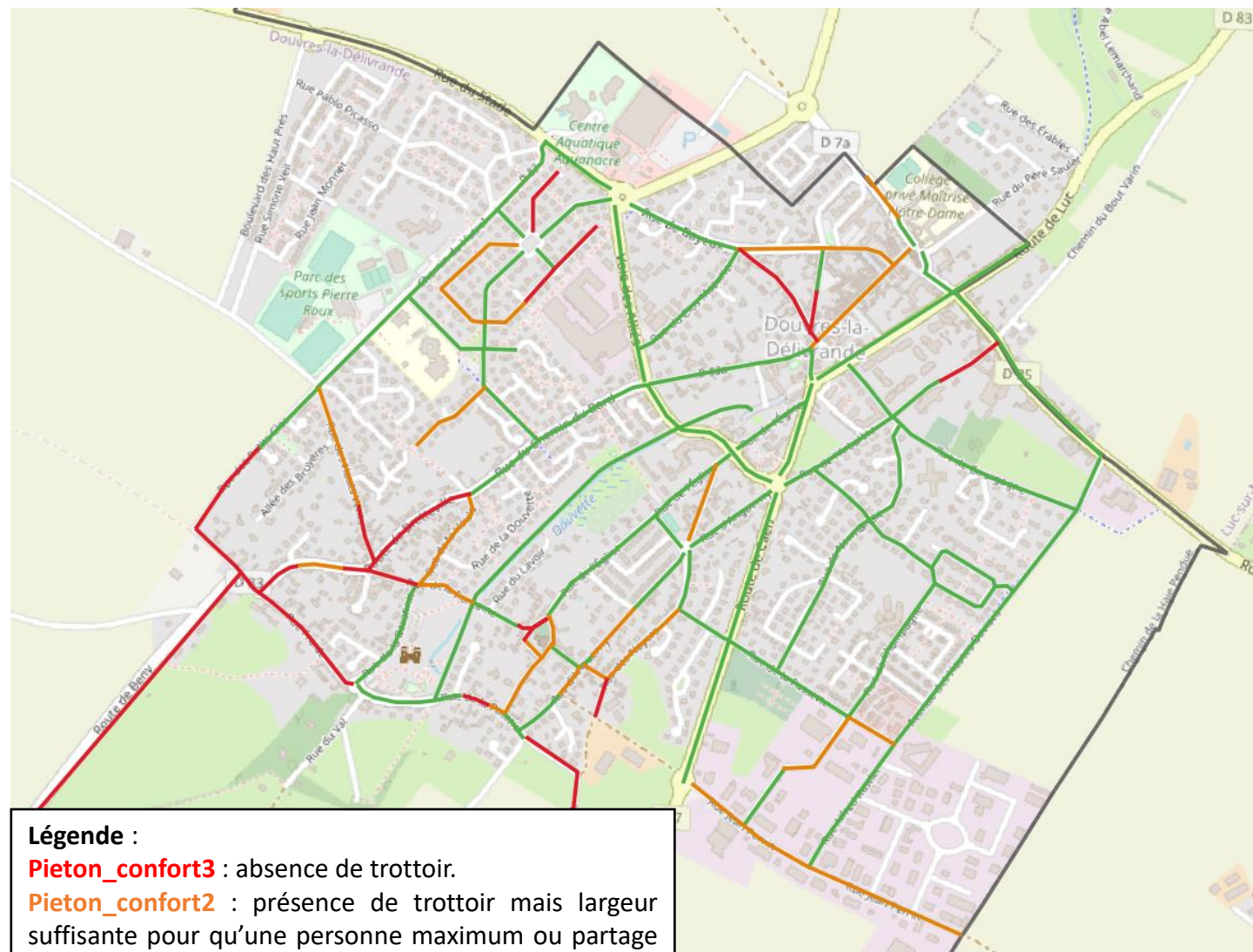
La Rue Froide et la Route de Bretteville vont bientôt revoir leur parcours piéton afin de créer des voies partagées (piétons/vélos) permettant ainsi d'offrir aux piétons des conditions de déplacements adéquates et règlementaires.

A noter que les principales rues empruntées pour se rendre vers les principaux pôles de la ville possèdent un trottoir aux dimensions confortables. Ces trottoirs sont parfois partagés avec les mobilités cyclables. Le trafic n'étant pas très élevé cela ne semble pas présenter une problématique majeure dans la commune mais permet d'être une réelle solution pour améliorer les deux types de mobilités.



Principales rues concernées :

- Rue d'Anguerny
- Rue Fontaine
- Rue de la Haule
- Rue du Père Saulet
- Rue de Bretteville
- Rue Froide
- Rue du Petit Clos
- Rue de la Corderie
- Rue du Tour de Ville
- Route de Bénny
- Route de Saint-Aubin à Tailleville
- Liaison écoquartier discontinue au Nord



Légende :

- Pieton_confort3** : absence de trottoir.
- Pieton_confort2** : présence de trottoir mais largeur suffisante pour qu'une personne maximum ou partage de l'espace insuffisant avec vélos.
- Pieton_confort1** : présence de trottoir large pour au moins 2 personnes côte à côte.

Des stationnements gênants

De manière temporaire ou permanente, les automobilistes stationnent leurs véhicules sur les trottoirs afin de ne pas gêner la circulation des autres véhicules. Cependant, cette pratique pénalise le déplacement des piétons.

Ces stationnements gênants engendrent pour les piétons des situations à risque. Le manque de visibilité peut entraîner des collisions avec d'autres véhicules sur la chaussée, des chutes en descendant du trottoir, ou une impossibilité de poursuivre son chemin pour les personnes à mobilité réduite.

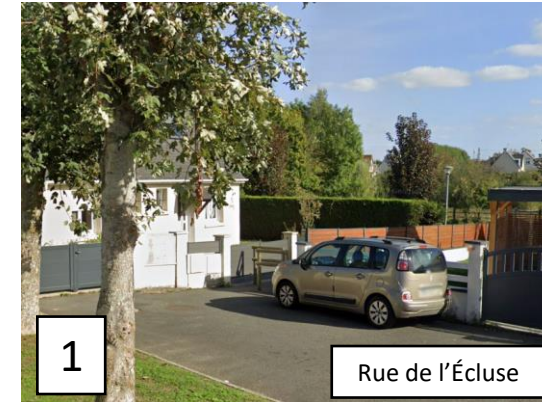
Ces situations se retrouvent notamment dans les quartiers résidentiels, les lotissements. Lorsque que cela est possible, il vaut mieux tracer des places de stationnements sur la chaussée pour encourager les automobilistes à s'y garer. Si la voie est trop étroite pour ce système, il peut être possible d'obliger les automobilistes à garer leur voiture dans leur propriété.

Le stationnement gênant/très gênant sur un trottoir peut être verbalisé d'une contravention de 4^e classe : une amende de 135 € et peut aller à la mise en fourrière si refus du propriétaire de déplacer son véhicule.

De manière plus masquée, les stationnements aux entrées des venelles sont un frein au développement de la mobilité piétonne. Comme sur la photo (1), le véhicule ne gêne pas particulièrement le déplacement piéton mais peut masquer considérablement l'entrée de la venelle. C'est pourtant un itinéraire très important pour les mobilités piétonnes afin de rejoindre les grands pôles de la ville. Il est nécessaire de bien les mettre en valeur.

Principales rues concernées :

- Rue du Chemin du Bord
- Rue Lebon
- Venelles
- Rue du Père Saulet
- Rue de la Haule
- Rue du Lavoir
- Rue d'Anguerny
- Beaucoup de rues dans les quartiers résidentiels



Mobiliers urbains gênants

Dans le même esprit que les stationnements gênants, le mobilier urbain peut contribuer à entraver le déplacement des piétons dans la ville.

A Douvres-la-Délivrande, les principaux mobiliers urbains représentant des entraves au déplacement piéton sont les poteaux électriques, les poubelles, les coffrets de fibre optique et les panneaux de signalisation.

Ces obstacles sont pour la plupart facilement contournables pour des piétons « classiques ». Cependant, pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite cela peut les mettre en danger et causer de l'inconfort dans le déplacement.

Ainsi, autant que faire se peut, il est important de permettre aux usagers de contourner l'obstacle dans les meilleures conditions et dans l'idéal de le supprimer.

Dans le cas de la présence de poubelles sur le trottoir, une place de stationnement peut par exemple permettre d'organiser un « dépose-poubelle » commun à plusieurs riverains de la rue.

De même, la plupart des venelles présentent des barrières en chicane à leurs extrémités. L'objectif est certes d'empêcher le passage de véhicule motorisé et de diminuer la vitesse des cyclistes. Cependant, certaines d'entre elles sont particulièrement resserrées et entravent la marche des piétons et notamment le déplacement des PMR. L'espace laissé est bien réglementaire mais ces conditions nécessitent de faire des virages à 90°.

Principales rues concernées :

- Rue du Chemin du Bord
- Venelles
- Rue des Hauts Vents
- Rue Lebon
- Rue des Noyers
- Rue d'Anguerny



Des problématiques de dévers et de bateau

Les problématiques de dévers et de manque de bateau sont très importantes dans l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Le recensement de ces problématiques d'accessibilité réalisé en octobre 2009 permet de voir des progrès très importants. Cependant, de nombreuses rues de Douvres nécessitent encore une mise aux normes sur ces deux critères.

Pour rappel, les bateaux sont considérés comme conformes lorsqu'ils ne mesurent que 4 cm de haut maximum (avec chanfrein de préférence) et les dévers doivent être inférieurs à 2 %. Les pentes doivent être inférieures à 5 %. Si c'est impossible, il est nécessaire de réaliser des paliers de repos et de prévoir une main courante.

Durant notre étude, nous identifions que les principaux freins. Le faire plus en détails nécessite une étude spécialisée sur cette thématique.

Il est important de signaler que certaines traversées de voies ne sont pas aux normes ce qui présente un réel risque de sécurité pour la traversée des personnes PMR. Les risques d'être bloqués sur la voie sont grands si les trottoirs ne sont pas abaissés.

Principales rues concernées :

- Rue Douanier Rousseau
- Rue Dali
- Rue des troubadours
- Chemin du bord
- Rue de l'Eglise
- Giratoire Poste
- Devant Poste
- Rue Maître Colleville
- Giratoire Europe
- Rue des Noyers
- Rue de Bayeux
- Rue des Pensées
- Rue Presbytère
- Rue Baronnie
- Rue Froide



Manque de signalisations piétonnes

Les panneaux informatifs sont primordiaux pour rendre un déplacement piéton performant et attractif.

La ville de Douvres compte très peu de panneaux de ce type visant à informer les usagers de leur parcours. Ils sont pourtant très pratiques pour permettre aux piétons de savoir à combien de temps à pied il peut rejoindre sa destination. Cela peut également inciter de nombreuses personnes à se mettre à la marche à pied en voyant que c'est relativement proche.

Douvres est une ville assez restreinte en superficie ce qui peut faciliter ce type de réflexion.

De plus, de nombreuses venelles peuvent apparaître sous-utilisées par méconnaissance de ces itinéraires précieux. Il sera pertinent de développer des signalisations afin d'encourager la prise de ces venelles qui sont un bon moyen d'atteindre sa destination dans des conditions optimales pour les déplacements doux.

Enfin, beaucoup de trottoirs sont partagés entre les usagers cyclistes et piétons. Néanmoins, la signalisation n'est pas toujours claire. Il ne semble pas y avoir déjà eu des accidents en raison d'un manque d'informations sur ces itinéraires mais pour en prévenir il faudra développer les logos piétons/vélos au sol ainsi que des panneaux annonçant l'entrée dans une zone partagée où les piétons sont prioritaires sur les cyclistes.

Dans le même esprit, les traversées de voies des cycles et des piétons doivent être précisément différenciées comme le demande le code de la route.



Revêtements défectueux

Au sein de Douvres, certaines voies sont particulièrement précieuses pour les mobilités piétonnes. Cependant, elles ne sont parfois pas couvertes d'un revêtement propice à la marche à pied pour les publics les plus vulnérables. C'est le cas notamment de quelques venelles et de chemins permettant de rejoindre des plus grands axes de déplacements.

Ces revêtements en mauvais état ou inexistant entravent le déplacement des personnes à mobilité réduite et peut faire chuter les personnes vulnérables.

Principales rues concernées :

- Venelle des petites haies
- Chemin de Douvres à Plumetot
- Allée des Chardonnerets Nord



Des quais bus non facilités

Dans le but de promouvoir l'intermodalité, composante essentielle à la décarbonation de nos déplacements, il est nécessaire de mettre tout en œuvre afin de faciliter l'utilisation des transports en commun.

A Douvres des bus passent dans la ville. Cependant il n'existe pas de quai surélevé pour permettre de rentrer dans le bus sans devoir faire un pas important. Cet obstacle rend compliqué l'entrée dans le bus de personnes âgées notamment. La hauteur attendue est située entre 18 et 21 cm avec bordure biaise.

De même, certains arrêts de bus ne facilitent pas le stationnement le long du trottoir pour les autobus. L'arrêt du giratoire de l'Europe placé rue d'Anguerny n'est quasiment jamais utilisé par le bus en raison de sa giration trop complexe.



Inconfort piéton en raison de conflits vélo/piéton : la Rue De Gaulle / Voie des Alliés

La Rue De Gaulle est l'artère commerciale principale de la ville. Elle mobilise donc les principaux flux piétons. Pourtant, leurs déplacements ne sont pas optimisés sur cet axe. La rue est à double-sens cyclable et la chaussée est très réduite. Ainsi, certains cyclistes à l'approche d'un automobiliste préfèrent circuler sur le trottoir pour éviter de frôler la voiture.

Se passe alors un conflit d'usages entre piétons et cyclistes pouvant générer des accidents.

Le même phénomène a lieu sur la Voie des Alliés au sud de la promenade Thomas de Douvres. La piste cyclable s'arrête et le cycliste doit continuer sur un trottoir étroit pour aller à sa destination.

Ces deux points entraînent forcément un inconfort pour les déplacements piétons.



Des aménagements qui n'existent pas encore à Douvres

Certains aménagements supplémentaires pour l'accessibilité des rues de Douvres pourraient être pertinents.

On peut penser à des dispositifs sonores pour les aveugles, notamment lors des traversées avec feux ou encore davantage d'endroits pour se reposer avec des bancs (conseillé tous les 200 à 300m).



Par rapport à l'existant

Forces

- Une culture du vélo déjà implantée dans la ville.
- De multiples aménagements existants.
- De nombreux équipements générateurs de flux.
- Un réseau de venelles précieux.

Faiblesses

- Des pistes discontinues.
- Une signalétique peu présente.
- Des stationnements cyclables manquants.
- Des points noirs très dangereux.
- Des lieux fréquentés non reliés au centre-ville (RADAR, Tailleville)

Par rapport aux futurs aménagements

Opportunités

- De nouvelles zones d'habitation/activités à relier.
- Un schéma cyclable intercommunal faisant de la ville un carrefour essentiel entre Caen et le littoral.
- Des chemins à mobiliser.

Menaces

- La ZAC des Hauts Près pourrait provoquer une hausse conséquente des déplacements dans la ville.
- L'extension de la ZAE Cœur de Nacre pourrait amener la population à se déplacer différemment.

Enjeu N°1 : Capitaliser sur les itinéraires identifiés et les aménagements existants

- *afin de poursuivre le développement du réseau et d'en assurer la continuité*

Enjeu N°2 : Développer les voies vertes et renforcer l'intermodalité

- *afin de faciliter et sécuriser le trajet des cyclistes entrant et quittant le territoire communal*

Enjeu N°3 : Créer des liaisons adaptées au quotidien des habitants du territoire

- *afin d'encourager la pratique du vélo pour les trajets dans Douvres-la-Délivrande*

Enjeu N°4 : S'appuyer sur les mobilités actives pour renforcer le lien avec le littoral

- *afin d'accroître la venue de cyclotouristes vers/depuis la côte en direction des pôles touristiques de la ville dans une logique intercommunale*

Enjeu N°5 : Gommer les points noirs du réseau existant

- *afin d'accroître la facilité d'usage du vélo et le report modal*

Communication de la réalisation d'un Schéma Directeur des Modes Actifs auprès de la population Douvraise.

Différents objectifs :

- Communiquer autour de la réalisation de l'étude.
- Présenter les enjeux principaux relevés lors du diagnostic.
- Faire un point sur les différents panneaux de signalisation existants liés aux mobilités douces.
- Les suites de l'étude.

MOBILITÉ

UN SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS

Afin de faciliter et développer les déplacements doux, la commune a lancé une étude pour la mise en place d'un **schéma directeur des modes actifs** (modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, tels que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette ou les rollers...). Ce schéma a pour objet d'établir un état des lieux pour déterminer les axes d'amélioration du réseau assurant aux usagers la sécurité, la continuité et la facilité de déplacement. Il constitue un document cadre et de référence pour la programmation et le suivi des réalisations. En articulation avec les autres documents de planification existants tels que le « plan vélo départemental », le « schéma cyclable de Caen Métropole » et le schéma directeur des mobilités actives de la Communauté de Communes Cœur de Nacre, le schéma directeur des mobilités actives de Douvres a pour objectif de **renforcer la place du vélo et des piétons sur son territoire**.

Pour construire et développer ce schéma, la commune est accompagnée par le bureau d'études Planis, spécialiste urbanisme et aménagement, basé à Hérouville-Saint-Clair. Lauréat du programme « AVELD 2 », elle est également appuyée par l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).



KEZAKO ?

Piste cyclable
La piste cyclable pour les vélos mais elle n'est pas obligatoire.

Double sens cyclable
Dans les rues les plus étroites, un aménagement cyclable séparé du flux de véhicules n'est pas toujours possible. Dans ce cas, les cyclistes sont autorisés à parcourir un court tronçon dans le sens opposé des véhicules. Les cyclistes et les automobilistes doivent rester prudents et vigilants.

Voie verte
C'est un espace mélangeant les piétons et les vélos. Les cyclistes doivent modérer leur vitesse en approche de piétons pour assurer la bonne cohabitation des usagers.

Trottoirs partagés
Bien que peu signalés, ces derniers assurent une totale priorité aux piétons. Les cyclistes doivent donc redoubler de vigilance pour assurer une bonne harmonie des déplacements.

Zone de rencontre
Les zones de rencontres situées en centre-ville font une hiérarchie entre les différents modes de déplacements. Le piéton étant l'usager le plus vulnérable, il peut traverser la voie comme bon lui semble en ayant la priorité.

DIAGNOSTIC

La première phase de diagnostic, réalisée par le bureau d'études Planis, a permis d'identifier les points forts et les pistes d'améliorations.

Par rapport à l'existant ↓

Forces

- Une culture du vélo déjà implantée dans la ville.
- De multiples aménagements existants.
- De nombreux équipements générateurs de flux.
- Un réseau de venelles précieuses.

Faiblesses

- Des pistes discontinues.
- Une signalétique peu présente.
- Des stationnements cyclables manquants.
- Des points noirs très dangereux.
- Des lieux fréquentés non reliés au centre-ville (RADAR, Tailleville).

Par rapport aux futurs aménagements ↓

Opportunités

- De nouvelles zones d'habitation / activités à relier.
- Un schéma cyclable intercommunal faisant de la ville un carrefour essentiel entre Caen et le littoral.
- Des cheminements existants à mobiliser.

Menaces

- Risque de hausse des déplacements dans la ville.
- Difficultés de circulation liées à la cohabitation entre les différents modes de déplacement (piétons, vélos, trottinettes...)



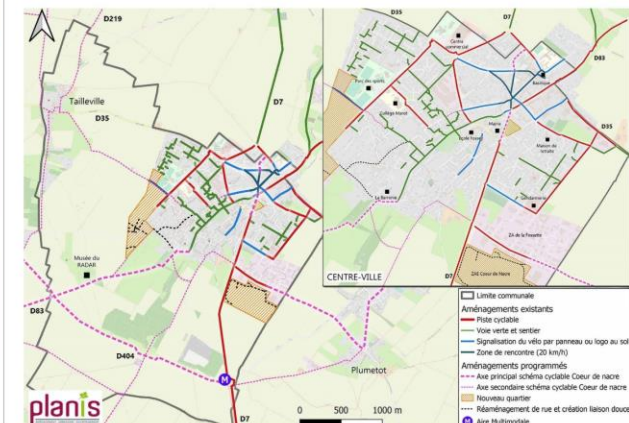
PLAN D'ACTION

À partir de cet état des lieux, 5 grands enjeux ont été définis :

1. **Capitaliser sur les itinéraires identifiés et les aménagements existants.** Afin de poursuivre le développement du réseau et d'en assurer la continuité.
2. **Développer les voies vertes et renforcer l'intermodalité.** Afin de faciliter et sécuriser le trajet des cyclistes entrant et quittant le territoire communal.
3. **Créer des liaisons adaptées au quotidien des habitants du territoire.** Afin d'encourager la pratique du vélo pour les trajets dans Douvres-la-Délivrande.
4. **S'appuyer sur les mobilités actives pour renforcer le lien avec le littoral.** Afin d'accroître la venue des cyclotouristes vers/ depuis la côte en direction des pôles touristiques de la ville dans une logique intercommunale.
5. **Gommer les points noirs du réseau existant.** Afin d'accroître la facilité d'usage du vélo et le report modal.

L'étude se poursuit actuellement avec l'identification des nouveaux axes pertinents à développer dans les prochaines années dans le but d'assurer les continuités de parcours entre les différentes polarités. Dans le même temps, un travail d'amélioration des signalisations des modes doux est en cours. L'intérêt est de développer des panneaux permettant d'informer chaque usager de tronçons sécurisés et de les avertir du temps qu'il leur reste à parcourir avant d'atteindre leur destination. Ces deux grands axes de travail apporteront une amélioration significative aux parcours des modes doux dans la ville.

Le principal point fort est que la commune dispose d'un **réseau conséquent de voies cyclables et axes piétons**. On trouve notamment de nombreuses venelles à l'ouest, facilitant l'accès à la Promenade Thomas de Douvre, axe majeur dédié aux déplacements doux.



Phase 2 : Proposition du schéma directeur et du plan de jalonnement

Itinéraires – présentations

4 itinéraires projetés

• Itinéraire 1 :

- Passant par les pôles majeurs de la commune
- Écoquartier, centre-ville, école, Fossette
- Public ciblé : utilitaire, quotidien



9 tronçons – 2,90 km

Écoquartier – ZA Fossette

• Itinéraire 2 :

- Reliant Tailleville, l'écoquartier, centre-ville
- Valorisant les venelles
- Public ciblé : utilitaire, quotidien



9 tronçons – 3,30 km

Tailleville - Cimetière

• Itinéraire 3 :

- Reliant les quartiers résidentiels de l'Est au centre-ville
- Public ciblé : utilitaire, quotidien



4 tronçons – 1,55 km

Centre-ville – ZA Fossette

• Itinéraire 4 :

- Reliant les quartiers résidentiels de l'Ouest au centre-ville
- Connectant le sud de l'écoquartier
- Irrigue la promenade Thomas de Douvres
- Public ciblé : de passage



3 tronçons – 2,50 km

ZA Fossette – Centre-ville

Ces itinéraires ont plusieurs objectifs :

- Proposer des aménagements cyclables et piétons appropriés/sécurisés pour les déplacements du quotidien au sein de la ville.
- Relier les zones d'habitations vers les itinéraires cyclables intercommunaux.

Les itinéraires retenus



Itinéraire 1 – présentation

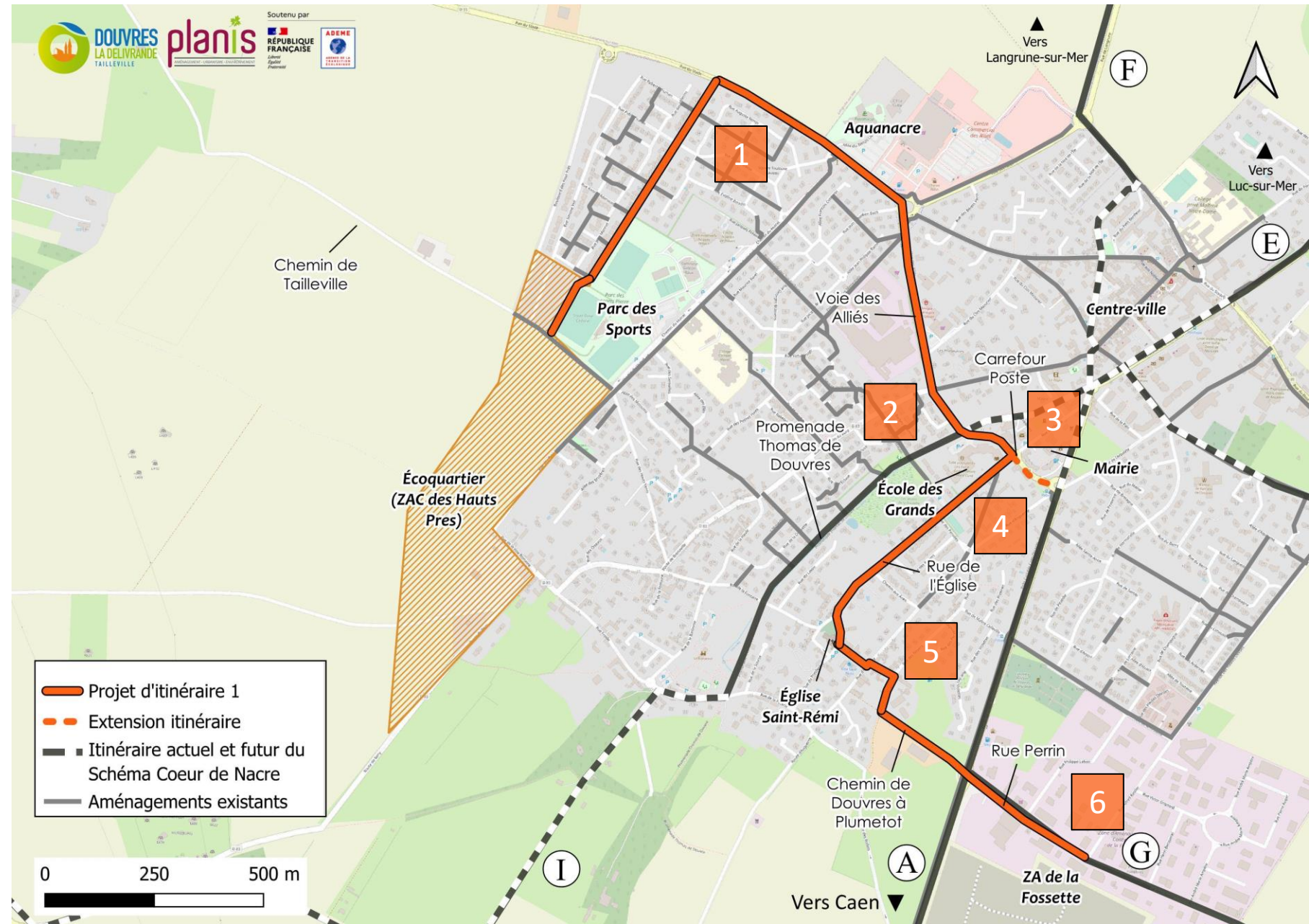
Longueur : 2,90 km

Secteurs concernés :

- Écoquartier
- Aquanacre
- Voie des Alliés
- Giratoire de l'école
- Rue de l'Église
- Rue du Presbytère
- Rue Abbé Bellée
- Rue des Noyers
- Chemin Douvres à Plumetot
- Rue Jean Perrin

Enjeux :

1. Relier l'écoquartier aux pôles générateurs de flux
2. Créer une continuité Voie des Alliés
3. Reprise du carrefour de la Poste
4. Passer devant l'école des Grands afin de favoriser le vélo et sécuriser les lieux
5. Établir une nouvelle connexion entre le Sud de la commune et le centre-ville (par rue de l'Église)
6. Relier l'extension de la Fossette



Itinéraire 1 – présentation

Écoquartier




- Mise en place **voie verte**
- Application d'un revêtement éventuellement perméable, enrobé clair approprié.

