



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE

Sécurisation du *périphérique nord* Caen

Concertation publique (L. 300-2)
du 17 octobre au 17 novembre 2011



● Bilan de la concertation

Préfecture de Basse-Normandie,
Préfecture du Calvados

www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





AVANT PROPOS

Le bilan de la concertation : quoi, pour qui et pourquoi... Quelles suites prévues ?

► Ce document présente, comme le prévoit le code de l'urbanisme, **un bilan factuel et complet de la concertation organisée par l'Etat**, porteur du projet, du **17 octobre au 17 novembre 2011** sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen, en application de l'article L300-2 du même code.

Il rappelle le **cadre réglementaire**, le **projet** présenté au public, les **modalités arrêtées pour la concertation** par le préfet de la région de Basse-Normandie, préfet du Calvados, en relation étroite avec les deux communes traversées et les co-financeurs, les principales **questions posées** par le public (en réunion publique, par courrier, courriel, carte T) et les **réponses** apportées par l'Etat.

Il comprend aussi des **annexes** (liste des articles de presse, délibération des conseils municipaux, arrêté du préfet, textes réglementaires, compte-rendu analytique des réunions publiques, courrier reçu après la concertation).

► Conformément au code de l'urbanisme et aux modalités de la concertation arrêtées par le préfet, ce bilan sera **transmis pour avis aux conseils municipaux des communes concernées**, ainsi qu'aux co-financeurs du projet. Il fera l'objet d'un **arrêté du préfet** de la région de Basse-Normandie, préfet du Calvados. Une **synthèse sera mise en ligne**. Une autre sera transmise à la **presse**. Le bilan sera joint **en annexe au dossier d'enquête publique**.

► Les études et la concertation sur le projet ne s'arrêtent pas aujourd'hui. Une enquête publique aura lieu en 2012 et d'autres études sont prévues.

Conformément à ses engagements, **l'Etat continuera de travailler en liaison avec les communes et avec les co-financeurs du projet et à informer régulièrement le public.** ■

SOMMAIRE



I. Le CADRE REGLEMENTAIRE de la concertation

POURQUOI UNE CONCERTATION PUBLIQUE « L.300-2 » ? POUR QUI, COMMENT ET QUI L'ORGANISE ?

II. Le PROJET porté à la concertation

OBJECTIFS, CARACTERISTIQUES ET CALENDRIER ESTIME DES TRAVAUX

- Les raisons du projet
- Le projet aujourd'hui
- La conduite et les étapes de réalisation du projet
- Le financement du projet.

III. La PREPARATION et le LANCEMENT de la concertation

MISE EN PLACE D'UN COMITE DE PILOTAGE DE LA CONCERTATION

- La préparation de la concertation
- Les objectifs et les modalités de la concertation
- Le lancement de la concertation L.300-2

IV. Les REUNIONS PUBLIQUES

QUATRE REUNIONS GENERALES, DEUX REUNIONS THEMATIQUES ET UNE REUNION AU CHU DE CAEN

V. Les QUESTIONS posées et les REPONSES apportées pendant la concertation

LES DEUX SUJETS LES PLUS SOUVENT ABORDES : L'AMENAGEMENT DES ECHANGEURS ET LE BRUIT

VI. En CONCLUSION

QUELLES REPONSES APPORTEES AUX QUESTIONS POSEES ET QUELLES « PISTES » POUR LA SUITE ?



VII. ANNEXES JOINTES A CE DOCUMENT

- Liste des articles de presse parus avant et pendant la concertation.
- Délibérations des conseils municipaux de Caen et Hérouville-Saint-Clair sur les modalités de la concertation.
- Arrêté préfectoral portant organisation de la concertation avec le public sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.
- Modèle de « fiche question » distribuée en réunion.
- Compte-rendu analytique des réunions de concertation.
- Courrier reçu après la concertation. ■

I. Le CADRE REGLEMENTAIRE de la CONCERTATION

Pourquoi une concertation publique « L.300-2 » ? Pour qui, comment et qui l'organise ?

L'Etat, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement, représenté par le préfet de la région Basse-Normandie, préfet du Calvados, a organisé du **17 octobre au 17 novembre 2011** une **concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme** sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

► Les articles L300-2, R300-1 et suivants du **code de l'urbanisme** précisent qu'un projet d'aménagement, s'il peut modifier de façon importante le cadre de vie ou l'activité d'une commune, fait l'objet d'une concertation. Celle-ci s'adresse aux élus, aux acteurs économiques et associations, à **toutes les personnes concernées**.

L'objectif est **d'informer** les riverains et les usagers, de **recueillir leurs questions, d'y répondre**, et **d'améliorer le projet**.

Le **maître d'ouvrage** (ici l'Etat) définit et arrête les **objectifs et les modalités** de la concertation, après **avis des communes** traversées. Il **organise la concertation**, en liaison avec celles-ci.

- **L'article L300-2** du code de l'urbanisme dans sa version de 2011 indique : *le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les **objectifs poursuivis** et sur les **modalités d'une concertation associant**, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant [...] toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération **modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique** de la commune.*

*[...] Les **autres personnes publiques** ayant l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenues aux **mêmes obligations**. Elles organisent la concertation dans des conditions fixées **après avis de la commune**.*

- **L'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012** portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme, remplace l'article L-3002 ajoute que :

« **Ces modalités doivent, pendant une durée suffisante au regard de l'importance du projet, permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.** » [...]

« **A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée [...] en arrête le bilan.** »

« Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, **le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête.** »

- **L'article R300-1** décrit les opérations d'aménagement concernées, parmi lesquelles *la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune **d'un montant supérieur à 1 900 000 euros**, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.*

- **L'arrêt du Conseil d'État du 3 mars 2009** (n°30570, Association Opale Environnement) étend la notion d'aménagement urbain aux investissements routiers.

Au regard de la concertation, l'Etat fait connaître **sa décision** sur la poursuite des études et du projet. ■

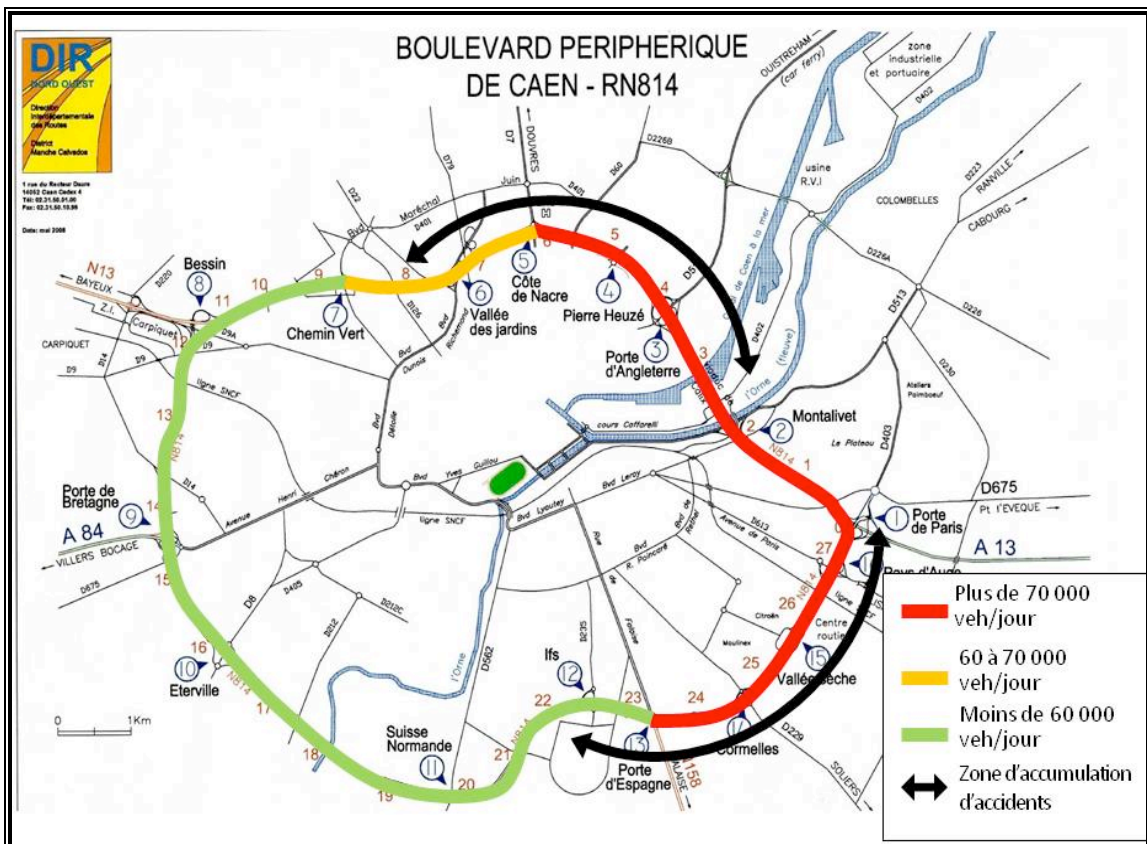
Sécurisation du périphérique nord Caen

II. Le **PROJET** porté à la concertation

Objectifs, caractéristiques et calendrier estimé des travaux

LES RAISONS DU PROJET

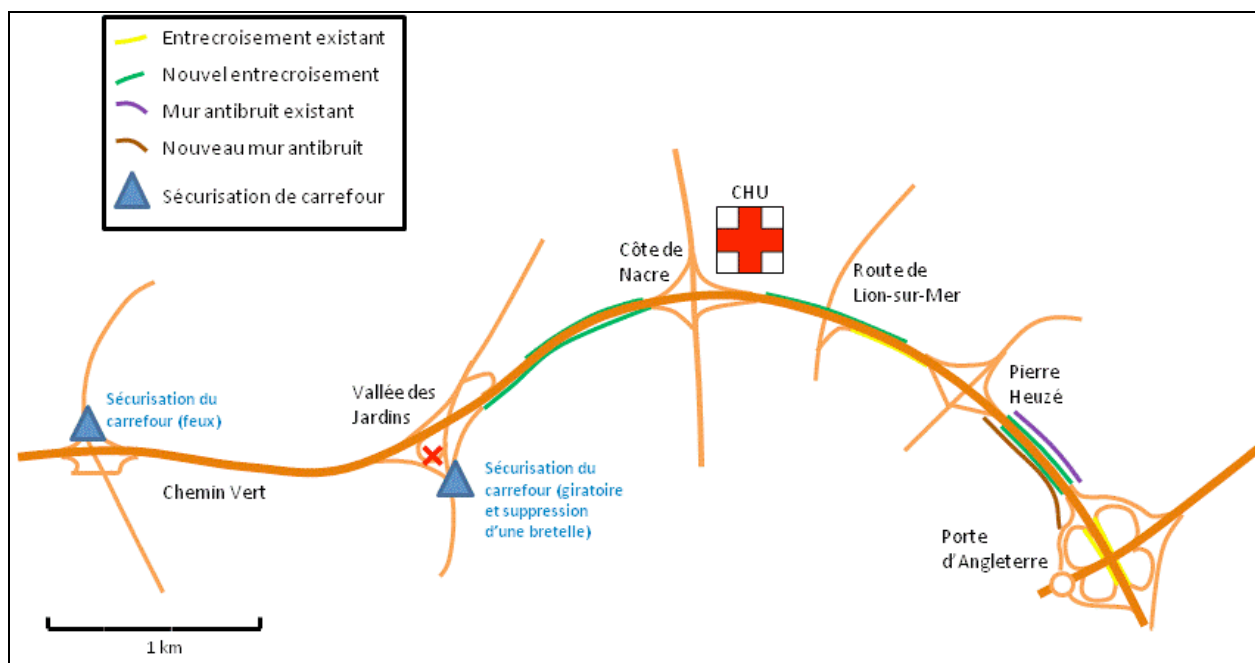
- **Principale artère de desserte de l'agglomération caennaise, le boulevard périphérique nord de Caen (BPN) dessert de nombreux pôles d'activités.**
- Le trafic y atteint le **seuil de saturation** d'une route à 2X2 voies (avec plus de 70 000 véhicules/jour). Aux heures de pointe, le boulevard périphérique nord est saturé.
- Le boulevard périphérique nord de Caen est, par ailleurs, très utilisé pour des **déplacements locaux**. Entre **deux échangeurs proches**, la circulation est importante. Le moindre incident bloque la circulation sur le boulevard et des **accidents matériels** se produisent fréquemment, en particulier au niveau des échangeurs.



Sécurisation du périphérique nord Caen

LE PROJET AUJOURD'HUI

- A la fin des années 1990, l'Etat avait envisagé d'élargir le boulevard périphérique nord à 2x3 voies. Ce projet, comme celui de le transformer en boulevard urbain, a été **abandonné par l'Etat et les élus**.
- Les **objectifs** du projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen sont aujourd'hui de :
 - **sécuriser** et améliorer la **fluidité** du trafic entre la Porte d'Angleterre et la Vallée des Jardins (sur 3,6 km) ;
 - dans l'**enveloppe budgétaire impartie** (23, 26 millions d'euros),
 - **sans élargir l'emprise du boulevard** (qui restera à 2X2 voies) **ni augmenter fortement la capacité routière**.



Le choix de l'Etat et des élus s'est ainsi porté sur la **création de voies d'entrecroisement** entre les échangeurs Porte d'Angleterre, Pierre Heuzé, Côte de Nacre et Vallée des Jardins. Les voies d'entrecroisement relient l'entrée sur le boulevard périphérique à la sortie suivante. Elles permettent aux conducteurs d'y entrer et de le quitter au prochain échangeur sans gêner la circulation.

Dans le même temps, une **bande d'arrêt d'urgence** (2,50m dans les sections à voies d'entrecroisement et 3m dans les sections sans voies d'entrecroisement) sera créée sur toute la longueur du projet. Elle permettra aux véhicules en panne de s'y arrêter sans bloquer la circulation et aux secours d'intervenir plus facilement. Ainsi, les agents d'exploitation pourront entretenir le boulevard sans avoir besoin de fermer une voie.

Les glissières métalliques centrales, plus fragiles, seront remplacées par une **glissière de sécurité en béton**, encadrée de bandes d'enrobé d'un mètre de large.

Sécurisation du périphérique nord Caen

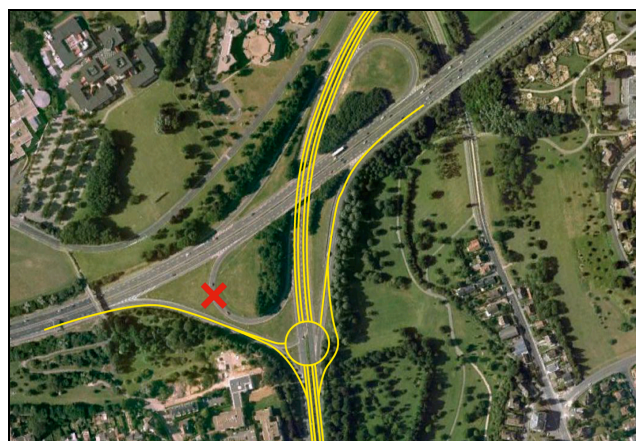
L'objectif de l'Etat et des co-financeurs est donc bien de **sécuriser et fluidifier la circulation dans une zone très encombrée** et où il **n'existe aujourd'hui que peu de voies d'entrecroisement**. Le projet n'a pas pour **finalité de faire passer le maximum de trafic sur le boulevard** en augmentant ses capacités routières de façon importante et en créant de nouvelles fonctionnalités (et des nuisances supplémentaires pour les riverains).

Les voies d'entrecroisement et la bande d'arrêt d'urgence seront réalisées en décalant les deux voies de circulation (de 3,5 mètres chacune) vers le centre et en **empiétant sur le terre plein central**, qui est suffisamment large (il sera réduit à 2,60m).

L'emprise du boulevard actuel ne sera pas élargie (le boulevard restera à 2X2 voies), ce qui permettra de **préserver les rives arborées du boulevard périphérique**.



➤ Au niveau de la partie sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins (sortie n°6), un giratoire sera aménagé. Après les travaux, il n'y aura plus qu'une bretelle d'entrée en direction de la porte d'Angleterre



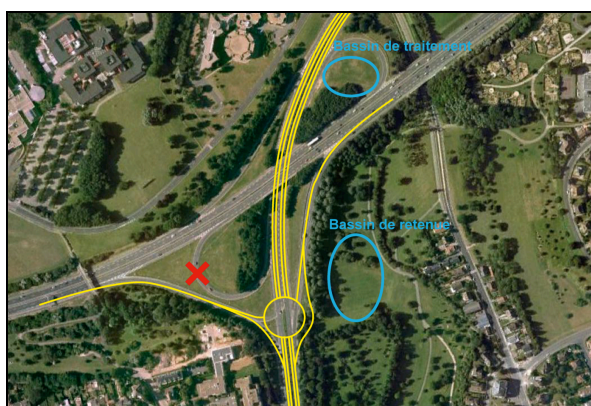
Sécurisation du périphérique nord Caen

- Le carrefour situé sur la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert (sortie n°7) sera équipé de feux tricolores dotés de boucles de détection de véhicules (ainsi que le carrefour avec la rue Villon-les-Buissons).



Des aménagements destinés à **sécuriser la traversée des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite** seront réalisés pour ces deux échangeurs en liaison avec la ville de Caen.

- Le projet comporte la mise en conformité avec le code de l'environnement du dispositif de traitement des eaux de pluie. Le projet prévoit de stocker et de traiter avant leur rejet dans le milieu naturel les eaux de pluie qui ruissellent actuellement sur la chaussée. Des bassins (dissimulés par des aménagements paysagers) seront ainsi créés au niveau des échangeurs de la Porte d'Angleterre et de la Vallée des Jardins.



Les bassins de stockage et de traitement des eaux de pluies prévus pour l'échangeur de la Vallée des Jardins

Sécurisation du périphérique nord Caen


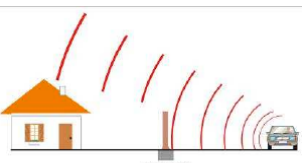
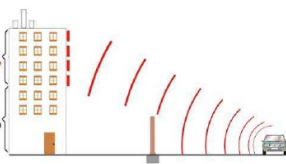
► La réalisation du projet sera, enfin, l'occasion de mieux **protéger les habitations riveraines du boulevard périphérique les plus exposées au bruit routier.**

Le code de l'environnement prévoit que lorsqu'un projet d'aménagement modifie de façon significative une infrastructure (soit une augmentation du bruit routier de plus de 2dB), l'aménageur se doit de **respecter les seuils de bruits réglementaires, même s'ils étaient dépassés avant travaux. Soit :**

- 65 dB(A)¹ le jour et 60 dB(A) la nuit (entre 22h et 6h) pour les façades des maisons en bordure du périphérique.
- 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit pour les habitations de la zone du projet qui sont aujourd'hui en zone d'ambiance modérée.

En dehors même de ces obligations, la DDTM du Calvados (direction départementale des territoires et de la mer) avait prévu de traiter les « points noirs bruit »² en bordure du boulevard périphérique.

Pour réduire le bruit routier, **plusieurs solutions** sont possibles :

Les revêtements de chaussée absorbants	Les murs antibruit	Les isolations de façade
 <p>.Le bruit est réduit - moins 4 à 6 dB(A) par rapport à un revêtement standard (pour des véhicules roulant à plus de 70 km/h).</p> <p>Les techniques employées progressent constamment : les revêtements actuels résistent au gel et sont de meilleure qualité.</p> <p>.Une variante sera incluse dans les cahiers des charges de consultation des entreprises au moment des travaux.</p>	 <p>.Ils protègent des habitations, mais aussi les rues, jardins, balcons, etc. .Le bruit est réduit (moins 5 à 7 dB(A))</p> <p>.Ils ont aussi des inconvénients : un mur antibruit perd de son efficacité dans les étages élevés - environ dès le 3^e étage). Même si un mur végétalisé est ici prévu - cf. en p. 11 -, le mur antibruit est parfois vécu comme une atteinte au cadre de vie : il peut diminuer la perspective et la luminosité pour les habitations proches.</p>	 <p>.Elles réduisent le bruit fenêtres fermées. .Elle permettent de protéger des étages plus élevés.</p> <p>.Des mesures de bruit seront réalisées en façade et dans les habitations les plus exposées. .Des aménagements de logements sont également étudiés en liaison avec les propriétaires des immeubles et la commune (avec La Caennaise et la ville de Caen dans le quartier du Calvaire Saint-Pierre).</p>

¹ **dB(A)** : décibel pondéré en acoustique à 40 dB (décibels) au-dessus du seuil d'audibilité.

Le volume du son (pression acoustique) est converti logarithmiquement et chiffré en décibels.

3 décibels correspondent à un doublement de l'énergie acoustique. Le niveau 0 correspond au seuil de l'audition, le niveau 130 au seuil de la douleur - voire de la perte d'audition (par exemple, un avion au décollage à 100 mètres). Entre les deux, 50 décibels, par exemple, représente l'ambiance d'un restaurant paisible, 70 décibels celle d'une salle de classe moyenne, mais assez bruyante ; 100 décibels le bruit causé par un klaxon, 120 décibels, celui d'un circuit de Formule 1).

² Voir aussi en p.19 les explications apportées à l'occasion du premier comité de pilotage de la concertation sur les « points noirs bruit ».

Sécurisation du périphérique nord Caen

Un **mur antibruit** absorbant de type « gabion » (des pierres enserrées dans un grillage, pour rappeler les remparts de la ville de Caen) d'environ **480 m de long et de 3 m de haut** est prévu au niveau de l'avenue Victor Vinde, entre la porte d'Angleterre et l'échangeur de la Pierre Heuzé. Il sera dissimulé par des aménagements paysagers côté avenue.



Des études de bruit réalisées en 2010 montrent déjà, par ailleurs, que de nombreuses habitations riveraines du boulevard périphérique subissent un bruit supérieur aux seuils fixés par le code de l'environnement (voir la p. 10). De nouvelles mesures de bruit seront réalisées après les travaux au niveau des façades et dans les habitations. Les riverains en seront informés. **La concertation et ces études** permettront de proposer à chaque fois les **solutions les plus adaptées** (isolations, aménagements, etc.).

► **L'éclairage** du boulevard périphérique pourra **progressivement être supprimé**.
A terme, les études permettront de le **repenser, tout en privilégiant la sécurité routière**.

Des études ont montré que le « tout éclairage » n'était pas toujours la meilleure solution en termes de sécurité routière, alors qu'il coûte cher et génère de la pollution nocturne. L'Etat a donc engagé une réflexion et des études sur la suppression progressive de l'éclairage sur les routes nationales.

Les expériences menées dans le nord de la France et en Ile-de-France sont globalement positives en termes d'accidentologie. Elles montrent que l'éclairage est surtout nécessaire quand une infrastructure se trouve dans un environnement lui-même très lumineux : l'œil humain voit de ce fait moins bien la chaussée. **Le boulevard périphérique de Caen n'est pas dans cette situation. Or, le coût de fonctionnement de son éclairage représente plus de 200 000 € par an.**

La question mérite ainsi d'être posée : **quel est l'apport de l'éclairage public en termes de sécurité**, sachant que le boulevard est interdit aux véhicules lents, aux piétons et aux cyclistes ?

Des études seront réalisées pour vérifier l'incidence d'une suppression de l'éclairage au moment du passage entre zones sombres et zones éclairées et la nécessité d'une progression dans la luminosité.



LA CONDUITE ET LES ETAPES DE REALISATION DU PROJET

➤ La DREAL Basse-Normandie (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), est chargée, sous l'autorité du préfet, de la **maîtrise d'ouvrage** du projet (elle en est le pilote et l'ordonnateur).

La **DIR NO** (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest) est le **maître d'œuvre** du projet (le concepteur et le coordonnateur des travaux). *Egalement chargée de l'exploitation du boulevard périphérique, la DIR NO travaille actuellement à un dispositif de gestion dynamique du trafic sur le boulevard périphérique de Caen (panneaux à messages variables et limitation de vitesse en fonction de la circulation, etc.).*

Après la réalisation du bilan de la concertation par la DREAL et sa transmission pour avis aux deux communes concernées, **l'Etat poursuivra les études**, en liaison avec le comité de pilotage de la concertation. Une **enquête publique** devrait avoir lieu en 2012, pour des **travaux en 2013**, sur une année.

Pendant les travaux, les 2X2 voies du boulevard périphérique resteront ouvertes à la circulation pendant la journée (entre 6h et 21 heures). L'accès aux pôles d'activité sera maintenu. Les travaux seront réalisés dans l'emprise du boulevard périphérique.

Tout sera mis en œuvre pour limiter la gêne liée au chantier. Les riverains et les usagers seront régulièrement informés (panneaux et affiches, dépliant, pages Web, informations dans la presse).

Les préconisations du Grenelle de l'environnement seront respectées (réutilisation de déchets de démolition à chaque fois que possible, recyclage des équipements non réutilisés).

LE FINANCEMENT DU PROJET

➤ Sur une enveloppe globale de **23, 26 millions d'euros**, le projet est financé :

- . par **l'Etat et la Région Basse Normandie** pour 27,5%,
- . par **le Département du Calvados et la Communauté d'agglomération Caen la mer** pour 22,5%

	CPER* 2000-2006	PDMI** 2009-2014	Part des financeurs
Etat	3,45 millions d'euros	2,95 millions d'euros	6,4 millions d'euros (27,5%)
Région Basse-Normandie	3,45 millions d'euros	2,95 millions d'euros	6,4 millions d'euros (27,5 %)
Département du Calvados	2,83 millions d'euros	2,4 millions d'euros	5,23 millions d'euros (22,5 %)
Communauté d'agglomération Caen la mer	2,83 millions d'euros	2,4 millions d'euros	5,23 millions d'euros (22,5 %)
TOTAL	12,56 millions d'euros	10,7 millions d'euros	23,26 millions d'euros

* CPER : Contrat de projets Etat/Région : document par lequel l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets.

** PDMI : les Programmes de modernisation des itinéraires routiers ont remplacé les CPER. Ils recouvrent les opérations de modernisation du réseau routier non concédé existant sans pour autant créer de nouvelles fonctionnalités et sans augmenter substantiellement la capacité du réseau. Ils sont établis pour la période 2009 2014 en tenant compte des nouvelles orientations issues du Grenelle de l'environnement. ■



III. La PRÉPARATION et le LANCEMENT de la concertation.

Mise en place d'un comité de pilotage

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

► Les entretiens préparatoires

Pour organiser la **concertation sur la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen**, le préfet de la région Basse Normandie, préfet du Calvados, a demandé à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie (DREAL) d'informer et de consulter les co-financeurs du projet, les représentants des communes traversées, ainsi que du CHU de Caen et de la CCI de Caen.

Le cabinet SEDNA, assistant du maître d'ouvrage, a été chargé par la DREAL de présenter des éléments de contexte et de **soumettre des projets de modalités de la concertation et de supports** de communication.

Des **entretiens préparatoires** ont ainsi eu lieu en mai et juin 2011 avec :

- Philippe DURON, député-maire de Caen, président de la communauté d'agglomération Caen-la-mer
- Pierre MOURARET, vice-président du conseil régional de Basse-Normandie et Patrick Morel, directeur des Transports, de la Mer et Littoral.
- Michel GRANGER, vice-président du conseil général du Calvados, et Eric Paris, directeur général adjoint chargé de l'aménagement et des déplacements
- François GAUTIER, maire adjoint en charge du cadre de vie et des travaux à Hérouville-Saint-Clair, Benoît Bizet, directeur des services techniques et Didier Fautrel, ingénieur voiries et réseaux.
- Gérard DELAUNAY, vice-président de la CCI de Caen.

► 29 juin 2011 : **premier comité de pilotage** de la concertation

Didier LALLEMENT, préfet de la région Basse-Normandie, préfet du Calvados, a réuni le **29 juin 2011** au siège de la préfecture de région les représentants des co-financeurs et des deux communes traversées par le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

L'objectif était à la fois d'installer le **comité de pilotage** de la concertation et de lui présenter :

- le **projet** d'aménagement proposé par l'Etat (avec les fonctions et dans le budget retenus par les co-financeurs) ;
- la synthèse des **entretiens préparatoires** ;
- les **objectifs et les modalités** envisagés pour la future concertation L.300-2.