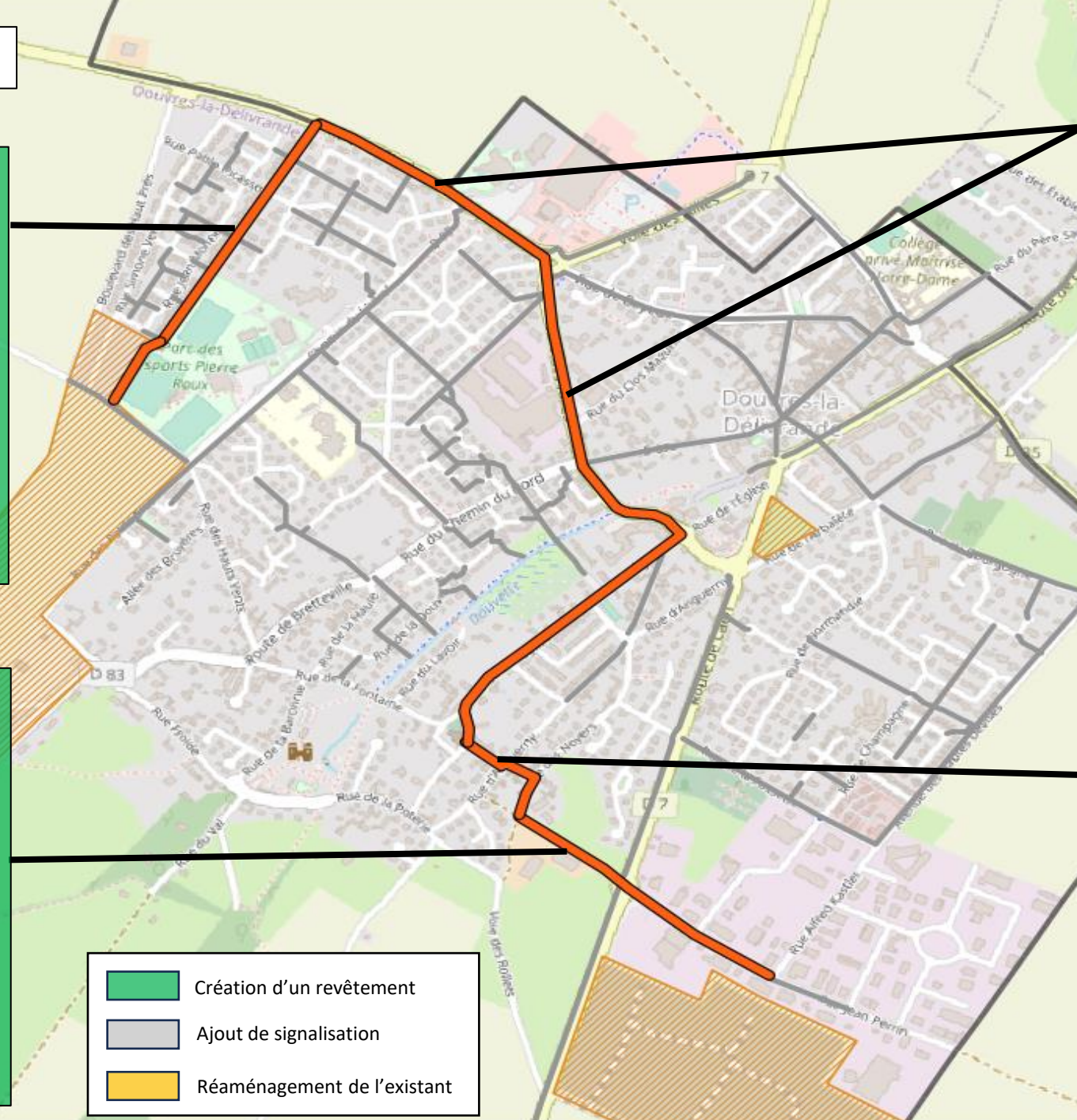


Douvres à Plumetot

- Mise en place **voie verte**
- Application d'un revêtement éventuellement perméable, enrobé coloré approprié.



-  Création d'un revêtement
-  Ajout de signalisation
-  Réaménagement de l'existant



Aquanacre / Voie des Alliés

- Aménagement déjà existant (piste bidirectionnelle).
- **Renforcement de la signalisation** pour davantage de clarté.



Abbé Bellée / Presbytère / Noyers

- Mise en place de **logo vélo** au sol pour affirmer la présence des cyclistes.



Itinéraire 1 – présentation

Continuité Voie des Alliés




- Mise en place **voie Piétons/Vélos**.
- Suppression de 4 stationnements côté Sud.
- Suppression de la haie et empiètement sur le terrain de ADAJ (propriété communale).



École

- Mise en sens unique (sens carrefour Poste vers Sente Jean Moulin)
- Mise en place marquage contre-sens cyclable
- Conservation arrêt-minute



-  Création d'un revêtement
-  Ajout de signalisation
-  Réaménagement de l'existant

Giratoire de la Poste

- Suppression du giratoire et passage à un **carrefour à feux à la hollandaise**
- Renforcement de la signalisation pour davantage de clarté dans l'intersection.



Rue de l'Église

En fonction des choix réalisés :

- Mise en place logos vélos au sol.

Rue Perrin

Traversée du giratoire sécurisée

Itinéraire 2 – présentation

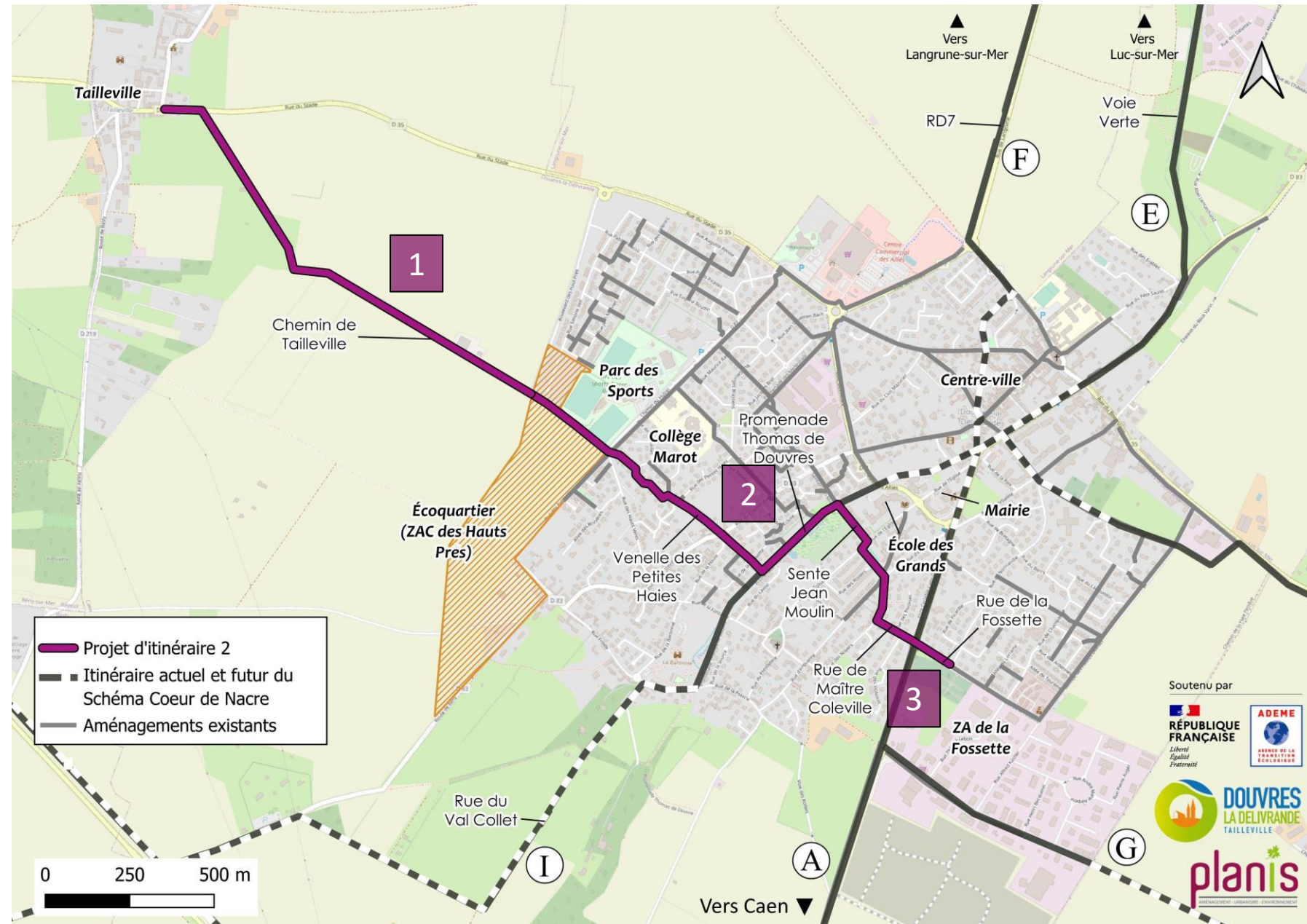
Longueur : 3,30 km

Secteurs concernés :

- Tailleville
- Écoquartier
- Parc des Sports
- Venelles
- Promenade Thomas de Douvres
- Sentier Jean Moulin
- Rue des Pensées
- Rue des Noyers
- Rue de Maître Colleville
- Rue de la Fossette

Enjeux :

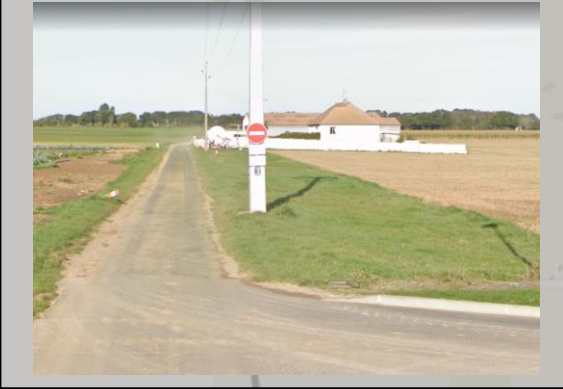
1. Relier Tailleville au centre-ville.
2. Utiliser les venelles pour relier l'écoquartier au centre-ville/école/ZA Fossette.
3. Connecter l'itinéraire vers Caen.



Itinéraire 2 – présentation

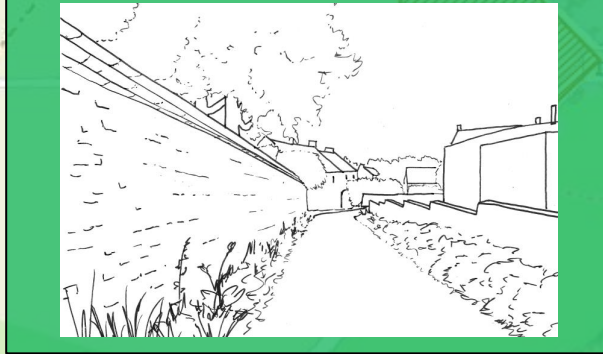
Chemin Tailleville/écoquartier

- Route existante.
- Ajout de davantage de signalisation (quelques logos vélos et signalisation verticale).



Venelles

- Mise en place **voie verte**
- Application d'un revêtement éventuellement perméable, enrobé clair approprié, gravillons ...
- Signalisation renforcée pour augmenter leurs usages.



Sentier Jean Moulin

Signalisation verticale

Fossette

- Mise en place **voie Piétons/Vélos.**
- Nécessite suppression de 9 stationnements côté Nord jusqu'au croisement avec rue de Normandie.
- Possibilité de végétaliser la bordure de voie.



Résidentiel (Pensées, Noyers, Colleville)

- Élargissement du trottoir pour voie piéton/vélo.

	Création d'un revêtement
	Ajout de signalisation
	Réaménagement de l'existant

Itinéraire 3 – présentation

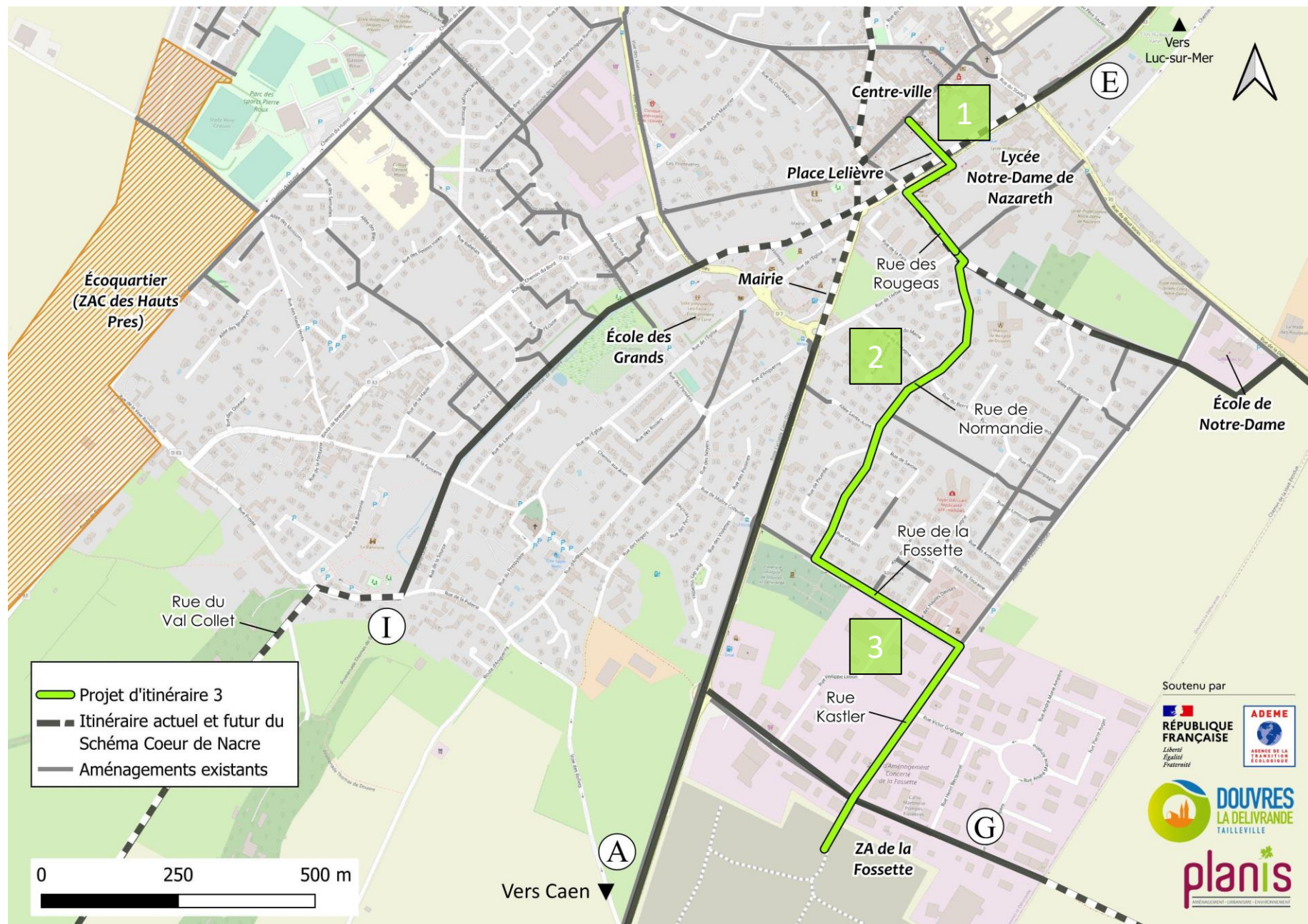
Longueur : 1,55 km

Secteurs concernés :

- Rue des Rougeas
- Rue de Bourgogne
- Rue de Normandie
- Rue de la Fossette
- Rue Alfred Kastler

Enjeux :

1. Permettre au **quartier résidentiel de l'Est** de la commune de rejoindre **directement le centre-ville**.
2. Permettre au **quartier résidentiel de l'Est** de la commune de rejoindre la **ZA de la Fossette** avec itinéraires sécurisés.
3. **Prolonger sur Rue des Fossette** l'itinéraire 2.



Itinéraire 3 – présentation

Route des Rougeas / passage banques

- Mise en place de trottoir partagé côté Sud.
- Installation de signalisations directionnelles.
- Mise en place de logos vélos.



Rue Kastler

- L'intercommunalité s'en charge.
- L'idéal serait une piste côté Ouest dans le prolongement de l'Avenue des Hautes Devises.



Rue de Normandie

- Installation de signalisations directionnelles.
- Mise en place de logos vélos et panneaux



Fossette

- Mise en place **voie Piétons/Vélos**.
- Nécessite suppression de 18 stationnements côté Sud jusqu'au croisement avec rue de Normandie.



Itinéraire 4 – présentation

Longueur : environ 2,5 km

Secteurs concernés :

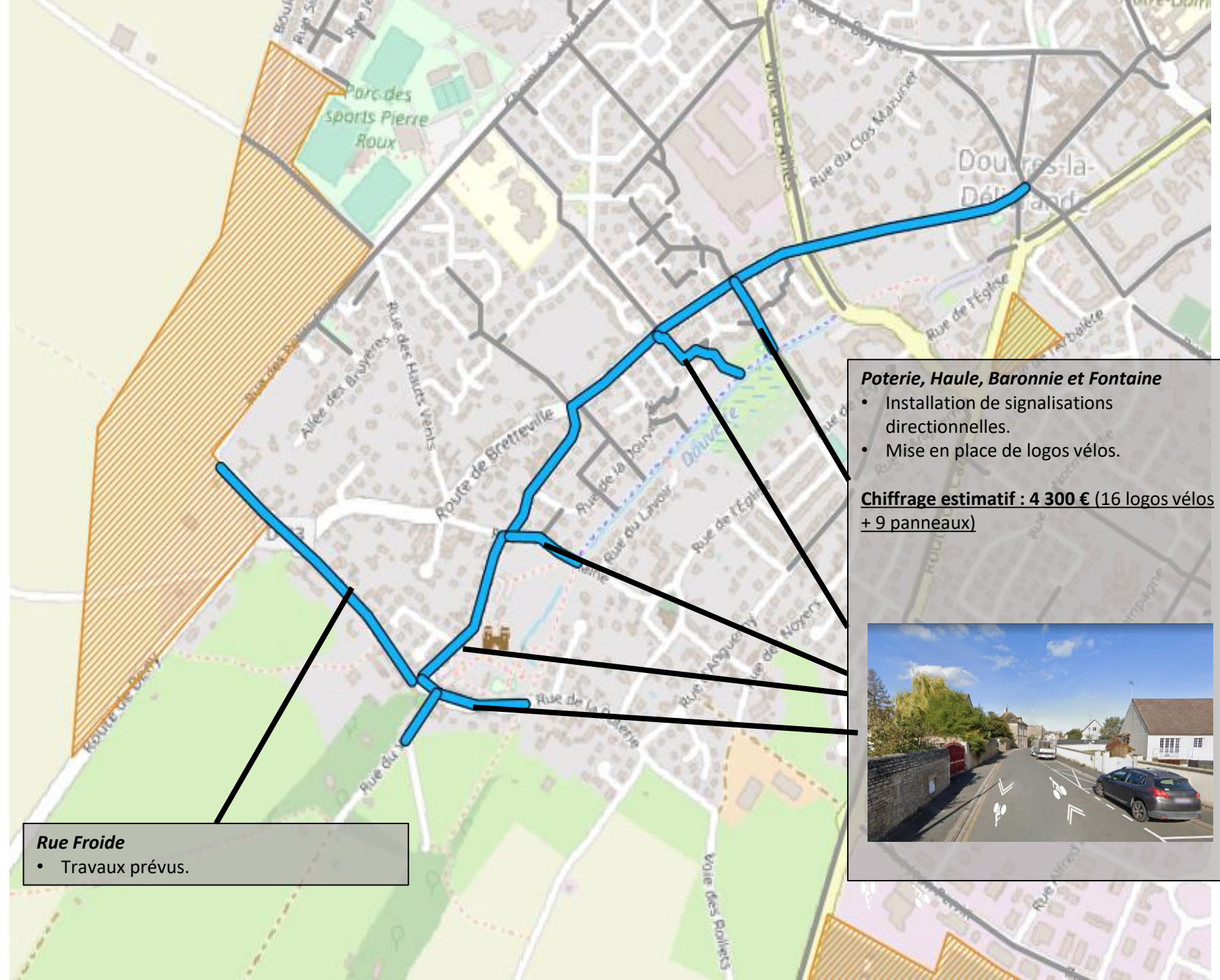
- Route de Béný
- Rue Froide
- Rue de la Baronnie
- Rue de la Haule
- Rue du Chemin du Bord




Enjeux :

1. Rejoindre le centre-ville pour les habitations situées à l'Ouest de la commune (en partie ZAC Hauts Prés).
2. Relier le collège Marot au centre-ville.
3. Irriguer l'axe Thomas de Douvres.



Itinéraire 4 – présentation



-  Création d'un revêtement
-  Ajout de signalisation
-  Réaménagement de l'existant

Rue Froide
• Travaux prévus.

Poterie, Haule, Baronnies et Fontaine

- Installation de signalisations directionnelles.
- Mise en place de logos vélos.

Chiffrage estimatif : 4 300 € (16 logos vélos + 9 panneaux)



Itinéraire 4 – présentation

Chemin du Bord (côté Ouest)

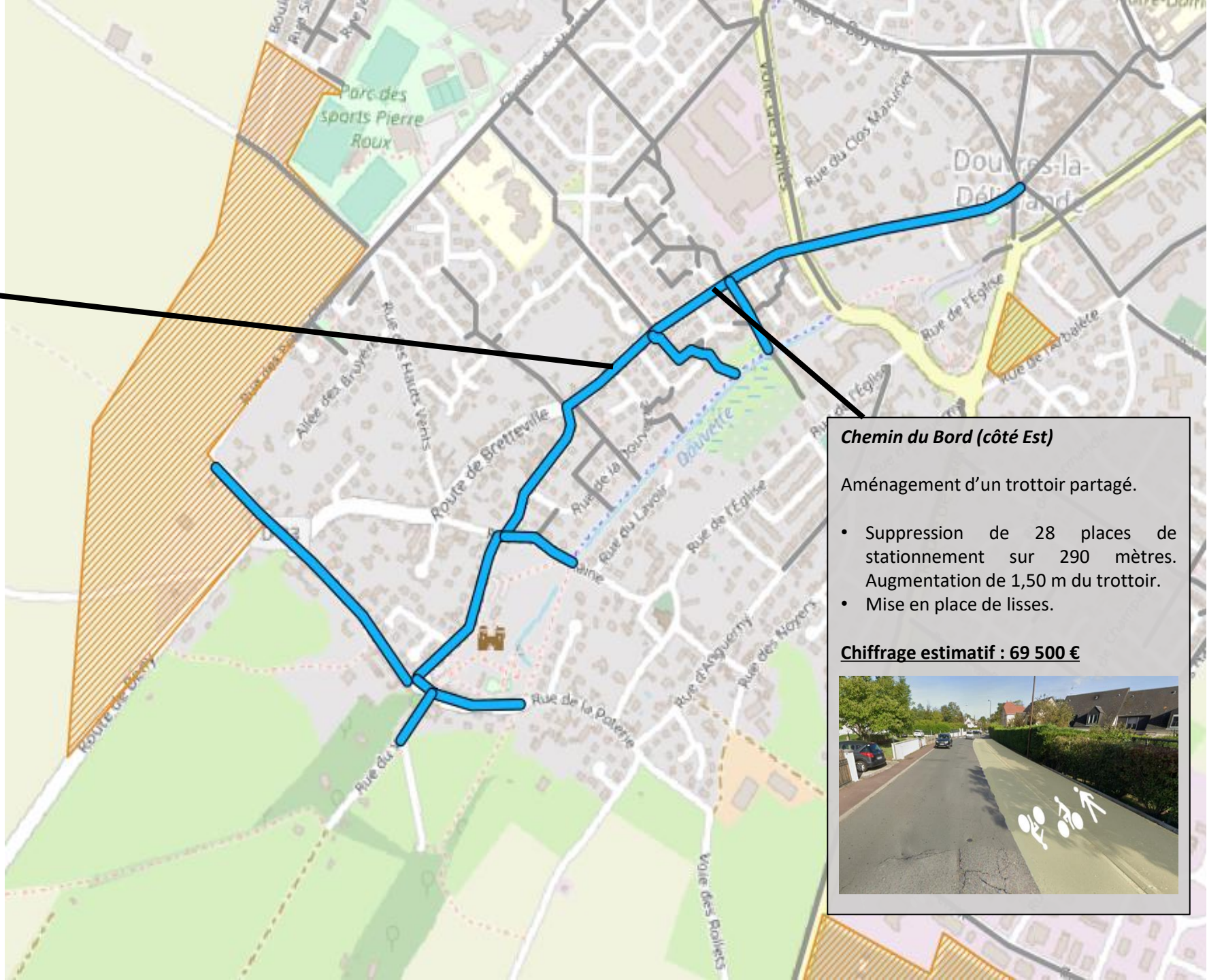
Rue trop étroite pour aménagement type piste.