Sécurisation du périphérique nord Caen

Les **questions des participants** ont principalement porté³ sur :

- le **périmètre** du projet et de la concertation ;
- les **fonctions** du projet ;
- les autres **projets de desserte** du nord de l'agglomération caennaise ;
- l'**efficacité à terme** du projet pour la sécurisation et la fluidification du boulevard périphérique nord de Caen ;
- la pertinence d'une suppression progressive de l'**éclairage** sur le boulevard périphérique ;
- la **préservation du cadre de vie** des riverains et leur protection contre le **bruit** ;
- la durée et l'impact des **travaux**.

A la demande du préfet et de la DREAL, le cabinet SEDNA a présenté au comité de pilotage les textes du code de l'urbanisme et la jurisprudence du Conseil d'Etat qui fondent le cadre réglementaire de la future concertation (voir plus haut en page 5 le cadre réglementaire de la concertation), avec des exemples de concertations publiques L.300-2 organisées pour des projets routiers de même dimension.

Le préfet et la DREAL ont également souhaité que SEDNA travaille pendant l'été avec les services de l'Etat et des partenaires du projet à la finalisation des objectifs, des modalités et des supports de la concertation.

► Juillet 2011/ 17 octobre 2011 : **validation** des modalités et des supports de la concertation

Au cours des mois de juillet et août 2011, **des échanges de travail** ont ainsi eu lieu avec les services de l'Etat, des co-financeurs du projet, des communes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair et avec la direction du CHU et de la CCI de Caen, afin de finaliser les modalités de la concertation et de préparer ses supports.

Outre l'**envoi par courriel des projets de textes et supports pour avis** aux membres du comité de pilotage, au CHU et à la CCI de Caen, à la direction du port de Caen-Ouistreham, **des réunions** ont été organisées :

- le 28 juillet, à l'initiative de la **ville de Caen** (en présence, notamment, de Cécile DOSSOU, maire-adjointe en charge de la Voirie, des travaux et de l'Espace public, du cabinet du maire, d'Alain BOCQUET, directeur de la voirie, ainsi que des responsables des pôles de vie des quartiers et de la direction de la communication) ;
- le 5 août avec Mickaël BERTRAND, vice-président de la **communauté d'agglomération Caen-la mer**,
- le 17 août avec Benoît BIZET, directeur des services techniques de la ville d'**Hérouville-Saint-Clair** ;
- le 9 septembre avec Alain LAMY, directeur général adjoint, et David TEUMA, directeur du patrimoine et des infrastructures du **CHU de Caen** ;
- le 15 septembre, avec la **ville de Caen**, à l'initiative de la direction de la Voirie ;
- le 16 septembre, pour la finalisation du dossier de concertation, des supports de communication et pour la préparation des réunions publiques, avec **des représentants des villes de Caen, d'Hérouville-Saint-Clair et des services du conseil régional de Basse-Normandie**.

³ Voir aussi plus loin le tableau des questions principales questions posées et des réponses apportées par la DREAL pendant la concertation.



Les **objectifs et modalités de la concertation ont été respectivement approuvés par les conseils municipaux** de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair les 12 septembre et 3 octobre 2011⁴. Ils ont **été arrêtés le 12 octobre par le préfet** de la région Basse-Normandie, préfet du Calvados (l'arrêté a été publié le 14 octobre 2011)⁵.

LES OBJECTIFS ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

► Les **objectifs** retenus pour la concertation :

- . **Inform**er les personnes concernées par le projet, leur permettre de poser des questions et de donner un avis.
- . **Eclair**er la suite des études et la décision de l'Etat pour améliorer le projet.

► Les **modalités** de la concertation (voir à ce sujet l'arrêté du préfet de Basse-Normandie joint à ce document) :

. **La concertation dure un mois, du 17 octobre au 17 novembre 2011.**

. **Elle est annoncée par :**

- des affiches A2 (transmises au comité de pilotage et aux communes),
- des insertions publicitaires dans *Ouest France*, *Le Liberté Bonhomme libre* et *Côté Caen*
- une conférence de presse (l'envoi d'un communiqué et d'un dossier à la presse locale).

. Un **dépliant d'information** (avec carte T) est distribué à Caen et Hérouville-Saint-Clair dans la zone d'étude du projet (la liste des quartiers concernés est transmise par les communes). Il est aussi remis au comité de pilotage et mis à disposition au cours des réunions publiques.

. Un **dossier de concertation** (qui présente la concertation, le projet et les études) est réalisé en liaison avec le comité de pilotage. Il est transmis par courriel pour avis au CHU, à la CCI de Caen et au port de Caen-Ouistreham.

• Des pages d'information sont créées sur le **site Internet de la DREAL** et relayées par les collectivités. On peut y télécharger le dossier de concertation, une synthèse animée, le dépliant. Il est possible d'y poser des questions ; le diaporama et le compte-rendu des réunions publiques, ainsi que les réponses aux questions y sont mis en ligne.

• Quatre **réunions publiques**, ouvertes à tous, sont organisées (deux à Hérouville-Saint-Clair et deux à Caen.)

• Deux **réunions publiques thématiques** (bruit et sécurisation/fluidification) ont lieu à Caen.

• Une réunion d'information est prévue pour les **personnels du CHU de Caen** sur proposition de sa direction.

. **Six panneaux** de présentation de la concertation et du projet sont remis aux collectivités et mis en place pour les réunions publiques. Des **registres** destinés à recueillir les avis sont également transmis aux communes.

. Un **bilan** de la concertation est rédigé par la DREAL. Il est présenté au comité de pilotage et transmis aux communes pour avis. Sa **synthèse est mise en ligne**. Une information est réalisée pour la presse.

⁴ Le conseil municipal de Caen a ajouté un vœu à sa délibération pour demander la réalisation d'un mur antibruit rue du Père Sanson pour protéger les habitants du Calvaire Saint-Pierre et plus globalement d'un *Plan bruit* à l'intention de l'ensemble des riverains. Les délibérations des deux conseils municipaux sont jointes à ce document.

⁵ Voir plus loin dans ce document l'arrêté du préfet de Basse-Normandie qui fixe les objectifs et modalités de la concertation.

Sécurisation du périphérique nord Caen

LE LANCEMENT DE LA CONCERTATION L.300-2

➤ 17 octobre 2011 : réunion d'un comité de pilotage de lancement de la concertation

Didier LALLEMENT, préfet de la région Basse-Normandie, préfet du Calvados, a réuni le 17 octobre 2011 le comité de pilotage pour le lancement de la concertation L.300-2 sur la sécurisation du BPN de Caen.

Christophe QUINTIN, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a présenté le projet et rappelé que la concertation doit permettre de l'améliorer et de le fiabiliser. L'Etat fera connaître ses propositions sur les suites des études au regard de la concertation.

Il a présenté au comité de pilotage les supports de la concertation, parmi lesquels :

Le dépliant d'information

LETTRE PRIORITAIRE

DREAL BASSE-NORMANDIE
CAEN
AUTORISATION 71707
14030 CAEN CEDEX 4

Comment s'informer et participer ?

Les réunions publiques
(ouvertes à tous)

- jeudi 20 octobre 2011 - 18h30
Salle polyvalente de la Haute Fosse
1010 quartier de la Haute Fosse, Hérouville-Saint-Clair
- vendredi 21 octobre 2011 - 18h
Pièce de Vie Quartier Nord-ouest
5 rue Jean Racine, Caen
- mercredi 2 novembre 2011 - 19h
Maison de quartier du Calvados Saint-Pierre
14 avenue François Smith, Caen
- mardi 8 novembre 2011 - 18h30
Salle polyvalente du Grand Parc
Maison des Associations, 1018 quartier du Grand Parc
Hérouville-Saint-Clair

Les réunions thématiques
(ouvertes à tous)

Sécurité et fluidité :

- mercredi 9 novembre 2011 - 18h
Pièce de Vie Quartier nord-ouest
5 rue Jean Racine, Caen

Bruit :

- le 15 novembre 2011 - 19h
Salle municipale de la Pierre-Heuzé
7 place Charpentier, Caen





Sécurisation du
périphérique nord
Caen

**Une concertation à lieu
du 17 octobre au 17 novembre 2011**

Sur quel projet ?

- la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen
- une voie élargie temporaire du boulevard (qui reste à 2x2 voies)
- via des voies d'entrecroisement entre les échangeurs, de la Porte d'Angletiers à la Vallée des Jardins
- la partie sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins est transformée en carrefour giratoire (avec des aménagements spécifiques pour les vélos)
- la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert est équipée de foyers tricycles (avec des aménagements spécifiques pour les vélos)



pages 2, 3 et 4
Le projet
page 5
Une concertation à
prochainement
page 6
S'informer et participer
pages 5 et 6
Nouveaux contacts

Une enquête publique aura lieu avant l'été 2012
Les travaux seront réalisés en 2013.

à télécharger
DREAL - Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





Quel projet ?

- élargir et fluidifier le boulevard périphérique nord de Caen entre la Porte d'Angletiers et la Vallée des Jardins.

Comment ?

- en casant des voies d'entrecroisement entre les échangeurs Porte d'Angletiers, Pierre Heuzé, Côte de Nacre et Vallée des Jardins
- en casant l'emprise du boulevard (le profil reste à 2x2 voies)
- La végétation qui borde l'infrastructure est conservée
- en créant une bande d'arrêt d'urgence large et continue
- la partie sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins est transformée en carrefour giratoire (avec des aménagements spécifiques pour les vélos)
- la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert est équipée de foyers tricycles (avec des aménagements spécifiques pour les vélos)

Et aussi...

- la mise aux normes du dispositif de traitement des eaux de pluie - deux bassins (végétalisés) pour stocker et traiter l'eau de la chaussée
- la protection des maisons les plus exposées au bruit. Les études et la concertation permettront de proposer des solutions adaptées.

Les travaux

- doivent commencer fin 2012 et durer environ un an
- les 2 voies de circulation (dans chaque sens) resteront ouvertes entre 8h et 21h
- l'accès aux piétons d'activité sera maintenu
- les travaux auront lieu sur les emprises du périphérique
- leurs délais seront réduits au maximum

Le périmètre du projet

- les travaux concernent directement le nord de Caen et le sud d'Hérouville-Saint-Clair. Le projet représente ainsi un enjeu pour le nord de l'agglomération.

Le coût du projet

- 23,26 millions d'euros.

Les co-financiers

- l'Etat (maître d'ouvrage du projet)
- la Région Basse-Normandie
- le Département du Calvados
- la communauté d'agglomération Caen la mer.

Le calendrier prévisionnel

- une enquête publique avant la mi-juillet 2012
- des travaux en 2013.



Je souhaite poser une question ou donner un avis :

Je souhaite recevoir les fiches de réponses aux questions le plus souvent possible par courriel.

Adresse courriel :

Sécurisation du périphérique nord Caen

Les affiches A2 d'annonce de la concertation



Sécurisation du périphérique nord Caen

Concertation • 17 octobre - 17 novembre 2011

Réunions publiques
(ouvertes à tous)

- Jeudi 20 octobre 2011 - 18h30
Salle polyvalente de la Haute Folie
1010 quartier de la Haute Folie
Hérouville-Saint-Clair
- Vendredi 21 octobre 2011 - 18h
Pôle de Vie Quartier nord-ouest
5 rue Jean Racine, Caen
- Mercredi 2 novembre 2011 - 19h
Maison de quartier du Calvaire Saint
Pierre, 14 avenue Horatio Smith, Caen
- Mardi 8 novembre 2011 - 18h30
Salle polyvalente du Grand Parc
Maison des Associations
1018 quartier du Grand Parc
Hérouville-Saint-Clair

Réunions thématiques
(ouvertes à tous)

Sécurité et fluidité :

- Mercredi 9 novembre 2011 - 18h
Pôle de Vie Quartier nord-ouest
5 rue Jean Racine, Caen

Bruit :

- Mardi 15 novembre 2011 - 19h
Salle municipale de la Pierre-Heuzé
7 place Champlain, Caen

**Participez !
Donnez votre avis !**

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





Sécurisation du périphérique nord Caen

Concertation • 17 octobre - 17 novembre 2011

**Réunion d'information
des personnels du CHU**

- Vendredi 4 novembre 2011 - de 12h30 à 14h30
Amphithéâtre "Oeu" du F/E/H (Femme Enfant Hématologie)
CHU de Caen, site Côte de Nacre

Réunions publiques
(ouvertes à tous)

- Jeudi 20 octobre 2011 - 18h30
Salle polyvalente de la Haute Folie
1010 quartier de la Haute Folie
Hérouville-Saint-Clair
- Vendredi 21 octobre 2011 - 18h
Pôle de Vie Quartier nord-ouest
5 rue Jean Racine, Caen
- Mercredi 2 novembre 2011 - 19h
Maison de quartier du Calvaire Saint
Pierre, 14 avenue Horatio Smith, Caen
- Mardi 8 novembre 2011 - 18h30
Salle polyvalente du Grand Parc
Maison des Associations
1018 quartier du Grand Parc
Hérouville-Saint-Clair

Réunions thématiques
(ouvertes à tous)

Sécurité et fluidité :

- Mercredi 9 novembre 2011 - 18h
Pôle de Vie Quartier nord-ouest
5 rue Jean Racine, Caen

Bruit :

- Mardi 15 novembre 2011 - 19h
Salle municipale de la Pierre-Heuzé
7 place Champlain, Caen

**Participez !
Donnez votre avis !**

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



Sécurisation du périphérique nord Caen

Les panneaux d'information

**Sécurisation du
périphérique nord
Caen**

**Une concertation a lieu
du 17 octobre au 17 novembre 2011
Informez-vous ! Participez !**

Sur quel projet ?
La sécurisation et l'amélioration de la circulation sur le boulevard périphérique nord de Caen, entre la Porte d'Angoulême et la Vallée des Jardins.

Qui l'organise ?
L'Etat, en collaboration avec le conseil régional de Basse-Normandie, le Département d'Orne, la Région de Caen (Caen 14) et les communes limitrophes (Caen et Houlbecq-les-Évêques).

Pour qui ?
Tout le monde peut participer.

Réunions publiques
Jeudi 6 octobre 2011 - 18h30
Salle polyvalente de la Haute Futaie
2100, chemin de la Haute Futaie
Houlbecq-les-Évêques
Vendredi 22 octobre 2011 - 18h
Salle de la Couronne nord-ouest
5 rue Jean Rappin, Caen
Mardi 2 novembre 2011 - 18h
Maison de quartier du Calvados Nord
Parc, 11 avenue Henriette Smith, Caen
Mardi 8 novembre 2011 - 18h30
Salle polyvalente du Grand Parc
Maison des Associations, 1008 quartier du Grand Parc
Houlbecq-les-Évêques

Réunions thématiques
(ouvertes à tous)
Quatre ateliers
Mardi 8 novembre 2011 - 18h
Maison de quartier du Calvados Nord
5 rue Jean Rappin, Caen
Mardi 8 novembre 2011 - 18h
Salle polyvalente de la Haute Futaie
2100, chemin de la Haute Futaie
Houlbecq-les-Évêques

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr

**Sécurisation du
périphérique nord
Caen**

Le projet (1)

**Sécuriser et améliorer la circulation
sur le boulevard périphérique nord de Caen
entre la Porte d'Angoulême et la Vallée des Jardins**

Pourquoi ?
Produire artère de l'agglomération, la voirie dessert les grands pôles d'activité et est très utilisée pour des trajets locaux et entre deux agglomérations.
Elle est saturée aux heures de pointe.
Équipement d'urgence et ambulances au service des échanges entre la Porte d'Angoulême et la Vallée des Jardins.

Comment ?
En créant des voies d'entre-croisement entre les échangeurs Porte d'Angoulême, Pierre Heuzé, Côte de Nacre et Vallée des Jardins.
• Sans élargir l'emprise du boulevard (sa largeur est de 20 mètres).
• En créant une nouvelle canalisation large (10 mètres).
• En créant un pont d'échangeur sur la Vallée des Jardins et le transformant en carrefour giratoire (avec des aménagements pour les vélos).
• La partie nord de l'échangeur du Chemin Vert est équipée de deux rampes (avec des aménagements pour les vélos).

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr

**Sécurisation du
périphérique nord
Caen**

Le projet (2)

**Des bassins pour le stockage
et le traitement des eaux de pluie**

Cette opération est le cœur de l'investissement. Des bassins de traitement des eaux de pluie sont créés près des échangeurs de la Vallée des Jardins et de la Porte d'Angoulême. Ils seront alimentés par des pluie.

Les rives arborées du périphérique sont préservées
L'emprise du boulevard n'est pas élargie (sa largeur est de 20 mètres).

L'éclairage
La suppression de l'éclairage d'œuvre sera progressive en veillant à maintenir le même niveau de visibilité.

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr

**Sécurisation du
périphérique nord
Caen**

Le projet (3)

**Protéger les habitations
les plus exposées au bruit**

Le code de l'environnement limite l'exposition au bruit :
• de 65 dB(A) la nuit et 70 dB(A) le jour pour les zones résidentielles.
• de 65 dB(A) la nuit et 70 dB(A) le jour pour les zones résidentielles de la zone d'impact.
Les habitations les plus exposées au bruit sont celles situées en zone d'impact résidentielle.
Le mur de 400 m de long et 2 m de haut est prévu au-dessus de l'échangeur Pierre Heuzé. Il sera alimenté par des plaques de côté de l'avenue.

Des revêtements de chaussée moins bruyants
Les bords des chaussées des chaussées créées génèrent le plus de bruit. Des revêtements de chaussée moins bruyants pour des vitesses comprises entre 30 et 50 km/h.

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr

**Sécurisation du
périphérique nord
Caen**

Le projet (4)

**L'emprise du boulevard périphérique
ne sera pas élargie**

La largeur du boulevard sera maintenue à 20 mètres.
La largeur des trottoirs sera maintenue à 2 mètres.

Les vélos pourront traverser les échangeurs
Conformément au code de l'environnement (article L.581-10), des bornes spéciales seront installées sur les échangeurs du Chemin Vert et de la Vallée des Jardins (pont, échangeur, carrefour, etc.), selon les besoins.

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr

**Sécurisation du
périphérique nord
Caen**

Le projet (5)

Les travaux

Les travaux commenceront fin 2012 et seront terminés en 2013.
Les 2 axes de circulation dans chaque sens seront ouverts dans la journée (06h-21h).
Tout sera fait en œuvre pour limiter la gêne liée au chantier.
Les trottoirs et les passages piétons seront sécurisés.
Les propositions du Comité de l'environnement seront respectées.
L'installation de bornes de détection à chaque fois que possible.
recyclage des équipements non réutilisables.

Le calendrier prévisionnel
• Une enquête publique avant fin juin 2012.
• Des travaux en 2013.

Le coût du projet
• 25,18 millions d'euros.

Les cofinancements
• Etat (partie ouvrage du projet).
• La Région Basse-Normandie.
• Le Département du Calvados.
• Le comité de l'agglomération Caen 14 mer.

Information : DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



Sécurisation du périphérique nord Caen

Le **dossier de concertation** a été rédigé en liaison avec les deux communes concernées, les co-financeurs et partenaires du projet. Il comprend également une **première série de réponses aux questions les plus souvent posées** pendant son élaboration, ainsi que **la liste des études** réalisées pour la définition du projet.



Les **supports de communication** ont été **livrés par l'Etat** aux membres du comité de pilotage selon leurs besoins et **mis en ligne** sur le site de la DREAL (une synthèse animée du dossier de concertation a été ajoutée).



www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



Des **registres** ont été transmis aux communes traversées pour le recueil éventuel d'observations du public.

Un **dossier complet**, comprenant un DVD des supports de communication et le dossier de presse (voir plus loin dans ce document) a également été remis au comité de pilotage.

LE DEBAT qui a suivi la réunion du comité de pilotage a principalement porté sur :

*- La protection des riverains contre **le bruit** :*

. Cécile DOSSOU, maire-adjointe, a évoqué le **vœu émis le 12 septembre 2011 par le conseil municipal de Caen** (à l'occasion de la délibération de la Ville sur les modalités de la concertation) pour la création d'un mur antibruit au niveau du quartier du Calvaire Saint-Pierre et pour que « le problème du bruit soit aussi pris compte pour les autres secteurs riverains du périphérique concernés par cette question ».

. Nicolas PUCHALSKI, chef de la division maîtrise d'ouvrage routière de la DREAL, a été invité par le préfet à préciser les **solutions susceptibles de protéger les riverains contre le bruit** (voir en page 11 la présentation de ces solutions et plus loin dans ce document le tableau des réponses apportées au cours de la concertation). « *Des « points noirs bruit » (bâtiments sensibles exposés au bruit au-delà d'une moyenne de 70 décibels), ont été identifiés, en particulier au Calvaire Saint-Pierre, et seront traités. Il ne suffira sans doute pas d'isoler les façades. L'Etat travaille également en liaison avec la Caennaise et avec la Ville de Caen sur l'étude d'un réaménagement des espaces. Le projet n'est pas figé et peut évoluer avec la concertation* ».

*- La fonction des **voies d'entrecroisement** et **l'aménagement des échangeurs** :*

. Christophe QUINTIN a précisé que les voies d'entrecroisement « **ne constituent pas une 3^e voie, mais permettent de doter le boulevard périphérique Nord (BPN) de bretelles qui permettront aux automobilistes d'entrer à un échangeur et de sortir au suivant sans s'insérer dans la circulation.** Compte tenu de l'importance du trafic local, l'objectif est de permettre aux automobilistes de sortir du boulevard en empruntant l'échangeur et sans encombrer la voie de droite. »

« *Les travaux prévoient également le réaménagement de la **partie sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins**, avec la création d'un giratoire et la suppression d'une bretelle d'insertion. **La partie nord de l'échangeur du Chemin Vert sera aménagée avec des feux tricolores dotés de boucles de détection qui permettront de réguler le trafic.** Dans les deux cas, des aménagements sont prévus pour sécuriser la traversée des vélos, des piétons et des personnes à mobilité réduite, en liaison avec les services de la ville de Caen.* »

*- La circulation sur le boulevard périphérique pendant **les travaux** :*

« *Le boulevard périphérique nord sera **maintenu à deux fois deux voies pendant les travaux.** Ces derniers commenceront par la création des bandes d'arrêt d'urgence, ce qui permettra ensuite d'y décaler la circulation. La vitesse sera limitée à 70 km/h pendant la durée du chantier, c'est à dire pendant toute l'année 2013.* »

Sécurisation du périphérique nord Caen

► La **conférence** de presse de lancement de la concertation.

Le comité de pilotage du 17 octobre a été suivi d'une **conférence de presse** de lancement de la concertation.

Étaient présents :

France 3 Basse Normandie
France Bleu Basse Normandie
Ouest-France
RCF
Le Liberté Bonhomme Libre
Tendance-Ouest
Caen Savez-Vous
Normandie TV

Un **communiqué de presse**, un **dossier de presse**, avec un **DVD des supports** de la concertation a été remis aux journalistes présents et adressé par courriel à l'ensemble de la presse locale.



LES QUESTIONS DES JOURNALISTES ont principalement porté sur :

- La protection des riverains contre **le bruit** et les **mesures de bruit**
- Le maintien du boulevard périphérique à 2X2 voies
- Les bénéfices attendus du projet en termes de fluidité du trafic et **d'accidents**.

Voir plus loin dans ce document le tableau des questions posées et des réponses apportées au cours de la concertation et la liste des articles parus avant et pendant la concertation. ■



IV. Les REUNIONS PUBLIQUES

Quatre réunions générales, deux réunions thématiques et une réunion au CHU de Caen

► **Les dates, lieux, heures et thèmes** des réunions publiques ont été **annoncés** sur :

- le **communiqué et le dossier de presse** remis aux journalistes le 17 octobre 2011 et transmis à la presse locale (voir aussi plus loin dans ce document la liste des articles de presse parus avant et pendant la concertation) ;
- une **insertion publicitaire** dans les éditions locales de *Ouest-France*, *du Liberté Bonhomme Libre* et de *Côté Caen* les 13 et 15 octobre 2011.
- le **dépliant d'information** distribué avant le 17 octobre 2011 dans les quartiers riverains du projet selon les modalités définies pour la concertation à la demande des communes de Caen et Hérouville-Saint-Clair ;
- le **dossier de concertation** remis au comité de pilotage ;
- les **affiches A2 d'annonce de la concertation** transmises aux collectivités concernées et à la direction du CHU ;
- les six **panneaux d'information** installés au siège des communes, les Pôles de vie et pour les réunions ;
- le **site Internet de la DREAL**, les **supports de la concertation ont pu être téléchargés**.

► **Quatre réunions générales de proximité** ont été organisées, en liaison avec les deux communes traversées.

- Le jeudi **20 octobre 2011**, Salle polyvalente de la Haute Folie, à **Hérouville-Saint-Clair**.
- Le vendredi **21 octobre 2011**, au Pôle de Vie de quartier nord-ouest, à **Caen**.
- Le mercredi **2 novembre 2011**, à la Maison de quartier du Calvaire Saint-Pierre, à **Caen**.
- Le mardi **8 novembre 2011**, à la Maison des Associations du Grand Parc, à **Hérouville-Saint-Clair**.

► **Une réunion** a été organisée en liaison avec la direction du **CHU de Caen**.

- Le vendredi **4 novembre 2011**, à l'amphithéâtre du site Côte de Nacre du **CHU de Caen**.

► **Deux réunions thématiques** ont eu lieu, sur les thèmes du **bruit** et de la **sécurisation/fluidification** du trafic.

- Le mercredi **9 novembre 2011** sur le thème de la **Sécurisation/fluidification de la circulation au Chemin Vert**, au Pôle de Vie de quartier nord-ouest, à **Caen**.
- Le mardi **15 novembre 2011**, sur le thème du **Bruit**, à la salle municipale de la Pierre Heuzé, à **Caen**.

► **Les supports d'information** réalisés pour la concertation (dossiers et dépliants) ont été mis à la disposition des participants et des « **fiches questions** » (voir en annexe de ce document) distribuées au cours des réunions.

► **Le compte-rendu analytique des réunions publiques et les diaporamas utilisés en support par l'Etat pour ses interventions** ont été mis en ligne sur le site de la DREAL.

Les comptes-rendus des réunions sont joints en annexe de ce document. ■

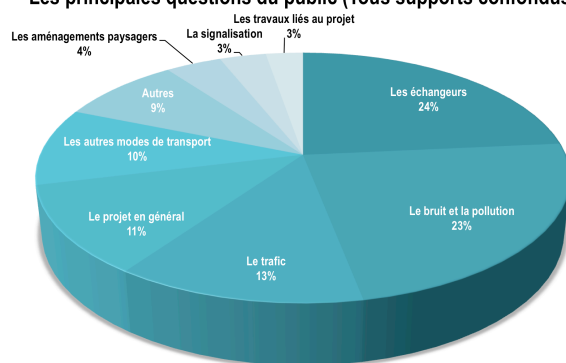
V. Les **QUESTIONS** posées et les **REPONSES** apportées pendant la concertation

Les deux sujets les plus souvent abordés : l'aménagement des échangeurs et le bruit

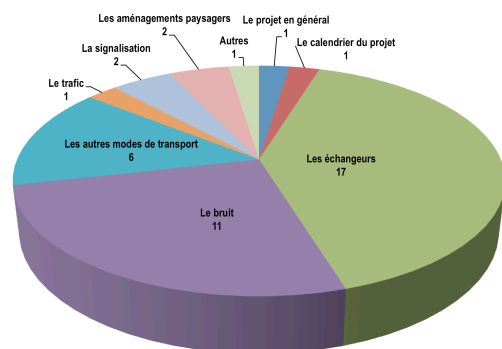
► Des questions ont pu être posées ou des observations transmises pendant la concertation via :

- le site Internet de la DREAL ;
- les « **fiches-questions** » distribuées en réunion (voir en annexe le modèle joint);
- les **réunions** publiques ;
- l'envoi de **courriers ou courriels** à l'adresse de la DREAL⁶
- les **registres** mis à disposition du public par les communes (Hérouville-Saint-Clair et Pôles de vie de Caen⁷)

Les principales questions du public (Tous supports confondus)



Les principales interrogations exprimées sur le site internet et via les cartes "T"



⁶ Un courrier au préfet, daté du 8 décembre, signé du directeur de l'Agence Régionale de Santé concernant la desserte du futur CHU est joint en annexe de ce document.

⁷ Aucune question ou observation n'a été consignée sur les registres.



► Les principales questions posées pendant les réunions publiques (par ordre décroissant pour chaque réunion)

Le 20 octobre 2011 à Hérouville-Saint-Clair

- Le projet (ambition, périmètre, contenus, étapes)
- La circulation sur le périphérique nord
 - . les études de trafic et d'accidentologie
 - . la traversée des échangeurs par les cyclistes
 - . la signalisation
 - . la circulation des poids lourds
- Les protections phoniques (mur, revêtements de chaussée, isolations des façades)
- L'emprise du projet, le cadre de vie
- Les autres modes de transport.

Le 21 octobre 2011 à Caen

- Le réaménagement de l'échangeur du Chemin Vert et l'installation de feux de signalisation
- Les mesures de bruit aux abords du périphérique et les protections phoniques proposées
- Les études de trafic : quelle évolution future du trafic sur le boulevard périphérique nord ?
- L'efficacité des limitations de vitesse, la signalisation
- Le projet, la largeur des voies, la circulation des poids lourds
- Les travaux, leur durée, leur impact
- Les autres modes de transport.

Le 2 novembre 2011 à Caen

- Les protections phoniques - le mur antibruit de l'avenue Victor Vinde ; les protections de façade, la pollution
- L'aménagement des échangeurs et les feux de signalisation
- Les aménagements paysagers sur le mur antibruit
- L'ambition du projet
- le trafic et le projet au niveau des échangeurs Côte-de-Nacre et Route de Lion.

Le 4 novembre 2011 au CHU de Caen

- La saturation du boulevard périphérique nord aux heures de pointe
- La régulation du trafic, la signalisation
- Les autres modes de transport
- La circulation durant les travaux.



Le 8 novembre 2011 à Hérouville-Saint-Clair

- Les transports collectifs en rocade sur le boulevard périphérique nord de Caen
- Les problèmes de trafic sur le Viaduc de Calix
- Les autres projets de contournement et de desserte de l'agglomération de Caen (BUN et LIQN)
- Les protections phoniques : traitement du bruit à Hérouville-Saint-Clair ; isolations de façades
- La longueur des voies d'entrecroisement.

Le 9 novembre 2011 (Sécurité et fluidité) à Caen

- L'opportunité du projet (son coût, sa pertinence à long terme)
- La sécurisation à la sortie des échangeurs
- La suppression de l'éclairage sur le boulevard périphérique ;
- Le développement des transports en commun.

Réunion thématique du 15 novembre 2011 (Bruit) – Caen

- La réalisation du mur anti-bruit avenue Victor Vinde
- Les protections phoniques au Calvaire-Saint-Pierre⁸
- La méthodologie de mesure du bruit
- La circulation des poids lourds
- L'opportunité du projet. ■

⁸ Serge LEMONNIER, maire-adjoint de Caen a rappelé que le conseil municipal de la ville de Caen, à l'occasion de sa délibération du 12 septembre 2012, avait souhaité que le projet intègre la mise en place d'un **plan de lutte contre le bruit** (voir aussi, à ce sujet, l'intervention de Cécile DOSSOU, maire-adjointe chargée de la Voirie au moment du premier comité de pilotage de la concertation, ainsi que le compte-rendu de la réunion thématique du 15 novembre 2012 et la délibération du conseil municipal de Caen, tous deux joints en annexe de ce document). Il a rappelé que la Ville avait demandé la création d'un mur antibruit au niveau du quartier du **Calvaire Saint Pierre** et, enfin, que le problème du bruit soit également pris en compte pour « **les autres secteurs riverains du périphérique concernés par cette question** ».

Les **QUESTIONS** posées et les **REPNSES** apportées pendant la concertation (suite)

Principales questions et observations du public pendant la concertation

Le statut et l'exploitant du boulevard périphérique nord de Caen

- Quel est le statut juridique du boulevard périphérique de Caen ?
- <i>Le boulevard périphérique de Caen est une route nationale non concédée. Les bretelles font partie de l'infrastructure.</i>
- Qui est l' exploitant du boulevard périphérique ?
- <i>Le boulevard périphérique de Caen est exploité par un service de l'Etat : la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIR NO) dont le siège est à Rouen et qui est également implantée à Caen.</i>

L'ambition du projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen (BPN)

- A l'heure des projets d'aménagement de la Vallée de la Seine et de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ce projet ne manque-t-il pas d' ambition et de transversalité ? Il ne permettra pas de valoriser le potentiel du plateau nord de Caen. Pourquoi ne pas couvrir le boulevard périphérique nord de Caen ?
- <i>Une décision collective a été prise il y a 10 ans par l'État et les élus de ne pas réaliser une 2x3 voies sur un site devenu urbain. Plus on élargit une voie, en effet, plus on apporte de fonctionnalités, et plus on génère de trafic et de nuisances pour les riverains. Au bout de quelques mois, le BPN recommencerait, par ailleurs, à être saturé. Enfin, couvrir le boulevard périphérique aurait un coût faramineux. D'autres projets d'aménagement complètent le projet de sécurisation du BPN de Caen pour mieux desservir le plateau nord (voir plus loin dans ce document).</i>
- Plutôt qu'un projet de fluidification globale, ce projet n'est-il pas un projet de sécurisation très ponctuel , ce qui ne réglera pas les problèmes d'embouteillage sur le périphérique nord de Caen ?
- Il faudrait, avec cette enveloppe budgétaire, travailler sur la régulation globale du trafic sur le boulevard périphérique nord de Caen.
- <i>Le projet n'a pas l'ambition de répondre à l'ensemble des problèmes de circulation sur le boulevard périphérique de Caen. La solution retenue par l'Etat et les élus a été de traiter deux priorités : la fluidification et la sécurisation du trafic dans l'une des zones les plus saturées du BPN. Et ce, dans l'enveloppe budgétaire impartie par les co-financeurs (Etat, Région, Département, communauté d'agglomération Caen-la-mer).</i>

Les études de trafic. Le périmètre et la pertinence du projet

- Pouvez-vous publier les études de trafic ?
- Seront-elles en ligne ?
- <i>La liste des études réalisées pour ce projet figure dans le dossier de concertation. Ce dossier peut être téléchargé sur le site Internet de la DREAL (voir ci-dessous, l'adresse du site de la DEAL en bas de page). Les études citées dans le dossier de concertation peuvent être consultées sur demande auprès de la DREAL.</i>
- Avez-vous réalisé une étude de circulation globale sur le fonctionnement du périphérique ? La tendance globale est-elle une augmentation continue et importante ?
- <i>Nous avons bien sûr réalisé des études de trafic et analysé l'organisation globale de la circulation sur le boulevard périphérique. Ces études sont disponibles. Cependant, comme indiqué un peu plus haut, la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen ne pourra pas résoudre l'ensemble des problèmes de circulation sur le BPN. Elle est destinée à fluidifier et sécuriser l'une des zones les plus empruntées, où il n'y a pas de voies d'entrecroisement entre les échangeurs.</i>
- Combien de véhicules passent en moyenne chaque jour par le boulevard périphérique nord de Caen depuis 20 ans ?
- <i>En 2009, le trafic journalier sur le viaduc de Calix était d'environ 45 000 véhicules par jour et par sens, soit 90 000 véhicules par jour dans les deux sens.</i>



- Quand vous citez des chiffres de 70 000 voitures en 24 heures, est-ce que ce trafic est surtout important aux heures de pointe ? Sait-on quels sont les points de saturation, ainsi que les heures de la journée pendant lesquelles ils sont importants ?
- On compte environ 4 700 véhicules à l'heure dans un sens de circulation. Soit 9 400 dans les deux sens. En général, pour passer du calcul du trafic maximal à l'heure de pointe à celui de la valeur journalière moyenne, on multiplie par 10. On arrive ici à 94 000, soit 3 véhicules à la seconde sur les 4 voies. Aujourd'hui, nous disposons de nombreux outils pour connaître très précisément les choix des usagers, la vitesse et le nombre de véhicules qui circulent sur le boulevard périphérique. Ces outils permettent une gestion dynamique des trafics. Nous savons, par exemple, que le lundi les conducteurs ont tel type de comportements, le mardi tel autre, et nous pouvons anticiper. Certains outils permettent même de calculer le trafic en temps réel.
- Dispose-t-on du comptage du trafic sur la voie autoroutière et sur le périphérique stricto sensu ? Sait-on quelle est la part du trafic de transit et du trafic local ? - Avez-vous fait des comptages directionnels ?
- Nous avons réalisé des comptages et nous avons constaté que les trajets de transit (c'est-à-dire le trafic qui traverse la zone) représentent moins de 20% du trafic global sur le BPN. <i>Le BPN accueille donc un trafic essentiellement local, d'usagers qui ont besoin de passer par le boulevard périphérique nord. Beaucoup d'automobilistes s'y insèrent pour le quitter à la sortie suivante.</i>
- A-t-on mesuré statistiquement que la sortie Porte d'Angleterre améliore considérablement la circulation ? Les automobilistes ne se dirigeront-ils pas de toutes les façons vers le viaduc ? Que se passera-t-il au niveau de la Porte d'Angleterre, sachant qu'on a une entrée qui va sur Caen, une sortie qui va vers le viaduc et une voie d'entrecroisement, où se produisent des accidents. Qu'est-il prévu pour éviter les problèmes de ralentissement ?
- Les ralentissements se produisent au niveau de toutes les entrées et sorties, aux heures de pointe. A certains endroits, les insertions sont très courtes et tout le monde se déporte sur la voie de gauche pour laisser les véhicules entrer sur le BPN. C'est un peu comme si l'on avait un périphérique à une seule voie. C'est la raison pour laquelle nous proposons la réalisation de voies d'entrecroisement là où le boulevard périphérique n'en comporte pas.

Le viaduc de Calix
- Pourquoi ne pas intégrer le viaduc de Calix dans le projet, alors qu'il est la cause des ralentissements ?
- La section du viaduc de Calix n'est pas concernée par l'opération. Le choix a été fait par l'Etat et les élus de ne pas aménager le boulevard périphérique en 2X3 voies et de ne pas élargir son emprise, de ne pas augmenter les capacités routières de façon significative et créer des nuisances supplémentaires pour les riverains. <i>Le projet de sécurisation du BPN répond à des objectifs de fluidification et sécurisation du trafic dans une zone très empruntée par les automobilistes et où il existe peu de voies d'entrecroisement entre les échangeurs. Et ce, dans l'enveloppe budgétaire retenue par les co-financeurs pour cette opération (voir plus loin dans ce document).</i>

L'accès à l'A13
- N'y aura-t-il pas un nouvel afflux de véhicules quand on va ouvrir l'accès à l'A 13 pour revenir dans le port ?
- L'accès à Mondeville ne fait pas partie non plus de ce projet, qui n'a pas l'ambition de traiter tous les problèmes de circulation et de desserte sur le boulevard périphérique.

Pourquoi ne pas limiter la vitesse aux heures de pointe ?
- Une voie d'entrecroisement d'une longueur de 300 mètres (donc aux normes) existe Porte de Paris. 100 000 personnes l'empruntent chaque jour, mais elle génère du stress. Y maintenir un radar serait une erreur. Mettez en place une limitation à 70 km/heure aux heures de pointe , beaucoup plus en amont. Il est possible aux heures de pointe de réduire la vitesse !
- Ce que vous proposez existe déjà : des limitations de vitesse selon le trafic. <i>Ce n'est pas l'objet de ce projet-ci, mais une réflexion est menée en ce moment par l'exploitant pour équiper le boulevard périphérique d'un dispositif d'équipements dynamiques, avec des limitations de vitesse à certaines heures de la journée.</i>

Où en sont les autres projets d'aménagement du BPN ?

- Un autre aménagement routier était prévu : le **BUN** (Boulevard Urbain Nord). Ce projet a-t-il été abandonné ?

- **Les solutions d'aménagement qui consistent à augmenter les capacités routières du BPN (mise à 2x3 voies ou boulevard urbain) ont été écartées par l'Etat et par les élus.** La solution retenue est de fluidifier et sécuriser le trafic dans l'une des zones les plus empruntées par les automobilistes du boulevard périphérique nord de Caen et où il existe peu de voies d'entrecroisement entre les échangeurs, afin que le BPN ne soit pas un goulet d'étranglement. Et ce, sans élargir l'emprise du boulevard. La circulation sera plus fluide et plus sûre, mais l'objectif n'est pas de créer des voies supplémentaires pour faire passer le maximum de trafic sur le boulevard périphérique nord de Caen.

- Quels seront les effets de la réalisation **d'autres aménagements** pour délester le BPN (Contournement Sud et/ou Liaison Inter-Quartiers Nord - LIQN) ... ? On fait tout cela sur le périphérique nord, mais on ne parle plus de **la LIQN**, pourquoi ?

- Je trouve un peu dommage que la **LIQN** (Liaison Inter-Quartiers Nord) soit mise entre parenthèses...

- Les véhicules en transit entre l'A13 et l'ouest de l'agglomération caennaise devront toujours emprunter le boulevard périphérique nord, comme ceux qui circulent entre les quartiers limitrophes du périphérique. **Et la LIQN ?**

- **Ces projets sont complémentaires.** La LIQN, lorsqu'elle sera réalisée, **soulagera le boulevard périphérique nord d'une partie de son trafic** ; mais il restera quand même de la circulation sur le boulevard périphérique, car **la réalisation de la LIQN ne pourra pas y supprimer tout le trafic.**

Quelle pertinence du projet pour la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen ?

- Les solutions proposées vont-elles **permettre de réduire les accidents** ?

- A-t-on des **statistiques sur l'intérêt de ce type de dispositifs** (voies d'entrecroisement et bande d'arrêt d'urgence continue) par rapport aux accidents, légers ou graves ?

- Sur la carte présentée en réunion publique et dans le dossier de concertation (les diaporamas des réunions et le dossier de concertation sont téléchargeables sur le site de la DREAL, dont l'adresse figure en bas de cette page), le nombre d'accidents est rapporté au nombre de véhicules qui passent sur le boulevard périphérique nord de Caen. Le taux est de l'ordre de 8.4, donc supérieur au taux normal sur une 2X2 voies. Les solutions proposées résolvent les principaux points de conflits liés aux accidents.

Dans le cadre de ce projet, les voies d'entrecroisement permettront d'entrer et de sortir du périphérique entre deux échangeurs sans gêner la circulation. Ce dispositif sera matérialisé sur la chaussée par une peinture au sol entre les voies.

Concernant les statistiques, en 5 ans, de 2005 à 2010, au niveau de la Porte d'Angleterre qui dispose de voies d'entrecroisement, il n'y a pas eu un seul accident corporel sur les bretelles d'accès au BPN.

Les caractéristiques du projet

Les voies d'entrecroisement

- **Qu'est-ce qu'une voie d'entrecroisement ?**

- **Les échangeurs sont trop courts et on arrive trop vite dessus : permettront-elles d'améliorer la situation ?**

- Ces voies d'entrecroisement peuvent-elle être **reliées directement à une sortie** ?

- Quelle sera **la longueur de ces voies** ?

- Le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen consiste notamment en la création de voies d'entrecroisement entre la Porte d'Angleterre et la Pierre Heuzé (dans les deux sens), entre la Pierre Heuzé et Côte de Nacre, entre Côte de Nacre et la Vallée des Jardins (dans les deux sens).

Une voie d'entrecroisement permet de **relier l'entrée sur le périphérique à la sortie suivante. Les automobilistes peuvent ainsi s'insérer au droit d'un échangeur et en sortir au suivant sans gêner la circulation. L'arrivée sur les carrefours se fait par conséquent de manière plus progressive.** La voie qui relie l'échangeur de la route de Lion sur mer et celui de la Pierre Heuzé est une voie d'entrecroisement.

La longueur d'une voie d'entrecroisement doit être comprise entre 300 m et 750 m (en dessous, elle est trop courte et au-delà elle devient une troisième voie).

- Seront-elles réalisées sur les voies existantes ?
- Les voies d'entrecroisement seront effectivement créées sans élargir l'emprise du boulevard périphérique actuel, en prenant sur le terre-plein central – qui est large - et en décalant ainsi les voies vers le centre.
- Ces voies d'entrecroisement, quand on va les quitter, ne va-t-on pas aboutir aussi sur des congestions ? Par exemple au niveau du CHU... Il n'y aura pas de voie d'entrecroisement pour l'accès au CHU.
- Une voie d'entrecroisement est bien prévue depuis l'échangeur de la Pierre Heuzé.
- Il risque d'y avoir des bouchons si les automobilistes ne respectent pas la signalisation ... - La signalisation sera-t-elle suffisamment nette ? Comment cela va-t-il fonctionner ? Je pense que vous avez prévu en cas de circulation un peu dense des risques de circulation en accordéon, puisque l'on aura par moment trois voies et par moment deux voies. Les gens risquent d'utiliser cette voie d'entrecroisement comme une 3e voie. Certains y doubleront par la droite à grande vitesse.
- Un système de signalisation, avec marquage au sol, est bien prévu pour indiquer les sorties. <i>Selon le code de la route, c'est le véhicule qui change de file qui perd la priorité.</i>
- On mettrait tout à 110, 130 km/h , on n'aurait pas de problèmes.
- <i>En réalité, si on limitait sur tout le parcours la circulation à 50 km/h, le débit de véhicules serait plus important...</i> <i>Un autre projet porté par la direction interdépartementale des routes, permettra de déployer des panneaux à message variable.</i> Demain, on disposera d'une signalisation dynamique qui nous empêchera de circuler à plus de 50 km/h - si besoin est.

Les bandes d'arrêt d'urgence
- Les bandes d'arrêt d'urgence seront-elles réalisées sur la chaussée existante ? Quelle sera leur largeur ?
- Comme les voies d'entrecroisement, les bandes d'arrêt d'urgence seront réalisées sans élargir l'emprise du boulevard périphérique actuel, en décalant les voies vers le centre et en prenant sur le terre-plein central. <i>L'espace ainsi dégagé est suffisant pour créer des bandes d'arrêt d'urgence continues confortables, de 2,5 m à 3 m de large. Elles permettront aux véhicules de stationner en cas de panne et aux secours d'intervenir plus facilement. Les agents d'exploitation pourront entretenir la route (fauchage etc.) dans de meilleures conditions, sans aller sur les voies.</i>

Glissières centrales métalliques et aménagements centraux en béton
- Quand vous proposez un aménagement en béton au centre du boulevard, c'est parce que c'est sur cette partie qu'ont eu lieu les accidents, avec des traversées sur l'autre voie , ou pour éviter que cela se produise ? - Si un accident se produit, une voiture qui va trop vite, sur votre barre de béton du milieu, là où actuellement on a un fossé, ne risque-t-on pas de passer par-dessus le mur et de se heurter à d'autres véhicules en face ?
- Il n'y a pas eu de tels accidents jusqu'ici, mais l'exploitant nous a informé que les glissières métalliques sont régulièrement déformées ; les chocs y sont fréquents. C'est pour cette raison qu'a été prévu un aménagement en béton. Cette solution a également été validée par les experts Sécurité de l'Etat.
- Aujourd'hui, les glissières centrales de sécurité métalliques ne permettent pas d'arrêter un camion. Demain, une voiture ne pourra pas passer à travers un dispositif en béton. Un camion non plus. Ils sont prévus pour cela. UN camion de 40 tonnes qui le prendrait vraiment très en biais pourrait effectivement le franchir, mais un véhicule de transport en commun de 13 tonnes ne passera pas de l'autre côté. En résumé : aujourd'hui, le véhicule peut passer de l'autre côté ; demain, il ne le pourra que très difficilement. Sur le plan de la sécurité, les dispositifs en béton sont donc préférables.

Pourquoi ne pas interdire et limiter, dévier, la circulation des camions ?
- Quand il est marqué « Attention pluie, ralentissez », les camions y vont à 90 km à l'heure. On attend quoi ? Les gens arrivent de la route de Cherbourg à 110 ou 90 km à l'heure. Ce n'est pas très citoyen. On désengorge les pôles d'activité économique, mais on se moque du bien-être des gens.
- Un autre projet de régulation des vitesses sera mis en œuvre prochainement. Il répondra en partie à votre question. Evidemment, parfois, il faut faire intervenir des gendarmes.

- Est-ce qu'on ne peut pas garder les voies à 3m50 et interdire aux poids lourds la voie de gauche pour des raisons de sécurité ?
Même s'ils ne respectent pas toujours la signalisation, parfois, la présence d'un panneau d'interdiction est dissuasive ...
- Pourquoi ne pas faire comme en Allemagne, par exemple, où les camions n'ont pas droit à la voie de gauche en ville ?
- Il faut limiter à 70km/h le tronçon Mondeville – Carpiquet dans les deux sens et interdire aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de doubler.

- Notre objectif est de réaliser une infrastructure sécurisée. Parallèlement au projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen, la direction interdépartementale des routes nord-ouest, qui exploite le boulevard périphérique, étudie également (comme déjà évoqué plus haut) la mise en œuvre d'un système de gestion dynamique du trafic sur le boulevard périphérique de Caen : panneaux à messages variables, limitation de vitesse variable en fonction de la circulation, etc. Les réflexions sur la mise en place de limitations de vitesse sont donc en cours. Mais il faut que la limitation de vitesse reste cohérente avec l'environnement routier. Une limitation à 70km/h sur un boulevard périphérique à deux fois deux voies, lorsque le trafic est fluide, ne serait pas comprise par les usagers et ne serait donc pas respectée.

- J'habite avenue Victor Vinde et je suis très gênée par ce bruit permanent. La nuit, ce trafic est également composé de poids lourds, ce qui nous empêche de dormir. Est-il possible d'empêcher la circulation des poids lourds la nuit, par exemple en mettant des panneaux au niveau du magasin *Monsieur Meuble* pour dévier le trafic ?

- La nuit, le bruit contraste, il est vrai, avec une ambiance plus calme et il suffit d'un camion ou d'une moto pour que la gêne soit encore plus forte. Mais l'interdiction des poids lourds impliquerait de les faire passer par le sud, où il y a moins d'habitations, certes, mais tout de même des zones habitées. Le sud s'urbanise de plus en plus. A terme, le contournement sud de Caen améliorera la situation. Tous les poids lourds ne peuvent pas passer par le sud, en particulier au niveau du pont SNCF qui est limité en hauteur à 4m10. Or, creuser davantage est impossible, car le pont est trop près des nappes phréatiques.

L'aménagement des échangeurs

Les échangeurs

- La sortie n° 1 (sortie qui donne sur Paris) et la sortie n° 16 sont dangereuses.
Un réaménagement de ces sorties est le plus urgent.

- Les sections les plus accidentogènes du boulevard périphérique de Caen sont celles qui sont situées entre la Porte d'Angleterre et la Vallée des Jardins et entre la Porte de Paris et la Porte d'Espagne. La section qui fait l'objet de l'opération de sécurisation et fluidification du trafic sur le BPN (Porte d'Angleterre – Vallée des Jardins) a été retenue au regard, en particulier, du nombre important d'échangeurs qu'elle comporte. Les voies d'entrecroisement permettront d'améliorer la fluidité du BPN dans ce secteur.

- Un gros point noir est le trafic au niveau du CHU, complètement saturé. Or, au niveau de la Vallée des Jardins notamment, un projet est porté par la communauté d'agglomération Caen la mer : la pénétrante Weygand. Aujourd'hui, pour rejoindre le boulevard Weygand, il faut passer au niveau du CHU, traverser la zone industrielle de Mont-Coco, continuer sur le carrefour - avec des priorités à droite extrêmement compliquées - pour ensuite arriver sur le boulevard Weygand. Cela paraît quand même incohérent de ne pas penser à cette voie, puisque l'on va demander aux gens de venir à Caen et de passer par le boulevard Weygand, alors que pour ressortir de Caen ils ne pourront pas emprunter le boulevard Weygand. On va faire des travaux qui ne vont pas pouvoir être utilisés.

- Les usagers du périphérique, ce ne sont pas forcément des gens qui vont d'un quartier à l'autre de Caen. Ce sont aussi des gens qui viennent de l'extérieur et qui n'ont pas d'autre choix que de passer par le carrefour du CHU, ce qui crée de vrais problèmes de saturation au nord du périphérique (...). Quel lien entre la création de la pénétrante Weygand et la liaison avec le périphérique ?

- Le projet n'est nullement incompatible avec les opérations conduites par d'autres maîtres d'ouvrages - dont les calendriers ne sont pas tous connus aujourd'hui. L'Etat, la Région, le Département, les communes, se rencontrent régulièrement pour les évoquer.

La particularité du boulevard périphérique nord de Caen est qu'il accueille beaucoup de trafic local. Ce n'est pas en principe la vocation première d'un boulevard périphérique, qui est d'écouler du trafic de transit, d'assurer les liaisons entre les réseaux routiers nationaux. Les échangeurs y sont très rapprochés. Il n'est pas prévu d'en créer d'autres. Le projet vise à fluidifier et sécuriser la circulation sur une section très empruntée, où il existe peu de voies d'entrecroisement entre les échangeurs. Et ce, sans aménager le boulevard périphérique à 2X3 voies ni créer de nouvelles fonctionnalités et augmenter les nuisances.

Une enveloppe d'environ 23 millions d'euros (voir plus loin le paragraphe dédié au budget des travaux) a été retenue pour cette opération par l'Etat et les co-financiers. C'est la solution la plus adaptée pour répondre aux objectifs fixés, mais elle est forcément incomplète.

- L'échangeur de la **Côte de Nacre**, mal conçu, provoque des bouchons quotidiens sur le boulevard périphérique. **La suppression de la bretelle Vallée des Jardins va intensifier les bouchons existants.**

- Un « casse vitesse » ou un détecteur de vitesse sur la bretelle serait plus adapté.

- La suppression de la bretelle de la Vallée des Jardins est rendue possible par la création d'un giratoire sur le boulevard Weygand. Les études de trafics ne justifient pas de maintenir les deux bretelles actuelles. Par ailleurs, **la suppression de la bretelle d'entrée sur le boulevard périphérique en provenance du nord du boulevard Weygand, parce qu'elle permettra d'éviter les conflits entre les véhicules s'insérant sur le boulevard périphérique depuis ces deux bretelles, proches, améliorera la situation.** Cette section du boulevard périphérique nord, sur laquelle débouchent deux voies d'insertion en provenance du boulevard Weygand, est l'une des plus accidentogènes du BPN.

- Concernant la **route de Lion**, il conviendrait de compléter l'échangeur qui ne propose aujourd'hui qu'une seule voie d'entrée sur le périphérique intérieur. **Une sortie depuis le périphérique extérieur (la bretelle "Hamelin")** permettrait aux véhicules qui empruntent déjà cet échangeur dans un sens de l'utiliser dans le sens inverse et ainsi de délester la sortie de l'échangeur Côte de Nacre (et dans une moindre mesure l'échangeur de la Pierre Heuzé). Au-delà, **un échangeur complet permettrait de répartir les flux dans cette zone intense de circulation, du fait notamment de la desserte du plateau hospitalier**, situé entre l'Avenue de la Côte de Nacre et la route de Lion.

- Allez-vous faire **une bretelle au niveau de la route de Lion-sur-mer** ? Cette bretelle est indispensable pour désengorger l'échangeur du CHU et celui de la Pierre Heuzé.

- **Vous avez une entrée route de Lion, mais pas de sortie.** Dans vos simulations, avez-vous intégré ce fait ?

- Le deuxième échangeur, c'est celui qui a été évoqué, celui de la route de Lion. On fait passer, si j'ai bien compris le projet, **une voie d'entrecroisement sous la route de Lion, c'est-à-dire qu'on travaille sur cet échangeur en ignorant complètement la possibilité de sortir au niveau de cet échangeur** et donc de délester l'échangeur de la Côte de Nacre. Il s'agit en fait d'améliorer, d'aménager les échangeurs qui existent et qui pour l'instant n'ont pas les pleines fonctionnalités.

- Certaines zones sont dangereuses à l'entrée ou la sortie du périphérique, comme **l'accès par la route de Lion**. Les automobilistes ne sont pas sur le périphérique, mais se comportent comme si c'était le cas.