- Installation d'un chaucidou jusqu'à l'intersection avec la rue Malherbe.

Chiffrage estimatif : 2 400 €



	Création d'un revêtement
	Ajout de signalisation
	Réaménagement de l'existant



Chemin du Bord (côté Est)

Aménagement d'un trottoir partagé.

- Suppression de 28 places de stationnement sur 290 mètres. Augmentation de 1,50 m du trottoir.
- Mise en place de lisses.

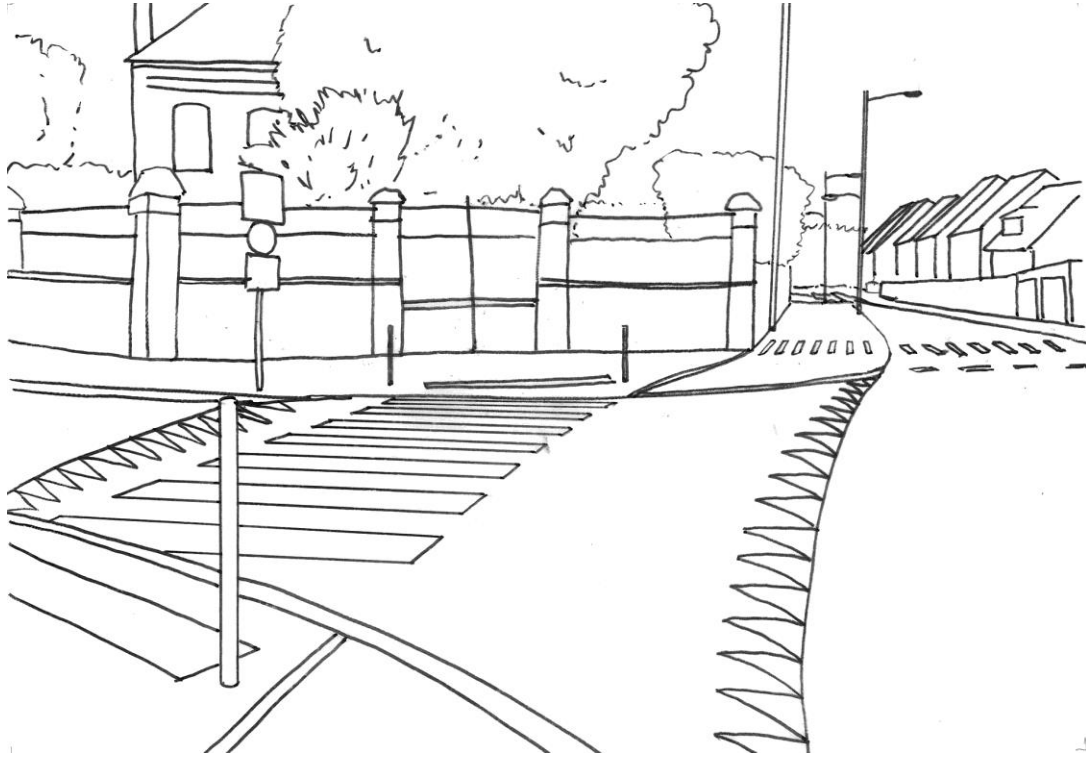
Chiffrage estimatif : 69 500 €



Point dur – Giratoire de l'ancienne Mairie - Trottoir traversant

Giratoire Place de l'Ancienne Mairie : trois voies vélos sont reliées à ce giratoire : un contre-sens cyclable, une piste bidirectionnelle et une voie partagée. Mais l'intégration de ces trois voies pose problèmes tant sur le plan sécuritaire que sur le plan de la praticité. En raison du rayon de giration des véhicules provenant de l'Avenue de la Basilique, un vélo en contre-sens cyclable n'a pas la place d'y circuler. La sortie de la voie partagée se fait dans le giratoire et le cycliste doit alors intégrer le flux automobile sans aucun aménagement ni signalisation au sol indiquant sa présence. Enfin, l'intégration de la piste bidirectionnelle nécessite que le cycliste intègre le flux automobile puis traverse au niveau du passage piéton sans signalisation.

Améliorer l'existant pour faciliter la circulation cyclable.



Point dur – Voie des alliés – Voie partagée piétons/vélos



Voie des alliés : La voie partagée piéton/vélo de la Voie des Alliés s'arrêtaient au niveau de la Promenade Thomas de Douvres. L'itinéraire 1 a permis de résorber cette rupture de continuité jusqu'au carrefour de la Poste.

Cet aménagement va se prolonger jusqu'au giratoire de l'Europe afin d'offrir une accroche avec le tronçon intercommunal A, reliant Douvres-la-Délivrande à Caen.

Les cyclistes auront ainsi une voie propre qui leur sera dédiée tout le long de la Voie des Alliés.



Itinéraires – Estimation du coût total des itinéraires

Itinéraire / Aménagement	Coût estimé (jalonnement compris) HT
Itinéraire 1	456 000 €
Itinéraire 2	144 500 €
Itinéraire 3	13 500 €
Itinéraire 4	111 900 €
Points durs	47 100 €
TOTAL (hors frais d'études et de consultation de maîtrise d'œuvre)	Environ 775 000 € HT

Installation chantier et frais annexes compris

Le détail du coût par tronçon est explicité dans le plan d'actions.

Itinéraires – La mobilité piétonne renforcée

Dans le cadre de la réalisation du schéma directeur des mobilités actives, la mobilité piétonne est un élément important pris en compte dans la réalisation des aménagements présentés. En plus de promouvoir la mobilité cyclable, les itinéraires choisis vont encourager la pratique de la marche et solutionner des éléments de difficulté actuellement présents. Quelques exemples :

Itinéraire 1 :



Continuité Voie des Alliés

Conflit d'usage piéton/vélo sur un trottoir trop étroit. Inconfortable pour les piétons et dangereux pour les piétons



Développement d'un **trottoir partagé** de l'autre côté de la route d'une **largeur d'environ 3 mètres**. Le trafic cyclable sera redirigé de l'autre côté de la route laissant les piétons circuler **en sécurité et confortablement des deux côtés de la chaussée**.



Giratoire de la Poste

Giratoire dangereux pour les cyclistes et les piétons en raison de la vitesse des véhicules et du trafic élevé surtout en heure de pointe.



Mise en place d'un **carrefour à feux** permettant aux piétons de traverser en plus grande sécurité. La vision est d'ailleurs parfaitement dégagée afin que **les automobilistes détectent précocement les piétons** souhaitant traverser. De plus le problème de conflits d'usages piétons/vélos sur un trottoir étroit se posaient également en remontant vers le giratoire de l'Europe. Désormais **un trottoir partagé large de 3 m** permettra à chaque mode de cohabiter sereinement.



Chemins agricoles

Des axes précieux qui ne sont pas appropriés pour les déplacements, notamment pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. Les risques de chute sont nombreux (boue, cailloux, branches ...)



Mise en place d'un **revêtement lisse** permettant de **faciliter les déplacements de tous les usagers** : personnes âgées, cyclistes, personnes à mobilité réduite. L'amélioration du revêtement **encouragera la pratique de la marche**.

Itinéraires – La mobilité piétonne renforcée et encouragée

Itinéraire 2 :



Venelles

Pour certaines d'entre elles, difficultés d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Le dimensionnement est réglementaire mais le fait de devoir pivoter à 90° pour franchir l'obstacle n'est pas aisé.



Suggestion de suppression de ces chicanes en entrée de venelles. Conservation d'un poteau central afin d'empêcher l'entrée d'automobile. Cette suppression entraînerait à la fois **une simplification des déplacements cyclables et permettraient aux personnes à mobilité réduite de les emprunter plus facilement**. De plus ces venelles sont des raccourcis précieux pour encourager les déplacements doux.



Venelles

Des axes précieux qui ne sont pas appropriés pour les déplacements, notamment pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. Les risques de chute sont nombreux (boue, cailloux, branches ...)



Mise en place d'un **revêtement lisse** permettant de **faciliter les déplacements de tous les usagers** : personnes âgées, cyclistes, personnes à mobilité réduite. L'amélioration du revêtement encouragera la pratique de la marche.



Rue Colleville / Rue des Noyers

Des trottoirs d'une largeur confortable (1,60m) mais il y a une absence de bateaux, des stationnements gênants et les haies non-taillées entraînent une difficulté supplémentaire de déplacement.



Élargissement des trottoirs jusqu'à 1,10 m avec **mise en place de bateaux** pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite. Cet élargissement permettra de d'accroître l'espace réservé aux piétons et de partager convenablement l'espace avec les cyclistes.

Itinéraires – La mobilité piétonne renforcée et encouragée

Itinéraire 3 :



Intersection rue de Bourgogne

Passage piéton situé loin de l'intersection et nécessitant de faire des mètres supplémentaires pour traverser.

Proposition de **rapprocher le passage piéton de la ligne naturelle de traversée**. Nécessite pour cela **d'abaisser les trottoirs**. Cette nouvelle traversée sera très utile pour permettre aux cycles et piétons de traverser en toute sécurité et de raccourcir leur durée de parcours.



Rue de la Fossette

Le cheminement piéton est situé en léger contre-bas de l'espace actuel de stationnement. Les personnes âgées et les PMR sont ainsi dans l'obligation de descendre puis de remonter une petite pente.

Pour accroître la continuité de la piste cyclable rue de la Fossette, les espaces de stationnement seront supprimés permettant de dégager un espace important qui pourra être partagé entre les piétons et les cyclistes. Même si certains piétons pourront se déplacer comme aujourd'hui, **ceux ayant des difficultés à se mouvoir** pourront rester à hauteur de la chaussée leur **évitant ainsi de monter et descendre la pente**.

Itinéraires – La mobilité piétonne renforcée et encouragée

Itinéraire 4 :



Sentiers / Venelles

Aucune signalisation n'indique les venelles et vers quels lieux elles débouchent.



L'effort doit se faire autour de la **signalisation verticale** de ces venelles et sentiers afin **d'alerter les piétons sur leur lieu de destination**. Cela permet de **mettre en valeur des itinéraires « malins »** pouvant faire gagner du temps, dédiés aux mobilités douces, et permettant de rendre **plus compétitif la marche à pied**.

Point dur : Giratoire de l'ancienne mairie :



Traversée pas optimale

La configuration du giratoire fait qu'un piéton peut être vu tardivement par un automobiliste roulant au-dessus de la limitation de vitesse. De surcroît, il rentre dans une zone de rencontre et il n'y a pas de présence d'un aménagement significatif pour lui faire réduire sa vitesse.



Proposition de réaliser **un trottoir traversant**. Il permet aux piétons de poursuivre leur cheminement de manière plus sécurisée et permet aux cyclistes d'assurer une continuité entre la piste et la place des Marronniers. Ce trottoir traversant permettra **d'annoncer clairement l'entrée dans une zone où le piéton est prioritaire**.

Signalisation – La mobilité piétonne renforcée et encouragée

L'un des points importants du schéma directeur des mobilités actives est le **développement de la signalisation cyclable et piétonne** à travers tout le territoire communal. Actuellement il existe très peu de panneaux indiquant les directions à suivre pour les cycles/piétons afin **d'amener les usagers vers des itinéraires sécurisés ou rapides**.

De même, **de nombreuses liaisons cyclables dans la ville sont des trottoirs partagés** accueillant également des piétons. Cette configuration peut provoquer des conflits d'usages et cet aménagement n'est pas recommandé pour améliorer les circulations cyclables et piétonnes. Néanmoins, à Douvres **l'intensité des flux cyclables et piétons n'est pas démesurée au regard de l'espace laissé**. La preuve en est qu'aucun accident n'a été signalé et que lors des visites de terrain la cohabitation se passait très bien entre cyclistes et piétons.

Dans le cadre de ce schéma directeur des mobilités actives, il est cependant **recommandé d'accroître la signalisation dans ces espaces** afin **d'éviter toute mauvaise interprétation de la part des usagers**. Aujourd'hui, certains trottoirs partagés ne sont signalés que sous la forme d'espace destiné aux cyclistes (avec logos vélos au sol) or ce n'est pas l'intention de la commune. Il est ainsi **nécessaire d'ajouter des panneaux rappelant que les piétons sont autorisés sur ces trottoirs partagés** mais aussi **qu'ils sont prioritaires sur les vélos**. La mise en place de logo piétons au sol est requise.

En plus d'informer les usagers de la présence et de la priorité des piétons sur les trottoirs partagés, l'objectif est **de multiplier les informations de direction pour les piétons**. Ces panneaux auront donc pour ambition de mieux **guider les piétons vers les pôles générateurs de flux** de la commune tout en leur garantissant un **parcours sécurisé et le plus court possible**.

Afin d'accroître la pertinence de ces itinéraires, **les panneaux de jalonnement informeront les usagers du temps** qui les séparent de leur destination. Cette information vise à rendre **compétitif les trajets à pied** en incitant les habitants à se déplacer par le biais de la marche.

De même lors des intersections avec d'autres voies, l'objectif sera de **séparer les traversées piétonnes et cyclistes** afin de garantir davantage de sécurité dans ces lieux avec un fort risque pour les usagers.



Plan de Jalonnement – Guide technique pour l’implantation des panneaux

Afin de réaliser un jalonnement efficace des itinéraires cyclables et piétons à Douvres, plusieurs règles sont à appliquer et respecter.

Les principaux panneaux à implanter pour améliorer le jalonnement



Panneau de position « mixte » indiquant une direction avec les temps pour rejoindre la destination

Panneau annonçant un trottoir partagé, clarifiant le partage de l’espace entre piétons et cyclistes

Un jalonnement classique est composé de panneaux de pré-signalisation, de position et de confirmation. Le jalonnement des itinéraires de mobilités actives de Douvres ne nécessite pas un tel dispositif. Il est préférable de mettre en place uniquement les panneaux de position dans un premier temps. Ils seront placés aux endroits où il est nécessaire de tourner/ intersections.

Les panneaux annonçant les trottoirs partagés devront être présents à chaque intersection pour clarifier les situations.

Lieux de destinations majeurs à recenser / principaux pôles générateurs de flux nécessaires à guider

Liste non-exhaustive :

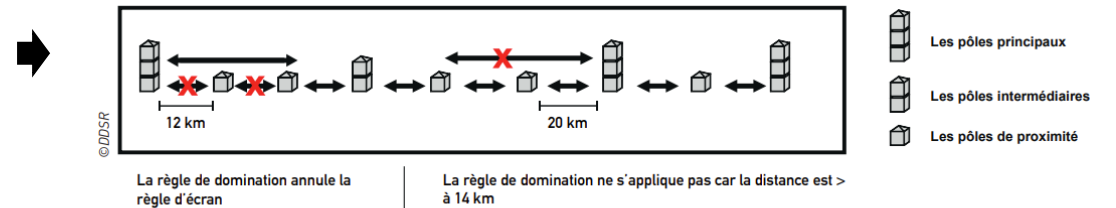
- Tailleville
- Centre-ville
- Aquanacre
- Ecoquartier
- Littoral
- Collège Maîtrise
- École des Grands
- Mairie
- Collège Marot
- Caen
- Promenade Thomas
- RADAR
- La Baronnie
- ZA Fossette
- Église Saint-Rémi
- Cresserons
- Lycée Nazareth
- Parc des Sports
- Boucle touristique

La règle de domination doit être utilisée dans le jalonnement de Douvres. Néanmoins, il est de moins grande ampleur que d’autres types de jalonnement routier. Certaines grandes destinations telles que Caen ou Centre-ville pourront être considérées comme des pôles principaux dans la règle de domination.

La règle de domination

Lorsqu’un pôle de niveau inférieur est situé à moins de 14 km (une heure) d’un pôle de niveau supérieur, ce dernier « domine » le premier et permet de ne pas le signaler. C’est typiquement le cas de nombreuses villes périphériques d’une ville-centre importante.

Exemple : en approche de Lyon par la ViaRhôna, on peut considérer qu’il n’est pas nécessaire de signaler Vaulx-en-Valin ni Villeurbanne. Attention cependant, ces mentions peuvent avoir une utilité du point de vue des gestionnaires du réseau urbain.



La règle de domination annule la règle d’écran

La règle de domination ne s’applique pas car la distance est > à 14 km

Application de la règle de domination

Vélo&territoires - Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables – mai 2022

Plan de Jalonnement – Guide technique pour l’implantation des panneaux

Les modalités d’implantation des panneaux

L’implantation sur la voie publique des nouveaux panneaux de signalisation doit répondre à des règles précises pour la sécurité de tous.

Hauteur d’implantation :

Règlementairement, la hauteur séparant le sol du plus bas panneau doit être de 2,30 m. Cette hauteur doit être particulièrement respectée lorsque le panneau se trouve à proximité d’un cheminement piéton notamment ou de la voie de circulation. Si le panneau est implanté en dehors du cheminement piéton, il n’y a pas de contrainte particulière.

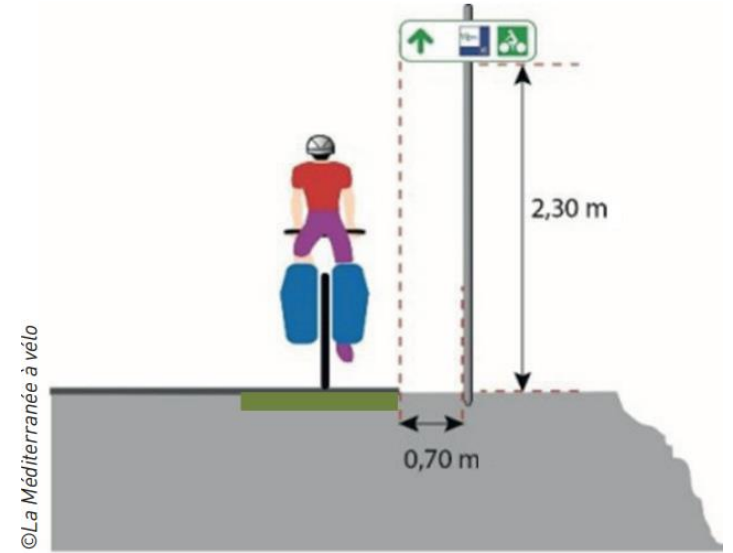
Implantation en espace de la chaussée :

La distance entre le bord du panneau et la chaussée/axe de circulation vélo doit être supérieur à 0,70 m. De même, dans le cas des réglementations d’accessibilité des trottoirs pour les Personnes à Mobilité réduite, un espace de 1,40 m minimum doit être laissé. Ainsi, s’il n’y a pas d’espace disponible pour la circulation des PMR, ce panneau devra être en retrait de la chaussée de 1,40 m.

Les dimensions appropriées :

Hauteur des caractères	Hb* 30 mm	Hb 40 mm	Hb 50 mm
Une ligne	100 x 600 100 x 900 100 x 1 200	100 x 600 100 x 900 100 x 1 200	100 x 600 100 x 900 100 x 1 200

Dans le cas du jalonnement de Douvres-la-Délivrande, le type de panneau choisi (mixte avec itinéraire vélo et piéton), il sera préférable de conserver qu’une seule mention par panneau. La compréhension des informations sera plus forte et plus rapide.



Implantation en hauteur

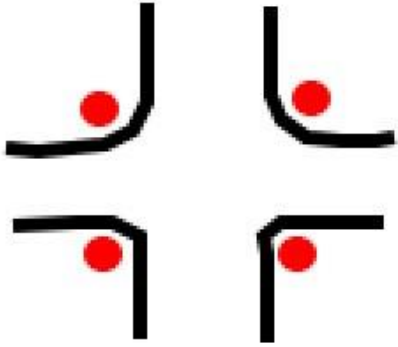
Nombre de panneaux sur 1 mât :

Il n’y a pas de réglementation précise concernant le nombre maximum de panneaux sur 1 mât. Néanmoins, il est nécessaire de limiter leur nombre afin de garder une fluidité dans la prise d’informations pour l’usager. Dans le cas de Douvres, le panneau mixte choisi contient davantage d’informations qu’un panneau classique. Il est donc nécessaire de limiter leur nombre.

Plan de Jalonnement – Guide technique pour l’implantation des panneaux

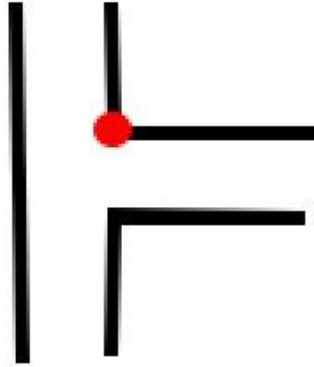
Les lieux d’implantations des panneaux

Intersection « 4 branches » large ou faible visibilité :



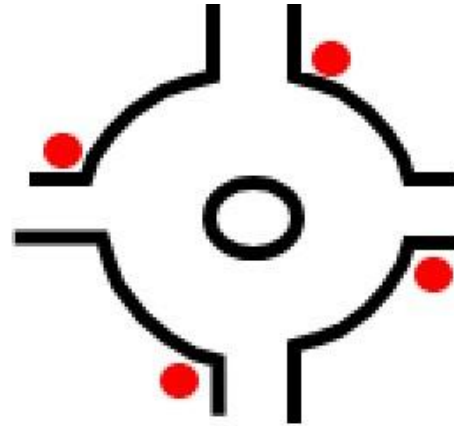
Exemple : carrefour Colleville/D7/Fossette

Intersection « 3 branches » avec bonne visibilité :



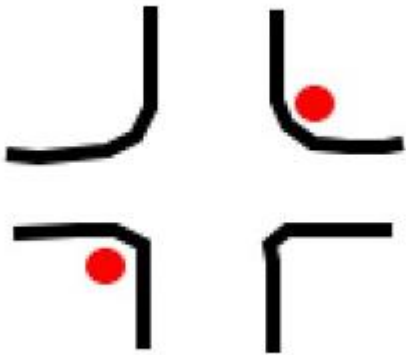
Exemple : intersection Hautes Devises/Fossette/Kastler

Giratoire :



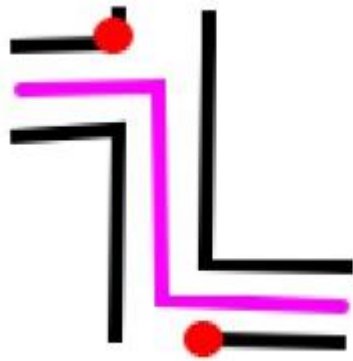
Exemple : rond-point des Alliés

Intersection « 4 branches » étroit ou bonne visibilité :



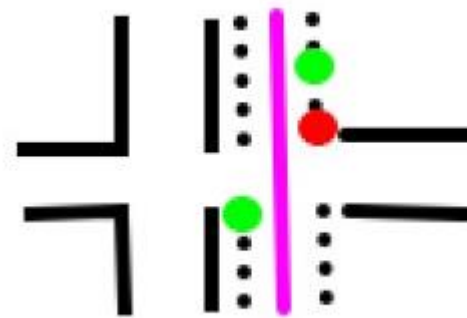
Exemple : carrefour Chemin du Bord / Voie des alliés

Intersection « chicane » :






Exemple : Intersection Abbé Bellée / Anguerny

Traversée de voie :



Exemple : Intersection Avenue Basilique / Rougeas

-  Signalisation directionnelle
-  Signalisation trottoir partagé
-  Axe de déplacements mobilités actives

Un mât peut contenir plusieurs panneaux orientant vers des directions différentes. Cette alternative peut être utilisée lorsque les différentes dispositions des panneaux ne gênent pas les usagers. Cela permet d’être économiquement plus intéressant.

Exemple d’un mât en « étoile » :



Plan de Jalonnement – Guide technique pour l'implantation des panneaux

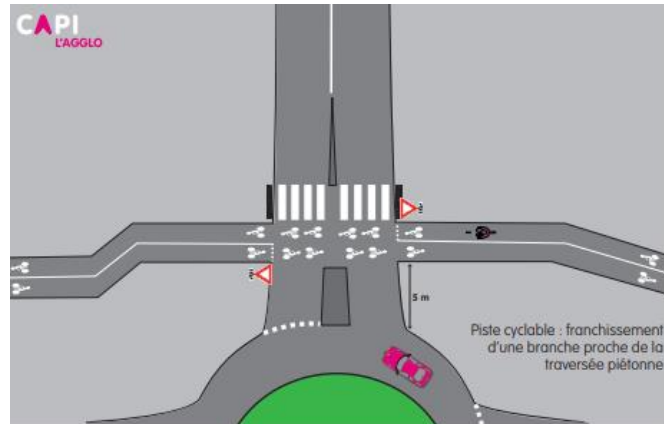
La signalisation horizontale

Un jalonnement efficace passe aussi par des signalisations horizontales adéquates.