- Compte tenu de la densité importante d'échangeurs sur les 3,6 km de la section traitée, le projet de sécurisation / fluidification n'inclut pas d'échangeurs ou de bretelles complémentaires avec la voirie locale. En particulier, le quart d'échangeur avec la route de Lion sur mer ne sera pas complété. **Le projet porte sur la modernisation d'une infrastructure existante, sans nouvelles fonctionnalités.**

- **La sortie 7 du Chemin Vert dessert beaucoup de zones d'activités et de quartiers.** Cela génère d'énormes flux venant de l'extérieur. Il n'y a pas de sortie directe du périphérique à la Maladrerie. Il faut absolument tenir compte de cette influence extérieure sur les entrées / sorties du périphérique au Chemin Vert et sur la circulation des quartiers. Les feux ne changeront rien à cette situation.

- Il faut **sécuriser au maximum la sortie 7 du Chemin Vert** en venant de Paris et de Cherbourg.

La sortie Chemin vert en provenance de Paris sera reprise dans le cadre de l'opération. Les mouvements entre cette bretelle et le centre de Caen centre sont, en effet, difficiles aujourd'hui (existence d'un cédez le passage). L'installation de feux améliorera nettement la situation actuelle.

- Dans le cadre du projet de sécurisation/fluidification du boulevard périphérique nord de Caen, une évaluation de l'échangeur de la Côte de Nacre a été réalisée. Cette évaluation a consisté à examiner le site et à y relever les traces d'accidents, à analyser les accidents, à examiner la sécurité selon 7 critères d'appréciation (visibilité, lisibilité, adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques, possibilités d'évitement et de récupération, limitation de la gravité des chocs, cohérence des éléments de la voie et de son environnement, gestion des flux dans un objectif de sécurité) et à observer et analyser le comportement des usagers. **Parmi les pistes d'amélioration envisagées, il est en effet proposé d'arraser le mur en extérieur des giratoires afin d'améliorer la visibilité.**

- Pourquoi ne pas faire un **rond-point au Chemin Vert** ? Avec les feux, il y a un risque d'encombrement sur la bretelle du périphérique.

- **N'aurait-il pas été plus pertinent de supprimer le deuxième feu et de faire un rond-point** ? Pour que les véhicules qui sortent du périphérique puissent entrer plus facilement sur l'échangeur du Chemin Vert ?

- Tous ces feux ne peuvent-ils pas être **remplacés par un giratoire et éventuellement en maintenant les bretelles directes** ?

Pourquoi supprimer les sorties directes vers le boulevard périphérique extérieur et vers le giratoire de Saint-Contest ? Le risque de remontée de files sur le boulevard périphérique sera accru. Déjà tous les soirs, des freinages importants sont générés sur le boulevard périphérique par le stockage des véhicules sur la bretelle.

- Il faut **conserver la route vers le boulevard périphérique.** Faire passer toutes les voitures par un seul et unique feu tricolore me paraît impossible. Je pense que cela bloquerait la sortie du périphérique.

- **Les feux de l'échangeur sont situés trop près du pont** ; ils sont dans la zone de stockage du feu actuel. Souvent, le matin, la file d'attente devant les feux du Chemin Vert atteint et même dépasse la zone du carrefour actuel.

- Je pensais que vous auriez fait un rond-point du côté de la Seine et un autre rond-point après le passage du pont.



Sécurisation du
périphérique nord
Caen

- **Je pense qu'un rond-point donne plus de fluidité, alors qu'un feu régule...**
- Pourquoi ne pas faire un rond point de chaque côté du pont du Chemin Vert (comme à l'échangeur Côte de Nacre) ?
- **Les feux des échangeurs tiennent-ils compte des temps de circulation ?** Seront-ils couplés avec ceux des voies situées au sud ?
- Êtes-vous sûrs que **les vélos seront plus en sécurité** avec des feux tricolores ?
- N'est-ce pas beaucoup d'argent pour peu de résultats ?

- Une **gestion adaptée des feux en fonction des heures de la journée et de la circulation, permet d'écouler le trafic de manière satisfaisante. Un carrefour à feux, avec une bonne régulation, écoule autant de trafic, voire davantage qu'un giratoire.** De plus, avec des giratoires, on reste dans un milieu interurbain, avec des vitesses relativement élevées. Avec un carrefour à feux, il est possible de jouer sur les temps. **Les temps d'attente peuvent varier selon les heures de la journée et en fonction du trafic. Si, sur la bretelle de sortie d'un échangeur vous avez un véhicule qui arrive sur la boucle, cela veut dire que la file est trop longue et le feu passe au vert. Tout cela fonctionne : les carrefours à feu d'aujourd'hui ne sont pas ceux d'il y a 30 ans.** Nous avons travaillé avec la ville de Caen sur des modélisations dynamiques.

- Un carrefour à feux est un aménagement plus urbain qu'un giratoire. Il consomme moins d'espace. **Au Chemin Vert, nous sommes sur la commune de Caen.**

La création d'un carrefour plus urbain permettra d'intégrer les circulations des vélos, des piétons et des personnes à mobilité réduite. Dans les giratoires, les vélos ont du mal à passer. Dans la modélisation que nous avons faite, nous avons pris en compte toutes ces contraintes. La loi nous oblige à prendre en compte la circulation des vélos. Si nous aménageons des voies qui augmentent le parcours des cyclistes de 200 ou 300 m, ils ne les emprunteront pas.

- Est-ce qu'il y aura un **shunt en direction de l'entrée vers la chambre de commerce ?**

- **Le shunt existant est supprimé. L'objectif est effectivement d'aménager un carrefour plus urbain. Les automobilistes empruntent aujourd'hui le shunt à des vitesses excessives.** Les vélos et les piétons ne peuvent pas y circuler. Un carrefour à feux intelligents permettra, par exemple, de passer au vert dès qu'un véhicule sera en attente sur la voie si la file est trop longue. Nous avons réalisé des simulations qui montrent que cela fonctionne bien.

- Je n'ai jamais vu de véhicules qui débordent sur le périphérique le matin, alors que la circulation est très dense pour aller au CHU. Je suis d'accord pour dire que **les feux régulent, mais ils ne fluidifient pas.** L'os à moelle du CHU, malgré la forte densité de véhicules qu'il peut y avoir tous les soirs et tous les matins autour, fonctionne relativement bien...

- **Comment expliquez-vous que dans le cas de l'os à moelle du CHU on ne retrouve pas les voitures sur le périphérique ?**

- L'os à moelle du CHU crée un embouteillage tous les matins entre 7 heures moins le quart et 7 heures et demie et tous les après-midi entre 4 heures et demie et 5 heures et demie. Nous avons pu le vérifier. Quand le CHU se vide, on constate un flux qui arrive du Nord.

- **Le rond-point « bleu » d'Iffs ne fonctionne pas.** Il y a, tous les jours, une énorme file d'attente. Va-t-il y avoir des solutions ? La file d'attente de droite peut bloquer le périphérique jusqu'à la Porte d'Angleterre même réaménagée.

- **L'échangeur « bleu » d'Iffs n'est pas dans le périmètre du projet de sécurisation du boulevard périphérique nord.** A ce jour aucun aménagement de l'échangeur de la Porte d'Espagne n'est financé. Cet échangeur, comme beaucoup d'autres, est saturé aux heures de pointe, conduisant à des remontées de files sur le boulevard périphérique. Cela dit, l'échangeur d'Iffs n'est pas responsable de la gestion du boulevard périphérique jusqu'à la Porte d'Angleterre.

Le coût du projet

Le budget des travaux
- Peut-on avoir une idée de la répartition des coûts : mise aux normes des bassins de rétention des eaux, voies d'entrecroisement, giratoires, mur antibruit ?
- Au stade actuel, nous n'avons pas encore la décomposition fine du coût, parce que le projet n'est pas encore totalement finalisé. Une enveloppe globale a été fixée pour cette opération. Nous proposerons une répartition au vu des études.
- Quel est le coût d'un mur antibruit de cette hauteur (avenue Victor Vinde).
- Cela dépend du type de murs, mais on peut dire que le budget est de l'ordre du million d'euros. S'il y a des réseaux à déplacer, le coût sera peut-être plus élevé.

La signalisation

La signalisation sera-t-elle suffisamment nette, comment cela va-t-il fonctionner ?

(voir plus haut le chapitre dédié aux voies d'entrecroisement)

- Va-t-il y avoir **des panneaux d'information lumineux** comme sur le périphérique sud ? Cela permet d'anticiper une diminution de vitesse des utilisateurs en cas de bouchon. Même si l'utilisation de ces panneaux n'est pas optimisée sur le périphérique sud (manque de communication avec les conducteurs), l'effet de surprise est moindre.

- Comme indiqué plus haut, la direction interdépartementale des routes nord-ouest, service de l'Etat qui exploite le boulevard périphérique, étudie un système de gestion dynamique du boulevard périphérique de Caen. Dans ce cadre, seront effectivement mis en place, en complément des panneaux déjà existants, **des panneaux à messages variables qui permettront notamment d'informer les automobilistes sur les conditions de circulation sur le boulevard périphérique.**

Le bruit et la pollution

Quelles nuisances pour les riverains ?

- Le bruit risque-t-il d'**augmenter** ? **Les pavillons qui sont le long de la voie**, subiront-ils davantage le bruit de la circulation ? Même avec le double vitrage, au premier étage, on **entend le bruit. Qu'en sera-t-il avec la troisième voie ?**

- À **quelles études correspondent les niveaux de bruit relevés avant travaux** ? Allez-vous faire des **mesures de bruit** ?

- Pour mesurer le taux de bruit dans les maisons, j'espère que vous viendrez **quand le vent est à la pluie**, car autrement, les données seront faussées.

- Est-on **loin aujourd'hui de respecter les niveaux sonores prévus par la loi** ? Comment fera-t-on pour y remédier ?

- **Le bruit monte. Les murs antibruit ont-ils une utilité ?**

- Pourquoi ne pas **couvrir le boulevard périphérique** ? Faire un PPP (partenariat public-privé) ?

- **L'augmentation des vitesses moyennes peut générer du bruit par endroits, mais la plus grande partie du trafic actuel sera déportée plus au centre du boulevard périphérique**, puisque les voies d'entrecroisement seront construites en prenant sur l'actuel terre-plein central, qui est suffisamment large. **Dans certaines zones très proches du BPN, en particulier au Calvaire-Saint-Pierre, avenue Victor Vinde, les seuils réglementaires sont dépassés. Les travaux prévus entre la Porte d'Angleterre et la Vallée des Jardins seront l'occasion d'améliorer la situation en vertu des dispositions du code de l'environnement : proposition de construction d'un mur antibruit avenue Victor Vinde, isolation et aménagement de façades pour les riverains les plus exposés au bruit, choix d'un revêtement de chaussée plus performant.**

- Nous réalisons des **études et des mesures de bruit avant et après la réalisation du projet**, au niveau des façades des habitations et dans certains cas à l'intérieur des maisons. Les riverains en seront bien sûr prévenus. Ces études de bruit permettent de définir les aménagements les plus adaptés. Pour des points situés à moins d'une centaine de mètres de la source de bruit, la mesure de bruit peut être considérée comme pertinente **indépendamment des conditions météorologiques**. Pour les points situés à plus de cent mètres, il est préférable de faire des mesures dans des conditions favorables de propagation ou similaires aux conditions météorologiques moyennes rencontrées pendant l'année (en se basant sur la rose des vents). **Une fois les mesures sur site réalisées, les niveaux sonores sont recalés sur la base des trafics moyens annuels et sur la base des conditions météorologiques moyennes observées.**

- **Les murs antibruit ont une réelle utilité.** Les études montrent un abaissement des niveaux de bruit de plusieurs décibels. **Leur efficacité dépend cependant de la hauteur du mur.** Il est exact que le bruit monte : entre le rez-de-chaussée et les étages supérieurs les niveaux de bruit peuvent augmenter de 7dB(A). Au-delà du troisième étage, les appartements ne sont donc que très partiellement protégés du bruit. **Il est alors préférable de mieux isoler les logements exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels le jour et 60 décibels la nuit. Si les seuils réglementaires sont dépassés, nous prendrons en charge les travaux d'isolation.** Nous travaillons aussi en partenariat avec la Caennaise de Construction pour un aménagement plus adapté des logements (quand la chambre à coucher et la salle à manger donnent sur le périphérique, y vivre est moins confortable que quand ce sont la salle de bains ou la cuisine qui s'y trouvent...).

- Avec **25 millions d'euros, on pourrait couvrir 60 à 70m de boulevard périphérique.** Ce chiffre met en perspective les coûts d'aménagement. Un projet de couverture du boulevard périphérique dans ce secteur a été étudié à la fin des années 1990. Il a été abandonné compte tenu de l'importance des investissements à réaliser.

L'opération de sécurisation/fluidification est une opération exclusivement financée par des fonds publics, dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région et du Programme de modernisation des itinéraires routiers nationaux (PDM).

- A quelle distance **la bande d'arrêt d'urgence sera-t-elle du mur antibruit** ?

- La situation sera **la même qu'aujourd'hui.**

- Du point de vue de la densité de logements, le nombre de personnes touchées au Calvaire Saint-Pierre est beaucoup plus important qu'avenue Victor Vinde, parce que le nombre de kilomètres en bordure de périphérique est beaucoup plus grand.
- Nous n'avons pas l'intention de ne rien faire pour protéger du bruit les habitants du Calvaire Saint-Pierre. Si nous nous sommes orientés vers la proposition d'isolations de façades, c'est parce que l'écran acoustique protégera moins bien les étages plus élevés des immeubles riverains (voir aussi notre réponse en page précédente).
- Le mur antibruit existant (à Hérouville) pourrait-il être renforcé? Rehaussé? Prolongé ? - Riverain du périphérique sur Hérouville-Saint-Clair, boulevard de la Haute Folie, je suis préoccupé par la protection des maisons contre le bruit. Le merlon existant est devenu inefficace.
- Ce mur se prolonge par un merlon et si l'on voulait le modifier il faudrait détruire toute la végétation. Par ailleurs, le bruit ne vient pas seulement du boulevard périphérique, mais également de la ligne de tramway et des autres voies de circulation. Nous avons donc prévu de traiter les maisons riveraines au cas par cas. Nous irons chez les propriétaires et si les isolations ne sont pas suffisantes, nous ferons des interventions complémentaires. Les travaux doivent permettre une isolation minimale de 30 dB (A) (dans les pièces principales et la cuisine). L'isolation est encore renforcée si les niveaux de bruit au droit des façades, en extérieur, sont supérieurs à 70 dB (A) entre 6h et 22h ou supérieurs à 65 dB (A) entre 22h et 6h. Des exigences de pureté de l'air et de confort thermique en saison chaude à l'intérieur des bâtiments sont également prises en compte.
- Le mur antibruit prévu avenue Victor Vinde sera-t-il côté avenue ou côté route ? Sera-t-il efficace ? Aura-t-on un mur réfléchissant ? Vous dites que ce sera un mur absorbant ; j'espère que cela fonctionnera.
- Le mur sera côté périphérique, avec un talus. Il sera très encastré. Les études démontrent qu'un mur antibruit diminue de façon importante le bruit pour les niveaux inférieurs des immeubles (rez-de-chaussée et premier étage). C'est la raison pour laquelle des isolations acoustiques sont également prévues pour les habitations riveraines les plus exposées au bruit (voir plus haut nos réponses). Avenue Victor Vinde, les niveaux de bruits devraient être améliorés de 10dB, ce qui équivaut à diviser le bruit par huit. C'est comme si 80 000 véhicules passaient avant la réalisation du mur, au lieu de 10 000 ensuite. Ce chiffre vaut pour les rez-de-chaussée ; au 1er étage, on arrive à 7dB, mais avec plusieurs cas de figures. Ce sera un mur absorbant . Les murs absorbants sont très épais, avec des vides suffisants pour absorber le bruit. Notre architecte a proposé un mur de type « gabion » - composé de pierres dans un grillage, pour rappeler les remparts de la ville de Caen.
- Les enrobés seront-ils du type de ceux de l'A 84 ... Dès qu'il gèle, on ne passe pas ?
- Les premiers revêtements routiers « phoniques » utilisés étaient des enrobés drainants. Les enrobés drainants contiennent du vide (lorsque le pneu entre en contact avec la chaussée, il comprime de l'air, ce qui génère du bruit). Ils sont moins bruyants, mais la contrepartie est qu'ils sont plus sensibles au gel. Il existe aujourd'hui des enrobés phoniques denses et non drainants. Ce sera l'un des éléments du choix des entreprises pour la réalisation des travaux. - 50 km/h est la vitesse « limite » pour le bruit. En dessous, on a le bruit lié au moteur ; au-dessus, le bruit lié à la vitesse. Pour des vitesses supérieures à 50, 60, 70 km/h, jouer sur les enrobés limite effectivement les bruits de roulement. La gestion du trafic permet également de réduire le bruit routier. Quand on a des véhicules qui ont une vitesse régulée, cela fait moins de bruit que quand les conducteurs s'arrêtent, puis repartent...
- 4 à 6 décibels pour un meilleur revêtement et 5 à 6 décibels pour un mur antibruit, je trouve que c'est peu, en fait.
- C'est une courbe logarithmique : 3 décibels en moins, cela revient à diviser par 4 le niveau d'énergie et par deux la puissance.

La pollution

- On parle du bruit, mais qu'en est-il de la pollution ? Les études s'y intéressent-elles ?
- S'il y a une amélioration des niveaux de pollution, seront-ils pour autant acceptables au vu des réglementations pour certains bâtiments situés dans le périmètre du projet ?
- C'est une obligation légale : qui dit enquête publique, dit étude d'impact. L'existence d'un boulevard périphérique est évidemment source de pollutions. Mais les études montrent que dans 20 ans la situation sera meilleure avec le projet que sans sa réalisation. La technique automobile évolue elle-même favorablement, indépendamment de notre projet. L'étude n'est pas terminée, parce que le Centre d'études technique de l'Équipement, qui est notre contrôle externe, a fait un certain nombre de remarques que nous devons intégrer. Nous en publierons les résultats.

Cadre de vie et environnement

Les aménagements paysagers

- Avenue Victor Vinde, ne peut-on pas **garder les arbres existants** ? Ne pouvez-vous pas **placer le mur juste après les arbres**, à partir du périphérique ? J'emprunte tous les jours l'avenue Victor Vinde. C'est l'une des plus belles rues de Caen, avec des arbres magnifiques. **Il faudrait trouver une solution pour conserver cette qualité urbaine.**

- En Allemagne, le long des périphériques, il y a des grillages sur lesquels on a fait pousser des plantes grimpantes. **Il n'y a pas de tags.**

- **Si l'on veut construire un mur efficace, il doit être proche de la source de bruit, donc du boulevard périphérique.** Un mur antibruit tel que celui que nous envisageons de réaliser avenue Victor Vinde comporte des fondations d'environ 1m50 de large. Nous devons faire intervenir des engins de chantier, déposer les réseaux d'éclairage, alimenter le chantier.

Nous rétablirons ensuite la végétation. Les travaux seront, par ailleurs, l'occasion, en liaison avec la ville de Caen, de créer une voirie plus adaptée à un milieu urbanisé et de reconquérir de l'espace au profit de l'environnement, des plantations, de l'éclairage... Dans un mur de type « gabion », les pierres sont emprisonnées dans une armature métallique. Les plantes poussent très facilement et il est plus difficile de faire des « tags ».

Le traitement des eaux pluviales

- L'équipement d'un ouvrage de « nettoyage » des eaux pluviales chargées d'hydrocarbures empiétera également sur la Vallée des Jardins. Ne peut-il pas être souterrain ?

- La Vallée des Jardins comprend déjà une zone de stockage des eaux qui proviennent du boulevard périphérique en cas de fortes précipitations. Cette zone est aménagée pour être utilisée en parc paysager. **Ce site retrouvera son caractère de parc paysager de centre-ville. Le bassin de traitement des eaux sera situé dans la boucle nord de l'échangeur.**

Dans le cadre de l'opération, la zone de stockage sera remodelée. Une étude paysagère a été réalisée en liaison étroite avec le service des espaces verts de la ville de Caen. Les espèces d'arbres rares seront préservées.

- Dans la Vallée des Jardins, les eaux vont s'infiltrer dans le sol et **rejoindront la nappe phréatique dans le canal.**

- Les bassins de traitement permettent surtout de réguler le débit des eaux pour répondre au risque d'inondation. L'eau qui s'écoulera dans le milieu naturel cependant sera plus propre que celle qui ruisselle actuellement sur la chaussée.

- Le traitement de l'eau par des bassins ouverts va-t-il nous apporter des **moustiques** ?

En Allemagne il paraît que les programmes de construction de maison prévoient des citernes.

- **L'objectif est de tamponner, de stocker temporairement l'eau et de la remettre dans le milieu naturel avec un débit contrôlé. Ces bassins sont vides en temps normal. L'eau n'y reste pas.**

L'éclairage du boulevard périphérique

- Comment la suppression de l'éclairage pourra-t-elle être progressive tout en veillant à maintenir la sécurité ?

- Pourquoi **supprimer l'éclairage** ? Il est en effet plus agréable, malgré le coût, de circuler sur un périphérique éclairé. **Quelles portions resteront éclairées et pourquoi celles-là ?**

- Autrefois, toutes les routes étaient éclairées. Certains pays, comme la Belgique, éclairaient vraiment tout leur réseau autoroutier. **Des études ont montré depuis qu'en termes de sécurité routière tout éclairer n'était pas la meilleure solution, alors que cela coûte très cher et crée de la pollution nocturne. L'Etat a donc mené des études sur certaines de ses infrastructures et la réflexion est toujours en cours.** Les expériences réalisées dans le nord de la France et en Ile-de-France sont plutôt concluantes en termes d'accidentologie. Quand une infrastructure est très éclairée par son environnement (centres commerciaux, stades, etc.) il faut y maintenir de l'éclairage, dans la mesure où l'œil humain est attiré par l'éclairage ambiant et voit moins bien la chaussée. **Le boulevard périphérique de Caen est relativement étanche par rapport à son environnement. Nous engagerons, bien sûr, au préalable des études pour vérifier l'absence d'incidence d'une suppression éventuelle de l'éclairage sur la sécurité routière au moment du passage entre zones sombres et zones éclairées, ce qui nécessiterait une progression dans la luminosité.** Des réunions techniques sont prévues sur le sujet. Le coût de fonctionnement de l'éclairage du boulevard périphérique représente plus de 200 000 € par an. La question mérite donc au moins d'être posée : quel est l'apport réel de l'éclairage public en termes de sécurité, sachant que le boulevard périphérique est interdit aux véhicules lents, aux piétons et aux cyclistes ?

- Il me semble avoir lu que quand il n'y avait plus d'éclairage la vitesse diminuait.

- On peut penser qu'avec de l'éclairage les gens voient mieux la chaussée et peuvent anticiper un obstacle sur la route. En revanche, on constate une augmentation des vitesses parce que l'automobiliste se sent plus en sécurité et roule un peu plus vite. 10km/h sur un choc, c'est énorme, en termes d'énergie et de risque de blessures plus ou moins graves. Le projet est de garder éclairées les zones qui pourraient être dangereuses sans éclairage et de le supprimer dans les endroits où il n'est pas utile, voire contre-productif. Le souhait de l'exploitant est d'étudier une diminution progressive de l'éclairage sur l'ensemble du boulevard périphérique pour disposer d'une vision globale.

Les travaux

- Y aura-t-il une **progression des travaux** ? Les travaux commenceront-ils par un point et finiront-ils par un autre ?

- Les bandes d'arrêt d'urgence seront d'abord stabilisées. Les travaux seront ensuite réalisés sur le terre-plein central. **Les véhicules disposeront ainsi en permanence d'une entrée et d'une sortie sur le BPN.**

- Quand les travaux commenceront-ils **pour le mur antibruit** et quand seront-ils finis ?

- A ce stade de la procédure, le calendrier précis de la réalisation du mur antibruit qui sera construit le long de l'avenue Victor Vinde n'est pas encore connu. **Mais les travaux se dérouleront en même temps que les travaux sur le boulevard périphérique nord de Caen, au cours de l'année 2013.**

- La vitesse sera-t-elle limitée à **70 km/h, pendant les travaux**, c'est-à-dire pendant un an ?

- Quand des entreprises travaillent à proximité des voies routières, nous devons **limiter la vitesse maximale autorisée. Mais celle-ci ne sera pas forcément limitée à 70 km/h sur toute la longueur du projet. Cela dépendra du phasage des travaux.** Nous ferons en sorte d'organiser les travaux de la façon la moins pénalisante possible pour les usagers et nous les informerons très régulièrement de l'état d'avancement du chantier.

- Pourquoi **ne pas interdire la circulation des camions** pendant les travaux ?

- Nous serons probablement contraints d'interdire la circulation des camions sur la voie de gauche, dans la mesure où, généralement, sur de tels chantiers, la voie de gauche est moins large que celle de droite.

- Il y a quelques années, on a fait le **bitumage du périphérique et les murs en tremblaient la nuit...** Qu'en sera-t-il des travaux ?

- Le maître d'ouvrage prendra toutes les dispositions pour limiter au maximum la gêne des riverains (type de matériel utilisé, horaire des travaux, etc.). En tout état de causes, les travaux les plus lourds auront lieu pendant la journée.

Les modes doux, les transports collectifs, le covoiturage

- Concernant **les vélos**, les deux côtés du boulevard Maréchal Juin sont non sécurisés, de l'échangeur du Chemin Vert à l'échangeur de la Côte de Nacre. Très rares sont les vélos qui s'aventurent dans les ronds-points. Les bas-côtés du boulevard sont larges. Il **pourrait y avoir une nouvelle piste cyclable, à double sens, indépendante de la circulation automobile, longeant la colline aux oiseaux jusqu'à l'IUT.** Les piétons et les vélos pourraient traverser au passage piétons actuel, à leur demande, à l'aide d'un feu tricolore, pour rejoindre la nouvelle piste et les trottoirs. D'ailleurs, aujourd'hui, le passage piétons vers le boulevard du Maréchal Juin n'est ni signalé à la sortie du boulevard périphérique ni éclairé. En termes de sécurité, cela peut-il attendre les aménagements prévus dans deux ans ?

- L'État n'est pas l'exploitant du boulevard du Maréchal Juin entre l'échangeur du Chemin Vert et la Côte de Nacre.

Dans le cadre de la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen, **une réflexion est en cours pour améliorer le carrefour entre la bretelle de sortie du BPN (chaussée extérieure) et l'avenue du Maréchal Juin**, ainsi qu'entre la rue Villons-Les-Buissons et l'avenue du Maréchal Juin. L'aménagement des carrefours et la mise en place de feux faciliteront la circulation des vélos et des piétons. Cette zone se situe dans l'agglomération, au droit d'un carrefour qui comporte un cédez-le-passage. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Elle bénéficie d'un éclairage public, même s'il n'y a pas d'éclairage spécifique au passage piéton.

- Tout a-t-il été envisagé pour les cyclistes, comme la **création d'une piste cyclable sur la voie du milieu** ?

- La création d'une piste cyclable est un projet très lourd. Le projet permettra de sécuriser le passage des piétons et vélos.

- Il **serait bon de prévoir la continuité du chemin piétonnier** qui longe le périphérique et qui est interrompu entre le sud du Mémorial et la Vallée des Jardins alors qu'il est accessible sur tout le nord de Caen.