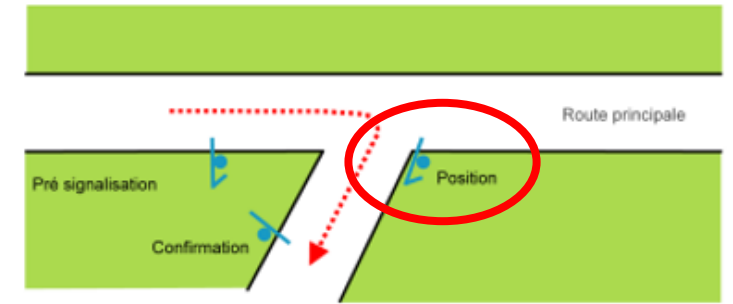
Ces logos devront être implantés sur les parcours à intervalle régulier afin de rappeler aux usagers le caractère cyclable et/ou piéton du tronçon.

La disposition des logos permet également d'orienter l'utilisateur vers la bonne direction. Ils seront implantés entre deux panneaux afin de bien guider les cyclistes et piétons.

De même, lors des traversées, il est nécessaire de séparer les flux piétons et flux cyclistes conformément au code de la route.



Plan de Jalonnement – Types de panneaux à implanter sur le territoire



Plan de Jalonnement – Implantations idéales des panneaux de signalisation

2 types de panneaux à implanter massivement :

- Panneaux annonçant des trottoirs partagés piétons/cyclistes
- Panneaux annonçant une direction

En raison des faibles distances dans la ville, les panneaux de confirmation et de pré-signalisation n'ont pas d'intérêt à être implantés.

Estimation haute : 120 mâts au total envisagés :

- 96 mâts pour les panneaux de direction (1 mât peut contenir plusieurs panneaux de direction)
- 24 panneaux de trottoir partagé

Ce recensement est pour le scénario d'un jalonnement « idéal ». A chaque intersection, des panneaux indiquent les directions sur les grands itinéraires définis dans le schéma.

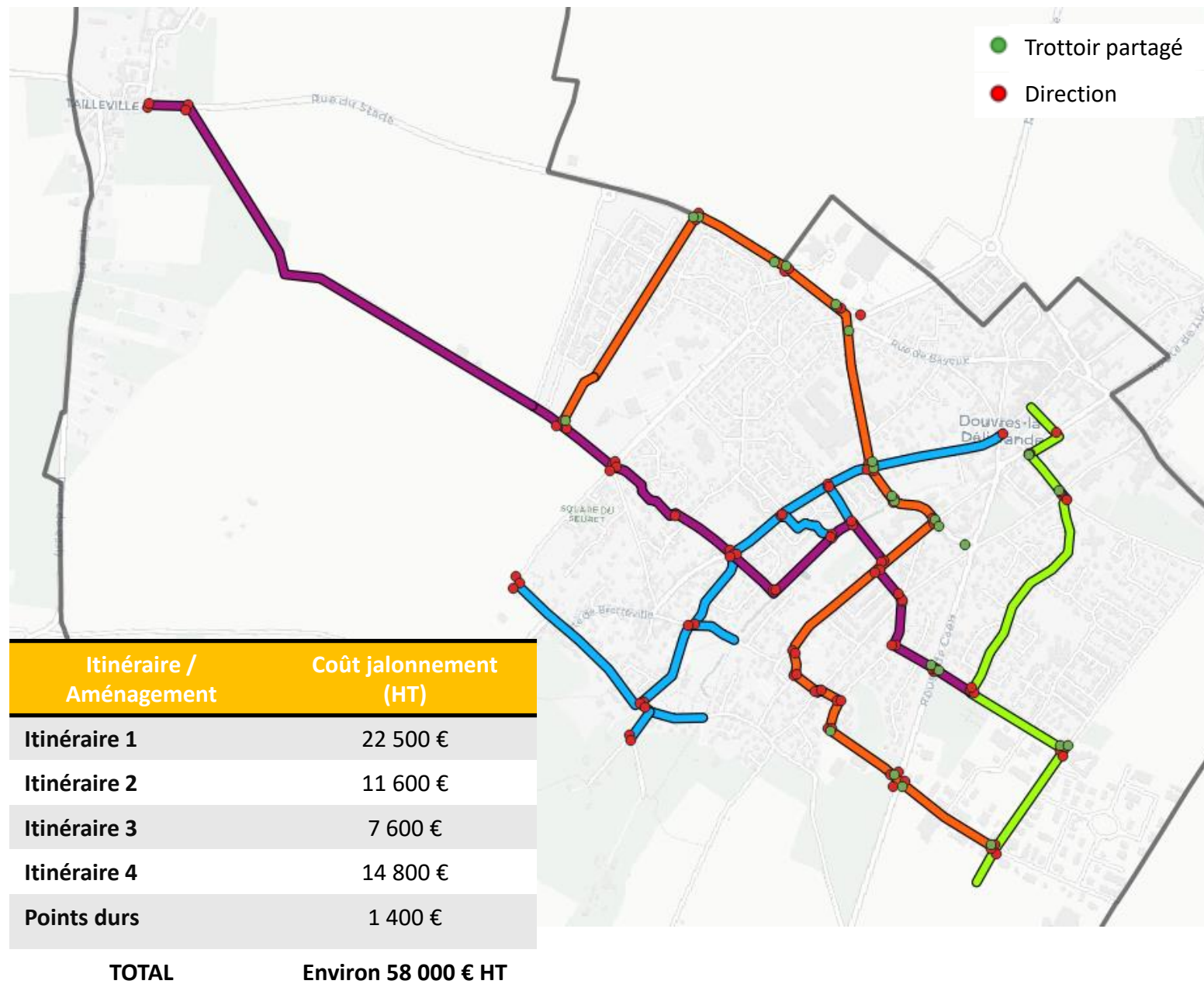
Estimation basse : 88 mâts au total envisagés :

- 64 mâts pour les panneaux de direction (1 mât peut contenir plusieurs panneaux de direction)
- 24 panneaux de trottoir partagé

A prendre en compte : **des mâts sont déjà existants** et peuvent servir d'appui pour les nouveaux panneaux.

De plus, certains mâts déjà existants peuvent être utilisés afin d'y ajouter des signalisations mobilités actives.

178 logos vélos/piétons sont attendus



Plan de Jalonnement – Estimation du coût total du jalonnement

Estimation moyenne par itinéraire

Itinéraire / Aménagement	Coût jalonnement (HT)
Itinéraire 1	22 500 €
Itinéraire 2	11 600 €
Itinéraire 3	7 600 €
Itinéraire 4	14 800 €
Points durs	1 400 €
TOTAL	Environ 58 000 € HT

NB : Certains mâts verticaux existent déjà et pourront être soustrait à ce comptage.

Concertation citoyenne – **Priorité des itinéraires**

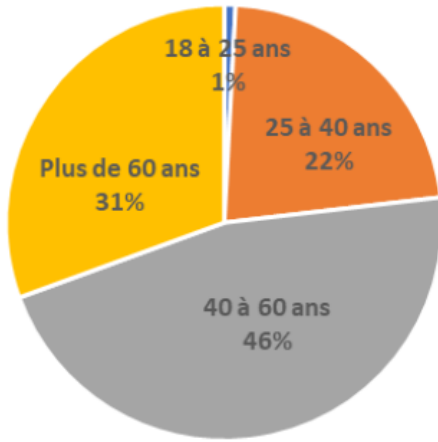
Mise en ligne du 12 octobre au 12 novembre

Participations

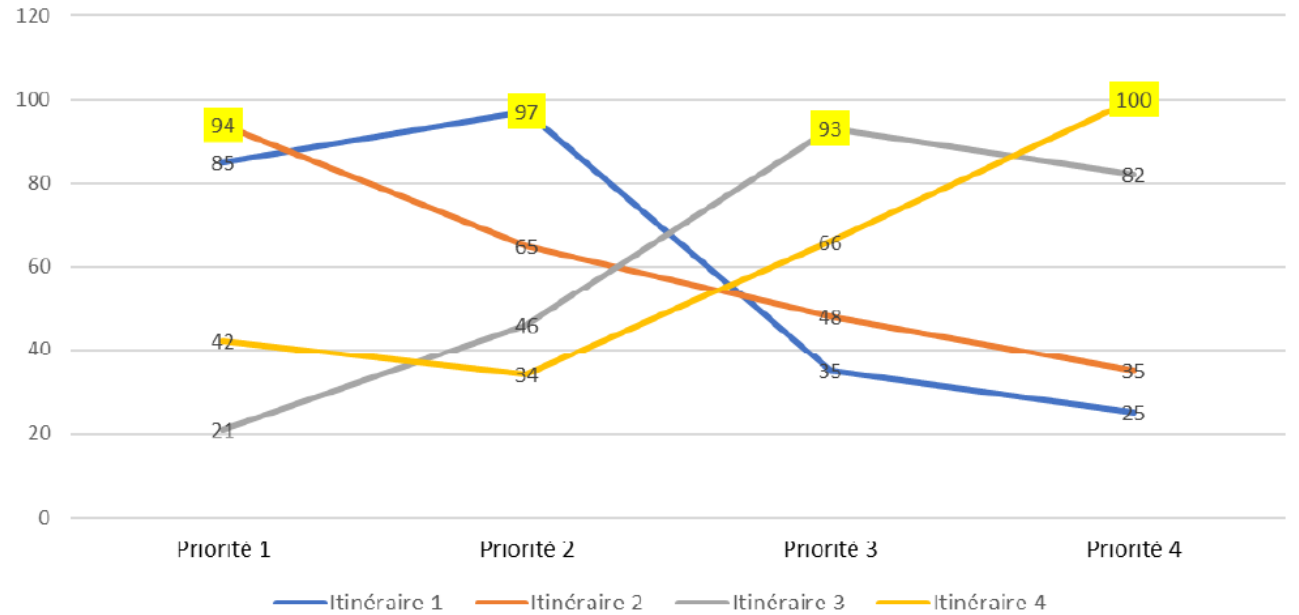
242 contributions :

- 220 douches
- 22 non douches

Age des répondants



Classement des itinéraires par ordre de priorité



Classement des itinéraires

L'ordre de priorité défini par les répondants est le suivant :

- Priorité 1 : itinéraire 2 (Tailleville, écoquartier, centre-ville)
- Priorité 2 : itinéraire 1 (écoquartier, centre-ville, école, Fossette)
- Priorité 3 : itinéraire 3 (quartiers résidentiels de l'Est vers le centre-ville)
- Priorité 4 : itinéraire 4 (quartiers résidentiels de l'Ouest vers le centre-ville)

Mais l'itinéraire 1 apparaît plus souvent dans le TOP 2 que l'itinéraire 2

Phase 3 : Définition d'un plan d'actions

Schéma directeur des mobilités actives

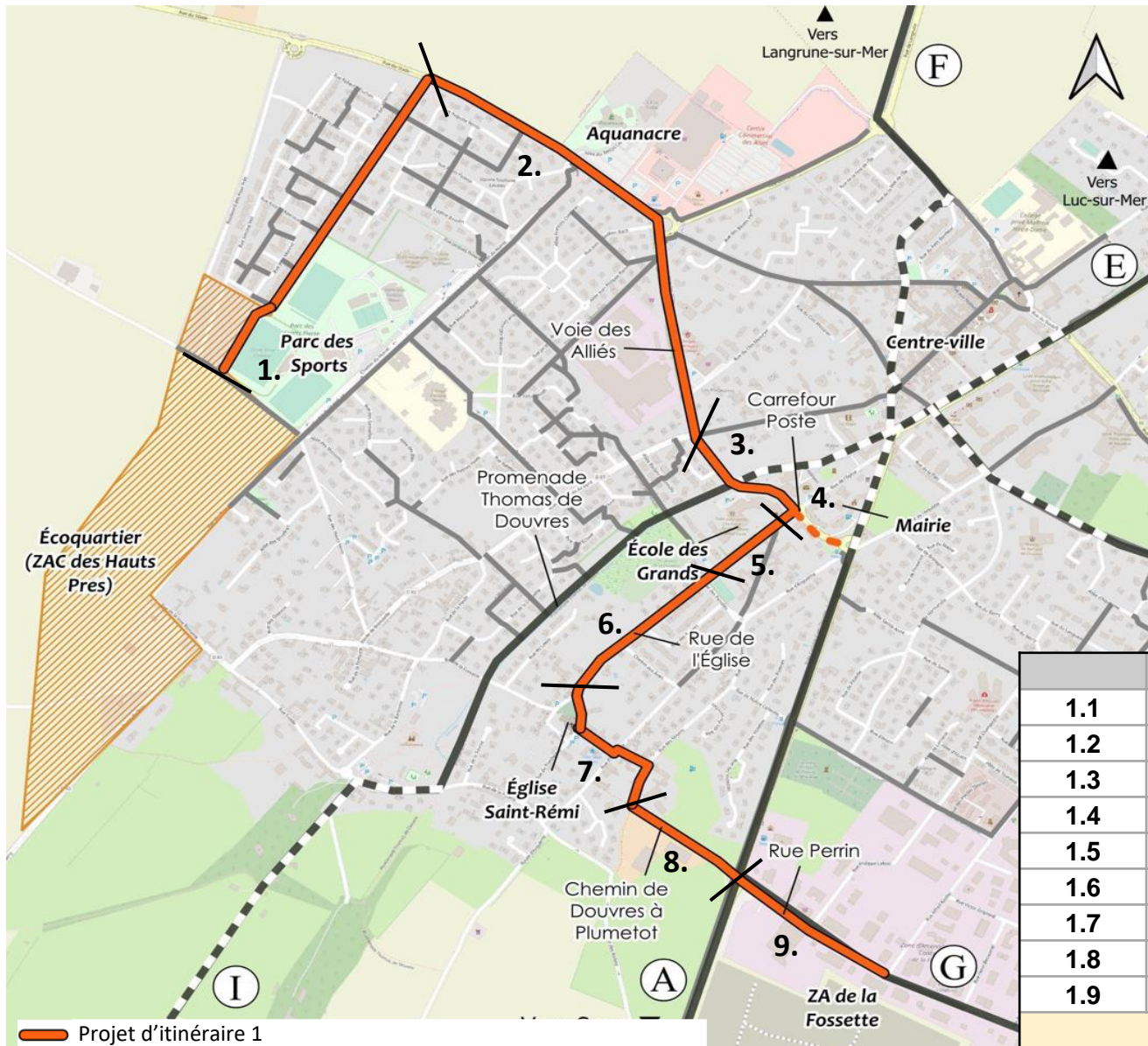
Budget estimatif



Itinéraire / Aménagement	Coût estimé (jalonnement compris) HT
Itinéraire 1	456 000 €
Itinéraire 2	144 500 €
Itinéraire 3	13 500 €
Itinéraire 4	111 900 €
Points durs	47 100 €
TOTAL (hors frais d'études et de consultation de maîtrise d'œuvre)	Environ 775 000 € HT

Installation chantier et frais annexes compris

Itinéraire / Aménagement	Coût jalonnement (HT)
Itinéraire 1	22 500 €
Itinéraire 2	11 600 €
Itinéraire 3	7 600 €
Itinéraire 4	14 800 €
Points durs	1 400 €
TOTAL	Environ 58 000 € HT



Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette Programmation

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.1						Etude	176 200 €	
1.2							6 700 €	
1.3		Etude	32 600 €					
1.4	Etude	75 535 €						
1.5		2 600 €						
1.6						1 600 €		
1.7						3 200 €		
1.8			Etude	74 400 €				
1.9			Etude	6 200 €				
379 000€ + 77 000€ (installation de chantier et frais annexes) = 456 000 €								

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

1- DESCRIPTION GÉNÉRALE

Contexte

Description de l'itinéraire L'itinéraire 1 traverse la ville d'Ouest en Est en reliant les nouveaux quartiers aux pôles générateurs de flux. Ce trajet dispose déjà d'aménagement, l'objectif est ainsi de les conforter et d'améliorer leur jalonnement. Parmi les grands travaux, l'intersection de la poste qui sera sécurisée et l'accessibilité à l'école des grands sera facilitée.

Enjeux / Objectifs

- Relier l'écoquartier au centre-ville
- Créer une continuité voie des alliés
- Reprise du carrefour de la Poste
- Sécuriser le parcours des écoliers
- Relier la ZA Fossette

Pôles reliés

Écoquartier / Aquanacre / Poste / Mairie / École des Grands / ZA Fossette

Distance

2,90 km

Temps de parcours

40 minutes (marche) – 15 minutes (vélo)

Jonction itinéraires intercommunaux

Itinéraire A (Vers Caen) – I – G

Traitement de l'itinéraire

Type de voies

Voie verte
Trottoir partagé
Double-sens cyclable

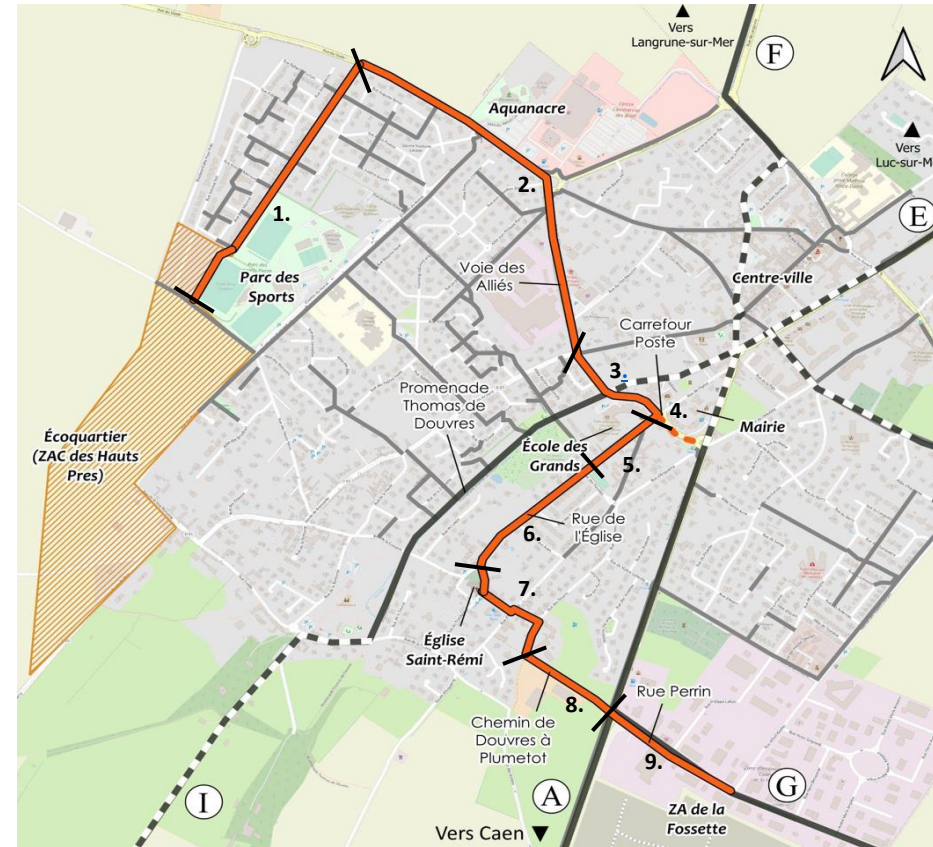
Points particuliers

Carrefour à la hollandaise : intersection de la Poste
Traversée de giratoire : giratoire du kiosque rue Perrin

Jalonnement

Logo vélo
Panneau directionnel informatif
Panneau trottoir partagé

Tracé de l'itinéraire



- Projet d'itinéraire 1
- Itinéraire actuel et futur du Schéma Cœur de Nacre
- Aménagements existants
- / 1. Délimitation et numérotation des tronçons

Illustrations photographiques



- A – Écoquartier
- B – Carrefour de la Poste
- C – École des Grands
- D – Chemin de Douvres à Plumetot

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

2- PROGRAMME D' ACTIONS

Coûts estimé pour la collectivité (HT)

Coût aménagement	356 600 €
Coût jalonnement	22 500 €
Coût équipement	x
Installation de chantier	20 000 €
Frais annexes	56 900 €
TOTAL (HT)	456 000 €

Phasage estimé

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tronçon 1						Etude	Réalisation	
Tronçon 2							Réalisation	
Tronçon 3		Etude	Réalisation					
Tronçon 4	Etude	Réalisation						
Tronçon 5		Réalisation						
Tronçon 6						Réalisation		
Tronçon 7						Réalisation		
Tronçon 8			Etude	Réalisation				
Tronçon 9			Etude	Réalisation				

Partenaires / Sources de financements

Europe	FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)
Etat	DSIL, Le Fonds Mobilités Actives, Le Fonds Mobilités Actives « continuités cyclables », FNADT
Conseil Régional de Normandie	Appels à Manifestation d'Intérêts
Conseil Départemental du Calvados	Contrat de territoire
CA Cœur de Nacre	Contrat agglo-communes

Décomposition de l'itinéraire

9 tronçons	1.Écoquartier	4.Carrefour de la Poste	7.Presbytère/Bellée/Noyers
	2.Aquanacre/Voie des Alliés	5.École des Grands	8.Chemin Douvres à Plumetot
	3.Continuité Voie des Alliés	6.Rue de l'Église	9.Rue Jean Perrin

Indicateurs de suivi

Linéaire cyclable/piéton aménagé
Nombre de points noirs effacés
Nombre de panneaux de jalonnement installés

Itinéraire 1 – Fiche-action par tronçon

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

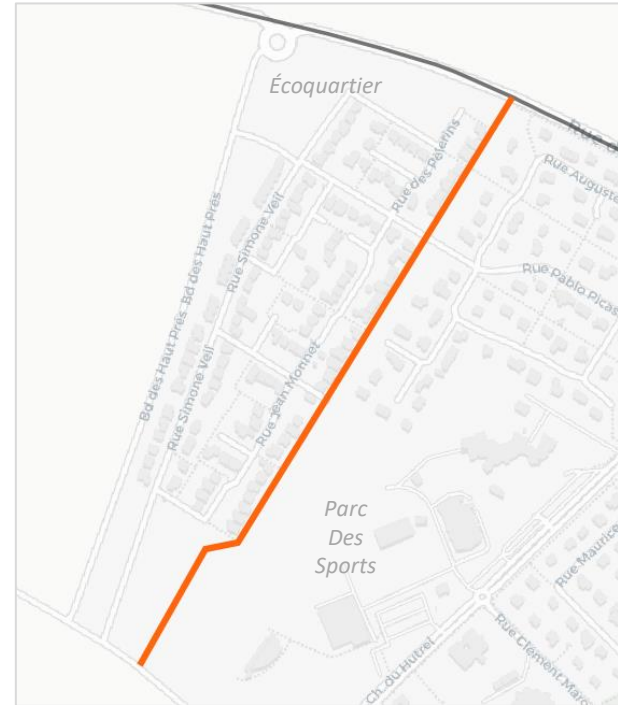
Tronçon 1. Écoquartier

Problématique initiale relevée

Le nouvel écoquartier n'est actuellement pas relié aux aménagements cyclables et piétons de la Voie des Alliés. Le déplacement actuel doit s'effectuer sur les voies de circulation des véhicules. La mise en place d'une voie dédiée aux mobilités actives permettra d'encourager la pratique.

Description de l'aménagement

<p><i>Détail de l'aménagement</i></p>	<p>L'aménagement consiste à créer une voie verte de 3 mètres de large maximum le long des habitations et de la haie existante.</p> <p>Le revêtement sera perméable et de couleur claire afin de préserver l'environnement du site.</p>
<p><i>Enjeux</i></p>	<p>Le nouvel écoquartier a besoin d'être relié à des infrastructures cyclables et piétonnes de qualité afin de permettre à la population de pouvoir se déplacer efficacement et en sécurité vers le centre-ville et les autres pôles.</p>
<p><i>Distance</i></p>	<p>Environ : 700 mètres</p>
<p><i>Priorité</i></p>	<p>Pour 2030</p>



Signalétique Jalonnement

- Mise en place de 4 panneaux verticaux
- 2 panneaux *Trottoir partagé*
 - 2 panneaux *directionnels*

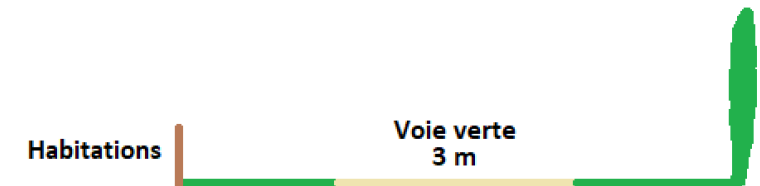
Coût estimé (HT)

Aménagement : 175 000 €
 Jalonnement : 1200 €
Total : 176 200 €

Esquisse



Coupe de l'aménagement



Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

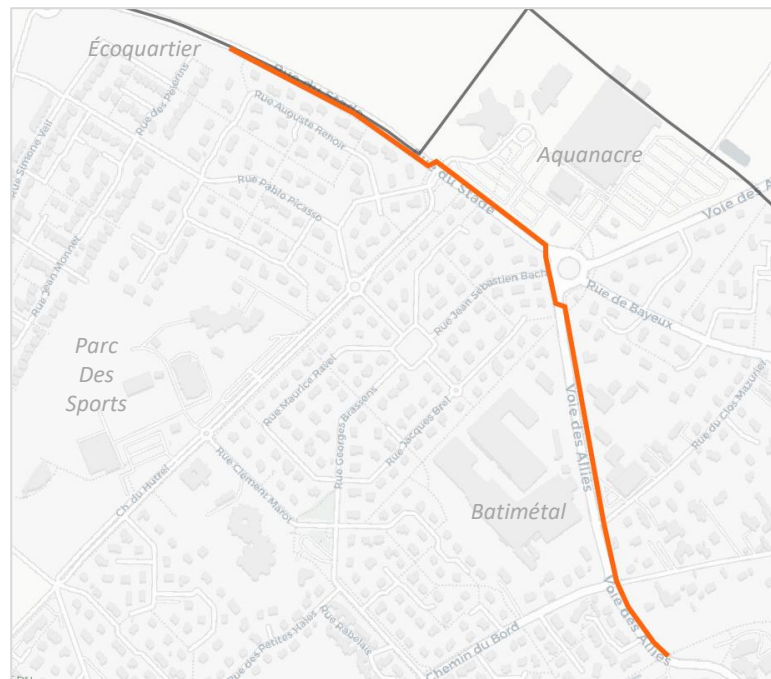
Tronçon 2. Aquanacre / Voie des Alliés

Problématique initiale relevée

Le secteur Aquanacre / Voie des Alliés possède déjà des aménagements partagés entre cyclistes et piétons. Néanmoins les itinéraires ne sont pas jalonnés et il y a un manque de signalisation pour parvenir à une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes.

Description de l'aménagement

Détail de l'aménagement	L'aménagement consiste à développer la signalisation verticale et horizontale sur ce tronçon pour à la fois mieux guider et davantage sécuriser les déplacements
Enjeux	Ce tronçon est très emprunté et constitue un axe important de déplacement dans Douvres-la-Délivrande. Multiplier les signalisations et jalonnement permettent de sécuriser la mobilité et encourager de nouveaux utilisateurs.
Distance	Environ : 1000 mètres
Priorité	Pour 2030



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 17 panneaux verticaux
 • 8 panneaux *Trottoir partagé*
 • 9 panneaux *directionnels*
 Mise en place de 16 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
 Jalonnement : 6 700 €
Total : 6 700€

Esquisse



Signalisations installées



Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

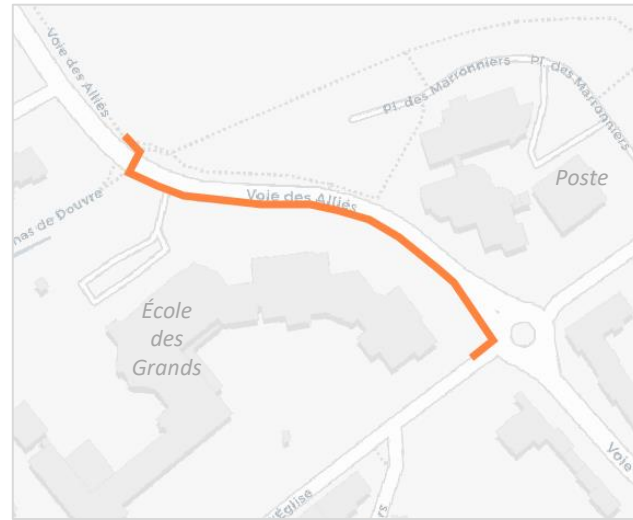
Tronçon 3. Continuité Voie des Alliés

Problématique initiale relevée

L'aménagement cyclable situé au nord de la promenade Thomas de Douvres s'interrompt brusquement et ne permet pas d'assurer une bonne continuité des déplacements. De nombreux cyclistes poursuivaient ainsi leur trajet sur un trottoir réduit. Afin d'accroître la sécurité des usagers piétons et cyclistes, un aménagement est nécessaire. Il permettra de renforcer la compétitivité des mobilités actives.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	L'aménagement consiste à enlever les emplacements de 4 stationnements situés à l'Ouest du tronçon ainsi que supprimer la haie et la bande végétale faisant séparation avec l'espace ADAJ. L'espace récupéré permettra de disposer de 4,05 m pour y établir une voie piéton-vélo. Une surlargeur est ainsi appliquée pour éviter les phénomènes d'emportierages liés aux stationnements conservés.
<i>Enjeux</i>	L'aménagement d'un lieu sécurisé et large permettra de faciliter l'accès aux services, à l'école ainsi que vers la piste cyclable allant vers Caen. Cet espace encouragera l'utilisation des modes doux en lien avec la promenade Thomas de Douvres.
<i>Distance</i>	Environ : 110 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2026



*Signalétique
Jalonnement*

Mise en place de 4 panneaux verticaux

- 2 panneaux Trottoir partagé
- 2 panneaux directionnels

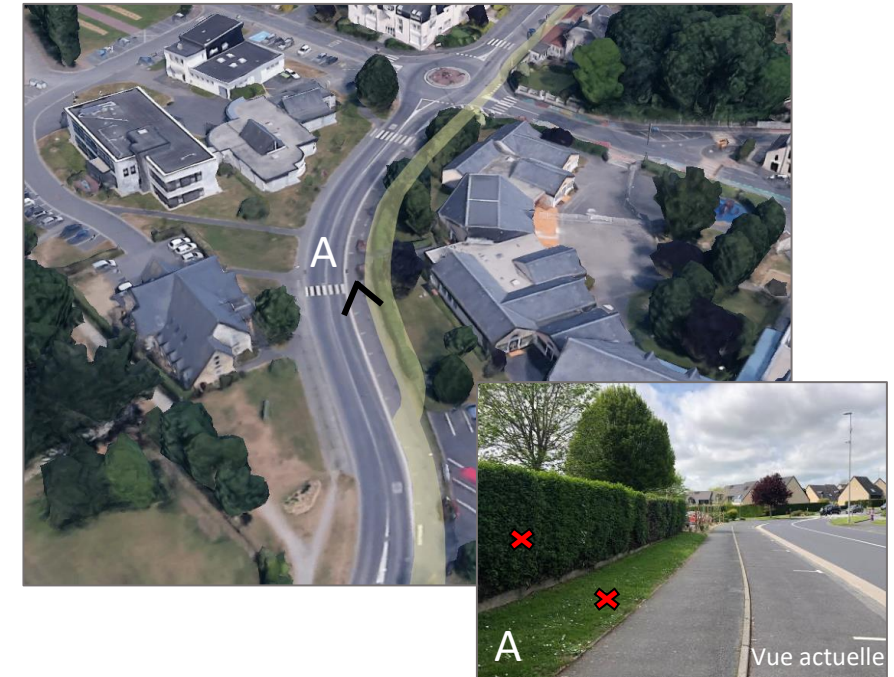
Mise en place de 6 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

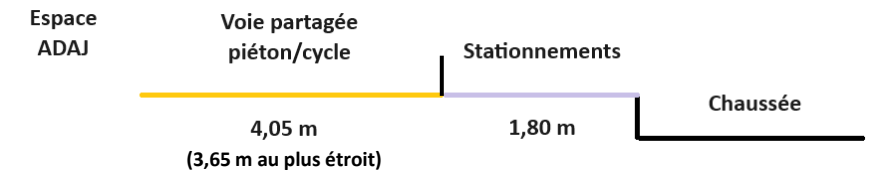
Aménagement : 30 500 €
Jalonnement : 2 400 €

Total : 32 900 €

Tracé de la voie partagée



Coupe de l'aménagement



Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

Tronçon 4. Carrefour de la Poste

Problématique initiale relevée

Le giratoire actuellement présent n'assure pas la sécurité des cyclistes et des piétons. Plusieurs accidents ont déjà eu lieu avec des véhicules. Le trafic particulièrement intense en début et en fin de journée. Il est majoritairement orienté sur un axe Nord-Sud. Un nouvel aménagement est nécessaire pour mettre aux modes actifs de traverser en toute sécurité.

Description de l'aménagement

Détail de l'aménagement	Un carrefour à la <i>Hollandaise</i> est la solution la plus pertinente. Sur l'axe Nord-Sud, le trottoir partagé piéton/vélo sera séparé de la circulation des véhicules. Les traversées Ouest-Est se feront avec des logos au sol. L'ensemble du carrefour sera sécurisé avec des feux tricolores.
Enjeux	Les enjeux sont de garantir la bonne continuité des déplacements notamment sur un axe Nord-Sud et la sécurité des traversées Ouest-Est. Ce carrefour est un point central entre l'école, les services, le centre-ville et la piste cyclable vers Caen.
Rayon du carrefour	Environ : 11 mètres
Priorité	Pour 2025



Signalétique
Jalonnement

Mise en place de 14 logos
vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 74 000 €
Jalonnement : 1 535 €

Total : 75 535 €

Esquisse



Principes du carrefour à la *Hollandaise* ou carrefour à feux à ilots-amandes

- L'îlot-amande modère la vitesse des véhicules et permet une meilleure visibilité de tous les usagers (en violet sur le schéma)
- Cédez-le-passage des véhicules laissant la priorité à la piste vélo/piéton

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

Tronçon 5. École des Grands

Problématique initiale relevée

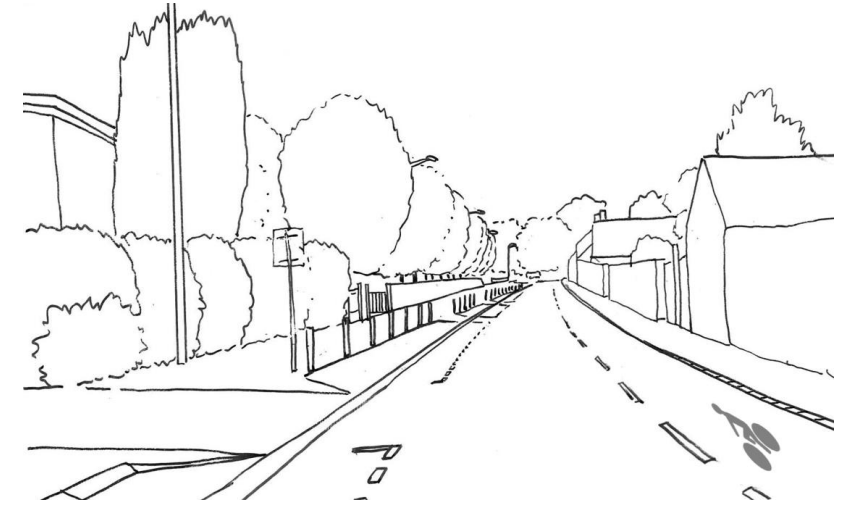
La rue de l'École des Grands ne bénéficie pas d'aménagements cyclables ne permettant pas aux écoliers et leurs parents de circuler en toute sécurité. La multiplicité des usages (voitures, vélos, piétons, bus, pompiers, stationnements) et l'étroitesse de la chaussée complexifie les possibilités d'aménagements.

Description de l'aménagement

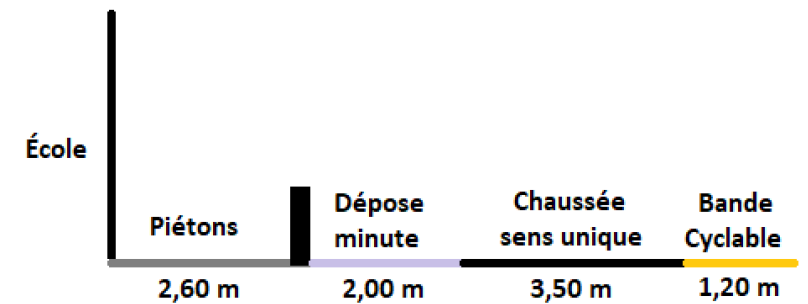
Détail de l'aménagement	La rue de l'Église sur ce tronçon passera en sens unique de circulation pour les véhicules. Le sens choisi est celui allant d'Est en Ouest. Cette mise en sens unique permet d'allouer un espace aux cycles. Un double-sens cyclable (1,20 m) sera dans un premier temps mis en place avant un éventuel aménagement plus conséquent (trottoir partagé).
Enjeux	Les enjeux sont de garantir une plus grande sécurité pour les écoliers et leurs parents pour venir à l'école. Cette sécurisation du tronçon permettra d'accroître le nombre de déplacements à vélos en lien avec l'école des Grands.
Distance	Environ : 180 mètres
Priorité	Pour 2025



Esquisse



Coupe de l'aménagement



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 2 panneaux verticaux

- 2 panneaux directionnels

Mise en place de 5 logos vélos au sol sur le couloir double-sens cyclable.

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 2 600 €

Total : 2 600€

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

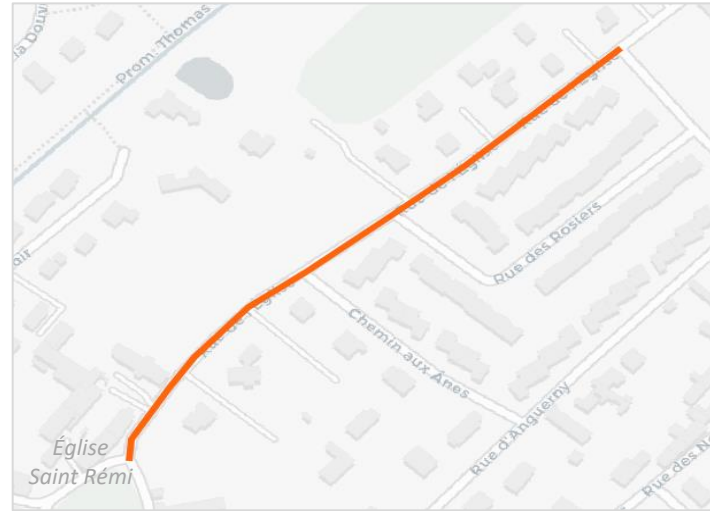
Tronçon 6. Rue de l'Église

Problématique initiale relevée

La rue de l'Église est un des axes majeurs de la ville. Elle est fréquemment empruntée par tous les types d'usagers. Les mobilités cyclables ne sont pas mises en valeur et la voiture peut représenter un sentiment de danger et d'insécurité.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	La rue de l'Église possède de nombreux stationnements particulièrement utilisés. Ces derniers réduisent les possibilités d'un aménagement en dur. Des logos au sol à intervalle régulier permettront d'affirmer la place du vélo dans cet espace.
<i>Enjeux</i>	La mise en place de logo vélo au sol à intervalle régulier permettra aux véhicules de clairement identifier la présence de vélo. Les enjeux sont sécuritaires et informationnels. Cet aménagement jouera un rôle de liaison entre l'Ouest et le centre de la commune.
<i>Distance</i>	Environ : 300 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2029



Esquisse



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 2 panneaux verticaux

- 2 panneaux directionnels

Mise en place de 10 logos vélos au sol.

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 1 600€

Total : 1 600€

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

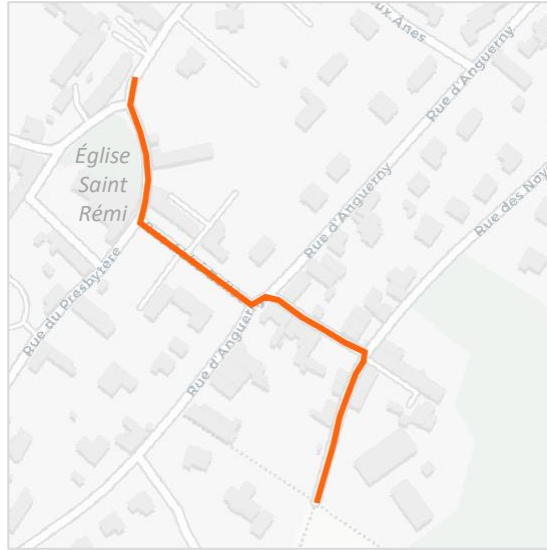
Tronçon 7. Presbytère - Abbé Bellée - Noyers

Problématique initiale relevée

Le tronçon Presbytère-Bellée-Noyers est un ensemble de rues étroites du bourg ancien. Le trafic de véhicules n’y est pas important et les risques pour la sécurité sont limités.

Description de l’aménagement

<i>Détail de l’aménagement</i>	Les aménagements sur ce tronçon seront des logos vélos/piétons au sol ainsi que des panneaux directionnels.
<i>Enjeux</i>	Les enjeux de ce secteur sont d’assurer une continuité pour les piétons et vélos dans le cheminement de l’itinéraire. Le secteur n’est pas dangereux, il s’agit ainsi de guider les usagers.
<i>Distance</i>	Environ : 320 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2029



Esquisse



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 8 panneaux verticaux

- 8 panneaux directionnels

Mise en place de 8 logos vélos au sol.

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 3 200€

Total : 3 200€

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

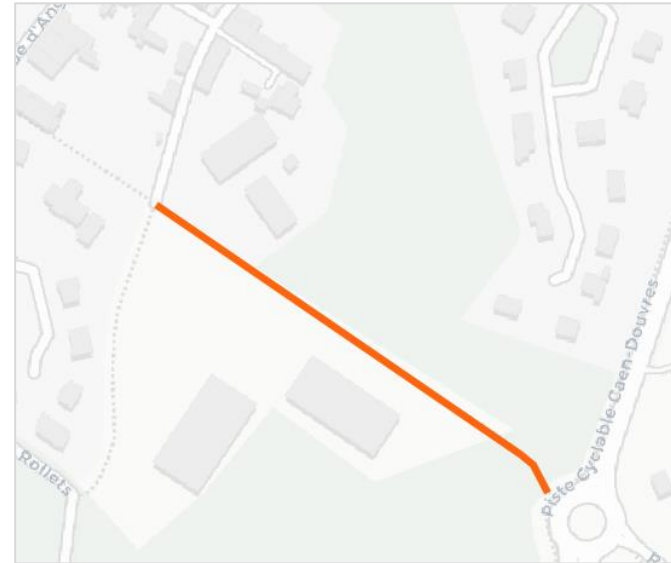
Tronçon 8. Douvres à Plumetot

Problématique initiale relevée

Le chemin de Douvres à Plumetot est emprunté majoritairement par les engins agricoles. La surface du sol est donc soumise à de nombreuses contraintes laissant un revêtement non praticable aisément par les cyclistes et les piétons. En période pluvieuse, le chemin est couvert de boue.

Description de l'aménagement

Détail de l'aménagement	Afin de pallier les difficultés de déplacements actuelles, la mise en place d'un revêtement résistant au passage des tracteurs est une nécessité. La couleur du revêtement pourra être adaptée au contexte paysager.
Enjeux	Ce tronçon est primordial afin de rejoindre l'itinéraire rejoignant Caen. Il permet de relier les habitations et la ZA de la Fossette. La mise en place d'un tronçon sécurisé et réservé quasi exclusivement aux piétons/cyclistes est un moyen de sécuriser le déplacement.
Distance	Environ : 220 mètres
Priorité	Pour 2027



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 4 panneaux verticaux

- 2 panneaux *Voie Verte*
- 2 panneaux *directionnels*

Mise en place de 4 logos vélos/piétons au sol.

Coût estimé (HT)

Aménagement : 73 400 €
Jalonnement : 1 000 €

Total : 74 400 €

Esquisse



Ce tronçon connaît une pente moyenne de 4% avec un point bas situé à l'Ouest.

La mise en place d'un revêtement classique pour l'usage vélo, piétons et des tracteurs pourrait entraîner le ruissellement de d'une quantité d'eau de pluie importante.

Ainsi, cet aménagement permettra **une gestion de l'écoulement des eaux pluviales par des canifentes transversales menant à un réseau de drainage latéral.**

Itinéraire 1 – Écoquartier-ZA Fossette

3- PAR TRONÇON

Tronçon 9. Rue Perrin

Problématique initiale relevée

Le giratoire du Kiosque (intersection RD7 et rue Perrin) n'est pas aménagé pour la bonne circulation des cycles et des piétons. L'aménagement existant ne permet pas une bonne continuité du parcours cyclable d'Ouest en Est. Le trottoir partagé existant rue Jean Perrin sera conservé afin de rejoindre la ZA Fossette.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	L'aménagement consiste à créer un passage au niveau du giratoire. Deux abaissements de trottoir sont nécessaires. La traversée de la voie se fera avec des logos vélos au sol.
<i>Enjeux</i>	L'enjeu de cet aménagement est de relier de manière sécurisée et continue la partie Ouest et Est de la ville. C'est également un point de jonction primordial avec l'itinéraire A du schéma intercommunal.
<i>Distance</i>	Environ : 390 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2027



Esquisse



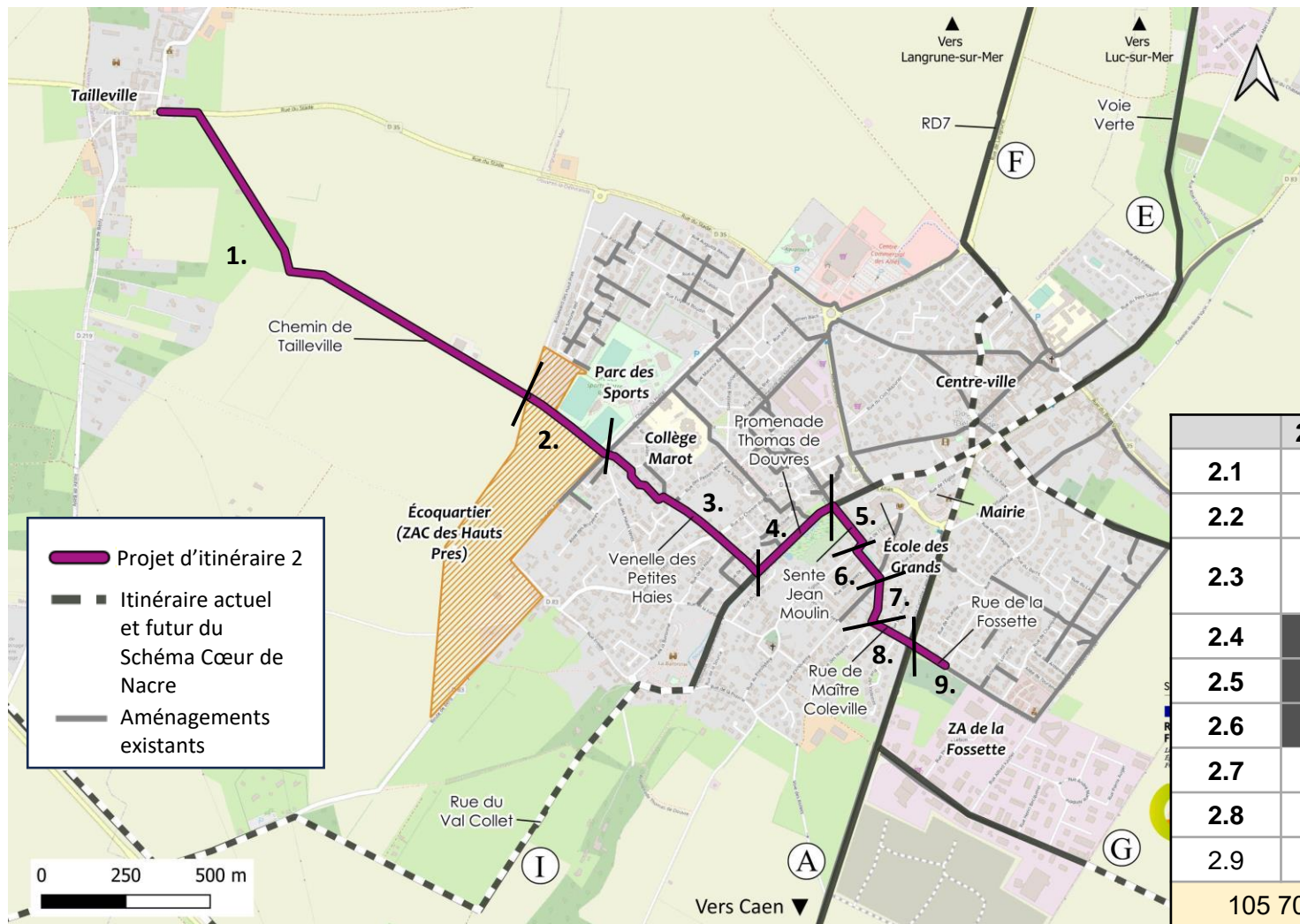
Signalétique Jalonnement

- Mise en place de 6 panneaux verticaux
- 4 panneaux *directionnels*
 - 2 panneaux *trottoir partagé*
- Mise en place de 4 logos vélos/piétons au sol.