- Les réflexions menées avec la ville de Caen sur le réaménagement de la partie sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins **concernent aussi les continuités piétonnes et le passage des personnes à mobilité réduite.**

<p>- Le projet prévoit-il la circulation de piétons, poussettes, personnes handicapées au droit du Chemin Vert ?</p> <p>- L'aménagement de la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert permettra également de sécuriser la traversée des piétons et des personnes à mobilité réduite via l'implantation de feux tricolores et la suppression de la voie de liaison directe entre la bretelle de sortie du boulevard périphérique (en venant de Paris) et le nord de l'agglomération (RD 401).</p>
<p>- Vous parlez de destinations locales, mais vous n'incluez pas les transports en commun dans votre projet. Pourquoi les gens vont-ils d'un échangeur à l'autre ? Si le bus était plus performant... Moi, si je vais à mon travail en bus aujourd'hui, j'ai un trajet d'une heure. Si j'y vais en voiture je mets 10 minutes quand cela roule bien. Les opérateurs de transports en commun devraient être des partenaires associés au projet, car il y a des améliorations à apporter. Tous les bus passent par le centre de Caen, cela ne va pas du tout...</p> <p>- Pourquoi ne pas prévoir des aires de stationnement de covoiturage ou des parcs relais autobus ?</p> <p>- Pourquoi une politique de taxis intégrée dans la politique de transports en commun de l'agglomération et du département ne fait-elle pas l'objet d'une consultation du public ? J'y inclus le covoiturage et toute autre forme intelligente de conception des transports et des déplacements d'aujourd'hui et de demain. La facture économique et écologique de l'opération serait moindre.</p>
<p>- Nous sommes les maîtres d'ouvrage de projets routiers et nous travaillons en liaison avec les autres opérateurs de transport. Un autre projet de l'Etat consiste à équiper tout le boulevard périphérique d'un système d'information qui permettra de faciliter les reprints de trafics, en particulier vers les transports en commun : il sera possible d'informer les usagers quand le périphérique sera très chargé et qu'il vaudra mieux se diriger vers des parkings relais et prendre les transports en commun. La communauté d'agglomération Caen la mer et le conseil général du Calvados sont associés à ces études.</p> <p>Une réflexion est menée par Viacités, le syndicat mixte des transports de l'agglomération caennaise, autorité organisatrice des transports collectifs urbains sur le Plan de Déplacement Urbain (PDU), pour envisager d'une façon globale tous les déplacements au niveau de l'agglomération. Des informations sont disponibles sur le site de Viacités (http://www.viacites.org). On y évoque aussi le covoiturage et l'auto-partage</p>
<p>- Le trafic est surtout local sur cette partie du boulevard périphérique : on peut se demander pourquoi il ne pourrait pas être pris en charge par les transports en commun.</p> <p>- Il faut préciser ce que l'on entend par trafic local. Le trafic de transit est principalement représenté par des liaisons Paris-Cherbourg. En revanche, sont englobés dans le trafic local des voyageurs qui peuvent venir de Falaise et emprunter le périphérique et en ressortir pour entrer dans Caen. Tous les automobilistes inclus dans le trafic local ne sont pas nécessairement des habitants de l'agglomération de Caen et n'ont donc pas toujours la possibilité de venir en transports en commun.</p>
<p>- Une étude a montré qu'on met plus de temps en circulant au sein de l'agglomération en transport collectif qu'en utilisant son véhicule individuel. C'est l'un des handicaps à la promotion de l'usage des transports collectifs. Les objectifs de fluidification ne vont-ils donc pas à l'encontre du développement des transports en commun, en favorisant l'usage du véhicule personnel ?</p> <p>- La vitesse moyenne actuelle de circulation sur le boulevard périphérique nord de Caen est de 30 km/heure. Même après la réalisation des travaux, les vitesses moyennes y seront toujours limitées, mais des embouteillages seront évités. Il n'y a donc pas de concurrence entre le projet et les transports en commun.</p> <p>La situation de saturation que connaît aujourd'hui le boulevard périphérique nord de Caen sera améliorée et les conditions de circulation seront plus sûres. Certaines options comme un aménagement à 2X3 voies auraient encouragé l'usage de la voiture en augmentant significativement les capacités routières, mais ce n'est pas l'objectif de ce projet.</p>

VI. EN CONCLUSION

Quelles réponses apportées aux questions posées et quelles « pistes » pour la suite ?

► **Le tableau des pages précédentes indique que le public a le plus souvent évoqué :**

- **l'ambition et le périmètre du projet** (pourquoi limiter le projet à cette zone du périphérique ?)
- **son lien et sa complémentarité avec les autres projets de desserte de l'agglomération caennaise**
- **sa pertinence pour la fluidification et la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen :**
 - . quel **avantage concret de la réalisation de voies d'entrecroisement** sur la fluidité et la sécurité du trafic ?
 - . quelle **efficacité des glissières centrales en béton** ?
 - . pourquoi ne pas **limiter les vitesses, interdire ou dévier la circulation des poids lourds** ?
 - . pourquoi ne pas plutôt créer **un giratoire au Chemin Vert** ?
 - . quelle place devront avoir **cyclistes et piétons** dans la circulation ?
 - . pourquoi **supprimer la bretelle de la Vallée des Jardins** ?
 - . pourquoi ne pas créer une bretelle au niveau des **papeteries Hamelin** ?
- l'impact et la durée des **travaux**
- **le bruit** (mesures de bruit, seuils de protection, solutions prévues)
- **l'environnement et le cadre de vie** (bassins de traitement des eaux de pluie, aménagements paysagers)
- **L'éclairage** futur du boulevard périphérique
- **Les autres modes** de transports.

► **Deux thèmes ont largement dominé le débat :**

- **l'aménagement de la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert**
- **les mesures de bruit et la protection des riverains.**

Le premier a fait l'objet d'une réunion thématique sur la **sécurisation et la fluidité du trafic au Chemin vert**. Les études de trafic et une représentation modélisée des bénéfices attendus ont pu y être présentées.

Une seconde réunion thématique a été consacrée au **bruit**. Des cartes de bruit détaillées ont été affichées et commentées aux participants.



► Les réponses du maître d'ouvrage et les « pistes » de travail apportées par la concertation

• **Une grande partie des questions posées** (les objectifs fixés par les co-financeurs, le périmètre et les fonctionnalités retenus pour le projet - conformément aux objectifs et au budget validés -, les caractéristiques du projet proposé, les étapes et le déroulé des travaux) appelaient **des précisions** du maître d'ouvrage et ont pu être traitées au cours des réunions ou par des réponses écrites au public.

• **Certaines d'entre elles concernaient, en revanche, d'autres maîtres d'ouvrages ou projets** (c'est le cas, notamment, des questions sur le BUN, le contournement sud de Caen, la LIQN, le plan de déplacement urbain et les transports publics, les aménagements urbains, l'aménagement des logements et des jardins, les équipements de signalisation dynamique).

Même si des réponses partielles ont pu être apportées à ces questions quand elles concernaient aussi le maître d'ouvrage ou grâce à la présence des élus et de La Caennaise de construction aux réunions publiques, **elles sortaient de l'objet même de cette concertation.**

L'Etat se propose de saisir ses partenaires de ces questions posées par le public :

- ainsi TWISTO et les collectivités locales compétentes, sur le plan de déplacement urbain et la desserte de l'agglomération caennaise par les transports en commun ;
- la ville de Caen sur la limitation des vitesses sur l'avenue Victor Vinde,
- les collectivités concernées par les autres projets de desserte routière de l'agglomération.

• **D'autres questions, de la compétence directe de la DREAL, ont trouvé des réponses au cours des réunions :**

- **L'aménagement de la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert avec l'installation de feux tricolores dotés de boucles de détection pour réguler le trafic**, a fait l'objet d'une réunion publique thématique (voir en page précédente et dans les comptes rendus de réunions joints en annexe de ce document). **Une modélisation** du fonctionnement futur du carrefour a pu y être présentée pour démontrer l'efficacité de ce dispositif.

Des réunions de travail sont aussi prévues avec la ville de Caen sur **les aménagements destinés à sécuriser la traversée des vélos, des piétons et des personnes à mobilité réduite.**

- **La suppression progressive de l'éclairage sur le BPN fera l'objet d'études complémentaires**, en particulier pour vérifier l'incidence sur la sécurité routière du passage de zones sombres à des zones plus éclairées et la nécessité d'une progression dans la luminosité.

Des réunions techniques sont également prévues sur ce sujet.

- **Concernant la protection des riverains contre le bruit, l'Etat a rappelé son intention de protéger les habitations exposées à un environnement sonore supérieur aux seuils réglementaires.** Le maître d'ouvrage continuera ainsi de rechercher les solutions les plus adaptées pour le quartier du Calvaire-Saint-Pierre, en partenariat avec *La Caennaise de construction*, propriétaire des immeubles, et la ville de Caen, propriétaire des espaces publics (écran acoustique et/ ou intervention sur les immeubles plus élevés, aménagement des logements, renforcement du mur, etc.).



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



Les cahiers des charges de consultation des entreprises pour les travaux comprendront **un critère de réduction** du bruit dans le choix des **revêtements routiers**.

Les **opérations de rabotage** des revêtements existants ne se feront pas la nuit, afin de ne pas gêner les riverains (comme évoqué au cours de la concertation).

Enfin, la **circulation des poids-lourds** pourra être interdite sur la voie de gauche du boulevard périphérique pendant les travaux.

Des **arbres seront replantés avenue Victor Vinde**, l'objectif étant, en liaison avec la direction de la voirie de la Ville de Caen, de contribuer à redonner à ce quartier un caractère plus urbain. ■



VII. ANNEXES jointes à ce document

- Liste des **articles de presse** parus avant et pendant la concertation.
- **Délibérations des conseils municipaux** de Caen et Hérouville-Saint-Clair sur les modalités de la concertation.
- **Arrêté préfectoral portant organisation de la concertation avec le public** sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.
- **Modèle de « fiche question »** distribuée en réunion.
- **Compte-rendu analytique** des réunions de concertation.
- **Courrier reçu après la concertation.** ■



► Liste des articles de presse parus avant et pendant la concertation.

Avant la concertation : projets d'aménagement, gestion et travaux, accidentologie

- . 6 mai 2011 – La voie verte se découvre, *Ouest-France*
- . 28 juin 2011 – Contournement sud de Caen, ça avance, *Ouest-France*
- . 3 juillet 2011 – Caen, travaux sur le périphérique, *Tendances Ouest*
- . 7 juillet 2011 – Travaux sur le périphérique de Caen, *Ouest-France*
- . 12 juillet 2011 – Le contournement sud de Caen prend tournure, *Tendances Ouest*
- . 19 juillet 2011 – Des travaux sur le périphérique nord de Caen à partir de ce mardi soir, *Ouest-France*
- . 21 août 2011 – Travaux : des déviations sur les périphériques de Caen dès lundi, *Maville.com*
- . 22 août 2011 – La bretelle de sortie rouverte aujourd'hui à l'échangeur « Mondeville – Vallée Sèche », *Maville.com, Ouest-France*
- . 22 août 2011 – Travaux : des déviations sur les périphériques de Caen dès lundi, *Ouest-France*
- . 22 août 2011 – Des travaux Porte de Paris à compter du 22 août, *Ouest-France*
- . 28 août 2011 – Un blessé dans un accident sur le périphérique de Caen, à hauteur de la porte d'Angleterre, *Ouest-France*
- . 28 août 2011 – Un blessé dans un accident sur le périphérique de Caen, à hauteur de la porte d'Angleterre, *Maville.com*
- . 29 août 2011 – Un homme de 23 ans gravement blessé, *Tendances Ouest*
- . 30 août 2011 – Contournement de Caen : du neuf, *Tendances Ouest*
- . 6 sept. 2011 – Caen : opération de contrôle des ponts du périphérique jusqu'à vendredi, *Maville.com, Ouest-France*
- . 7 sept. 2011 – Nouvelle mobilisation des usagers de la route, samedi, à Caen, *Côté Caen*
- . 7 sept. 2011 – Caen : quatre véhicules impliqués dans un accident sur le périphérique nord, *Ouest-France, Maville.com*
- . 7 sept. 2011 – A Caen : il perd le contrôle du cabriolet ancien : deux blessés, *Ouest-France*
- . 8 sept. 2011 – A Caen, place au covoiturage !, *Tendances Ouest*
- . 12 sept. 2011 – Périphérique de Caen : la ville demande à l'Etat..., *Dailymotion*
- . 14 sept. 2011 – Caen : grand excès de vitesse sur le périphérique, *Caen savez vous ?*
- . 14 sept. 2011 – A midi, A 230 km/h sur le boulevard périphérique, à Caen, *Ouest-France*
- . 14 sept. 2011 – A 230 km/h sur le boulevard périphérique de Caen, à midi !, *Côté Caen*
- . 20 sept. 2011 – À midi, à 230 km/h sur le périphérique de Caen, *AFP*
- . 20 sept. 2011 – À midi, à 230 km/h sur le périphérique de Caen, *Maville.com, Ouest-France*
- . 19 sept. 2011 – Travaux Périph' nord : les écologistes « réservés », *Ouest-France*
- . 20 sept. 2011 – Caen : accident au viaduc de Calix, *Tendances Ouest*
- . 21 sept. 2011 – Ivre et sans permis, il provoque une collision en chaîne, à Caen, *Ouest-France, Caen, Maville,*
- . 23 sept. 2011 – CDC : de nombreux changements dans le secteur – Bourguébus, *Ouest-France*



Octobre/ novembre 2011

- . 3 octobre 2011 – Travaux actés sur le boulevard périphérique nord, *Maville.com*
- . 3 octobre 2011 – Travaux actés sur le boulevard périphérique nord, *Ouest-France*
- . 4 octobre 2011 – Mode d'emploi pour quitter Paris, *L'Express*
- . 4 octobre 2011 – Caen-la-Mer - conseil communautaire vendredi soir, *Ouest-France*
- . 5 octobre 2011 – Ces rues en travaux, à Caen, cette semaine, *Côté Caen*
- . 5 octobre 2011 – « Flashé » à 228 km/h au lieu de 110, au nord de Caen, *Côté Caen*
- . 7 octobre 2011 – Bison futé : Les fermetures pour travaux ce week-end, *Acturank*
- . 7 octobre 2011 – De la boue sur le périphérique Nord – Caen, *Ouest-France*
- . 10 octobre 2011 – Circulation difficile aux abords de Caen, *Paris-Normandie.fr*
- . 10 octobre 2011 – Journée d'action anti rigueur, *France3*
- . 10 octobre 2011 – Travaux sur le périphérique de Caen : circulation perturbée la nuit, *Ouest-France, Maville.com*
- . 12 octobre 2011 – Travaux sur le périphérique de Caen : circulation perturbée cette nuit, *Ouest-France*
- . 11 octobre 2011 – Circulation chargée ce matin sur le périphérique de Caen, *Ouest-France, Maville.com*
- . 13 octobre 2011 – Caen : la partie nord du périphérique bientôt réaménagée, *Tendances Ouest*
- . 17 octobre 2011 – Fluidifier et sécuriser le trafic sur le périphérique nord, *Ville de Caen*
- . 17 octobre 2011 – Caen : le périphérique nord revu et corrigé, *France3 Basse Normandie*
- . 17 octobre 2011 – Travaux sur le périphérique nord de Caen : début des réunions publiques, *Maville.com*,
- . 17 octobre 2011 – Travaux sur le périphérique nord de Caen : début des réunions publiques,
- . 18 octobre 2011 – Concertation sur le périphérique Nord de Caen, *Normandie TV*
- . 20 octobre 2011 – Début des réunions publiques pour le périph nord, *Ouest-France*
- . 20 octobre 2011 – Périphérique nord : première réunion aujourd'hui, *Ouest-France*
- . 20 octobre 2011 – Réunion publique pour le périph nord de Caen, *Tendances Ouest*
- . 26 octobre 2011 – Travaux du périphérique nord de Caen : des réunions publiques, en novembre, *Côté Caen*
- . 4 novembre 2011 – Accident sur le périphérique caennais : circulation rétablie, *Ouest-France, Maville.com*
- . 7 novembre 2011 – Sécurisation du périphérique nord de Caen, *Caen la mer.fr*
- . 8 novembre 2011 – 38 km de bouchon cumulé ce mardi matin dans l'agglomération de Caen, *Ouest-France*
- . 9 novembre 2011 – Projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen, *Caen savez vous ?*
- . 15 novembre 2011 – Des bons chiffres de la sécurité routière dans le Calvados, *France Bleu Basse Normandie*
- . 30 novembre 2011 – Liaison interquartiers nord - encore un tracé, *Ouest-France*
- .



► **Délibérations des conseils municipaux de Caen et Hérouville-Saint-Clair sur les modalités de la concertation.**

**DEPARTEMENT DU CALVADOS
VILLE DE CAEN
CONSEIL MUNICIPAL**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Le lundi 12 septembre 2011 à 17H45

Le Conseil Municipal de la Ville de Caen, légalement convoqué, s'est réuni en séance publique, à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de M. Philippe DURON, Député-Maire.

Nombre de membres en exercice : 55
Nombre de présents : 48
Secrétaire de séance : M. Jean-Claude GUILLOUF

Etaients présents :

M. Philippe DURON, Mme Corinne FERET (jusqu'au dossier n°1 et à partir du dossier n°53), M. Xavier LE COUTOUR (jusqu'au dossier n°27 et à partir du dossier n°31 jusqu'au dossier n°49 ayant ensuite donné pouvoir à M. Jacky TOULLIER), Marc LEVILLY (jusqu'au dossier n°30 et à partir du dossier n°34), Mme Marie-Jeanne GOBERT (jusqu'au dossier n°7 et à partir du dossier n°18), M. Gilles DETERVILLE, Mme Josette TRAVERT (jusqu'au dossier n°1 et à partir du dossier n°33), M. Rudy L'ORPHELIN (jusqu'au dossier n°36 et à partir du dossier n°39), Mme Cécile DOSSOU (jusqu'au dossier n°36 et à partir du dossier n°41), M. Pascal BLANCHETIER, Mme Claudine MAGUET (jusqu'au dossier n°27 et à partir du dossier n°31), M. Jean NOTARI, M. Eric VEVE (jusqu'au dossier n°33 et à partir du dossier n°47), Mme Colette GISSOT, M. Jean-Louis TOUZE (jusqu'au dossier n°46 et à partir du dossier n°53), Mme Annie LEBON (jusqu'au dossier n°1 et à partir du dossier n°53), M. Cédric LEROY (jusqu'au dossier n°1 et à partir du dossier n°53), Mme Sylvie RELAND, M. Jacky TOULLIER, Mlle Samia CHEHAB, M. Serge LEMONNIER, Mme Francine THOUROUDE, Mme Annie BERGER, M. Jean-Claude GUILLOUF, Mme Marie-Dominique FRIGOUT, Mme Geneviève HEUZE (jusqu'au dossier n°46 et à partir du dossier n°59), Mme Agnès MERIAT (à partir du dossier n°60 ayant auparavant donné pouvoir à Mme Nathalie LAMENDOUR), M. Jean-Luc VERET (jusqu'au dossier n°46 et à partir du dossier n°48), M. Jacky TILLARD, Mme Pascale CAUCHY, Mme Nathalie LAMENDOUR, Mme Valérie HUARD (jusqu'au dossier n°36 et à partir du dossier n°47), Mme Catherine MAHIER (jusqu'au dossier n°41 et à partir du dossier n°47), M. Francis JOLY, M. Fabrice LE VIGOUREUX, Mme Sophie VERMES, Mme Hélène FLODERER (jusqu'au dossier n°37 et à partir du dossier n°47), Mme Martine VINCENT (jusqu'au dossier n°1), M. Daniel-Charles BADACHE (jusqu'au dossier n°1), M. Gilles GROLLIER (jusqu'au dossier n°1), Mme Brigitte LE BRETHON (jusqu'au dossier n°1), Mme Catherine PRADAL-CHAZARENC (jusqu'au dossier n°1), M. Luc DUNCOMBE (jusqu'au dossier n°1), M. Frédéric CHAZAL (jusqu'au dossier n°1), Mme Sonia de LA PROVÔTÉ (jusqu'au dossier n°1), M. Ludwig WILLAUME (jusqu'au dossier n°1), Mme Béatrice GUIGUES, M. Jean-Pierre BEAUDOUIN (jusqu'au dossier n°43 et à partir du dossier n°47)

Excusés ayant donné pouvoir :

M. Michel PONDAVEN a donné pouvoir à Mme Marie-Dominique FRIGOUT
M. Gratien ATCHRIMI a donné pouvoir à Mme Cécile DOSSOU
M. Damien DE WINTER a donné pouvoir à Mme Marie-Jeanne GOBERT
M. Alexandre DEBRAY a donné pouvoir à M. Eric VEVE
Mme Martine GUETIN a donné pouvoir à Mme Martine VINCENT
Mme Pascale PREEL a donné pouvoir à M. Ludwig WILLAUME

Absents excusés :

M. Gilles TONANI

Les dossiers ont été examinés dans l'ordre suivant : n°1 au n°11, n°13 à n°33, n°35 au n°82, n°12, n°83 au n°93 puis n°34

34 - SECURISATION DU PERIPHERIQUE NORD - OBJECTIFS ET MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE ORGANISEE PAR L'ETAT

Mes Chers Collègues,

Au vu des difficultés constatées sur le fonctionnement du périphérique nord, l'Etat projette d'y engager prochainement d'importants travaux de sécurisation. L'objectif de cette opération est de fluidifier le trafic, d'améliorer la sécurité des usagers et des exploitants et de traiter des problèmes d'assainissement et de bruit. La section concernée est située entre l'échangeur de la Vallée des Jardins et celui de la Porte d'Angleterre. Le projet concerne aussi l'échangeur de la Vallée des jardins proprement dit et celui du Chemin Vert nord.

Le programme de l'opération consiste en :

- La création ou la reprise de voies d'entrecroisement entre les échangeurs (porte d'Angleterre, Pierre Heuzé, Côte de Nacre, Vallée des Jardins) sans élargissement de la section courante de la chaussée (maintien du profil 2x2 voies) et sans augmentation de la capacité routière
- la création d'un carrefour giratoire au niveau de la jonction sud des bretelles d'échange du périphérique avec le boulevard Weygand
- la création d'un carrefour à feux au niveau de la jonction nord des bretelles d'échange du périphérique avec le boulevard Juin
- la création d'une bande d'arrêt d'urgence large et continue et de refuges en divers points de la partie courante
- l'engagement d'une réflexion sur l'éclairage public
- le traitement de certains points noirs en matière acoustique notamment par la création d'un mur anti bruit le long de la rue Victor Vinde
- le traitement des eaux de ruissellement de pluie avec la mise aux normes du système d'assainissement
- la conservation de la bordure végétale, des haies et espaces arborés qui encadrent le périphérique.

L'ensemble de ces travaux débiterait après que ce dossier ait été instruit conformément aux procédures en vigueur, il commencerait à la fin de 2012 et s'étalerait sur l'année 2013 afin de ne pas perturber la capacité de fonctionnement du Périphérique. Les quatre voies (2x2) seraient maintenues de 7h à 21 h et des phases de travaux s'effectueraient de nuit. Les procédures prévoient qu'une opération de cette nature et de cette importance fasse l'objet d'une concertation au titre des articles L.300-1 et suivants et R.300-1 du code de l'urbanisme, préalablement à la suite de la procédure. En particulier l'article L 300-2 stipule que le conseil municipal délibère sur les objectifs et les modalités de la concertation. L'article L 300-2 stipule également que le bilan de cette concertation soit présenté devant le conseil municipal qui en délibère.

Organisée et conduite par l'Etat, maître d'ouvrage, à travers la constitution d'un comité de pilotage qui réunit les co-financeurs (Etat, Conseil Régional, Conseil Général,

Communauté d'Agglomération Caen la mer), les deux communes traversées (Caen, Hérouville-St-Clair) et les services de l'Etat, cette concertation préalable a pour objectifs :

- d'informer les habitants et les usagers concernés des raisons et du contenu du projet et des solutions proposées
- d'offrir à chacun la possibilité de poser des questions et donner un avis
- de permettre aux riverains et aux usagers de la zone du projet, ou simplement aux citoyens désireux de participer au développement de l'agglomération caennaise, d'évoquer les questions qui les concernent directement
- d'éclairer la suite des études et la décision de l'Etat
- de préciser et d'améliorer le projet

A cette fin, une première réunion du comité de pilotage de la concertation, présidée par le Monsieur le Préfet de la région Basse-Normandie s'est tenue le 29 juin 2011.

Celle-ci a été l'occasion de présenter le projet et de proposer les contenus, le calendrier et les modalités envisagées pour la concertation à mener.

A l'issue de cette réunion et au cours des mois de juillet et août 2011, des réunions de travail et d'échanges ont été organisées entre l'Etat (Dreal/cabinet Sedna), les co-financeurs et communes de Caen et Hérouville-Saint-Clair, afin d'arrêter précisément les modalités de la concertation.

Il est donc proposé ici que celle-ci se déroule selon les modalités ci-après :

En phase préalable :

- Établissement du dossier de concertation (présentation du projet, de son historique, de ses fonctions et caractéristiques, des études, du calendrier prévisionnel de réalisation, des objectifs et modalités de la concertation) élaboré par l'Etat en liaison avec les co-financeurs du projet, les mairies de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair et avec d'autres acteurs concernés (CCI, Ports normands associés, CHU). Transmission du dossier aux partenaires
- Conférence de presse, organisée par Monsieur le Préfet de région, en présence des membres du comité de pilotage (présentation au public des objectifs et des modalités, calendrier de la concertation). Diffusion d'un communiqué et d'un dossier de presse.
- Insertion d'un encart d'information (1/4 de page) dans l'édition locale d'Ouest France et dans le Liberté Bonhomme (annonce de la concertation, du calendrier, des moyens de s'informer (courriel et adresse postale de la Dreal, site Web)).
- Réalisation d'affiches (format A2 - 420 x 594 mm) (annonce de la concertation, du calendrier, des moyens de s'informer). Transmission aux co-financeurs et aux 2 mairies concernées, à la CCI, au CHU (pour apposer dans les sites jugés stratégiques : accueil, pôles de vie, lieux des conseils de quartiers, commerces, locaux administratifs, accueil du CHU, lieux publics directement concernés par le projet).

Concertation proprement dite (d'une durée d'un mois) :

- Mise à disposition du dossier de concertation auprès des différents partenaires

- Mise en ligne sur les sites Internet (avec liens si nécessaire) de la Dreal, des communes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, du conseil régional de Basse-Normandie, du conseil général du Calvados, de la communauté d'agglomération de Caen la mer :
 - du dossier de concertation,
 - d'une présentation Powerpoint animée (synthèse du dossier de concertation),
 - d'un dépliant d'information (indiquant notamment les dates, lieux et heures des réunions publiques ou expositions (présence de panneaux et registres) organisées pendant la période de concertation).
- Via ces mêmes sites Internet, possibilité pour chacun de poser des questions et de donner des avis (par courriel et via la communication d'une adresse postale de la Dreal). Des « fiches réponses » y seront diffusées.
- Boîitage du dépliant d'information (avec enveloppe T) dans les deux quartiers riverains des travaux à Hérouville-Saint-Clair et dans les secteurs riverains de l'opération à Caen à savoir :
 - habitants du Calvaire St Pierre dans une zone contenue à l'intérieur du périmètre défini par l'avenue de Thiès, la rue Auguste Blanc, l'avenue de Bruxelles, la rue de Cambes, la rue du père Samson, compris habitations situées à l'ouest de la rue du père Samson et de la rue de Cambes.
 - habitants de l'avenue de la côte de Nacre (tronçon périphérique/avenue Nicolas Copernic)
 - habitants de la rue de la Délivrante (parties située au nord de l'avenue de Bruxelles)
 - habitants de l'avenue Nicolas Copernic
 - habitants de l'avenue de Courseulles (tronçon périphérique/rue des Sablons)
 - habitants de la Pierre Heuzé dans une zone contenue à l'intérieur du périmètre défini par l'avenue Victor Vinde, la rue de la Hache, le boulevard général Vanier
 - habitants de la zone urbaine sensible de la Pierre Heuzé (ensemble des immeubles riverains des différents tronçons de la rue Montcalm)
 - habitants du Chemin vert dans une zone contenue à l'intérieur du périmètre défini par la rue de Champagne, l'avenue Robert Schuman, la rue du Chemin vert, compris habitations situées à l'est de la rue de Champagne.
 - habitants du Chemin vert dans une zone contenue à l'intérieur du périmètre défini par la rue de Touraine, la rue du Chemin vert, l'avenue du président Coty, la rue d'Authie.
- Organisation et animation de deux réunions publiques de proximité à Hérouville-Saint-Clair dans ces deux mêmes quartiers (en liaison avec la commune).
- Organisation et animation de réunions publiques à Caen
 - deux réunions de proximité dans les deux pôles de vie Nord-est et Nord ouest (en liaison avec la commune et les pôles de vie).
 - deux réunions de proximité thématiques : bruit (rue Victor Vinde) et sécurisation/fluidification (secteur Chemin Vert).

Pour chacune de ces réunions, les conseillers de quartier seront invités par courrier.

Au cours de ces réunions publiques, des panneaux (ou affiches) d'information sur le projet et les travaux seront installés par la Dreal, un diaporama animé sera présenté, les remarques, avis, questions, exprimés seront consignés dans un compte-rendu rédigé à l'issue, validé par la collectivité, et mis en ligne sur les sites internet de la Dreal, des co-financeurs et des deux mairies.