Coût estimé (HT)

Aménagement : 4 000 €
Jalonnement : 2 200€

Total : 6 200€



Itinéraire 2 – Tailleville-Cimetière Programmation

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.1			2 400 €					
2.2			1 800 €					
2.3		Etude	39 500 €					
2.4	Tronçon déjà réalisé							
2.5	Tronçon déjà réalisé							
2.6	Tronçon géré dans le cadre de l'opération immobilière Mosaic							
2.7					Etude	37 800 €		
2.8					Etude	21 100 €		
2.9				Etude	3 100 €			
105 700 € + 38 855 € (installation de chantier et frais annexes) = 144 500 €								

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

1- DESCRIPTION GÉNÉRALE

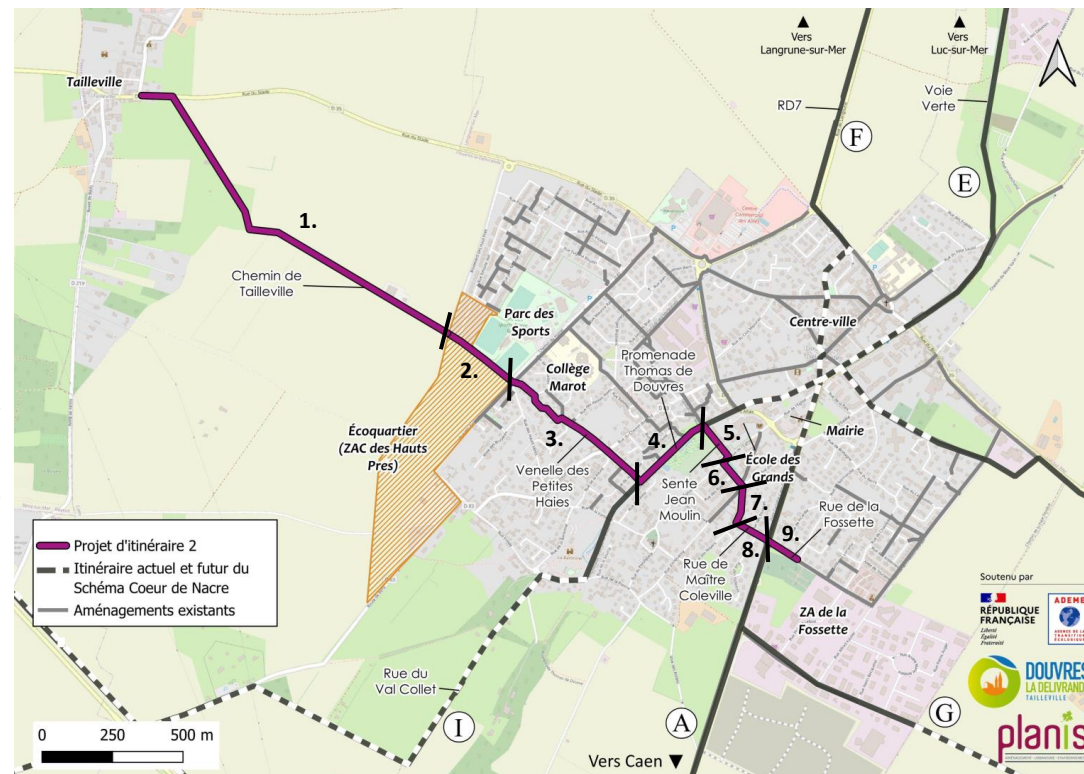
Contexte

Description de l'itinéraire	L'itinéraire 2 relie le bourg de Tailleville et le cimetière via le Parc des Sports, la Promenade Thomas de Douvres et l'École des Grands. Ce trajet emprunte des venelles qui permettent de faciliter les déplacements des modes actifs. Le jalonnement et la signalisation seront particulièrement importants.
Enjeux / Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Relier Tailleville au centre-ville en évitant la RD35. Valoriser les venelles existantes. Rejoindre l'école des Grands. Relier l'itinéraire allant vers Caen.
Pôles reliés	Tailleville / Écoquartier / Parc des Sports / Promenade Thomas de Douvres / École des Grands / Piste cyclable Caen
Distance	3,30 km
Temps de parcours	40 minutes (marche) – 15 minutes (vélo)
Jonction itinéraires intercommunaux	Itinéraire A (Vers Caen) – I

Traitement de l'itinéraire

Type de voies	Voie verte Trottoir partagé
Points particuliers	Aménagement de la Venelle des Petites Haies Élargissement de trottoirs rue des Noyers et Maître Colleville
Jalonnement	Logo vélo Panneau directionnel informatif Panneau trottoir partagé

Tracé de l'itinéraire



- Projet d'itinéraire 2
- Itinéraire actuel et futur du Schéma Cœur de Nacre
- Aménagements existants

Illustrations photographiques



- A – Chemin de Tailleville
- B – Venelle des Petites Haies
- C – Rue de la Fossette

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière



2- PROGRAMME D' ACTIONS

Coûts estimé pour la collectivité (HT)

Coût aménagement	94 100 €
Coût jalonnement	11 600 €
Coût équipement	x
Installation de chantier	20 000 €
Frais annexes	18 855 €
TOTAL (HT)	144 500 €

Phasage estimé

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tronçon 1			Réalisation					
Tronçon 2			Réalisation					
Tronçon 3		Etude	Réalisation					
Tronçon 4	Tronçon déjà réalisé							
Tronçon 5	Tronçon déjà réalisé							
Tronçon 6	Tronçon géré dans le cadre de l'opération immobilière Mosaic							
Tronçon 7					Etude	Réalisation		
Tronçon 8					Etude	Réalisation		
Tronçon 9				Etude	Réalisation			

Partenaires / Sources de financements

Europe	FEDER
Etat	DSIL, Le Fonds Mobilités Actives, Le Fonds Mobilités Actives « continuités cyclables », FNADT
Conseil Régional de Normandie	Appels à Manifestation d'Intérêts
Conseil Départemental du Calvados	Contrat de territoire
CA Cœur de Nacre	Contrat agglo-communes

Décomposition de l'itinéraire

9 tronçons	1.Tailleville 2.Parc des Sports 3.Venelles (Moissons, Petite Haie, Chardonnerets)	4.Promenade Thomas de Douvres 5.Sentier Jean Moulin 6.Rue des Pensées	7.Rue des Noyers 8.Rue Maître Colleville 9.Rue de la Fossette
-------------------	---	---	---

Indicateurs de suivi

Linéaire cyclable/piéton aménagé
 Nombre de points noirs effacés
 Nombre de panneaux de jalonnement installés

Itinéraire 2 – Fiche-action par tronçon

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

3- PAR TRONÇON

Tronçon 1. Tailleville

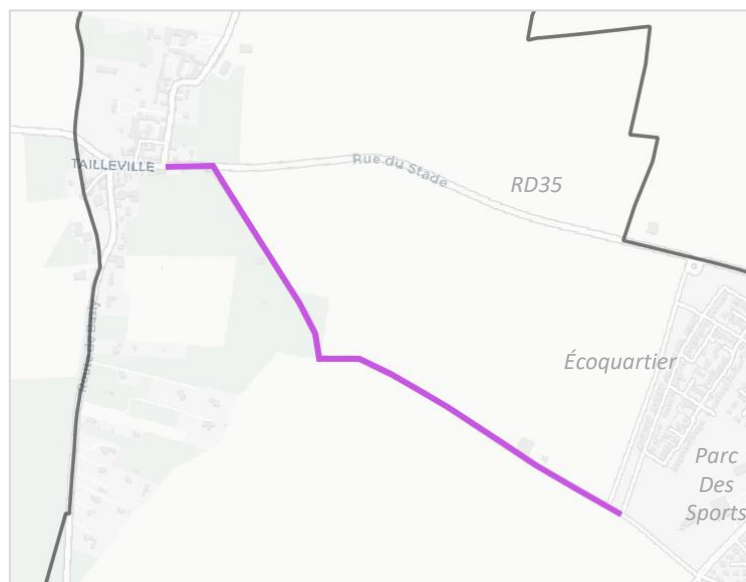
Problématique initiale relevée

Le bourg de Tailleville est situé à l'écart du reste du tissu urbain de Douvres-la-Délivrande. Il est relié par la départementale 35 qui ne favorise pas la sécurité du déplacement des modes actifs. Un chemin agricole existant plus au sud permet actuellement de réaliser cette liaison mais il est en état médiocre et il n'est pas jalonné.

Ce tronçon offre un beau panorama sur la mer et les monuments de Douvres.

Description de l'aménagement

Détail de l'aménagement	L'aménagement consiste à signaler et jalonner plus amplement le tronçon du chemin rural. Des signalisations horizontales et verticales seront mises en place afin d'informer et d'encourager l'utilisation de ce tronçon.
Enjeux	Cet aménagement répond à l'enjeu de relier Tailleville et les principaux pôles de la commune de manière sécurisée, continue et directe. Il permet d'éviter d'utiliser la RD35 pour effectuer la liaison.
Distance	Environ : 1300 mètres
Priorité	Pour 2026



Esquisse



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 5 panneaux verticaux
• 5 panneaux *directionnels*
Mise en place de 9 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 2 400 €
Total : 2 400 €

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

3- PAR TRONÇON

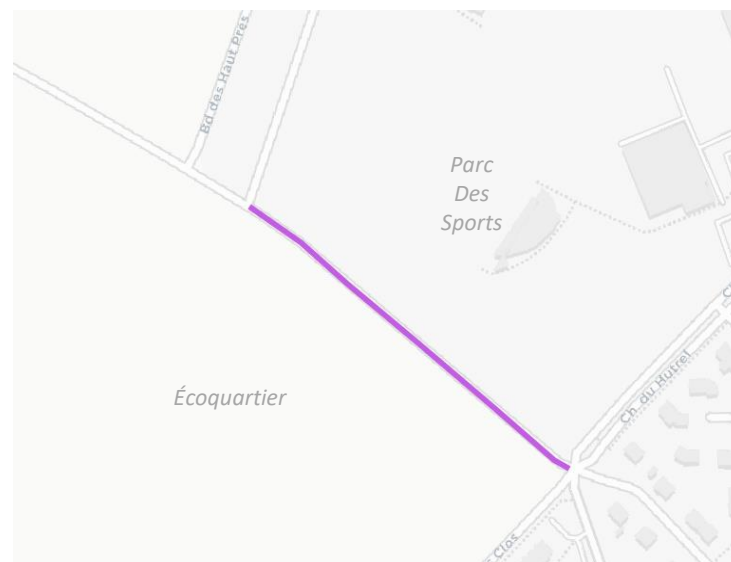
Tronçon 2. Parc des Sports

Problématique initiale relevée

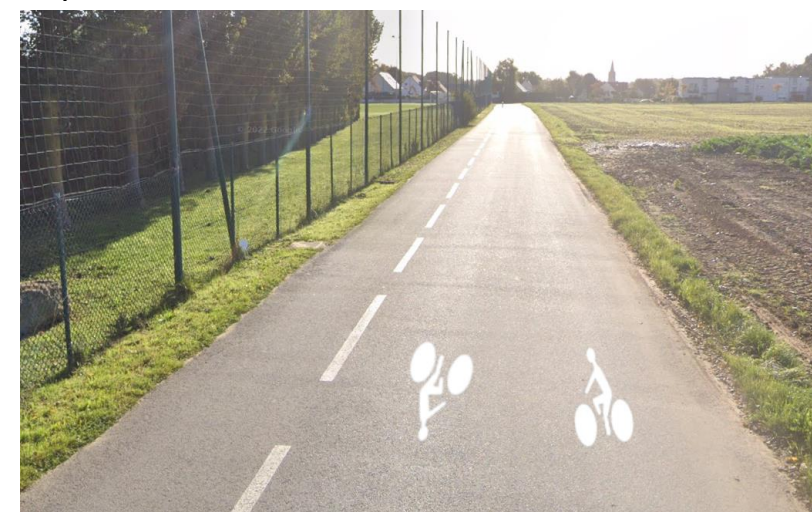
Ce tronçon relie les tranches 2 et 3 de l'écoquartier avec le Parc des Sports. Il sera fortement fréquenté par les véhicules lorsque les constructions seront érigées. L'objectif est d'anticiper ces problématiques de sécurité en installant des signalisations horizontales. Les signalisations verticales permettent d'assurer la continuité du parcours.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	L'aménagement consiste à signaler et jalonner ce tronçon reliant le Parc des Sports aux tranches 2 et 3 de l'écoquartier. Il permettra d'assurer la continuité entre le bourg de Tailleville et le reste des itinéraires du centre de Douvres.
<i>Enjeux</i>	Cet aménagement répond à l'enjeu de sécuriser et de mieux identifier l'itinéraire cyclable dans la perspective d'un trafic de véhicules plus soutenu après l'édification des habitations.
<i>Distance</i>	Environ : 265 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2026



Esquisse



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 4 panneaux verticaux
 • 4 panneaux *directionnels*
 Mise en place de 6 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
 Jalonnement : 1 800 €
Total : 1 800 €

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

3- PAR TRONÇON

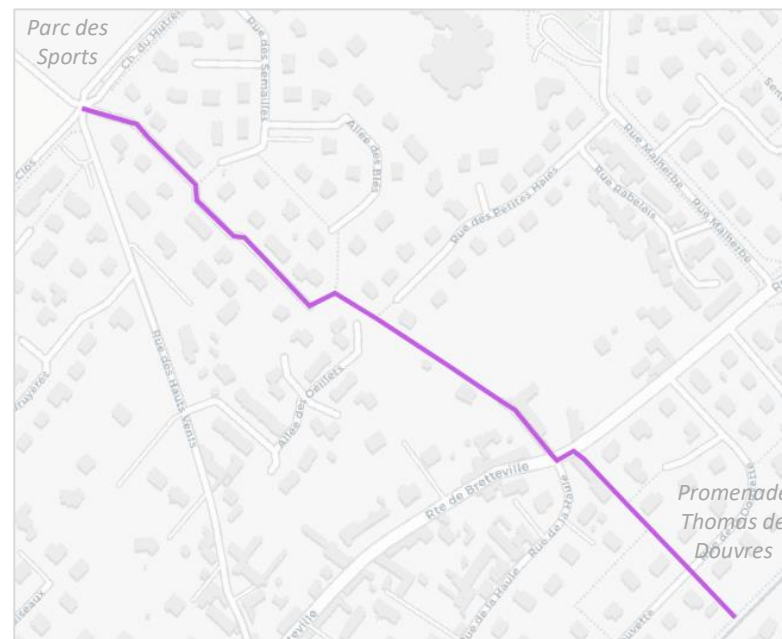
Tronçon 3. Venelles

Problématique initiale relevée

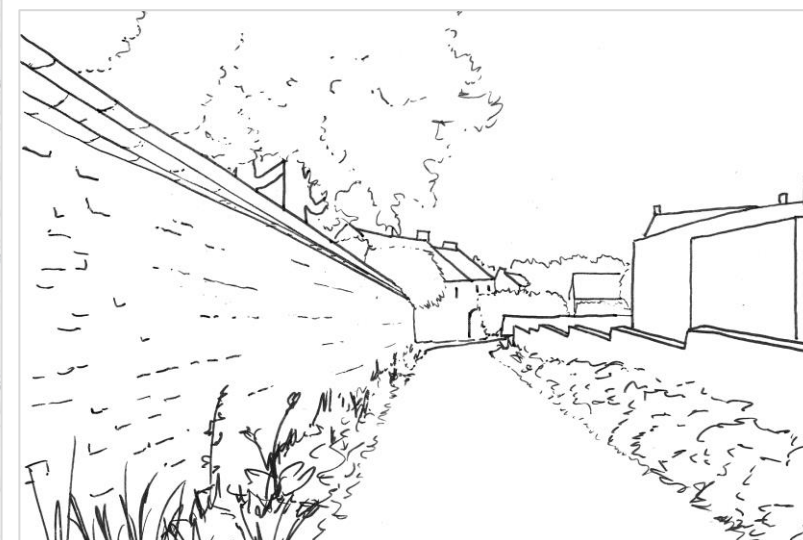
Les venelles situées à l’Ouest de la commune sont assez peu utilisées en dépit de l’intérêt indéniable dans les déplacements de mobilité douce. Plusieurs facteurs expliquent ce manque d’utilisation, notamment la signalisation inexistante et le revêtement parfois difficile pour les cyclistes ou personnes à mobilité réduite.

Description de l’aménagement

<i>Détail de l’aménagement</i>	L’aménagement consiste à revêtir d’un matériau perméable et d’aspect naturel la venelle des petites haies et de positionner des panneaux directionnels pour chacune des venelles empruntées, incitant les usagers à les emprunter.
<i>Enjeux</i>	Renforcer l’usage des venelles entre le Parc des Sports et la Promenade Thomas de Douvres est essentiel dans la stratégie de déplacement des mobilités actives de la ville. Cet itinéraire permet de gagner du temps et de la sécurité dans les trajets.
<i>Distance</i>	Environ : 600 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2026



Esquisse



▲ Venelle des Petites Haies

◀ Allée des Chardonnerets

Signalétique Jalonnement

Mise en place de 4 panneaux verticaux
 • 4 panneaux *directionnels*
 Mise en place de 8 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 37 500 €
 Jalonnement : 2 000 €
Total : 39 500 €

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

3 - PAR TRONÇON

Tronçon 7. Rue des Noyers

Problématique initiale relevée

La rue des Noyers est l'un des tronçons importants permettant de relier la Rue de l'Église et la RD7. Actuellement, des stationnements en chicane sont disposés rendant la circulation des cycles moins sécurisée.

Description de l'aménagement

Détail de l'aménagement	L'aménagement consiste à créer un trottoir partagé dans la continuité de celui de la rue de Maître Colleville et la Rue des Pensées. Un élargissement de 70 cm permettra d'offrir un trottoir partagé d'une largeur de 2,60 m. Le stationnement sur la chaussée sera supprimé. Un abaissement de trottoir sera réalisé pour les portails et pour la poche de stationnement.
Enjeux	Renforcement de la liaison Rue de l'Église et RD7 avec continuité des liaisons de bonnes qualités rue Maître Colleville et Rue des Pensées. L'enjeu est d'offrir une liaison sécurisée en dehors de la chaussée facilitant notamment les trajets pour les enfants allant à l'école.
Distance	Environ : 100 mètres
Priorité	Pour 2029

Esquisse



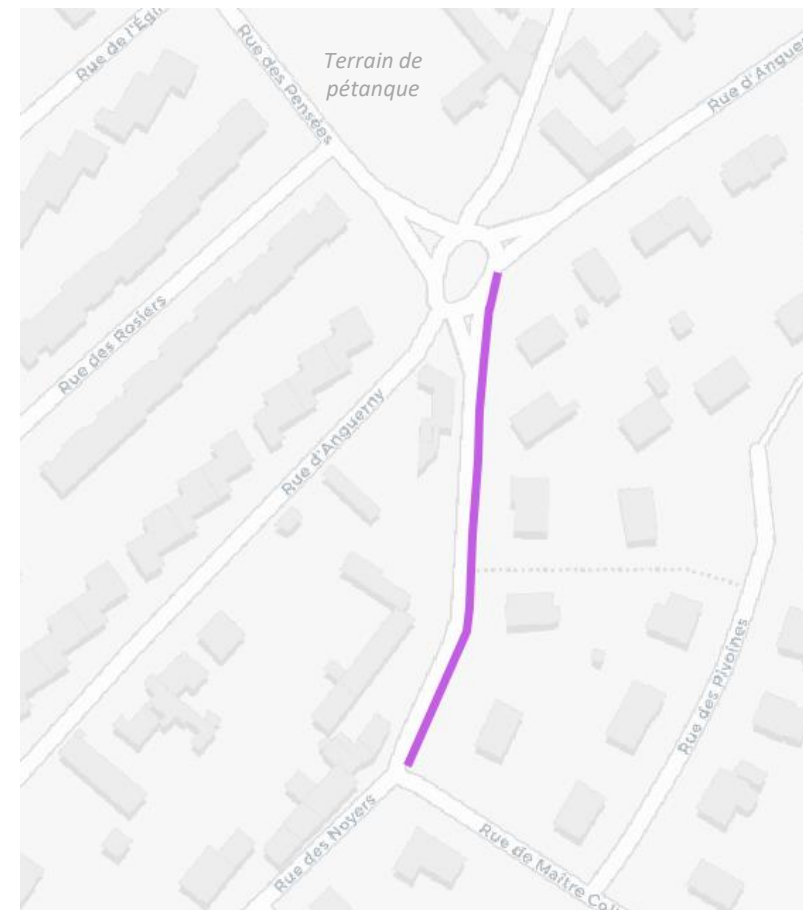
Élargissement du trottoir (environ 70 cm)

Signalétique Jalonnement

Mise en place de 4 panneaux verticaux
• 3 panneaux *directionnels*
• 1 panneau *trottoir partagé*
Mise en place de 6 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 36 000 €
Jalonnement : 1 800 €
Total : 37 800 €



Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

3- PAR TRONÇON

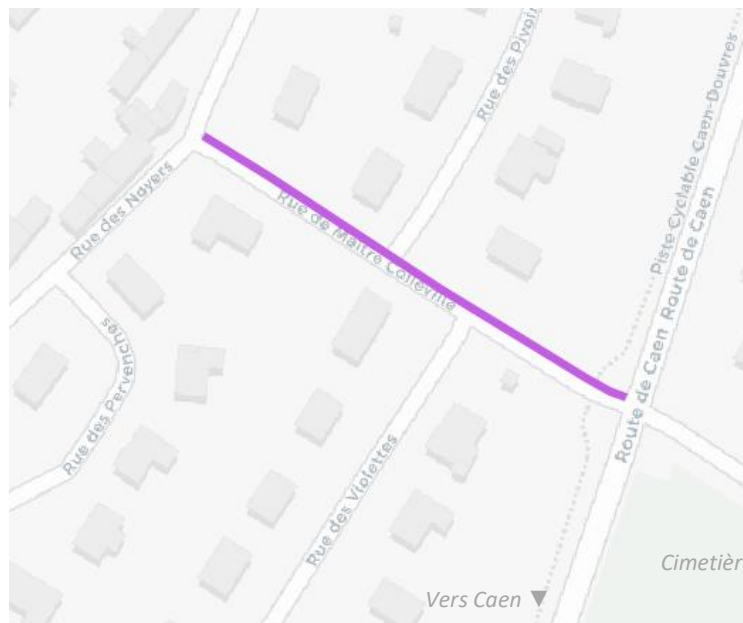
Tronçon 8. Maître Colleville

Problématique initiale relevée

La rue du Maître Colleville est une rue très large et qui est au contact immédiat de la piste cyclable vers Caen. Les trottoirs en place ne possèdent pas de bateaux afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	Le trottoir Nord sera élargi de 1,10 m et 2 abaissements de trottoirs seront réalisés. La continuité de l'itinéraire cyclo/piéton sera donc assuré entre Rue du Maître Colleville, Rue des Noyers et Rue des Pensées. Le trottoir partagé après travaux mesurera entre 3,30 m et 2,70 m.
<i>Enjeux</i>	Renforcer la sécurité et l'accessibilité des déplacements cyclo/piétons en lien direct avec la piste cyclable allant vers Caen. La poursuite de la continuité du tracé est l'un des enjeux de ce tronçon.
<i>Distance</i>	Environ : 100 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2029



Esquisse



Élargissement du trottoir (environ 110 cm)

Signalétique Jalonnement

- Mise en place de 5 panneaux verticaux
 - 4 panneaux *directionnels*
 - 1 panneau *trottoir partagé*
- Mise en place de 6 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

- Aménagement : 19 600 €
- Jalonnement : 2 100 €
- Total : 21 700 €**

Itinéraire 2 – Tailleville - Cimetière

3- PAR TRONÇON

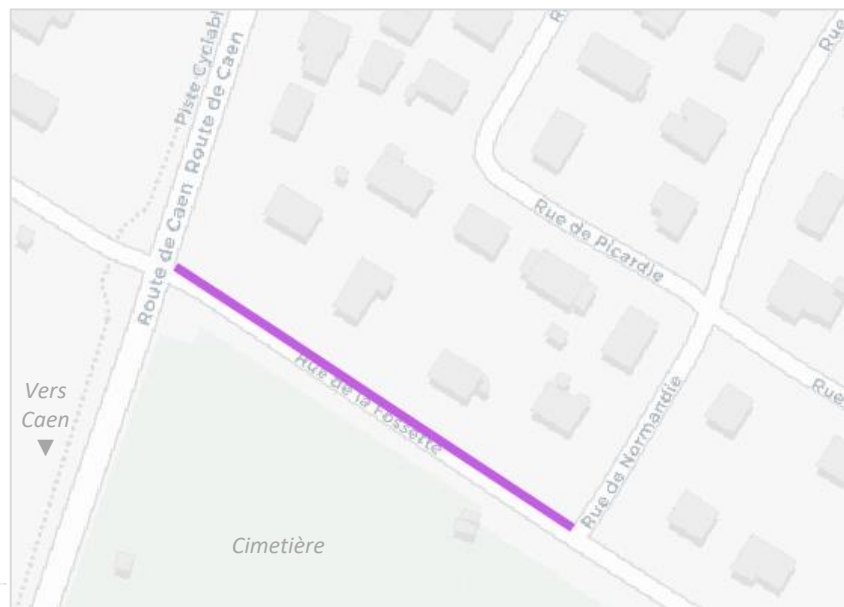
Tronçon 9. Rue de la Fossette Ouest

Problématique initiale relevée

La rue de la Fossette permet de relier les quartiers résidentiels de l'Est et la ZA de la Fossette à la RD7. Les cyclistes sont actuellement invités à rouler sur la chaussée en dépit de l'espace existant sur le trottoir. Ce dernier est occupé par des places de stationnements peu usitées.