- Ces mêmes panneaux ou affiches (seront également mis à la disposition des co-financeurs, des mairies de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, du CHU, de la CCI, qui se chargeront de les positionner pendant la période de concertation en des endroits stratégiques de leur choix. Ces panneaux ou affiches seront accompagnés de registres fournis par la Dreal.

Des affiches pourront être mises à disposition à la demande des conseils de quartiers auprès des commerçants et associations,

A la fin de la concertation :

- la réalisation du bilan complet de la concertation (conformément aux dispositions du code de l'urbanisme) et présentation au comité de pilotage pour avis, finalisation. Invitation des communes à délibérer sur ce bilan.
- Conférence de presse et communiqué de presse.
- Quatre pages grand public mis en ligne sur le site internet de la Dreal, relayé par les co-financeurs et les mairies de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair.

Après consultation de la Commission Gestion de l'Espace Public et Cadre de Vie du 31 août 2011, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU le courrier en date du 10 août 2011 envoyé par Monsieur le Préfet invitant la Ville de Caen à se prononcer sur les objectifs et les modalités de la concertation,

VU l'intérêt que présentent les aménagements envisagés tant pour les usagers et les riverains que pour le développement de l'Agglomération Caennaise,

VU les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

APPROUVE les modalités proposées par l'Etat pour la procédure de concertation préalable à la réalisation des travaux de sécurisation du périphérique nord, à savoir :

- Établissement du dossier de concertation Transmission du dossier aux partenaires
- Conférence de presse. Diffusion d'un communiqué et d'un dossier de presse.
- Insertion d'un encart d'information dans l'édition locale d'Ouest France et dans le Liberté Bonhomme.

- Réalisation d'affiches (format A2 - 420 x 594 mm) Transmission aux co-financeurs et aux 2 mairies concernées, à la CCI, au CHU
- Mise à disposition du dossier de concertation auprès des différents partenaires
- Mise en ligne sur les sites Internet (avec liens si nécessaire) de la Dreal, des communes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, du conseil régional de Basse-Normandie, du conseil général du Calvados, de la communauté d'agglomération Caen la mer, du dossier de concertation, d'une présentation Powerpoint animée, d'un dépliant d'information
- Via ces mêmes sites Internet, possibilité pour chacun de poser des questions et de donner des avis et diffusion de fiches réponse
- Boîtage du dépliant d'information dans les deux quartiers riverains des travaux à Hérouville-Saint-Clair et dans les secteurs riverains de l'opération à Caen dans les quartiers du Calvaire St Pierre, de la Pierre Heuzé, du Chemin vert
- Organisation et animation de deux réunions publiques de proximité à Hérouville-Saint-Clair dans ces deux mêmes quartiers (en liaison avec la commune).
- Organisation et animation de quatre réunions publiques de proximité à Caen dont deux thématiques (bruit, sécurisation/fluidification)
- Mise à disposition de panneaux ou d'affiches et de registres pour positionnement dans des endroits stratégiques
- Réalisation du bilan complet de la concertation et présentation au comité de pilotage pour avis, finalisation. Invitation des communes à délibérer sur ce bilan.
- Conférence de presse et communiqué de presse.
- Quatre pages grand public mis en ligne sur le site internet de la Dreal, relayé par les co-financeurs et les mairies de Caen et d'Hérouville-Saint Clair.

ADOPTÉ les observations annexées à la présente délibération et sollicite leur prise en compte dans le cadre de cette concertation.

Affiché le : 14 septembre 2011

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme,
Pour le Député- Maire et par délégation
Le Directeur Général des services


Jean-Christophe ERARD

REFECTURE DU CALVADOS
19 SEP. 2011
COURRIER

Dans le cadre de la concertation préalable organisée par l'Etat, le Conseil Municipal de Caen, réuni le 12 septembre 2011, souhaite apporter les observations suivantes :

1) Sur la problématique du bruit

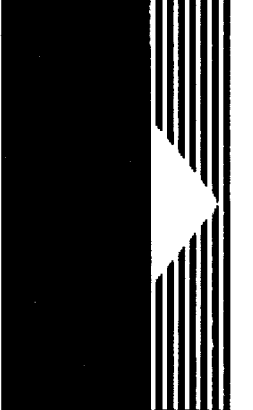
Les niveaux de bruit enregistrés aux abords du Boulevard Périphérique Nord sont parmi les plus importants de l'agglomération caennaise. Pour certaines sections, ils sont contraires à la réglementation en vigueur, ce qui porte atteinte à la qualité de vie des habitants logés à proximité. Par ailleurs, la création de voies d'entrecroisement entre les échangeurs de la Vallée des Jardins et de la Côte de Nacre risque d'accroître les niveaux sonores déjà très élevés.

La ville de Caen souhaite que le projet intègre la mise en place d'un plan de lutte contre le bruit. Nous demandons d'ores et déjà la création d'un mur anti-bruit au niveau du quartier du Calvaire Saint-Pierre afin que les habitants puissent retrouver la quiétude qu'ils réclament depuis longtemps. Le problème de bruit devra aussi être pris en compte pour les autres secteurs riverains du périphérique concernés par cette question.

2) Sur l'intégration des modes doux

La ville de Caen a choisi de déployer des moyens importants pour sécuriser les déplacements des piétons, des Personnes à Mobilité Réduite et des cycles. Un franchissement Est-Ouest devra améliorer la qualité de vie des riverains. Un nouvel itinéraire sécurisé piétons et cyclistes devra être aménagé afin de faciliter les échanges entre les quartiers de la Folie Couvrechef et du Calvaire Saint-Pierre. Il s'agit d'une meilleure réponse aux problèmes de la coupure urbaine et des échangeurs. Le boulevard périphérique constituant, la plupart du temps, un espace infranchissable pour les modes doux, nous souhaitons que ces problématiques soient intégrées à part entière dans ce projet.

A ce titre et en application des dispositions légales le réaménagement des carrefours au niveau des jonctions avec le Boulevard Weygand et au Chemin-Vert doit permettre une réelle intégration des modes doux (cycles et piétons) par la création d'aménagements sécurisés.

	<p style="text-align: center;">VILLE D'HEROUVILLE SAINT CLAIR</p> <p style="text-align: center;">Département du Calvados</p> <p style="text-align: center;">CONSEIL MUNICIPAL du 3 octobre 2011</p>	<p style="text-align: center;">Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal</p>
<p>Délibération N° 2011.10.126</p>	<p>Objet : Projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen – avis du Conseil Municipal sur les modalités de concertation préalable proposées par le comité de pilotage mis en place dans le cadre de ce projet</p> <p>Rapporteur : François GAUTIER, Maire Adjoint en charge du Cadre de Vie et des Travaux</p>	
<p>Séance du Conseil Municipal convoquée le 23 septembre 2011</p>	<p>L'an deux mil onze, le 3 octobre, le CONSEIL MUNICIPAL, légalement convoqué, s'est réuni à l'Hôtel de Ville en séance publique sous la présidence de Monsieur le Maire, Rodolphe THOMAS.</p>	
<p>Nombre de conseillers en exercice : 35 présents : 28 votants : 33</p>	<p><u>PRESENTS :</u></p> <p>Rodolphe THOMAS, Laurent MATA, Sylviane LEPOITTEVIN, Claire GARNIER, Mohamed HABIB, François GAUTIER, Christine BONNISSENT, Stéphane MARIE, Claudie RIGOT, Jacques BOULLAND, Philippe LAFORGE, Sengded CHANTHAPANYA, Annick GUESNON, Pierre Yves LACROIX, Liliane DUVIEU, Christian HEIZ, Nadège SIMON, Dramane KY, Danielle VIENT, Nadia AIT TAYEB, Alexandra BLEUX, Gaëtane BISSON, Gérard THOUMINE, Raphaël YEM, Laurence TOUROULT, Serge LEZEMENT, Pascal ROGUE, Patrick ARZ, formant la majorité des membres en exercice.</p> <p>Pouvoirs de : Siméoni NOUSSITHE KOUETA à Mohamed HABIB Boudallahy KAMARA à Claire GARNIER Fadimé ERTUGRUL TASTAN à Sylviane LEPOITTEVIN Najat MASDAN à Rodolphe THOMAS Emmanuel RENARD à Laurence TOUROULT</p> <p><u>SECRETAIRE DE SEANCE : Alexandra BLEUX</u></p>	

Délibération N° 2011/10/126	Objet : Projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen – avis du Conseil Municipal sur les modalités de concertation préalable proposées par le comité de pilotage mis en place dans le cadre de ce projet Rapporteur : François GAUTIER, Maire Adjoint en charge du Cadre de Vie et des Travaux
--	--

L'Etat projette d'engager d'importants travaux de sécurisation du périphérique nord de Caen afin de fluidifier le trafic, d'améliorer la sécurité des usagers et de l'exploitant sur un tronçon allant de la Porte d'Angleterre à l'échangeur de la Vallée des Jardins. Ces travaux consistent en :

- Création de voie de « cabotage » entre échangeurs (Angleterre/Pierre Heuzé, Pierre Heuzé/Côte de Nacre, Côte de Nacre/Vallée des Jardins),
- Création d'un giratoire entre les bretelles et le boulevard Général Weygand,
- Création d'un carrefour à feux sur la bretelle avec le boulevard Maréchal Juin,
- Création d'une bande d'arrêt d'urgence continue,
- Modification de l'éclairage public voire suppression,
- Traitement acoustique ponctuel (ex. rue Victor Vinde),
- Traitement des eaux de ruissellement.

Ces travaux sont prévus pour 2013.

Compte tenu de la nature et de l'importance des travaux, l'Etat a décidé d'engager une concertation au titre des articles L. 300-2, R. 300-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Cette procédure est organisée et conduite par l'Etat au travers d'un comité de pilotage constitué des cofinanceurs (Etat, Conseil Régional, Conseil Général et Communauté d'Agglomération Caen la mer), des communes traversées (Caen et Hérouville Saint-Clair) et des services de l'Etat.

Cette concertation doit permettre d'informer tous les habitants et usagers, d'offrir la possibilité de donner un avis, de permettre aux riverains d'évoquer les questions qui les concernent. En collaboration avec les élus et services de la ville, les modalités de cette concertation ont été arrêtées par Monsieur le Préfet et doivent faire l'objet d'un avis du conseil municipal.

Pour ce qui concerne Hérouville Saint-Clair, il s'agit de :

- Conférence de presse organisée par Monsieur le Préfet en présence des membres du comité de pilotage,
- Mise à disposition du dossier de concertation,
- Mise en ligne d'un power-point sur le site Internet de la ville,
- Boîtage d'un dépliant d'information et d'invitation aux réunions publiques de quartier pour les secteurs Haute-Folie, Grand Parc, Prestavoine et ZA du Lycée,
- Organisation de deux réunions publiques aux salles polyvalentes du Grand Parc et de la Haute Folie,
- Mise en place d'affiches d'information,
- Mise à disposition au public du dossier de concertation en Mairie.

A la fin de la procédure de concertation, le conseil municipal sera appelé à nouveau à délibérer sur le bilan de cette concertation.

Votes favorables :
33

Vote contre : //

Abstention : //

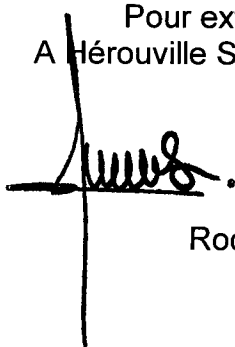
Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, et à l'unanimité :

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales
 - Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 300-2 et R 300-1
 - Vu l'avis de la Commission Finances, Ressources Humaines, Administration Générale en date du 28 septembre 2011
 - Vu l'avis de la Commission Développement Territorial Urbain et Social, Cadre de Vie, Environnement en date du 26 septembre 2011
- APPROUVE les modalités de concertation proposées par Monsieur le Préfet en vertu des articles L. 300-2 et R. 300-1 du Code de l'Urbanisme

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat

Délibéré en séance, les jours, mois et an susdits
Pour extrait certifié conforme,
A Hérouville Saint-Clair, le 3 octobre 2011

Le Maire



Rodolphe THOMAS



- **Arrêté préfectoral portant organisation de la concertation avec le public sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.**



PREFET DE LA REGION BASSE-NORMANDIE

ARRETE

**portant organisation de la concertation avec le public
sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen,
sur le territoire des communes
de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair**

Le Préfet de la région Basse-Normandie,
Préfet du Calvados,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'Ordre national du Mérite

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L300-1, L 300-2, R300-1 ;

Vu le courrier du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable, de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, en date du 23 octobre 2009 approuvant l'avant-projet sommaire de la première phase des travaux ;

Vu la décision d'approbation de projet de la Directrice régionale de l'Équipement de Basse Normandie par intérim, en date du 29 octobre 2009 approuvant la première phase des travaux ;

Vu le dossier de concertation se rapportant à ce projet ;

Vu les délibérations des communes de Caen en date du 12 septembre 2011 et d'Hérouville-Saint-Clair en date du 3 octobre 2011, approuvant les objectifs et les modalités de cette concertation ;

ARRETE

Article 1 : Présentation du projet

Le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen (BPN) doit permettre l'amélioration de la fluidité du trafic avec un haut niveau de sécurité pour l'utilisateur et l'exploitant entre La Porte d'Angleterre et la Vallée des jardins. Les travaux envisagés visent aussi à l'amélioration du cadre de vie (lutte contre les nuisances sonores...) et à une meilleure insertion environnementale en préservant la biodiversité et le paysage.

Article 2 : La concertation publique

Ce projet d'aménagement routier sous maîtrise d'ouvrage de l'État est soumis à concertation publique conformément aux articles L300-1, L300-2, R300-1 du code de l'urbanisme.

Article 2-1 : Les objectifs de la concertation publique

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- Informer les habitants et les usagers concernés par le projet de sécurisation du BPN de Caen des objectifs et caractéristiques du projet, du contenu des études et en particulier, des solutions proposées visant à améliorer la sécurité, fluidifier le trafic, préserver l'environnement et le cadre de vie dans la zone du projet ;
- leur offrir la possibilité de poser des questions et donner un avis ;
- permettre aux riverains et usagers de la zone du projet d'évoquer les questions qui les concernent directement dans les meilleures conditions ;
- éclairer la suite des études et la décision de l'État, maître d'ouvrage, et améliorer le projet.

Article 2-2 : les modalités de la concertation publique

Un dossier de concertation est élaboré par les services de l'État (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement -DREAL- de Basse-Normandie) en coordination avec les co-financeurs du projet : les mairies de Caen et Hérouville-Saint-Clair et avec d'autres acteurs concernés : la Chambre de commerce et d'industrie, le syndicat mixte « Ports normands associés », le Centre Hospitalier Universitaire).

Ce dossier présente : le projet, son historique, ses fonctions et caractéristiques, les études, le calendrier prévisionnel de réalisation, les objectifs et modalités de la concertation.

Article 2-3 : Transmission et diffusion du dossier de concertation

Le dossier de concertation sera transmis aux partenaires qui ont contribué à son élaboration. Un communiqué et un dossier de presse seront diffusés, et les moyens de s'informer seront précisés au public.

Des affiches annonceront la concertation, son calendrier, ainsi que les moyens de s'informer. Ces affiches seront transmises aux co-financeurs et aux 2 mairies concernées, à la CCI, au CHU qui devront en assurer la diffusion.

Par ailleurs, plusieurs documents seront mis en ligne sur le site Internet de la Dreal, des communes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, du conseil régional de Basse-Normandie, du conseil général du Calvados, de la communauté d'agglomération de Caen la mer. Via ces mêmes sites Internet, le public aura la possibilité de poser des questions et de donner des avis.

Un dépliant d'information sera diffusé dans les quartiers riverains des travaux à Hérouville-Saint-Clair et dans les secteurs proches de l'opération à Caen.

Article 2-4 : Réunions publiques de présentation du projet

Plusieurs réunions publiques seront organisées : 2 réunions publiques de proximité à Hérouville-Saint-

Clair et 2 réunions publiques de proximité à Caen ainsi que 2 réunions thématiques : bruit (rue Victor Vinde) et sécurisation/fluidification (secteur Chemin Vert).

Au cours de ces réunions publiques, des panneaux (ou affiches) d'information sur le projet et les travaux seront installés. Ces panneaux seront mis à la disposition des co-financeurs, des mairies de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, du CHU, de la CCI, qui se chargeront de les positionner pendant la période de concertation en des endroits stratégiques à leurs yeux.

Article 2-5 : recueil des remarques, avis et questions du public

Les remarques, avis, questions, exprimés au cours des différentes réunions publiques seront consignés dans un compte-rendu rédigé à l'issue de la réunion par la Dreal, validé par la collectivité, et mis en ligne sur les sites Internet de la Dreal, des co-financeurs et des deux mairies concernées par l'opération (voir plus haut).

Les panneaux ou affiches mis à disposition des collectivités seront accompagnés de registres tenus sous la responsabilité des collectivités ou organisations d'accueil de l'exposition.

Article 2-6 :Réalisation et diffusion du bilan de la concertation

Un bilan complet de la concertation sera réalisé (conformément aux dispositions du code de l'urbanisme). Ce bilan sera présenté au comité de pilotage du projet pour avis, finalisation, et invitation des communes à délibérer sur ce bilan.

Une conférence de presse et un communiqué de presse seront organisés et un document de 4 pages destiné au public seront mis en ligne sur le site internet de la Dreal, et diffusés par les co-financeurs et les mairies de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair.

Article 2-7 :Durée de la concertation publique

La concertation sera menée entre le 17 octobre 2011 et le 17 novembre 2011.

Article 3 : Exécution

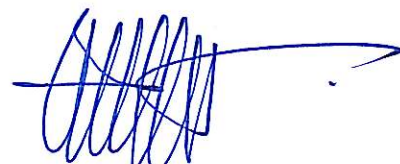
Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage en mairie, aux lieux habituellement prévus à cet usage, pendant la durée de la concertation. Les maires de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair justifieront l'accomplissement de cette formalité par la production d'un certificat d'affichage à adresser au préfet

Le secrétaire général de la préfecture du Calvados, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Basse-Normandie, le maire de Caen, le maire d'Hérouville-Saint-Clair sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État et dont une copie sera transmise pour information aux :

directeur départemental des territoires et de la mer,
directeur interdépartemental des routes nord-ouest,
président du conseil régional de Basse-Normandie,
président du conseil général du Calvados,
président de la communauté d'agglomération Caen la mer.

A Caen, le 12 OCT. 2011

Le Préfet de la région Basse-Normandie



Didier LALLEMENT



► Modèle de « **fiche question** » distribuée en réunion.

PROJET DE SECURISATION DU BOULEVARD PERIPHERIQUE NORD DE CAEN :

Posez votre question

Vous pouvez poser une question, donner un avis en remplissant cette fiche et en la remettant aux animateurs de la réunion. Toutes les questions qui n'auront pas reçu une réponse pendant la réunion recevront une réponse écrite. Les fiches réponses pourront aussi être consultées sur le site de la DREAL : (<http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr>). Elles seront jointes au bilan de la concertation.

Merci de ne pas poser plus d'une question par fiche.

VOTRE QUESTION

- Nom :
- Prénom :
- Adresse postale :
- Courriel :

Conformément à la loi vous disposez d'un droit d'accès et de modification de ces données. Pour pouvoir recevoir une réponse écrite, inscrivez votre nom, votre adresse postale et ou votre courriel sur cette fiche.



► **Compte-rendu analytique des réunions de concertation.**



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Compte-rendu de la réunion publique du **20 octobre 2011** à **Hérouville-Saint-Clair**

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'Etat et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Le 20 octobre 2011 s'est tenue à Hérouville-Saint-Clair la première réunion de la concertation publique organisée en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du code de l'urbanisme sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

L'Etat, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées - Caen et Hérouville-Saint-Clair - et les co-financeurs de l'opération - Région, Département, Communauté d'agglomération de Caen la mer) était représenté par :

. La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :

- Christophe DUPLESSIS, directeur-adjoint,
- Karl KULINICZ, chef du Service Aménagement des territoires, Infrastructures et Habitat,
- Anny-Lory HOULETTE, assistante responsable d'opérations,
- Valérie GUYOT- service Communication.

. La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :

- Ronan LE COZ, chef du service d'Ingénierie Routière.

Ouverture de la réunion

François GAUTIER, maire-adjoint d'Hérouville-Saint-Clair, en charge du cadre de vie et des travaux, accueille les participants et ouvre la réunion destinée à présenter le projet de sécurisation du périphérique Nord, encore que, personnellement, il « préfère parler d'amélioration ».

Il précise que le projet n'affectera ni le **mur anti-bruit du quartier de la Haute Folie** ni la **végétation** qui le recouvre et celle qui borde le boulevard périphérique : « On m'a déjà posé la question deux ou trois fois : est-ce que vous allez enlever le mur pour élargir ? On n'y touche pas... »

« Les techniciens de l'Etat vous expliqueront ce qu'il **leur est possible de faire pour limiter le bruit, la pollution**, ce qui répond à vos attentes. Le gros des travaux porte sur Caen, sur les deux échangeurs de la Vallée des Jardins et du Chemin Vert. **La réalisation du projet permettra aussi de fluidifier le trafic et de faciliter le passage des véhicules de secours**, parfois très difficile aux heures de pointe. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



Présentation des objectifs de la concertation et du projet de l'Etat

Christian DUPLESSIS, directeur adjoint de la DREAL Basse-Normandie, indique que **la concertation** permettra de mieux analyser le projet. La réunion publique de ce soir est la première d'un cycle de six.

« L'objectif est de **vous présenter le projet, puis de recueillir votre avis**. Une concertation n'est pas un débat public, elle n'a pas pour enjeu de discuter de l'opportunité de faire le projet. La concertation prévue par le code de l'urbanisme, est obligatoire pour certains projets pendant la période de **leur élaboration**. « Elle va nous permettre de finaliser le projet, de le **mettre au point**. A l'issue du cycle de ces réunions publiques, nous dresserons un **bilan** de la concertation. »

Karl KULINICZ, responsable du service chef du Service Aménagement des territoires, Infrastructures et Habitat de la DREAL, précise la différence entre le **maître d'ouvrage** – qui met en place le financement, définit le programme, procède aux arbitrages généraux - et le **maître d'œuvre** - l'expert qui propose des solutions techniques pour mettre en œuvre le projet. Sur les questions techniques, ce sera donc plutôt la maîtrise d'œuvre qui répondra. Sur des questions plus générales (l'objectif des travaux, l'organisation générale, les procédures, les délais), ce sera plutôt la maîtrise d'ouvrage.

« Le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen est un projet de maîtrise d'ouvrage Etat . Les textes réglementaires, le code de l'urbanisme prévoient que **lorsque l'on veut réaliser un projet d'une certaine importance, une concertation doit être organisée pendant l'élaboration du projet en liaison avec les communes traversées avec les personnes concernées**, c'est-à-dire les riverains et les usagers. Deux réunions de proximité sont prévues pour rencontrer les habitants d'Hérouville-Saint-Clair, sachant que si vous souhaitez participer aux réunions à Caen ou aux réunions thématiques qui sont prévues sur le bruit et la sécurité, vous êtes les bienvenus. »

« Pour **organiser cette concertation**, nous avons travaillé avec les co-financeurs du projet (le conseil général, le conseil régional, la communauté d'agglomération Caen la mer), et avec les deux communes concernées, Hérouville-Saint-Clair, et Caen. A l'issue de la concertation, nous ferons **un bilan** pour analyser les orientations à donner au projet. »

« **Pourquoi ce projet** de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen ? Tout simplement, parce que ce tronçon du boulevard périphérique est **proche de la saturation**, avec de tels niveaux de trafic qu'il génère des bouchons. Dès qu'un incident se produit, le boulevard est saturé, embouteillé. Cette situation est à l'origine de pertes de temps pour les usagers (lesquelles ont un coût) de nuisances (les véhicules à l'arrêt émettent des gaz d'échappement) et de problèmes de sécurité (certains véhicules de secours peuvent se retrouver bloqués dans les bouchons), d'accidents matériels.

Les études ont permis de constater que le boulevard périphérique est très utilisé pour des **destinations locales**. L'enjeu est, en particulier, de **faciliter la circulation d'une bretelle d'entrée vers la bretelle de sortie suivante**.

23, 26 millions d'euros sont déjà inscrits dans les budgets de l'Etat et des collectivités pour la réalisation de ce projet. »

Questions des participants et débat

- « Le projet sera-t-il réalisé **sur les voies existantes** ? »
- « Les **pavillons qui sont le long de la voie, subiront-ils davantage le bruit** de la circulation ? »
- « Cette 3^e voie sera donc réalisée en prenant de l'espace sur la chaussée actuelle ? »
- « La voie d'urgence également ? »

Ronan LE COZ, chef du Service d'Ingénierie Routière (DIR nord-ouest, maître d'œuvre) : « Non, pour créer ces voies d'entrecroisement, **nous prendrons sur le terre-plein central**, en gardant les deux voies de circulation.

Ce décalage de la chaussée vers le centre permet de créer, **sur l'emprise actuelle du boulevard** :

1) des voies d'entrecroisement ;

2) sur l'ensemble du parcours, des bandes d'arrêt d'urgence de largeur suffisante (entre 2,5 m et 3 m). Elles permettront aux véhicules de stationner en cas de panne et aux secours d'intervenir. Elles permettront aussi d'entretenir la route (fauchage etc.) dans de meilleures conditions, sans aller sur les voies. »

- « **Les arbres** vont-ils être supprimés ? »

Ronan LE COZ : « Non, il n'y a pas d'arbres sur le bord. Il y en a éventuellement sur les talus, mais, on n'y touche pas. »

- « **La bande d'arrêt d'urgence sera à quelle distance du mur anti-bruit** ? »

Ronan LE COZ : « Il peut y avoir de petits décalages sur des fossés, mais **on aura la même situation** qu'aujourd'hui ».

- *L'inconvénient est que si un accident se produit, une voiture qui va trop vite, sur votre barre de béton du milieu, là où actuellement on a un fossé, **on passera par-dessus le mur** et on se heurtera à d'autres en face... ».*

Ronan LE COZ : « Non, aujourd'hui nous avons des glissières de sécurité métalliques. Elles ne permettent pas d'arrêter un camion. **Demain, une voiture ne pourra pas passer à travers un dispositif en béton**. Ils sont prévus pour cela. Un camion non plus. Un camion de 40 tonnes qui le prendrait vraiment très en biais pourrait effectivement le franchir, mais un véhicule de transport en commun de 13 tonnes ne passera pas de l'autre côté. En résumé : aujourd'hui, il passe de l'autre côté ; demain, il ne passera pas. Sur le plan de la sécurité, les dispositifs en béton sont donc préférables »

Plusieurs diapositives animées (le diaporama de présentation est disponible sur le site de la DREAL) permettent de montrer aux participants **le fonctionnement des futures voies d'entrecroisement**.

Ronan LE COZ : « Actuellement, quand un véhicule s'insère dans le trafic, il arrive à basse vitesse. Quand la circulation est forte, il gêne ceux qui sont derrière lui. Ces derniers se déportent sur la gauche, ce qui ralentit l'ensemble de la file. Avec des voies d'entrecroisement, les véhicules qui s'insèrent dans le trafic ont plus de place, en laissent pour ceux qui veulent sortir au même moment. Ils gênent beaucoup moins la file de gauche : la circulation reste relativement fluide.

Les sorties étant relativement courtes sur le boulevard périphérique, les véhicules qui veulent en partir gênent ceux qui sont derrière eux, lesquels se déportent eux-mêmes... Sur les futures voies d'entrecroisement, ce même véhicule gênera beaucoup moins la voie de droite. Les voies d'entrecroisement permettent ainsi d'améliorer la fluidité du trafic sur le boulevard périphérique nord. »

- « Là, on va dans le mur : ralentissement obligatoire, 2X2 voies sur le viaduc... On va dans le mur, ou alors il faut faire un deuxième viaduc... »

Karl KULINICZ : « La section du viaduc n'est pas concernée par l'opération. »

- « Mais pour les véhicules qui arriveront par derrière, fatalement : trois voies derrière de circulation, deux bloquent, boom ! Ralentissement... »

Christian DUPLESSIS : « C'est une question importante : **nous ne ferons pas une 2X3 voies**. Si vous restez sur la droite vous sortez. C'est pour cela qu'on appelle cette nouvelle voie : « voie d'entrecroisement. »

- « Que vous arrive-t-il Côte de Nacre ? Vous êtes à trois voies de circulation. Non ? Vous êtes toujours à deux voies ? »

Karl KULINICZ : « Les voies d'entrecroisement doivent faire au moins 350 mètres et ne pas être trop longues pour ne pas être empruntées comme une 3^e voie. Elles vont **de 350 à 750 mètres**. »

- « Je comprends bien la logique par rapport aux gens qui empruntent le périphérique entre 2 échangeurs, se trouvent sur la file qui est la plus à gauche, veulent sortir... Mais **a-t-on des statistiques** sur l'intérêt de ce type de dispositifs par rapport aux accidents, légers ou graves ? »

Christian DUPLESSIS : « J'aurais tendance à dire que **c'est la situation actuelle qui est anormale**. Quand on a deux échangeurs rapprochés, en général, on prévoit effectivement cette voie d'entrecroisement dès la construction. Il se trouve qu'à l'époque on ne l'a pas fait. Avec ce projet, le dispositif sera en quelque sorte « normé » : entre deux échangeurs, il y aura une voie qui permettra d'entrer et de sortir du périphérique. Cela sera matérialisé sur la chaussée par une peinture au sol entre les voies. »

Ronan LE COZ : « Concernant votre question sur les statistiques, elles sont faciles à obtenir, puisque nous avons **les deux configurations sur le boulevard périphérique**. En 5 ans, de 2005 à 2010, au niveau de la Porte d'Angleterre qui dispose de voies d'entrecroisement, il n'y a pas eu un seul accident corporel sur les bretelles. »

- « De la même façon, a-t-on mesuré statistiquement que la sortie de Porte d'Angleterre améliore considérablement le trafic, ou est-ce que les gens de toute les façons se dirigent vers le viaduc, qui se trouve à l'endroit qui bloque le plus. Je n'ai pas le sentiment que ce soit forcément les sorties qui sont en jeu... »

Ronan LE COZ : « **Les ralentissements se produisent sur toutes les entrées et sortie**, aux heures de pointe. A certains endroits, les insertions sont très courtes et tout le monde se déporte sur la voie de gauche pour laisser les véhicules entrer... C'est un peu comme si on avait un périphérique à une seule voie. »

- « **Donc, les voies d'entrecroisement visent à améliorer la situation locale et à désengorger la circulation. La signalisation sera-t-elle suffisamment nette, comment cela va-t-il fonctionner ? Je pense que vous avez prévu en cas de circulation un peu dense des risques de circulation en accordéon, puisque l'on aura par moment trois voies et par moment deux voies. Les gens risquent d'utiliser cette voie d'entrecroisement comme une 3^e voie. Certains y doubleront par la droite à grande vitesse.** »

Ronan LE COZ : « La présence de voies d'entrecroisement est la norme sur les voies rapides urbaines. Les entrées et sorties y sont en général proches les unes des autres. Selon le code de la route, c'est effectivement, c'est celui qui change de file qui perd la priorité. **Pour ce qui est de la signalisation, un système est prévu pour bien signaler les sorties.** »

Karl KULINICZ : « Ce que nous proposons est une mise aux normes. Ce dispositif existe actuellement Porte d'Angleterre. Porte de Paris aussi, où le périphérique est emprunté par 100 000 véhicules tous les jours. Malgré la courte distance, on est là sur l'une des 2X2 voies les plus chargées de France. Et malgré tout, cela fonctionne (le problème Porte de Paris, est qu'on ne peut pas bien signaler ; les automobilistes n'ont pas le temps de comprendre quelle voie ils doivent prendre. On n'est pas dans une bonne configuration en chaussée extérieure). »

- « **Je croyais que l'objectif était d'améliorer la fluidité du périphérique nord de manière globale. Il me semblait que le viaduc était le point noir. D'où ma question : avez-vous réalisé une modélisation du fonctionnement du périphérique nord, pour savoir quel sera l'impact global de cet aménagement ? Est-ce qu'on n'est pas en train de mettre 23 millions d'euros dans un projet qui n'aura qu'un effet local ? A 18 heures, on continuera d'avoir x centaines de mètres de bouchon dans un sens et dans l'autre. Une modélisation permet-elle de justifier et de quantifier l'impact de ces travaux sur la circulation du périphérique dans son entier ?** »

Karl KULINICZ : « Cela fonctionnera mieux. Nous sommes proches de la saturation, mais nous réalisons aussi ce projet pour régler des problèmes de sécurité, d'accidentologie, d'accès au CHU, et également pour mettre aux normes l'assainissement des eaux de pluie. D'autres aspects, encore, font que ce projet est utile. »

Ronan LE COZ : « Des véhicules en panne bloquent aussi le boulevard périphérique aux heures de pointe. Nous traitons ce problème par la création de la bande d'arrêt d'urgence. **Nous avons une carte de l'accidentologie sur le boulevard.** Ces éléments peuvent être fournis sans problème. »

- « On est donc bien sur un objectif de sécurisation de l'accès au CHU et de réduction du nombre d'accidents, mais pas du tout de fluidification du **fonctionnement global du périphérique nord**, si j'ai bien compris ? »

- « A-t-on réfléchi au fait qu'il existe une voie de 300 mètres, Porte de Paris, aux normes, qu'empruntent 100 000 personnes par jour, mais qui génère du stress ? Je me permets de le dire, parce que j'habite devant le périphérique. **Le radar est une bêtise.** Mettez une limitation à 70 km/heure aux heures de pointe beaucoup plus en amont. Il est tout à fait possible aux heures de pointe de réduire la vitesse. »

Ronan LE COZ : « Ce que vous proposez existe : des limitations de vitesse différentes selon le trafic. Lorsque les gens roulent plus vite, on a moins de trafic et quantité de véhicules peuvent passer. **Ce n'est pas l'objet de ce projet, mais une réflexion est menée par l'exploitant en ce sens.** »

Karl KULINICZ : « **Un autre projet est prévu**: il consiste à équiper le boulevard périphérique d'équipements dynamiques qui donnent des limitations de vitesse à certaines heures de la journée. »

- « Quand il est marqué « Attention pluie, ralentissez », **les camions y vont à 90 km à l'heure.** On attend quoi ? Les gens arrivent de la route de Cherbourg à 110 ou 90 km à l'heure. Ce n'est pas très citoyen. On désengorge les pôles d'activité économique, mais on se moque du bien-être des gens. »

Ronan LE COZ : « Des dispositifs de répression font partie de l'arsenal. **Le projet de régulation des vitesses sera mis en place prochainement**, mais ce n'est pas le projet de ce soir. Il répondra en partie à la question. Evidemment, de temps en temps il faut mettre des gendarmes. »

- « Si vous avez déjà tout décidé, à quoi sert d'écouter le public. Tout est déjà décidé. On ne sert à rien. »

Karl KULINICZ : « **Le projet est loin d'être ficelé.** »

- « Moi, je pensais qu'on allait travailler la régulation globale de l'entrée à Caen. Là, on prend une zone tampon qu'on transfère, et qu'on essaye de diluer petit à petit. L'insertion du viaduc, c'est hyper dangereux. Je ne comprends pas qu'on ne l'intègre pas, puisqu'elle cause le ralentissement. En plus, il va y avoir un nouvel afflux de véhicules quand on va ouvrir l'accès à l'A 13 pour revenir dans le port. Par contre, pour répondre à Monsieur, c'est vrai que les camions... Moi aussi je le constate, mais là il n'y qu'à prendre des mesures comme en Allemagne, par exemple, où en circulation urbaine, **les camions n'ont pas droit à la voie de gauche.** Et là on ne retrouve pas les camions à 90 à l'heure sur la voie de gauche. »

Karl KULINICZ : « Sur la première partie de votre interrogation, c'est vrai qu'on ne traitera pas avec ce projet, l'ensemble des problèmes du périphérique, mais il est notoire de constater que le dispositif actuel n'est pas aux normes. L'accès de Monteville ne fait pas partie du projet. On ne peut pas tout traiter. »

- « Monsieur disait que c'était stressant, mais l'aménagement proposé devrait rendre la section beaucoup moins stressante. Beaucoup de gens parfois forcent le passage. »

- « Je voulais signaler pour moi l'incongruité de l'argument principal du projet de sécurisation du périphérique. On nous dit la régulation du trafic, c'est autre chose, c'est un autre projet. **C'est insensé de vouloir séparer la régulation de la sécurisation du trafic.** »

Ronan LE COZ : « Il faut d'abord qu'on ait une infrastructure qui soit bien dimensionnée, bien construite, pour ensuite réguler le trafic. »

- « Non, c'est un tout, et je n'arrive pas à comprendre que le problème du viaduc ne soit pas intégré. »

- « On nous présente le projet comme un projet de fluidification globale et finalement on se rend compte que c'est uniquement un problème de sécurisation de points très ponctuels, mais qui ne régleront en aucun cas les problèmes d'embouteillage sur le périphérique. La preuve en est qu'il n'y a pas eu, alors qu'on croit comprendre qu'il y a plein de petits projets sur le périphérique, **d'étude de circulation globale sur son fonctionnement.** C'est là où je suis un peu surpris, finalement. »

Karl KULINICZ : « On a fait des études pour voir comment s'organisait la circulation, on a fait l'analyse de l'accidentologie... **Il y a eu des études, et si on traite cette partie, c'est parce que c'est l'une de celles où la densité d'accidents est la plus élevée et surtout qui présente des anomalies au niveau des entrées et sorties.** Mais il est vrai que **traiter cette section ne résoudra pas tous les problèmes du périphérique.** Ceux qui iront d'une bretelle à l'autre seront beaucoup moins gênés, comme les véhicules de secours. »

- « Si on met 23 millions sur la table, comment les usagers vont-ils le ressentir ? Aujourd'hui, je ne sais pas comment vous vivez le périphérique, moi je le vis comme : « surtout ne pas s'y aventurer à 5 heures ou 6 heures, parce qu'il va y avoir des embouteillages ». Je ne me dis pas : « attention, là quand je vais déboîter ça risque d'être dangereux ». De toutes les façons, cela marche très bien sur le papier, cette voie d'entrecroisement va peut-être diminuer le nombre d'accidents, mais je ne suis pas certain que, **par rapport aux 23 millions qu'on aura mis sur la table, les effets puissent être vraiment ressentis.** »

- « Je suis surpris que vous ne parliez pas encore du **grand contournement.** Ça pourrait résoudre une partie des problèmes... Le but je pense, est de dévier la circulation des poids lourds... »

Karl KULINICZ : « On peut en dire un mot : **il existe également un projet de contournement Sud,** qui vise directement les poids lourds, qui sera dans le prolongement de la bretelle en cours de réalisation entre l'autoroute A13 et la RD 613. »

« Beaucoup de camions actuellement prennent le périphérique nord parce que c'est plus rapide, alors que la signalisation impose aux camions de passer par le sud, mais **il y a effectivement un projet à l'étude.** »

- « *Oui, mais comment moi, demain, vais-je ressentir l'impact des 23 millions investis sur le périphérique nord ? Si cela a un impact quasiment nul, je préfère qu'on mette les 23 millions ailleurs.* »

Ronan LE COZ : « Indépendamment des projets dont on a parlé, on considère que le trafic local restera sur ce tronçon d'autoroute, et doit être traité convenablement. »

- « *La réduction du nombre d'accidents ne me semblait pas être la problématique principale sur le périphérique nord.* »

- « *Quand les cyclistes arrivent et qu'il faut traverser une route comme celle-là, très dangereuse, quand ils appuient sur le bouton pour avoir le vert, il faudrait qu'il y ait une barrière qui ne se soulève que quand ils ont le droit de passer.* »

Ronan LE COZ : « Le problème des feux pour piétons ou cyclistes, c'est qu'en fait on appuie dessus, on voit qu'il n'y a plus de voitures, on passe, et puis après le feu passe au rouge quand les voitures sont là, et la voiture qui attend ne voit plus de piéton ou de cycliste, elle ne comprend plus, c'est le problème. »

- « *Le revêtement pour faire moins de bruit, est-ce que c'est comme sur l'A 84, on fait moins de bruit, mais dès qu'il gèle, on ne passe pas ?* »

Ronan LE COZ : « Les premiers revêtements phoniques utilisés étaient les enrobés drainants : une des raisons du bruit créé par le roulement est que lorsque le pneu arrive sur la chaussée il comprime l'air en dessous et c'est ce qui génère du bruit ; il y a une compression devant, et une compression derrière. Les enrobés drainants contiennent beaucoup de vide, donc l'air rentre à l'intérieur et fait moins de bruit. La contrepartie est une sensibilité plus forte au gel. L'eau entre dans l'enrobé, gèle et il est beaucoup plus difficile d'enlever ce verglas, même en y mettant toutes les quantités de sel que l'on veut. **Mais il existe aujourd'hui des enrobés phoniques denses et qui ne sont pas drainants. On s'orienterait donc plutôt vers ce type de produits. Ce sera un des éléments de choix des entreprises.** »

- « *Le mur anti-bruit existant au niveau du boulevard de la Haute-Folie, sera-t-il prolongé ?* »

Karl KULINICZ : « Ce mur se prolonge par un merlon et si l'on voulait faire quelque chose, il faudrait détruire toute la végétation, ce qui serait pénalisant. Surtout, le bruit ne vient pas seulement du périphérique, mais également de la ligne de tramway et des autres voies de circulation. Nous avons plutôt prévu de traiter les maisons individuellement. Nous irons chez les propriétaires et si les isolations, notamment les vitrages, ne sont pas suffisantes, nous ferons les travaux nécessaires. »

- « *Ces voies d'entrecroisement, quand on va les quitter, on aboutira souvent aussi sur des congestions. Par exemple, pour les gens du CHU... Ceci dit il n'y a pas de voie d'entrecroisement prévue pour accéder au CHU.* »

Karl KULINICZ : « Si, une voie d'entrecroisement sera réalisée depuis Pierre-Heuzé. »

- « *En descendant le périphérique ?* »

Karl KULINICZ : « Oui, mais nous ne parlons pas du même sens, parce que c'est extérieur. »

- « *Il y en a une qui descend en gros qui va vers le viaduc de Calix, il y a celle qui monte, avec un grand accès sur le CHU, Côte de Nacre, etc... Et là, il y a une voie... Rien ne va être fait à cet endroit...* »

Karl KULINICZ : « Si, il y aura une voie d'entrecroisement. »

- « *Vous avez parlé de prévisions d'isolation pour les pavillons, mais **pour les immeubles**, parce qu'il y a également deux immeubles qui sont proches à la Haute-Folie. Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu ?* »

Karl KULINICZ : « S'ils sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux normes, on interviendra. On pourra regarder votre cas ensemble, si vous le voulez, à la fin de la réunion. »

Christian DUPLESSIS : « Le principe, effectivement, est de mesurer, et en fonction de nos seuils, normatifs, nous procédons à des isolations. Quand il s'agit de grandes hauteurs, un mur anti-bruit en bas protège moins bien les étages. Il faut isoler en façade. »

« Je voudrais que l'on parle aussi d'un sujet important, celui de **l'exploitation pendant les travaux**. »

Ronan LE COZ : « Nous **conserverons la circulation sur la 2X2 voies pendant la journée, de 6 heures à 18 heures**. Nous maintiendrons également **l'ensemble des accès**. Les entrées et sorties des échangeurs seront maintenues pendant les travaux. **Les travaux seront réalisés sur l'emprise du boulevard** et leurs délais seront réduits au minimum. Mais compte tenu de l'ensemble des contraintes, il sera difficile de travailler sur deux secteurs à la fois, donc ces délais restent relativement longs (environ un an). Cela irait plus vite avec une interruption de la circulation pendant les travaux. »

- « **La canalisation d'assainissement va être au milieu de la voirie ? Une canalisation au milieu de la voirie, au niveau de l'exploitation du réseau, par exemple, il ne va pas falloir qu'il y ait trop de soucis dessus, sinon il faudra intervenir sur la voirie.** »

Ronan LE COZ : « **Cela dépend de la pente de la chaussée**. Toutes les chaussées sont en pente, normalement elles sont en toit et on n'a pas besoin de canalisations au milieu pour récupérer des eaux. En revanche, lorsque l'on est dans une courbe, l'eau vient au milieu et là, on a des systèmes de caniveaux pour récupérer l'eau. »

- « **Pendant les travaux, ce sera peut-être une bonne occasion d'interdire les poids lourds sur la voie de gauche.** »

Christian DUPLESSIS : « Il est probable qu'on y soit obligés, parce qu'en général, sur des chantiers de ce type, on n'arrive pas à faire 2 voies de largeur identique.

Donc, il y a une voie de gauche plus étroite que la voie de droite. On ne peut pas dans ce cas faire passer un camion sur la voie de gauche. »

Karl KULINICZ : « Après la concertation, nous ferons **un bilan**, puis – à la lumière de la concertation – **des études** (le projet n'est pas ficelé). L'objectif est une **enquête publique en juin - juillet, 2012**, et, dans la foulée, **la finalisation du projet, les appels d'offres, les travaux en 2013**.

Pour ce qui est de la concertation, d'autres réunions publiques sont prévues - vous y êtes les bienvenus -, ainsi que des réunions thématiques, pour approfondir les thèmes du bruit et les questions de sécurité et de fluidification au Chemin Vert et à Caen. Voici aussi l'adresse du site Internet où vous pouvez vous informer et poser des questions : <http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr> »

- « **Quel est le critère qui impose cette concertation ?** »

Ronan LE COZ : « C'est le code de l'urbanisme, selon le montant des travaux : on est au-delà d'1.9 millions d'euros. »

- « **Et les emprises ?** »

Ronan LE COZ : « Tant qu'on travaille dans les emprises du boulevard, il n'y pas de concertation obligatoire. Cela étant dit, il y a quelques endroits où on n'est pas tout à fait dans les emprises. Je pense à la Vallée des Jardins ».

- « **Quel est l'intérêt pour vous ?** »

Ronan LE COZ : « Cela **permet d'informer et de recueillir des suggestions et des idées** intéressantes. »

- « **On a parlé au début de l'exploitant juridique. Qui est l'exploitant ?** »

Christian DUPLESSIS : « C'est un service de l'Etat, qui s'appelle la direction interdépartementale des routes nord-ouest, dont le siège est à Rouen et qui a des implantations ici à Caen. »

- *Peut-être que cela va répondre à ma question sur **la répartition des coûts...** »*

Karl KULINICZ : 27.5 % sont financés par l'Etat, 27.5% par la Région, 22.5% par le Département, et 22.5%, par la communauté d'agglomération Caen la mer. »

- « **D'où ma question : est-ce qu'on peut avoir une répartition des coûts : mise aux normes des bassins de rétention des eaux, voies d'entrecroisement, giratoires, mur anti-bruit ?** »

Ronan LE COZ : « Au stade actuel, nous n'avons pas encore la décomposition fine du coût, parce que le projet n'est pas encore totalement finalisé. **Une enveloppe globale a été fixée pour cette opération. A nous d'en proposer la répartition au vu des études.** »



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



Christian DUPLESSIS : « Notre projet sera finalisé à travers, notamment, la concertation ».

- « *Et d'où sort cette enveloppe de 23 millions ?* »

Ronan LE COZ : « Ce sont les co-financeurs qui fixent des montants. Ce n'est pas spécifique à cette opération. »

- « *Mais généralement, quand on lance un projet comme celui-là, on a des grosses enveloppes : les bassins de rétention, ce sera 1 million, à peu près, quelle est la décomposition sur le reste ?* »

Ronan LE COZ : « Nous serons en mesure de l'écrire lorsqu'on nous en serons à l'enquête publique sur un projet finalisé, avec des répartitions. »

Christian DUPLESSIS : « Les protections contre le bruit représentent environ 3 millions d'euros. »

- « *Par déduction, la coulée de bassin va être aux alentours de 1.5 millions d'euros, à peu près.* »

Christian DUPLESSIS : « Un peu plus, du fait des canalisations. »

- « *Donc 2 millions à peu près, et il reste 17 millions pour les giratoires et les voies.* »

Ronan LE COZ : « Les chaussées et les renforcements de piles de ponts. Les normes ont changé depuis 1975. **On renforcera les piles de pont** pour qu'elles supportent le choc d'un poids lourd. »

- « *Je voulais vous dire, que la **Fédération française de cyclotourisme** a un bureau d'études, gratuit, à la disposition de services comme les vôtres. Et contrairement à d'autres associations qui pratiquent le vélo, nous sommes respectueux des automobilistes. Je peux vous donner l'adresse du président de la Ligue et on peut peut-être essayer de voir pour faire quelque chose de nouveau.* »

Christian DUPLESSIS : « Oui Bien sûr. »

Clôture de la réunion

François GAUTIER, maire-adjoint d'Hérouville-Saint-Clair, remercie les participants et leur donne rendez-vous pour les prochaines réunions. ■

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Compte-rendu de la réunion publique du **21 octobre 2011** à **Caen** (Pôle de vie quartier nord-ouest)

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'Etat et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Le 21 octobre 2011 s'est tenue à Caen la seconde réunion de la concertation publique organisée en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du code de l'urbanisme sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

L'Etat, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées - Caen et Hérouville-Saint-Clair - et les co-financeurs de l'opération - Région, Département, Communauté d'agglomération de Caen la mer) était représenté par :

- . La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :
 - Nicolas PUCHALSKI, chef de la division Maîtrise d'ouvrage routière ;
 - Valérie GUYOT, responsable du service Communication.
- . La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :
 - Yves THOMAS, chef de projet au Service d'Ingénierie Routière.

Ouverture de la réunion

Cédric LEROY, maire-adjoint de Caen, chargé d'une mission de liaison avec les habitants des quartiers, accueille les participants et ouvre la réunion destinée à présenter le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen. Il rappelle que la maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par l'Etat : **Caen et Hérouville sont concernées parce que le projet se fait sur leur territoire**. Il est logique qu'elles soient associées pour que « vous puissiez être informés, réagir » et contribuer à élaborer « le projet le plus abouti ».

Présentation du cadre de la concertation et du projet de l'Etat

Nicolas PUCHALSKI précise le partage des tâches **entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre**. « On cite souvent l'exemple du particulier qui veut construire sa maison pour définir le maître d'ouvrage : il a un projet, il a un terrain, un budget. Pour que son projet puisse exister, il fait appel à un maître d'œuvre, un architecte. »

Il confirme que « **le projet n'est pas bouclé** » : qui dit concertation dit échanges avec les parties concernées pour améliorer le projet. La concertation durera **pendant un mois**, jusqu'au 17 novembre.

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



Une première réunion publique a eu lieu ce 20 octobre à Hérouville. Outre celle du 21 octobre, **4 autres sont prévues. Deux réunions publiques** organisées sur le même format que ce soir et **deux réunions thématiques**, l'une sur le bruit et l'autre sur la sécurité et la fluidité.

Pourquoi cette concertation, en amont de l'enquête publique (prévue en 2012) ?

L'article L300-2 du **code de l'urbanisme** prévoit une concertation pour des aménagements en milieu urbain susceptibles d'avoir un impact important sur le cadre de vie ou l'activité des communes traversées. Nous nous inscrivons dans ce cadre, puisque le projet d'aménagement du boulevard périphérique Nord, qui traverse Hérouville-Saint-Clair et Caen, peut avoir un **impact sur le cadre de vie et l'activité des communes**.

La concertation est **organisée par le maître d'ouvrage** (ici l'Etat), en **liaison avec les communes de Caen et Hérouville-Saint-Clair**, comme le prévoit le code de l'urbanisme. **Les deux communes ont approuvé ses modalités**, le 12 septembre pour Caen et le 3 octobre pour Hérouville-Saint-Clair. A l'issue des deux délibérations, le préfet de région a publié un arrêté qui les officialise.

La concertation s'adresse à toutes les personnes concernées par le projet. L'Etat en fera **le bilan**. Il sera présenté pour avis aux communes de Caen et Hérouville-Saint-Clair. Sa synthèse sera mise en ligne sur le site Internet de la DREAL.

Pourquoi ce projet ? Pourquoi ce périmètre ? Ces deux questions ont été posées au cours de la réunion d'hier. La zone du projet n'est sans doute pas la plus circulée du périphérique (plus de véhicules encore empruntent la Porte de Paris), mais elle est souvent **à la limite, parfois au-delà, du seuil de saturation**, avec **70 000 véhicules par jour** et même davantage aux heures de pointe.

Cette section du boulevard périphérique est très utilisée pour des **destinations locales**. Les automobilistes entrent à un échangeur, sortent aux échangeurs suivants. Le moindre incident de circulation crée des **embouteillages**. Des **accidents matériels** se produisent, en particulier au niveau des échangeurs.

Plusieurs projets ont été étudiés dans le passé, parmi lesquels la mise à 2X3 voies du boulevard périphérique nord, ce qui nécessitait le doublement du viaduc de Calix. Ils ont été abandonnés par les co-financeurs. L'objectif fixé est de répondre **aux deux priorités de sécurisation et de fluidification** de l'une des zones les plus accidentogènes du boulevard périphérique nord de Caen en restant **dans les emprises** actuelles, en **2X2 voies et sans création d'échangeur supplémentaire**.

Et ce, dans **l'enveloppe budgétaire** impartie : **23, 26 millions d'euros**.

La zone dans lequel s'inscrit le projet est de **3,6 km**. Elle comporte de **nombreux échangeurs** qui irriguent le nord de l'agglomération, ses zones d'activités et commerciales, le CHU.

Yves THOMAS présente une carte qui décrit les aménagements proposés. « A partir du cahier des charges qui nous a été fourni, nous devons trouver des solutions d'aménagement qui permettent de fluidifier le boulevard périphérique et d'améliorer la sécurité du trafic » : création de voies d'entrecroisement entre les échangeurs, bandes d'arrêt d'urgence, aménagement d'un giratoire au sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins, de feux tricolores dans la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert.

Un complément d'étude est réalisé en partenariat avec la ville de Caen pour créer des aménagements qui permettent aux vélos, aux piétons, et aux personnes à mobilité réduite de traverser les échangeurs.

A l'occasion des travaux :

- **le système de traitement des eaux de ruissellement** sera mis aux normes (aujourd'hui, les eaux de pluie collectées sur le périphérique vont se mélanger avec les eaux des communes avoisinantes ou du réseau géré par Caen la mer) ;
- la **protection des riverains** contre le bruit sera **améliorée** (le code de l'environnement limite le bruit routier à 65 décibels le jour et 60 décibels la nuit pour les façades des maisons en bordure des routes). Un mur anti-bruit est prévu au niveau de l'avenue Victor Vinde, à Caen. Pour d'autres façades exposées au bruit, des isolations acoustiques seront étudiées. Enfin, on réduira le bruit à la source, en privilégiant dans les appels d'offres le choix d'enrobés ou de couches de roulement moins bruyants.

Une voie d'entrecroisement facilite les échanges entre deux échangeurs rapprochés. On peut faire des voies d'entrecroisement quand on a 350 m au minimum et 700 m au maximum entre deux échangeurs.

Il sera possible de les réaliser **sur les emprises** du boulevard actuel en **prenant sur le terre plein central** et en décalant la route vers le centre. Les **talus arborés** qui bordent le périphérique nord de Caen **seront préservés**.

Les voies restent de **3m50 de large chacune**, séparées par un aménagement central en béton, avec de chaque côté **de véritables bandes d'arrêt d'urgence**.

Des diapositives animées permettent de montrer le fonctionnement des voies d'entrecroisement.

« Sans voie d'entrecroisement, quand un véhicule moins rapide veut s'insérer, celui qui se trouve à droite doit ralentir, les véhicules qui sont derrière se décalent aussi sur la gauche, et cela crée des zones de conflit.

Avec une voie d'entrecroisement, le véhicule qui s'insère dans le trafic a le temps de prendre un peu de vitesse. De la même manière au niveau des sorties, le véhicule qui reste sur l'échangeur reste sur sa voie. »

Nicolas PUCHALSKI : « Si tout va bien, l'enquête publique aura lieu en 2012, pour des travaux en 2013. Il faudra environ un an pour réaliser les travaux. »

Yves THOMAS : « Pour le maître d'œuvre, réaliser les travaux en gardant les 4 voies ouvertes à la circulation pendant la journée est très contraignant. Nous devons être vigilants pour que les délais soient respectés. »

Nicolas PUCHALSKI : Les participations financières pour ce projet sont respectivement de :

- 27.5% pour l'Etat et pour la Région,
- 22.5% pour le département et la communauté d'agglomération de Caen la mer.