Description de l'aménagement

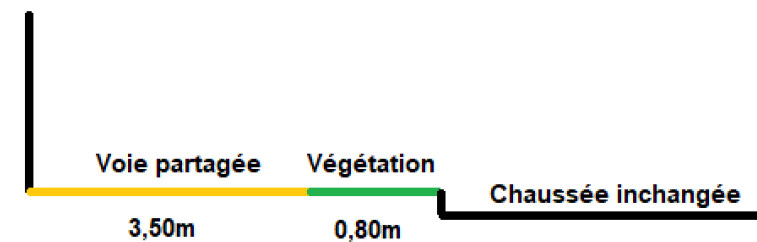
<i>Détail de l'aménagement</i>	Les stationnements côté Nord seront supprimés permettant de dégager 3,50 m de trottoir partagé. Une bordure de 80 cm de végétation sera mise en place entre la chaussée et le trottoir.
<i>Enjeux</i>	Renforcer la sécurité des déplacements de l'Est de la ville en utilisant une surlargeur existante. Ce tronçon permettra une accessibilité plus simple vers la piste cyclable vers Caen et en direction du Centre-ville.
<i>Distance</i>	Environ : 110 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2028



Esquisse



Coupe de l'aménagement

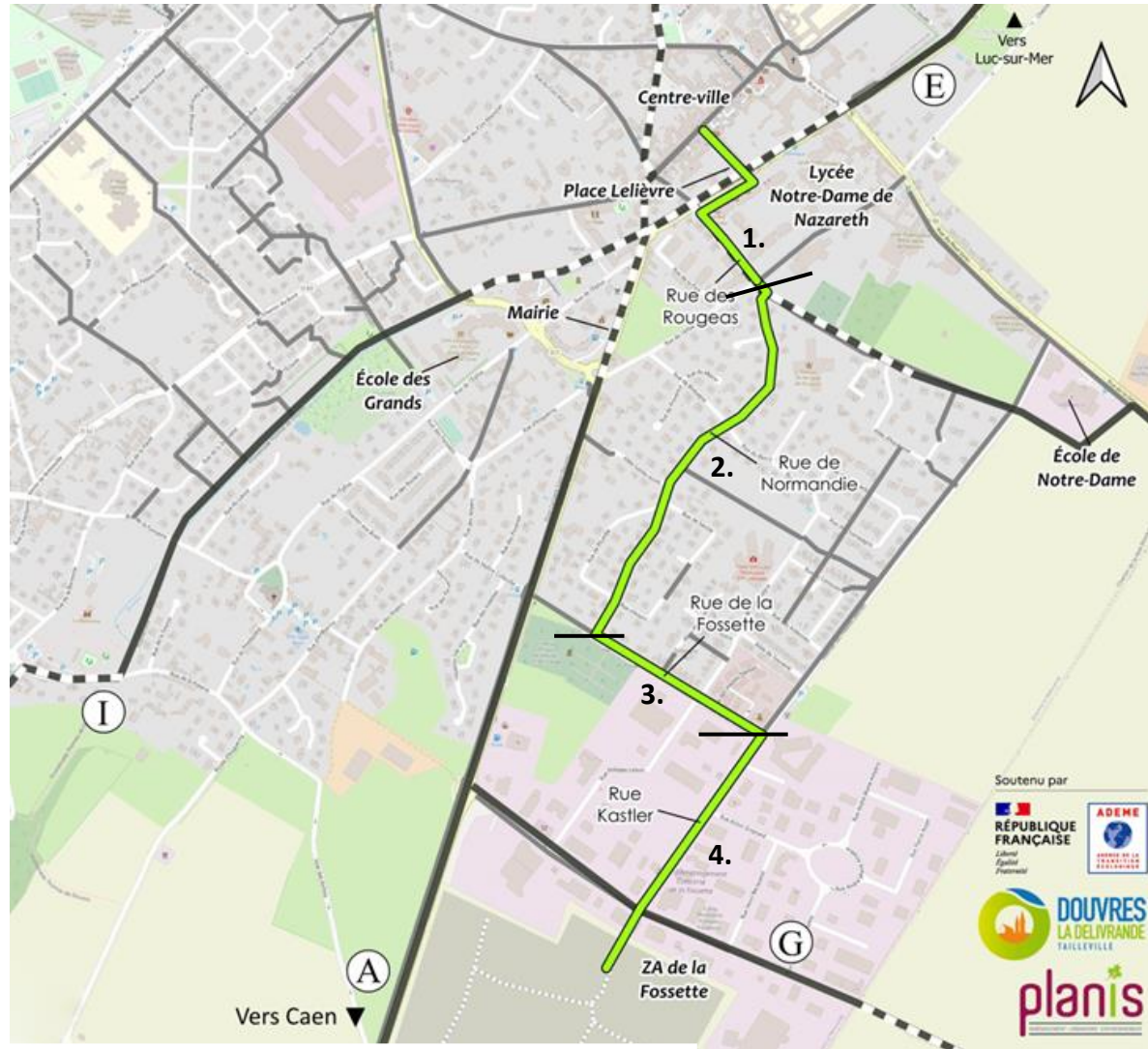


Signalétique Jalonnement

Mise en place de 3 panneaux verticaux
 • 2 panneaux *directionnels*
 • 1 panneau *trottoir partagé*
 Mise en place de 6 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 1 600 €
 Jalonnement : 2 100 €
Total : 3 100 €



- Projet d'itinéraire 3
- ■ Itinéraire actuel et futur du Schéma Cœur de Nacre
- Aménagements existants
- / 1. Délimitation et numérotation des tronçons

Itinéraire 3 – Centre-ville – Fossette Programmation

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
3.1		7 100 €						
3.2				2 200 €				
3.3				Etude	2 300 €			
3.4	Tronçon géré par la Communauté de Communes Cœur de Nacre							
	11 600 € + 1 740 € (frais annexes) = 13 500 €							

Itinéraire 3 – Centre-ville - Fossette

1- DESCRIPTION GÉNÉRALE

Contexte

Description de l'itinéraire L'itinéraire 3 relie le centre-ville à la ZA de la Fossette. Il permet de traverser les quartiers résidentiels de l'Est de la commune vers les principaux pôles. Cet itinéraire permet aussi d'établir une connexion avec les itinéraires structurants allant vers le littoral.

- Enjeux / Objectifs**
- Permettre au quartier résidentiel de rejoindre plus facilement le centre-ville.
 - Poursuivre la continuité des aménagements en lien avec les pistes vers le littoral.
 - Sécuriser certaines intersections.

Pôles reliés Centre-ville / Quartier résidentiel / ZA Fossette

Distance 1,55 km

Temps de parcours 15 minutes (marche) – 7 minutes (vélo)

Jonction itinéraires intercommunaux Itinéraire A (Vers Caen) – G – E

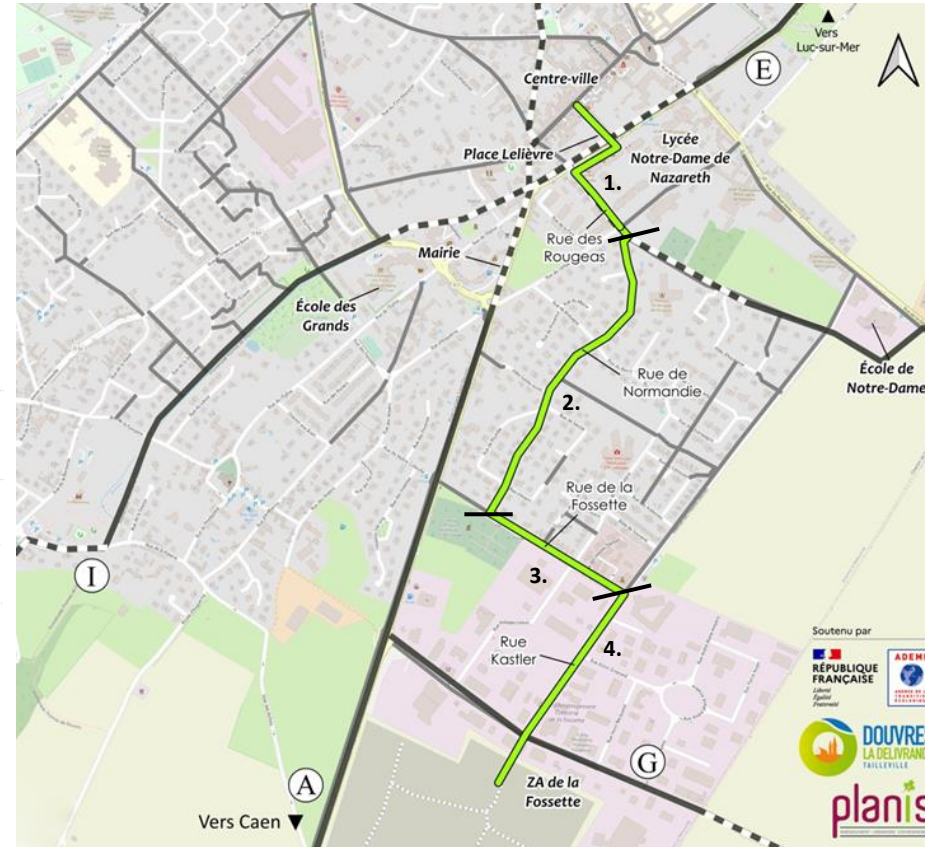
Traitement de l'itinéraire

Type de voies Trottoir partagé

Points particuliers Intersection Rougeas / Bourgogne
Intersection Rougeas / Basilique

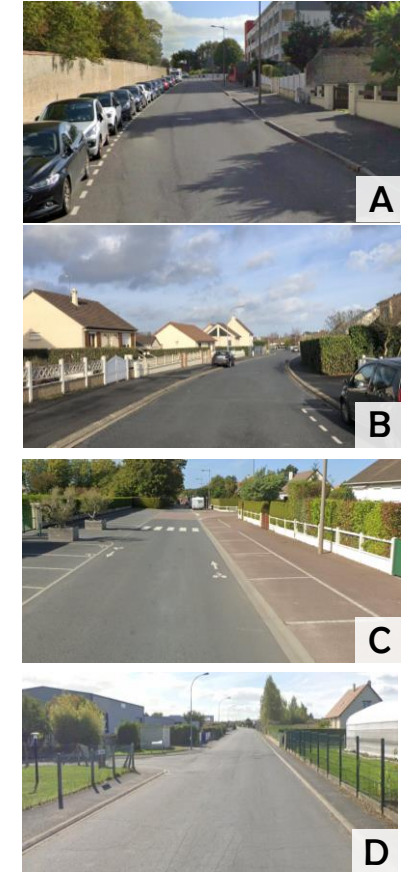
Jalonnement Logo vélo
Panneau directionnel informatif
Panneau trottoir partagé

Tracé de l'itinéraire



- Projet d'itinéraire 3
- Itinéraire actuel et futur du Schéma Cœur de Nacre
- Aménagements existants
- / 1. Délimitation et numérotation des tronçons

Illustrations photographiques



- A – Rue des Rougeas
- B – Rue de Normandie
- C – Rue de la Fossette
- D – Rue Kastler

Itinéraire 3 – Centre-ville - Fossette

2- PROGRAMME D' ACTIONS

Coûts estimé pour la collectivité (HT)

Coût aménagement	4 000 €
Coût jalonnement	7 600 €
Coût équipement	x
Installation de chantier	0 €
Frais annexes	1 740 €
TOTAL (HT)	13 340 €

Partenaires / Sources de financements

Europe	FEDER
Etat	DSIL, Le Fonds Mobilités Actives, Le Fonds Mobilités Actives « continuités cyclables », FNADT
Conseil Régional de Normandie	Appels à Manifestation d'Intérêts
Conseil Départemental du Calvados	Contrat de territoire
CA Cœur de Nacre	Contrat agglo-communes

Décomposition de l'itinéraire

4 tronçons	1.Rue des Rougeas 2.Rue de Normandie	3.Rue de la Fossette 4.Rue Kastler
-------------------	---	---------------------------------------

Phasage estimé

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tronçon 1		Réalisation						
Tronçon 2				Réalisation				
Tronçon 3				Etude	Réalisation			
Tronçon 4	Tronçon géré par la Communauté de Communes Cœur de Nacre							

Indicateurs de suivi

Linéaire cyclable/piéton aménagé
 Nombre de points noirs effacés
 Nombre de panneaux de jalonnement installés

Itinéraire 3 – Fiche-action par tronçon

Itinéraire 3 – Centre-ville - Fossette

3- PAR TRONÇON

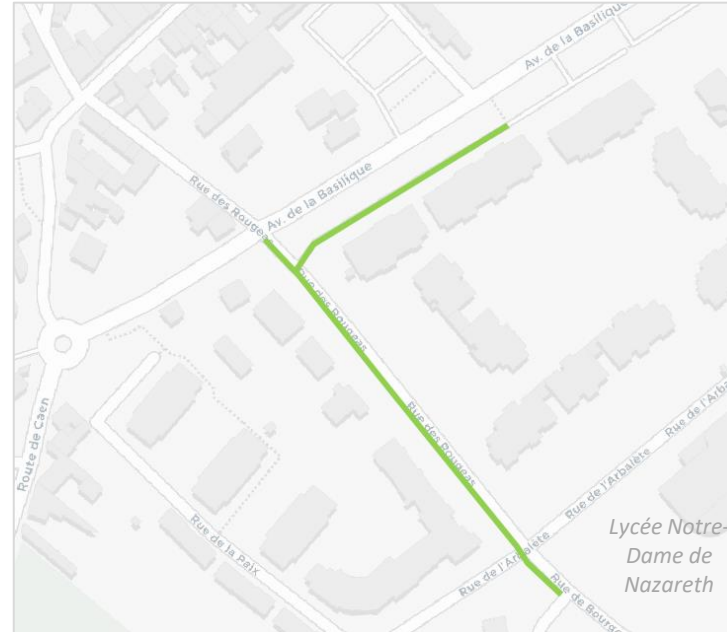
Tronçon 1. Rue des Rougeas

Problématique initiale relevée

L'intersection entre la rue des Rougeas et l'Avenue de la Basilique est complexe pour les mobilités actives. Outre le trafic important Avenue de la Basilique, traverser pour atteindre le trottoir partagé n'est pas aisé. De plus, l'intersection entre la Rue des Rougeas et la Rue de Bourgogne n'est pas appropriée pour une bonne déambulation des cycles et piétons.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	La Rue des Rougeas accueillera sur son trottoir Sud des piétons et des vélos en raison de sa grande largeur. L'itinéraire orientera les usagers vers le passage parallèle à l'Avenue de la Basilique afin de traverser au passage surélevé. Des abaissements de trottoirs seront réalisés à l'intersection avec la rue de Bourgogne.
<i>Enjeux</i>	Ce tronçon permettra de sécuriser les déplacements vers et depuis le centre-ville. Il possède un enjeu fort pour inciter à se déplacer en mobilités douces.
<i>Distance</i>	Environ : 230 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2025



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 7 panneaux verticaux
 • 5 panneaux *directionnels*
 • 2 panneaux *trottoir partagé*
 Mise en place de 10 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

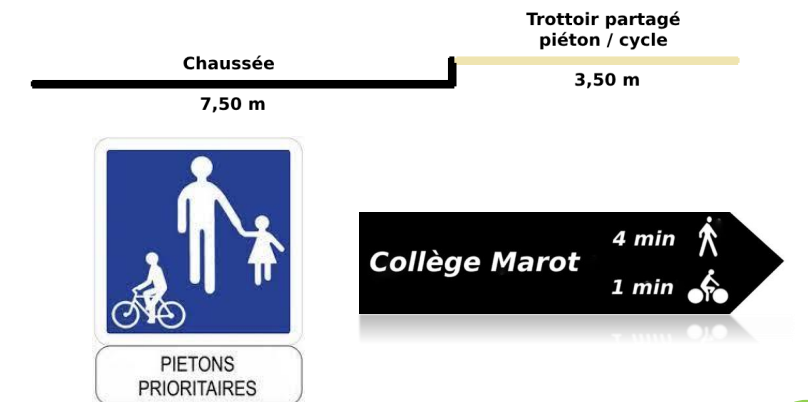
Aménagement : 4000 €
 Jalonnement : 3 100 €

Total : 7 100 €

Esquisse



Coupe de l'aménagement



Itinéraire 3 – Centre-ville - Fossette

3- PAR TRONÇON

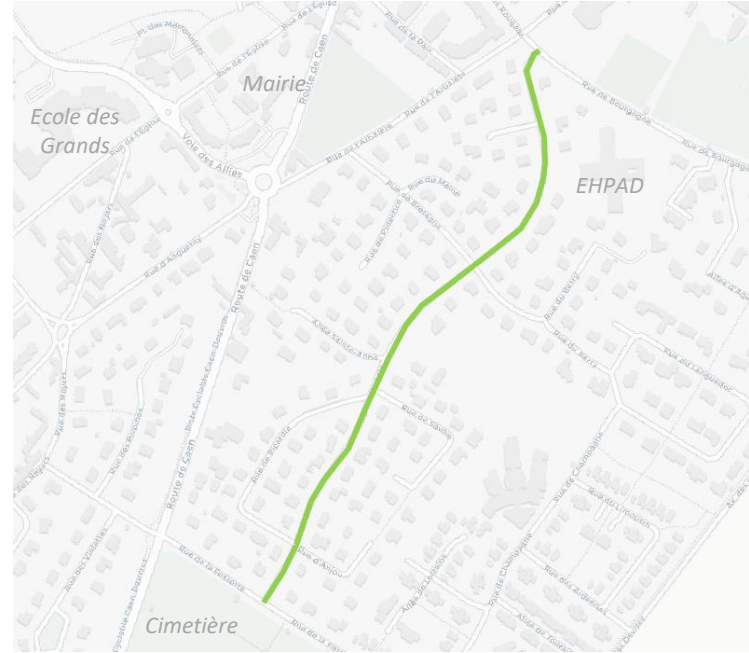
Tronçon 2. Rue de Normandie

Problématique initiale relevée

Ce tronçon ne connaît pas de difficultés particulières. Il s'agit d'un secteur résidentiel et la rue de Normandie en est son axe principal. Cet aménagement va permettre de mieux signaler la présence de vélo afin de faire diminuer la vitesse des véhicules.

Description de l'aménagement

<p><i>Détail de l'aménagement</i></p>	<p>La rue de Normandie accueillera 16 logos vélos présents sur la chaussée. Ceux-ci s'étaleront tous les 75 mètres. Ils pourront être accompagnés de chevrons afin d'affirmer la place du vélo sur la chaussée.</p>
<p><i>Enjeux</i></p>	<p>Cet aménagement a pour objectif d'affirmer clairement la place du vélo sur la chaussée ainsi que de guider les cyclistes le long de cet itinéraire de transition entre le centre-ville et le quartier de la Fossette. Il permet de concerner tout ce quartier résidentiel.</p>
<p><i>Distance</i></p>	<p>Environ : 600 mètres</p>
<p><i>Priorité</i></p>	<p>Pour 2027</p>



Signalétique Jalonnement

Mise en place de 2 panneaux verticaux
• 2 panneaux *directionnels*

Mise en place de 16 logos vélos au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 2 200 €

Total : 2 200 €

Esquisse



Collège Marot

4 min

1 min

Itinéraire 3 – Centre-ville - Fossette

3- PAR TRONÇON

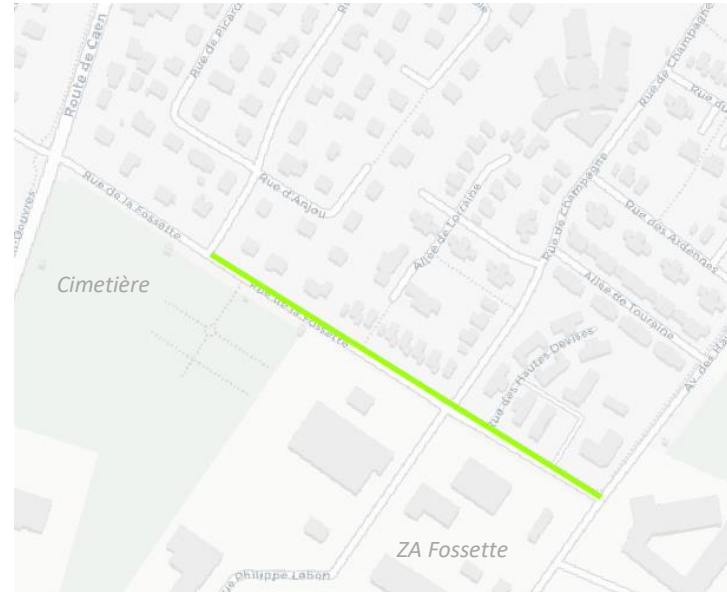
Tronçon 3. Rue de la Fossette Est

Problématique initiale relevée

La rue de la Fossette permet de relier les quartiers résidentiels de l'Est et la ZA de la Fossette à la RD7. Les cyclistes sont actuellement invités à rouler sur la chaussée en dépit de l'espace existant sur le trottoir. Ce dernier est occupé par des places de stationnements peu usitées. Ce tronçon se situe dans la prolongation du tronçon présent dans l'itinéraire 2.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	Les stationnements côté Nord seront supprimés permettant de dégager jusqu'à 3,50 m de trottoir partagé par endroit.
<i>Enjeux</i>	Cet aménagement permet de rendre la totalité de la rue de la Fossette sécurisée pour les mobilités actives. Les personnes à mobilité réduite n'auront plus besoin de descendre une pente pour circuler. La voie partagée sera rectiligne.
<i>Distance</i>	Environ : 180 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2028



Signalétique Jalonnement

- Mise en place de 5 panneaux verticaux
 - 4 panneaux *directionnels*
 - 1 panneau *Trottoir partagé*

Coût estimé (HT)

Mise en place de 8 logos vélos au sol

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 2 300 €

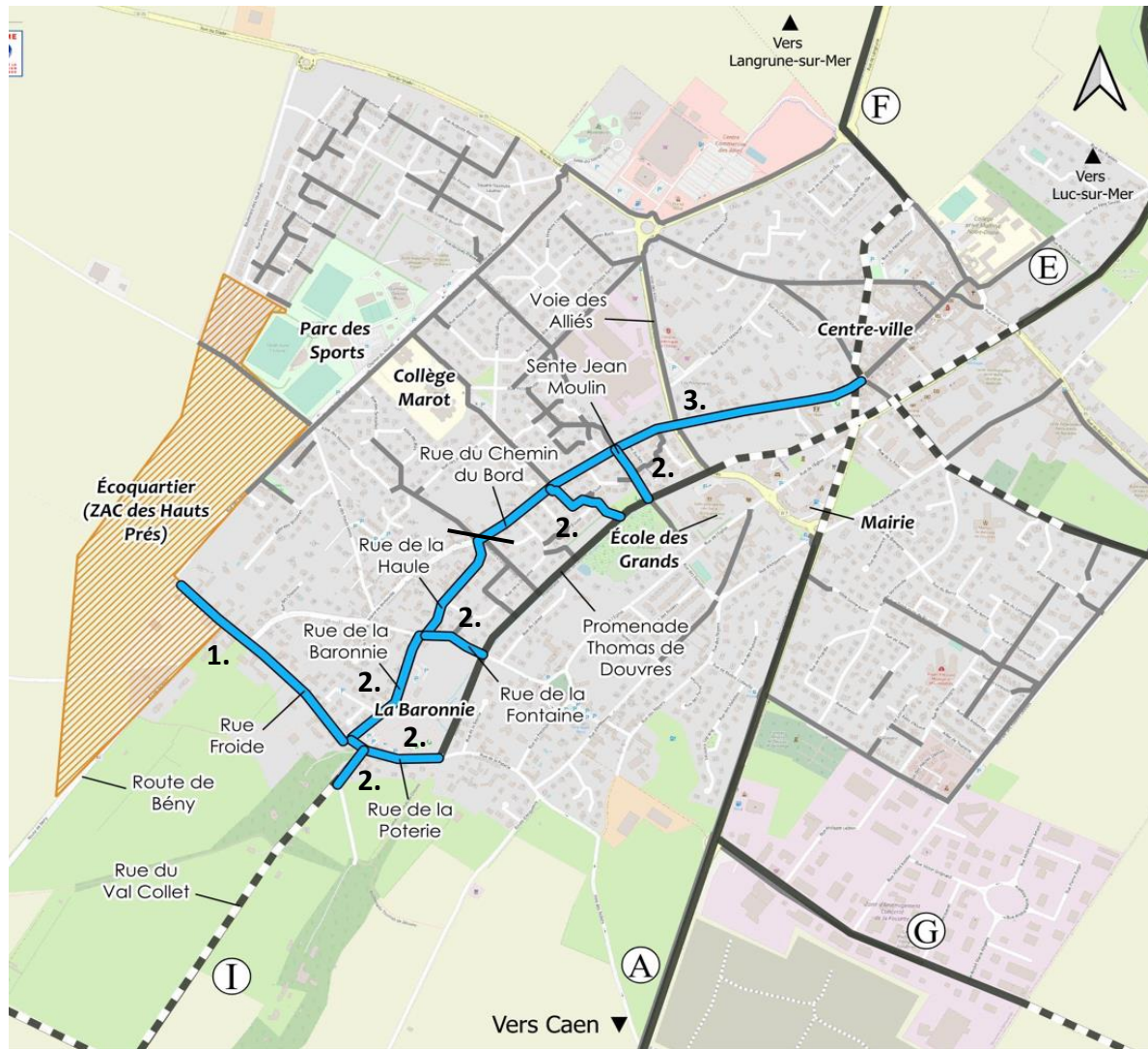
Total : 2 300 €


Esquisse





Coupe de l'aménagement






 Projet d'itinéraire 4

 Itinéraire actuel et futur du Schéma Cœur de Nacre

 Aménagements existants

 1. Délimitation et numérotation des tronçons

Itinéraire 4 Programmation

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
4.1	Tronçon en cours de réalisation							
4.2				4 900 €				
4.3				Etude	71 900 €			
76 800 € + 35 000 € (installation de chantier + frais annexes) = 111 900 €								

Itinéraire 4

1- DESCRIPTION GÉNÉRALE

Contexte

Description de l'itinéraire L'itinéraire 4 relie le centre-ville à l'écoquartier. Il permet de dessiner un itinéraire de passage que les utilisateurs n'emprunteront que lors de courtes portions. La Rue du Chemin du Bord aura un chaucidou sur sa partie Ouest un trottoir partagé sur sa partie Est. Tous les autres aménagements ne sont que du jalonnement et de la signalisation horizontale.

- Enjeux / Objectifs**
- Orienter les flux vers des itinéraires plus sécurisés comme la Promenade Thomas de Douvres ou les itinéraires 1 et 2.
 - Relier le collège Marot au centre-ville.
 - Multiplier l'utilisation des venelles.
 - Accompagner les utilisateurs sur de petits parcours.

Pôles reliés Centre-ville / Ecoquartier / Collège Marot

Distance 2,50 km

Temps de parcours 25 minutes (marche) – 10 minutes (vélo)

Jonction itinéraires intercommunaux Itinéraire F - I

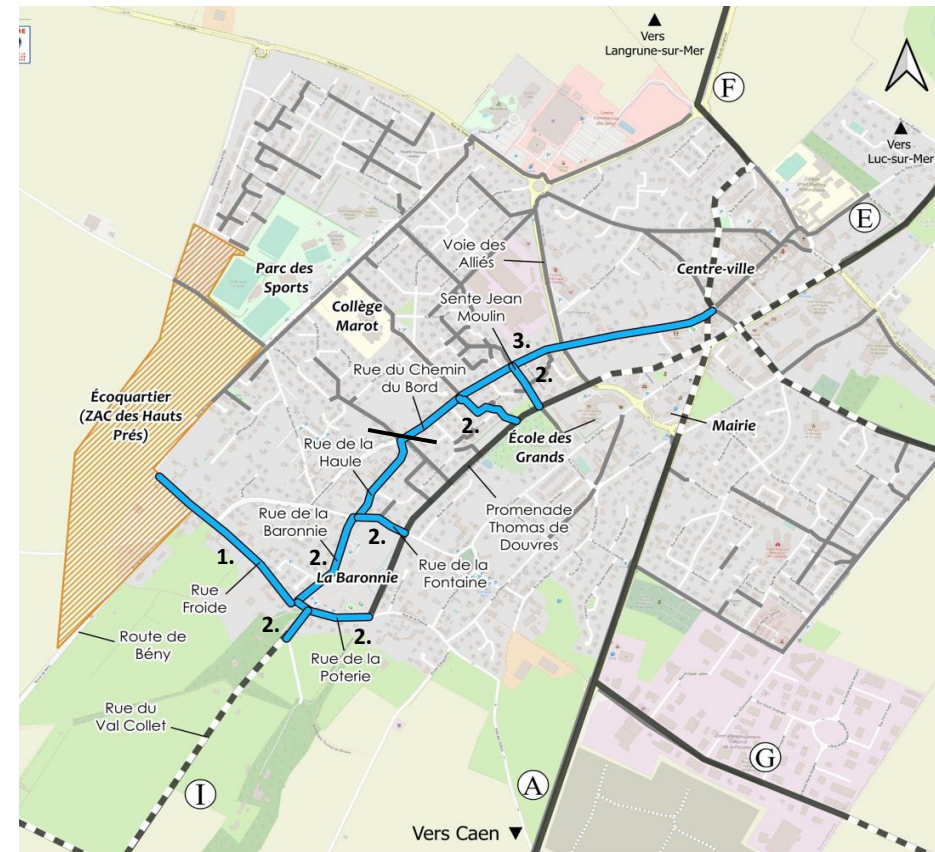
Traitement de l'itinéraire

Type de voies Trottoir partagé
Chaucidou
Venelles

Points particuliers Rue du Chemin du Bord
Venelles

Jalonnement Logo vélo
Panneau directionnel informatif

Tracé de l'itinéraire



- Projet d'itinéraire 4
- Itinéraire actuel et futur du Schéma Cœur de Nacre
- Aménagements existants
- / 1. Délimitation et numérotation des tronçons

Illustrations photographiques



- A – Rue de la Baronnie
- B – Rue du Chemin du Bord
- C – Sente de l'Écluse
- D – Rue de la Haule

Itinéraire 4



2- PROGRAMME D' ACTIONS

Coûts estimé pour la collectivité (HT)

Coût aménagement	62 000 €
Coût jalonnement	14 800 €
Coût équipement	x
Installation de chantier	20 000 €
Frais annexes	15 000 €
TOTAL (HT)	111 900 €

Phasage estimé

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tronçon 1	Tronçon déjà en cours de réalisation							
Tronçon 2				Réalisation				
Tronçon 3				Etude	Réalisation			

Partenaires / Sources de financements

Europe	FEDER
Etat	DSIL, Le Fonds Mobilités Actives, Le Fonds Mobilités Actives « continuités cyclables », FNADT
Conseil Régional de Normandie	Appels à Manifestation d'Intérêts
Conseil Départemental du Calvados	Contrat de territoire
CA Cœur de Nacre	Contrat agglo-communes

Décomposition de l'itinéraire

3 tronçons	1. Rue Froide 2. Rue de la Baronnie, Haule, Poterie, Fontaine 3. Rue du Chemin du Bord
-------------------	--

Indicateurs de suivi

- Linéaire cyclable/piéton aménagé
- Nombre de points noirs effacés
- Nombre de panneaux de jalonnement installés

Itinéraire 4 – Fiche-action par tronçon

Itinéraire 4

3- PAR TRONÇON

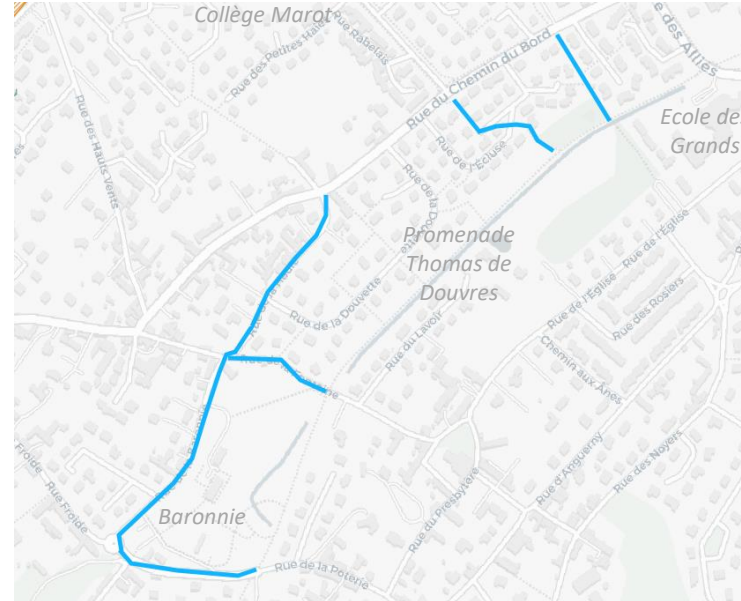
Tronçon 2. Rues Baronnie, Haule, Poterie et Fontaine

Problématique initiale relevée

La ville possède une colonne vertébrale en matière de liaison douce : la promenade Thomas de Douvres. Il est nécessaire d'irriguer cet axe et donc de proposer des aménagements légers pour orienter les usagers vers la promenade. Actuellement, les venelles sont peu valorisées.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	Dans ces rues, l'aménagement consistera à la mise en place de signalisation horizontale et de signalisation directionnelle. Cette dernière permettra d'orienter les usagers vers la Promenade Thomas de Douvres depuis les quartiers résidentiels environnants.
--------------------------------	---



Esquisse



Collège Marot

- 4 min
- 1 min

<i>Enjeux</i>	L'enjeu de ce tronçon est de favoriser l'utilisation de ces rues afin d'orienter les flux de mobilités douces vers la Promenade Thomas de Douvres.
<i>Distance</i>	Environ : 1 100 mètres
<i>Priorité</i>	Pour 2027

Signalétique Jalonnement

Mise en place de 11 panneaux verticaux

- 11 panneaux *directionnels*

Mise en place de 16 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 0 €
Jalonnement : 4 900 €

Total : 4 900 €

Itinéraire 4

3- PAR TRONÇON

Tronçon 3. Rue du Chemin du bord

Problématique initiale relevée

La rue du Chemin du bord est un axe très fréquenté par les douvrais, à la fois en véhicule, en vélo ou également pour s'y stationner. Elle permet de relier le centre-ville aux secteurs d'habitation tout en passant à proximité de certains équipements de la ville notamment le collège Marot.

Description de l'aménagement

La Rue du Chemin du Bord possède plusieurs gabarits ne permettant pas de réaliser un même aménagement de tout son long.

(A) Mise en place d'un chaucidou sur 170 m, 9 places de stationnements supprimées.

(B) Mise en place d'un trottoir partagé sur 290 m. Nécessite la suppression de 28 places de stationnement et l'élargissement du trottoir Sud de 1,50 m. Des lisses en bois discontinues seront mises en place ainsi que des chicanes aux débouchés du trottoir pour empêcher le stationnement illicite.

(C) Conservation du double-sens cyclable.

Détail de l'aménagement

Enjeux

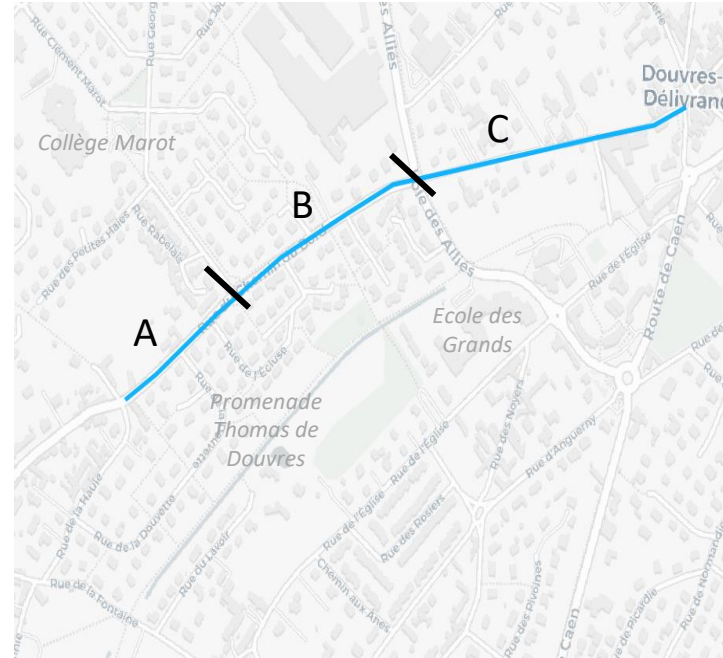
L'enjeu est d'accompagner les cyclistes sur cet axe et également d'assurer une continuité de la piste cyclable rue Malherbe jusqu'au centre-ville de Douvres.

Distance

Environ : 840 mètres

Priorité

Pour 2028



Signalétique
Jalonnement
pour l'ensemble
du tronçon

Mise en place de 8 panneaux verticaux
• 8 panneaux directionnels

Mise en place de 12 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)
pour l'ensemble
du tronçon

A | Aménagement : 0 € | **B** | Aménagement : 62 000 €
Jalonnement : 2 400 € | Jalonnement : 7 500 €

Total A : 2 400 €

Total B : 69 500 €

Total : 71 900 €

Esquisse



Panneau de signalisation indiquant la présence d'un chaucidou.

Itinéraire 4

3- PAR TRONÇON

Tronçon 3. Rue du Chemin du bord

Problématique initiale relevée

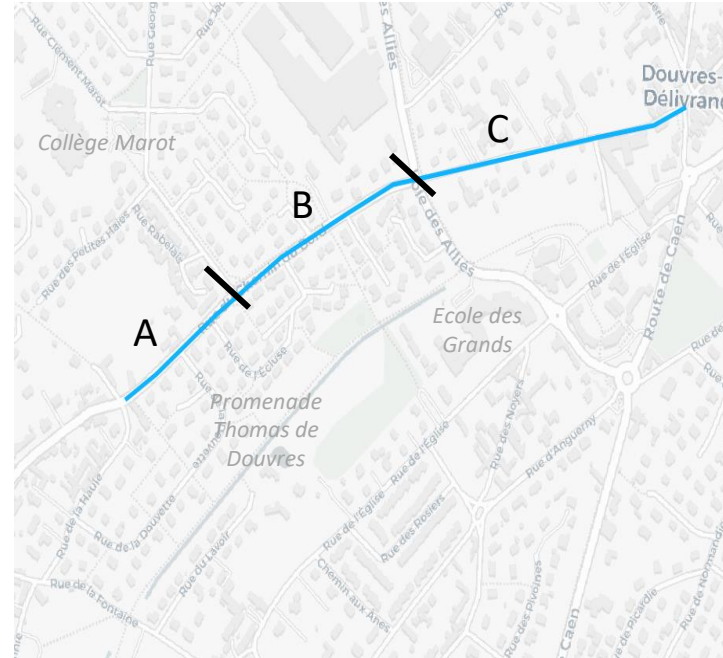
La rue du Chemin du bord est un axe très fréquenté par les douvrais, à la fois en véhicule, en vélo ou également pour s'y stationner. Elle permet de relier le centre-ville aux secteurs d'habitation tout en passant à proximité de certains équipements de la ville notamment le collège Marot.

Description de l'aménagement

La Rue du Chemin du Bord possède plusieurs gabarits ne permettant pas de réaliser un même aménagement de tout son long.

- (A) Mise en place d'un chaucidou sur 170 m, 9 places de stationnements supprimées.
- (B) **Mise en place d'un trottoir partagé sur 290 m. Nécessite la suppression de 28 places de stationnement et l'élargissement du trottoir Sud de 1,50 m. Des lisses en bois discontinues seront mises en place ainsi que des chicanes aux débouches du trottoir pour empêcher le stationnement illicite.**
- (C) Conservation du double-sens cyclable.

Détail de l'aménagement



Esquisse



Enjeux

L'enjeu est d'accompagner les cyclistes sur cet axe et également d'assurer une continuité de la piste cyclable rue Malherbe jusqu'au centre-ville de Douvres.

Distance

Environ : 840 mètres

Priorité

Pour 2028

Signalétique Jalonnement pour l'ensemble du tronçon

Mise en place de 8 panneaux verticaux
• 8 panneaux directionnels

Mise en place de 12 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT) pour l'ensemble du tronçon

A | Aménagement : 0 € B | Aménagement : 62 000 €
Jalonnement : 2 400 € Jalonnement : 7 500 €

Total A : 2 400 € Total B : 69 500 €

Total : 71 900 €



Exemple de lisses longeant une voie partagée piétons/vélos

Points durs – Fiche-action globale

Points durs

Giratoire de l'ancienne mairie

Problématique initiale relevée

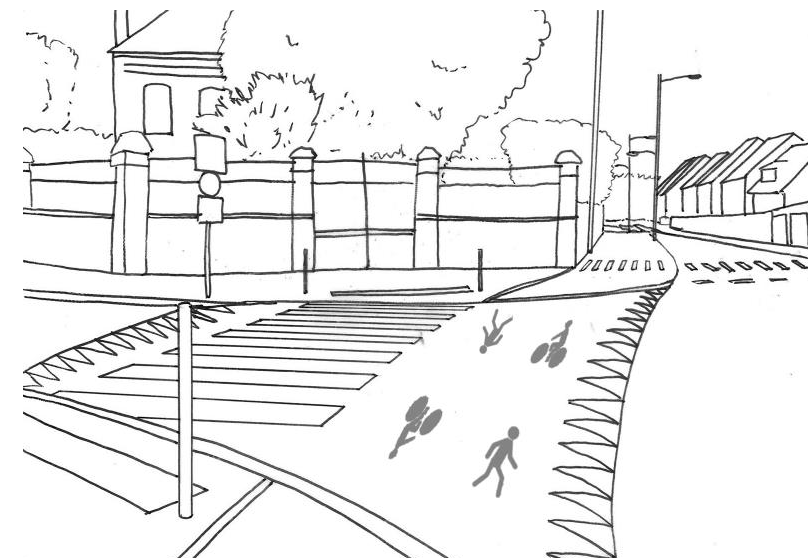
Le giratoire de l'ancienne mairie rend difficile la liaison douce entre l'Avenue de la Basilique et le passage vers la Place des Marronniers. L'intégration du trottoir partagé existant Avenue de la Basilique n'est pas optimisée, notamment lorsque l'usager circule d'Ouest en Est. De plus, la vitesse des véhicules est élevée alors même qu'une zone de rencontre (20 km/h) commence directement au Nord avec une visibilité moindre.

Description de l'aménagement

Détail de l'aménagement	L'aménagement consiste à créer un trottoir traversant qui permettra d'assurer une continuité dans le déplacement des mobilités actives. La chaussée sera donc surélevée avec un marquage de logo vélo et piétons sur le trottoir traversant. Une couleur différente de la chaussée pour être développée.
Enjeux	Les enjeux sont de permettre la continuité des mobilités actives entre la Place des Marronniers et l'Avenue de la Basilique et également de créer une entrée de zone de rencontre efficace en ralentissant la vitesse des véhicules.
Distance	/
Priorité	Pour 2028



Esquisse



Signalétique
Jalonnement

Mise en place de 2 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 19 000 €
Signalisation : 200 €
Installation chantier + frais annexes : 6 880 €
Total : 26 080 €

	2027	2028
Trottoir traversant	Etude	Réalisation



Points durs

Voie des Alliés – Giratoire de l'Europe

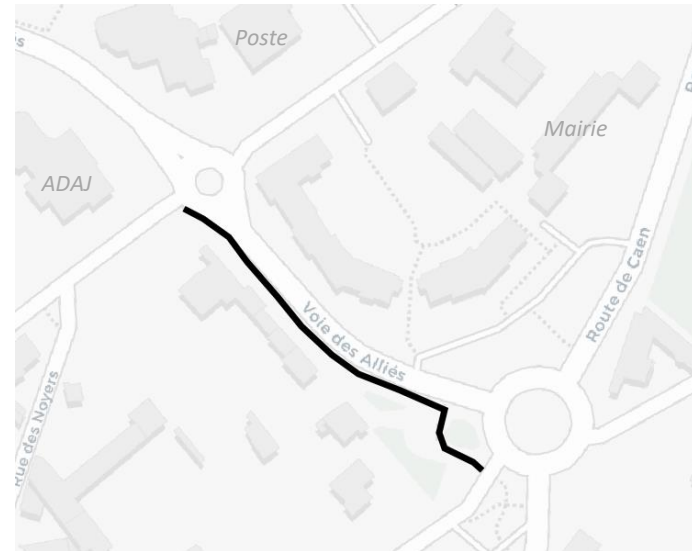
Problématique initiale relevée

Actuellement il n'y a pas de liaison douce entre la piste Voie des Alliés et la piste allant vers Caen. Les cyclistes sont dans l'obligation d'intégrer la chaussée avec un trafic de véhicules élevés.

Avec l'itinéraire 1 qui permettra d'améliorer la situation du carrefour de la Poste et de la partie plus au Nord de la Voie des Alliés, cet aménagement va renforcer la continuité jusqu'au Giratoire de l'Europe.

Description de l'aménagement

<i>Détail de l'aménagement</i>	L'aménagement sera une voie piétonne et cyclable d'une largeur de 3 mètres environ. Les places de stationnements existantes côté Sud seront conservées afin de faciliter l'accès aux cabinets médicaux. Les poteaux existants seront conservés et sépareront les places de stationnements et la voie piéton/vélo.
<i>Enjeux</i>	L'enjeu est d'assurer une continuité entre la piste cyclable allant vers Caen et la piste partagée piéton/vélo de la Voie des Alliés. Cet aménagement facilitera les déplacements des vélos, des piétons et des PMR.
<i>Distance</i>	85 m
<i>Priorité</i>	Pour 2026



Esquisse



Signalétique Jalonnement

- Mise en place de 4 panneaux verticaux
 - 2 panneaux *directionnels*
 - 2 *panneaux trottoirs partagés*
- Mise en place de 6 logos vélos/piétons au sol

Coût estimé (HT)

Aménagement : 13 600 €
 Jalonnement : 1 200 €
 Installation de chantier et frais annexes : 6 220 €
Total : 21 020 €

Coupe de l'aménagement



	2025	2026
Voie des Alliés – Giratoire de l'Europe	Etude	Réalisation

Plan de Jalonnement – Implantations idéales des panneaux de signalisation

2 types de panneaux à implanter massivement :

- Panneaux annonçant des trottoirs partagés piétons/cyclistes
- Panneaux annonçant une direction

En raison des faibles distances dans la ville, les panneaux de confirmation et de pré-signalisation n'ont pas d'intérêt à être implantés.

Estimation haute : 120 mâts au total envisagés :

- 96 mâts pour les panneaux de direction (1 mât peut contenir plusieurs panneaux de direction)
- 24 panneaux de trottoir partagé

Ce recensement est pour le scénario d'un jalonnement « idéal ». A chaque intersection, des panneaux indiquent les directions sur les grands itinéraires définis dans le schéma.

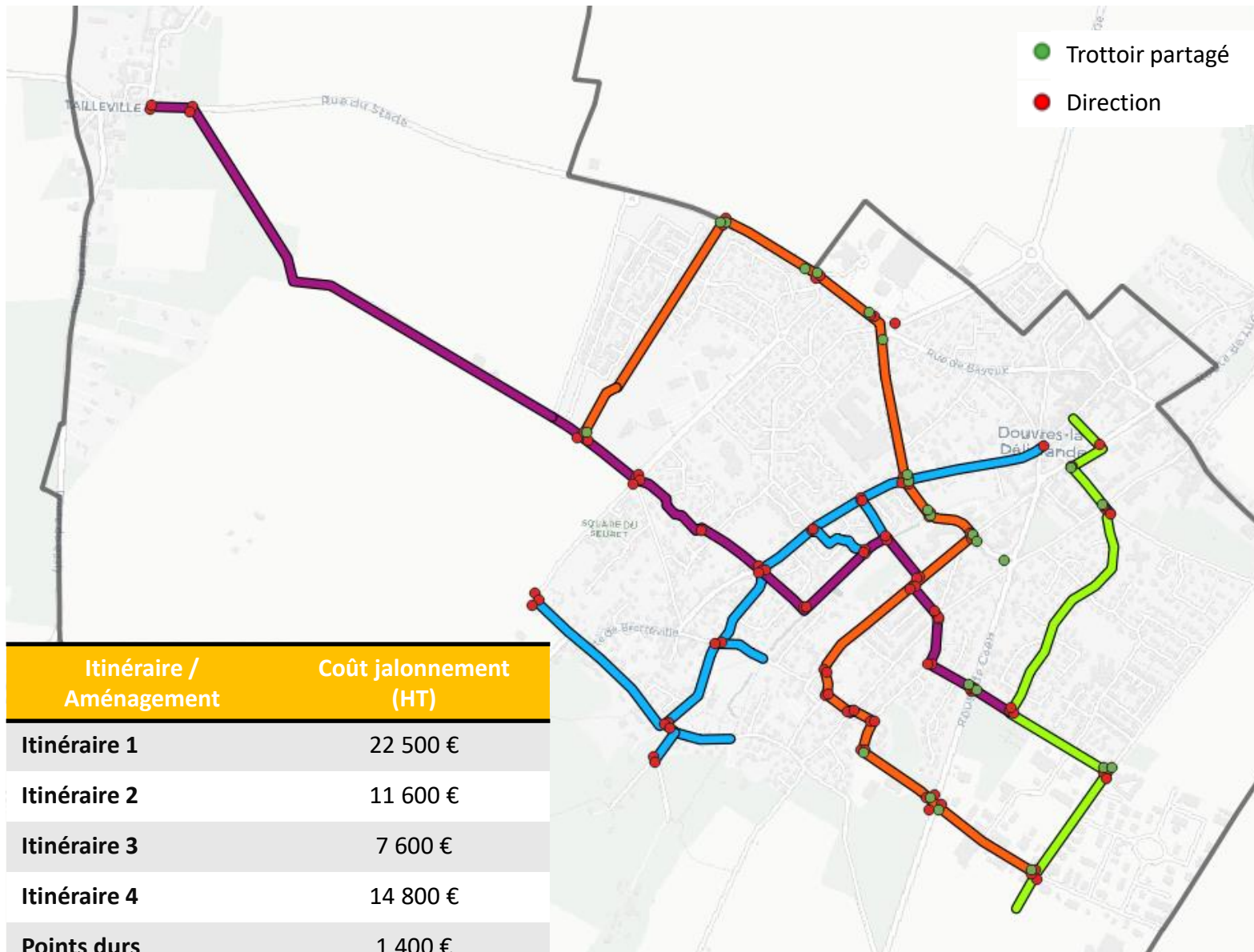
Estimation basse : 88 mâts au total envisagés :

- 64 mâts pour les panneaux de direction (1 mât peut contenir plusieurs panneaux de direction)
- 24 panneaux de trottoir partagé

A prendre en compte : **des mâts sont déjà existants** et peuvent servir d'appui pour les nouveaux panneaux.

De plus, certains mâts déjà existants peuvent être utilisés afin d'y ajouter des signalisations mobilités actives.

178 logos vélos/piétons sont attendus



Itinéraire / Aménagement	Coût jalonnement (HT)
Itinéraire 1	22 500 €
Itinéraire 2	11 600 €
Itinéraire 3	7 600 €
Itinéraire 4	14 800 €
Points durs	1 400 €
TOTAL	Environ 58 000 € HT

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Itinéraire 1 Écoquartier Fossette	1.1					Etude	Réalisation		
	1.2						Réalisation		
	1.3		Etude	Réalisation					
	1.4	Etude	Réalisation						
	1.5		Réalisation						
	1.6						Réalisation		
	1.7						Réalisation		
	1.8			Etude	Réalisation				
	1.9			Etude	Réalisation				
Itinéraire 2 Tailleville Cimetière	2.1			Réalisation					
	2.2			Réalisation					
	2.3		Etude	Réalisation					
	2.4	Tronçon déjà réalisé							
	2.5	Tronçon déjà réalisé							
	2.6	Tronçon géré dans le cadre de l'opération immobilière Mosaic							
	2.7					Etude	Réalisation		
	2.8					Etude	Réalisation		
	2.9				Etude	Réalisation			
Itinéraire 3 Centre-ville Fossette	3.1		Réalisation						
	3.2				Réalisation				
	3.3				Etude	Réalisation			
	3.4	Tronçon géré par la Communauté de Communes Cœur de Nacre							
Itinéraire 4	4.1	Tronçon en cours de réalisation							
	4.2				Réalisation				
	4.3				Etude	Réalisation			
Points durs	Giratoire de l'ancienne Mairie				Etude	Réalisation			
	Voie des Alliés		Etude	Réalisation					

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Itinéraire 1 Écoquartier Fossette	1.1					Etude	176 200 €		
	1.2						6 700 €		
	1.3		Etude	32 600 €					
	1.4	Etude	75 535 €						
	1.5		2 600 €						
	1.6						1 600 €		
	1.7						3 200 €		
	1.8			Etude	74 400 €				
	1.9			Etude	6 200 €				
Itinéraire 2 Tailleville Cimetière	2.1			2 400 €					
	2.2			1 800 €					
	2.3		Etude	39 500 €					
	2.4	Tronçon déjà réalisé							
	2.5	Tronçon déjà réalisé							
	2.6	Tronçon géré dans le cadre de l'opération immobilière Mosaic							
	2.7					Etude	37 800 €		
	2.8					Etude	21 100 €		
	2.9				Etude	3 100 €			
Itinéraire 3 Centre-ville Fossette	3.1		7 100 €						
	3.2				2 200 €				
	3.3				Etude	2 300 €			
	3.4	Tronçon géré par la Communauté de Communes Cœur de Nacre							
Itinéraire 4	4.1	Tronçon en cours de réalisation							
	4.2				4 900 €				
	4.3				Etude	71 900 €			
Points durs	Giratoire de l'ancienne mairie				Etude	19 200 €			
	Voie des Alliés		Etude	14 800 €					
	TOTAL HT		85 235 €	91 100 €	87 700 €	96 500 €	63 700 €	182 900 €	

Hors frais annexes et installation de chantier