Questions des participants et débat

- « La vitesse sera limitée à 70 km/h, pendant les travaux, c'est-à-dire pendant 1 an ou 2 ans ? »

Nicolas PUCHALSKI : « Quand des entreprises travaillent à proximité des voies, on doit limiter la vitesse maximale autorisée. Mais la vitesse ne sera pas forcément limitée à 70 km/h sur toute la longueur du projet. Cela dépendra du phasage. Nous ferons en sorte d'organiser les travaux de la manière la moins pénalisante possible pour les usagers et nous les informerons très régulièrement de l'état d'avancement du chantier. »

- « Moi je n'y crois pas, parce que le radar... »

Nicolas PUCHALSKI : « Vous avez aujourd'hui un phénomène d'accélération et de ralentissement : c'est ce qui crée les bouchons... »

- « On mettrait tout à 110, 130 km/h, on n'aurait pas de problèmes... »

Nicolas PUCHALSKI : « Si on limitait tout le parcours à 50 km/h, le débit serait plus important... Parallèlement à ce projet, un projet porté par la direction interdépartementale des routes, permettra de déployer **des panneaux à message variable**. Demain, on peut imaginer une signalisation dynamique qui nous empêchera de circuler à plus de 50 km/h si besoin est. »

- « Vous avez évoqué la largeur des voies, en disant que l'on va les maintenir à 3m50. Est-ce qu'on ne peut pas garder les 3m50 et interdire aux poids lourds la voie de gauche pour des raisons de sécurité. Même s'ils ne respectent pas toujours la signalisation, parfois, la présence d'un panneau d'interdiction... On voit des poids lourds sur le périphérique sur la voie de gauche, c'est quand même un peu risqué... »

Yves THOMAS : « Lorsque l'on crée des chaussées, celle de droite est surdimensionnée par rapport à celle de gauche. Sur notre périphérique, nous sommes contraints de surdimensionner la file de gauche, parce que nous savons que des camions l'emprunteront. Je suis d'accord avec vous sur le principe, mais nous devons être réalistes. Notre objectif est de réaliser une infrastructure sécurisée. »

Nicolas PUCHALSKI : « Je complète ce qu'a dit Yves Thomas. 1^e) je trouve votre question pertinente. La concertation sert aussi à cela. 2^e) la signalisation dynamique permettra de mettre en œuvre ce genre d'interdictions. 3^e) il faut que les interdictions que nous mettrons en œuvre soient cohérentes. Mais nous avons entendu votre remarque et elle figurera au compte-rendu. »

- « On a dit tout à l'heure qu'au niveau du Chemin Vert, on installera des feux. C'est vrai qu'il y a un danger. Mais le problème est que, de l'autre côté, les véhicules veulent tous se mettre à gauche, ce qui fait qu'aujourd'hui, quand on veut traverser la voie, on ne le peut pas. N'aurait-il pas été plus pertinent de supprimer le deuxième feu et de faire un rond-point ? Pour que les véhicules qui sortent du périphérique puissent entrer plus facilement sur l'échangeur du Chemin Vert ? »

Nicolas PUCHALSKI : « J'aurai plusieurs éléments de réponses : 1^e) Un carrefour à feux, avec une bonne régulation, écoule autant de trafic, voire plus qu'un giratoire. 2^e) Les giratoires supposent des travaux d'aménagement urbain. Au Chemin Vert, nous sommes sur la commune de Caen. 3^e) **Avec un carrefour à feux, vous pouvez jouer sur les temps.** Les temps d'attente peuvent varier selon les heures de la journée et en fonction du trafic. Si, sur la bretelle de sortie d'un échangeur vous avez un véhicule qui arrive sur la boucle, cela veut dire que la file est trop longue et le feu passe au vert. Tout cela fonctionne : les carrefours à feu d'aujourd'hui ne sont pas ceux d'il y a 30 ans. **Nous avons travaillé avec la ville de Caen sur des modélisations dynamiques que nous vous présenterons** à l'occasion de la réunion thématique. »

- « *C'est bien ce que vous dites, qu'on va pouvoir calculer le nombre de véhicules, mais le problème vient aussi du 2^e feu. On va créer des accidents et des bouchons monstres.* »

Nicolas PUCHALSKI : « Dans la modélisation, tout cela a été pris en compte. »

- « *Monsieur a raison, parce qu'avec tous les véhicules qui viennent du rond-point et qui prennent le périphérique ...* »

- « *Et ils vont tout bloquer, ils bloquent les gens qui vont sortir du périphérique...* »

Nicolas PUCHALSKI : « Ils auront un feu avant. Nous pourrons les gérer. »

- « *Il faut voir comment c'est chargé, et quand ils vont prendre le périphérique pour aller dans la direction de Paris, c'est bloqué. Moi, je pensais personnellement, mais il y a sans doute des problèmes techniques qui m'échappent, que **vous auriez fait un rond-point** du côté de la Seine et un autre rond-point après le passage du pont. Je pense qu'un rond-point donne plus de fluidité, alors qu'un feu régule.* »

Nicolas PUCHALSKI : « C'est une idée reçue : des carrefours à feu bien gérés fonctionnent mieux que des giratoires. De plus, avec des giratoires, on reste dans un milieu interurbain, avec des vitesses relativement élevées. Dans les giratoires, les vélos ont du mal à passer. Dans la modélisation que nous avons faite, nous avons pris en compte toutes ces contraintes. La loi nous oblige à prendre en compte la circulation des vélos. Si nous aménageons des voies de 200 ou 300 m, les vélos ne les emprunteront pas. »

- « *On parlait tout à l'heure de l'os à moelle du CHU. Je n'ai jamais vu de véhicules qui débordent sur le périphérique le matin, alors que la circulation est très dense pour aller au CHU. Je suis d'accord pour dire que les feux régulent, mais ils ne fluidifient pas. L'os à moelle du CHU, malgré la forte densité de véhicules qu'il peut y avoir tous les soirs et tous les matins autour, fonctionne relativement bien....* »

Nicolas PUCHALSKI : « je vous invite à venir à la réunion du 9 novembre, au cours de laquelle nous présenterons les études réalisées avec des feux intelligents. Vous verrez qu'une bonne gestion des feux, cela fonctionne. »

- « Vous allez supprimer la voie où on a une Croix Rouge sur la carte ? Cela doubler le nombre de voitures au feu. »

Nicolas PUCHALSKI : « Ma réponse est la même. **La modélisation montre que cela fonctionne.** »

- « Les propos qui viennent d'être échangés montrent bien que **les réunions de concertation ne sont que des réunions d'information.** Je n'aurai pas la prétention de discuter avec vous, puisque vous êtes des techniciens. Il y a simplement une chose qui me choque, c'est quand vous estimez que quelque chose est bien et que vous jugez impossible de le faire respecter. »

Nicolas PUCHALSKI : « Je n'ai pas dit cela, j'ai dit qu'il fallait **une cohérence entre l'interdiction et son contexte.** Si vous êtes sur une 2x2 voies et qu'on vous empêche de rouler à plus de 50 km/h à l'heure alors qu'il n'y a pas de trafic, vous ne comprendrez pas cette interdiction. Interdire ou pas la circulation des poids lourds sur la voie de gauche n'est pas de ma responsabilité. C'est pour cela que je ferai remonter le sujet à l'exploitant. Pour ce qui est de la concertation, elle implique une présentation du projet, son explication, son amélioration. Cela ne veut pas forcément dire que vous pourrez revenir sur son périmètre, ses fonctions, etc... Pour autant le projet peut évoluer. Nous ne sommes pas bloqués sur une solution. Des modélisations ont été réalisées, fonctionnent sur le papier. Encore une fois, je vous invite à venir le 9 novembre ».

- « On a l'impression qu'il y a **du terrain disponible** pour faire un rond-point sans expropriations. Cela paraissait matériellement possible sans trop de frais. Vous évoquez la piste cyclable. Mais les habitants du Chemin Vert pensent que l'on va dépenser beaucoup et que cela ne donnera rien du tout. »

Yves THOMAS : « Je vais essayer de répondre sans être trop technicien. Quand nous avons travaillé avec la ville de Caen, la prise en compte des vélos et des piétons a été jugée importante. Deuxièmement, en plaçant des feux, on laisse des temps de passage à ceux qui ne sont pas prioritaires. Le temps de parcours de certains peut permettre à d'autres de passer. Si l'on crée un giratoire, personne ne passe, sauf l'axe Nord-Sud. L'axe Est-Sud ne passe plus. »

- « Mais comment expliquez-vous que, dans le cas de l'os à moelle du CHU on ne retrouve pas les voitures sur le périphérique ? »

Yves THOMAS : « L'os à moelle du CHU crée un embouteillage tous les matins entre 7 heures moins le quart et 7 heures et demie et tous les soirs entre 4 heures et demie et 5 heures et demie. Nous avons pu le vérifier. Quand le CHU se vide, on constate un flux qui arrive du Nord. »

- La régulation ne se fait quand même pas trop mal. On ne voit jamais de voitures sur le périphérique, alors que, là, c'est le cas. En dimensionnant un giratoire, on doit réguler encore... »

Cédric LEROY : « Je ne me sens pas capable de trancher, je pense que cela peut être intéressant de voir des modélisations. Sur le rond-point Côte de Nacre, j'ai été souvent coincé dans le trafic. Ce n'était pas aussi idéal que ce que vous dites quand j'y travaillais. De plus, je pense qu'il est important que le périphérique, qui crée une coupure, redevienne un espace urbain. Quand on est en ville, on peut faire du vélo, quand on va du côté du Chemin Vert faire ses courses avec ses enfants, on peut y aller sans danger. Le Chemin Vert doit être connecté avec la Folie-Couvre-Chef. Pour avoir pris mon vélo pour aller jusqu'à la Folie Couvre-Chef, c'est vrai qu'on ne se sent pas en sécurité. La piste cyclable Jacques Tati est agréable pour une ballade, mais on n'a pas forcément envie de faire une promenade touristique. »

- « *Ce qui serait dommage, ce serait de faire des travaux et de voir le maître d'œuvre revenir 2 ou 3 ans après pour envisager tout autre chose.* »

- « *Quand on va, par exemple, Côte de Nacre, jusqu'au Chemin Vert, en prenant le périphérique extérieur, je peux vous dire que même aux heures de pointe, le soir, ça bouchonne. Donc quand vous nous dites qu'on va mettre des feux, on aura exactement le même problème. Je crois que l'histoire des feux, c'est à revoir.* »

- « *Finalement, vous optez pour les feux parce que vous avez la contrainte de la municipalité qui veut absolument préserver le passage des cyclistes. Vous êtes obligés de faire avec, et vous ne pouvez faire que des feux, vous ne pouvez pas faire autrement.* »

Nicolas PUCHALSKI : « Je crois qu'il ne faut pas voir cela comme une contrainte. C'est un enjeu, qui est inscrit dans la loi. Nous avons réalisé des modélisations avec des projections de trafic. Mais on en reparlera le 9 novembre. »

- « *Est-on loin aujourd'hui de respecter les niveaux sonores prévus par la loi ?* »

Nicolas PUCHALSKI : « Cela dépend de la proximité avec la route. Dans certaines zones, notamment celles du Calvaire-Saint-Pierre, de l'avenue Victor Vinde, les seuils sont très nettement dépassés. Comme on ne peut pas agir sur le trafic, on protège les façades contre le bruit. Il faut jouer sur plusieurs paramètres à la fois : les couches de roulement, les protections de façade. Nous travaillons aussi avec les constructeurs : quand la chambre à coucher et la salle à manger donnent sur le périphérique, c'est beaucoup moins confortable que quand c'est la salle de bains ou la cuisine. »

- « *J'ai une question technique sur les choix d'enrobés. Seront-ils du type de ceux de l'A 84 ?* »

Yves THOMAS : « Non, on ne mettra pas d'enrobés drainants sur le périphérique, même si techniquement, cela pourrait être satisfaisant. En Basse-Normandie, tout le monde connaît le problème de l'A 84 l'hiver. Il existe une autre solution aujourd'hui, mais **ce sont des techniques qui évoluent très vite**. Les grands concepteurs sont capables d'ici 2 ans, peut-être, de proposer de nouveaux enrobés qui permettront une meilleure absorption du bruit. »

Nicolas PUCHALSKI : « 50 km/h est la vitesse « limite » pour le bruit. En-dessous, on a le bruit lié au moteur ; au-dessus, le bruit lié à la vitesse. Donc, pour des vitesses supérieures à 50, 60, 70 km/h, jouer sur les enrobés limite effectivement les bruits de roulement. En-dessous, on a essentiellement des bruits de moteur. Au moment de choisir, la préférence ira évidemment vers le revêtement le plus performant. »

Yves THOMAS : « **La gestion du trafic permet aussi de réduire le bruit.** Quand on a des véhicules qui ont une vitesse régulée, cela fait moins de bruit que quand ils s'arrêtent, puis repartent... »

Nicolas PUCHALSKI : « Les véhicules évoluent aussi et font moins de bruit qu'avant. »

- « On parle du bruit, mais **la pollution** ? Est-elle intégrée dans les études ? »

Nicolas PUCHALSKI : « C'est une obligation légale : qui dit enquête publique, dit étude d'impact. Je ne vais pas vous mentir, le périphérique est source de pollution. Mais les études montrent que dans 20 ans la situation sera meilleure avec le projet que sans lui, même si ce n'est pas parfait. La technique automobile évolue également favorablement, indépendamment de notre projet. »

- « S'il y a une amélioration de cette pollution, sera-t-elle pour autant acceptable au vu des réglementations pour **certains bâtiments** situés dans le périmètre du projet ? »

Nicolas PUCHALSKI : « On améliore la situation, mais je n'ai pas en tête le résultat pour chaque polluant. L'étude n'est pas tout à fait terminée, parce que le Centre d'études technique de l'Équipement, qui est notre contrôle externe, a fait un certain nombre de remarques que nous devons intégrer. Mais nous allons revenir vers vous avec les résultats actuels. »

- « On nous parle de fluidification du périphérique, mais je voudrais savoir **ce qui se passera au niveau de la Porte d'Angleterre**, sachant qu'on a une entrée qui va sur Caen, une sortie qui va sur le viaduc et une voie d'entrecroisement, où on a beaucoup d'accidents. Je voudrais savoir qu'est-ce qui va être fait pour éviter tous ces problèmes de ralentissements. »

Nicolas PUCHALSKI : « Quand on agit à un endroit du périphérique, cela peut avoir une incidence ailleurs. Quand vous êtes bloqué Côte de Nacre, cela peut remonter jusqu'à la Porte de Paris. Je ne suis pas en train de vous dire qu'on va régler tous les problèmes, et désengorger le périphérique, mais nous allons améliorer la situation, sur la base des trafics prévisibles. Nous avons pu mesurer les évolutions attendues et l'augmentation de la fluidité qui se traduit par une augmentation des vitesses moyennes sur le périphérique. »

Yves THOMAS : « C'est de la mécanique des fluides : quand vous régulez le trafic, vous réduisez les ralentissements sur les points qui sont en aval. Si vous avez sur la partie nord un trafic à vitesse constante, il n'arrivera pas en accordéon au niveau du viaduc. »

Nicolas PUCHALSKI : « Nous ne toucherons ni au radar ni au viaduc de Calix. Donc, effectivement, nous ne ferons pas de miracles. Nous créerons des bandes d'arrêt d'urgence continues de 2m50 à 3 m. Elles permettront aussi, en cas d'accident ou de panne, de maintenir un boulevard périphérique à 2x2 voies. Aujourd'hui on constate régulièrement des blocages du boulevard périphérique. Ce sont de petits incidents qui grossissent au fur et à mesure. Nous espérons en éviter ainsi une partie. »

- « Une question générale, sur **le trafic** du périphérique : la tendance globale est **une augmentation continue** et importante ? »

Nicolas PUCHALSKI : « Le boulevard périphérique est au seuil de la saturation. Entre 2000 et 2005, le trafic a augmenté de 2% par an. Depuis 2008, le trafic baisse, alors qu'au Sud il continue à croître. Les gens ne passent plus par le Nord, parce qu'il est bloqué. Nous avons deux possibilités : soit on maintient les choses en l'état et le trafic va rester constant, soit on crée un périphérique à 2x3 voies, et là nous sommes repartis pour une augmentation, et dans 20 ans on se retrouvera avec un périphérique complètement saturé. »

- « J'ai longtemps travaillé à côté de l'os à moelle. En sortant de l'usine pour aller en direction de Bayeux, il y a une bretelle et on est forcé de sortir de la bretelle pour attraper le boulevard Weygand. »

Yves THOMAS : « La partie nord de l'échangeur de Weygand, oui c'est bien là que l'on va créer une voie d'entrecroisement. »

- « Mais vous allez être obligé de toucher au pont... »

Yves THOMAS : « Non, comme le terre-plein central est large, nous allons ramener les voies vers lui, et nous n'avons pas besoin d'élargir. »

- « Quand vous citez des chiffres de 70 000 voitures en 24 heures, est-ce que c'est plus serré aux heures de pointe ? »

Nicolas PUCHALSKI : « Oui, au maximum, on doit avoir 4 700 véhicules à l'heure dans un sens de circulation. 4 700 dans un sens de circulation multiplié par deux, ça fait 9 400. En général, pour passer du trafic maximal à l'heure de pointe à la valeur journalière moyenne, on multiplie par 10 et on arrive à 94 000. Le trafic maximal est 4 700, donc cela fait 3 véhicules à la seconde sur les 4 voies. »

Yves THOMAS : « Aujourd'hui, nous disposons de nombreux outils pour connaître très précisément les choix des usagers, la vitesse et le nombre de véhicules qui circulent. C'est ce qui permet d'avoir une gestion dynamique des trafics. Nous savons que le lundi les conducteurs ont tel type de comportements, le mardi tel autre, et nous pouvons anticiper. Certains outils permettent de calculer en temps réel le trafic. Nous avons tout ce qu'il faut pour anticiper et réagir. »



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



Nicolas PUCHALSKI : « Dans les quelques années qui viennent, tout cela sera embarqué, vous serez dans les voitures, vous aurez les informations sur votre écran, vous consulterez les horaires de train. La route de demain sera intelligente. On n'y est pas encore tout à fait, mais on s'en rapproche. »

- « *Qui sera l'exploitant du périphérique ?* »

Yves THOMAS : « La direction interdépartementale des routes nord-ouest (DIR NO), le district Manche-Calvados, à Caen ».

Clôture de la réunion

Cédric LEROY, maire-adjoint de Caen : « Il est toujours difficile de clôturer une réunion, surtout quand des positions aussi diverses s'expriment. On voit qu'il y a débat sur l'échangeur du Chemin Vert. C'est donc une très bonne chose d'avoir prévu la réunion thématique du 9 novembre. Merci aux intervenants pour la clarté de leurs explications et à vous tous pour votre participation ». ⑤

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Compte-rendu de la réunion du **2 novembre** 2011 à **Caen** (Maison de quartier du Calvaire Saint-Pierre)

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'Etat et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Le 2 novembre 2011 s'est tenue à Caen la troisième réunion de la concertation publique organisée en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du code de l'urbanisme sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

L'Etat, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées et les cofinanceurs de l'opération) était représenté par :

- . La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :
 - Nicolas PUCHALSKI, chef de la division Maîtrise d'ouvrage routière ;
- . La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :
 - Ronan LE COZ, chef du service d'Ingénierie Routière.

Ouverture de la réunion

Serge LEMONNIER, maire-adjoint de Caen, accueille les participants et ouvre la réunion destinée à présenter le projet de sécurisation du périphérique Nord.

Présentation des objectifs de la concertation et du projet de l'Etat

Nicolas PUCHALSKI précise le partage des tâches **entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre**, en citant l'exemple du particulier qui veut construire sa maison et fait appel, pour concrétiser ce projet, à un maître d'œuvre, souvent un architecte. Le programme de l'opération, son périmètre, son montant, la nature des aménagements réalisés, sont définis par la DREAL, maître d'ouvrage du projet. Celle-ci fait appel aux compétences d'un maître d'œuvre, la DIR NO, pour établir et mettre en œuvre les solutions techniques qui permettront de réaliser son projet. »

Pourquoi cette concertation, en amont de l'enquête publique ?

L'article L300-2 du **code de l'urbanisme** prévoit une concertation pour des aménagements en milieu urbain susceptibles d'avoir un impact important sur le cadre de vie ou l'activité des communes traversées. »



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



« Nous nous inscrivons dans ce cadre, puisque le projet d'aménagement du boulevard périphérique Nord, qui traverse Hérouville-Saint-Clair et Caen, peut avoir un **impact sur le cadre de vie et l'activité des communes.** »

« La concertation est **organisée par le maître d'ouvrage** (l'Etat, représenté par le préfet de région, la DREAL par délégation), en **liaison avec les communes de Caen et Hérouville-Saint-Clair**, comme le prévoit le code de l'urbanisme.

Pour **préparer cette concertation**, nous avons donc travaillé cet été avec les co-financeurs du projet (le conseil général, le conseil régional, la communauté d'agglomération Caen la mer) et avec les deux communes concernées, Hérouville-Saint-Clair, et Caen.

Les deux communes en ont approuvé les modalités, le 12 septembre pour Caen et le 3 octobre pour Hérouville-Saint-Clair. A l'issue des deux délibérations, le préfet de région a publié un arrêté qui les fixe.

La concertation s'adresse à **toutes les personnes concernées par le projet**, riverains et usagers. Deux réunions de proximité ont eu lieu à Caen et deux à Hérouville-Saint-Clair (la prochaine est le 8 novembre). Deux **réunions thématiques** sont prévues sur le thème de la **sécurité / fluidité** (le 9 novembre) et du **bruit** (le 15 novembre).

Des supports de communication et de participation sont mis à la disposition du public : avec la possibilité de télécharger les documents et de poser des questions sur le site Internet de la DREAL, la mise à disposition de dépliants et de cartes T et de registres aux sièges des pôles de vie.

La concertation dure un mois, jusqu'au 17 novembre. L'Etat en fera ensuite le **bilan** complet. Il sera présenté aux deux communes pour avis et sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL.

« **Le projet n'est pas ficelé et la concertation peut donc le faire évoluer. Ce qui ne veut pas dire qu'elle remet en cause son opportunité ou les objectifs fixés** par les co-financeurs, c'est-à-dire la sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen. »

« On nous a demandé, à l'occasion de précédentes réunions, pourquoi nous n'avions pas inclus le boulevard périphérique sud, ou le boulevard périphérique est, côté porte de Paris (qui est la section la plus chargée). Le trafic, de manière globale, est effectivement relativement important sur le boulevard périphérique de Caen. Ceci étant, il varie de 50 000 véhicules / jour à 90 000, voire 100 000 véhicules/jour en moyenne annuelle sur les sections les plus chargées. **Avec 70 000 véhicules / jour, le boulevard périphérique nord est au seuil de saturation d'une 2X2 voies, parfois davantage. Dans la zone du projet, il est beaucoup utilisé pour des trafics locaux.** Les automobilistes prennent souvent un échangeur pour sortir aux suivants. Le boulevard périphérique nord dessert, en effet, de nombreuses zones d'habitation, d'emploi, d'activité, et dispose de nombreux échangeurs très rapprochés, ce qui ne facilite pas toujours la circulation. »

« On constate sur la carte (projetée à l'écran) que les zones où se produisent des accidents matériels sont quand même corrélées avec l'importance du trafic et la présence d'échangeurs. »

Ronan LE COZ : « Le boulevard périphérique a commencé à être réalisé en 1975, avec des mises en service successives. Les premières sections ne sont donc plus aux normes actuelles. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





« La création de **voies d'entrecroisement** sera, en quelque sorte, **une mise aux normes du boulevard périphérique**. Les voies d'entrecroisement doivent avoir une longueur **de 350 m au minimum et 700 m au maximum** entre deux échangeurs.

Pour les créer, la route sera **décalée au centre en empiétant sur le terre-plein central** (qui est suffisamment large). On pourra également créer **des bandes d'arrêt d'urgence**. Les glissières métalliques du terre-plein central seront remplacées par des glissières en béton (lorsque les trafics seront importants, elles empêcheront les véhicules de passer de l'autre côté de la chaussée et donc de créer des chocs frontaux).

Les autres voies seront maintenues à 3,50m de large. »

- « *Cette voie d'entrecroisement peut être reliée directement à une sortie ?* »

Ronan LE COZ. « Oui, elle est à la fois une entrée et une sortie et ne continue pas au-delà. Une voie d'entrecroisement n'est pas une troisième voie continue. Une troisième voie aurait été réalisable dans une configuration à 2X3 voies, mais nous ne serions plus dans les emprises du boulevard périphérique actuel et les coûts ne seraient pas comparables. »

- « *Qu'en est-il de la **bande d'arrêt d'urgence** ?* »

Ronan LE COZ. « Avec des trafics de l'ordre de 60- 70 000 véhicules / jour, **des véhicules se retrouvent en panne sur le boulevard périphérique**. Ils en sont retirés relativement rapidement, en une demi-heure, trois quarts d'heure, mais il suffit (par exemple, le matin sur le viaduc) qu'un seul véhicule tombe en panne pour générer un bouchon pendant 2 heures. L'intérêt de la bande d'arrêt d'urgence est **d'éviter que ces véhicules restent sur la chaussée**. Par ailleurs, les travaux d'entretien peuvent être réalisés sans gêner la circulation dans la journée. »

- « *Et les échangeurs ?* »

Ronan LE COZ. « Un carrefour giratoire sera créé au niveau de **l'échangeur de la Vallée des Jardins**. Cela permettra de supprimer l'une des deux voies d'insertion. **L'échangeur du Chemin Vert** sera équipé d'un carrefour à feux. Dans les deux cas, des aménagements permettront aux piétons et aux cyclistes de traverser. »

- « *Ces feux tiennent-ils compte des temps de circulation ?* »

Nicolas PUCHALSKI. « Oui, un système de détection permettra de faire varier les durée des feux. »

- « *Ils seront couplés avec ceux des voies situées au sud ?* »

Nicolas PUCHALSKI. « On a là deux carrefours distants qui devront être synchronisés. »

- « *Est-ce qu'il y aura un shunt en direction de l'entrée vers la chambre de commerce ?* »



Nicolas PUCHALSKI. « Le shunt existant est supprimé. Nous avons eu un certain nombre d'échanges à ce sujet au cours de la dernière réunion publique dans le quartier du Chemin Vert. L'objectif est effectivement d'aménager un carrefour plus urbain. Les automobilistes empruntent aujourd'hui le shunt à des vitesses excessives. Les vélos et les piétons ne peuvent pas y circuler. **Un carrefour à feux intelligents** permettra, par exemple, de passer au vert dès qu'un véhicule sera en attente sur la voie si la file est trop longue. Nous avons réalisé des simulations qui montrent que cela fonctionne très bien. ».

- « *Des ralentisseurs ne suffiraient pas ?* »

Ronan LE COZ. « Les ralentisseurs ne règlent pas le problème de la priorité. »

Nicolas PUCHALSKI. « Si vous êtes à vélo, vous avez une file de voitures sur la droite, une autre sur la gauche. Même si les automobilistes roulent moins vite, ils accélèrent après les ralentisseurs et on aura toujours une situation de conflit entre vélos et véhicules. »

Ronan LE COZ. « Je voudrais encore évoquer d'autres aspects du projet :

1) Le traitement des **eaux pluviales** : quand elles sont tombées sur la chaussée, elles ont lessivé le sol et on y trouve des traces de polluants. L'objectif est de les recueillir, de les traiter et de les rejeter dans le milieu naturel en les « tamponnant », c'est-à-dire en limitant le débit à des valeurs acceptables pour le milieu naturel. Un bassin existe déjà dans la Vallée des Jardins (il est vrai qu'on ne le remarque pas, sauf en cas de gros orages). L'objectif est de l'agrandir, en le dissimulant toujours par des arbres, et de créer au nord-est un second bassin de même type.

2) La protection des riverains contre le **bruit** : des mesures ont été réalisées pour quantifier les niveaux de bruit actuels le long du périphérique. L'objectif est de maintenir 65dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit pour les habitations situées en bordure du périphérique.

Plusieurs moyens sont utilisés pour réduire le bruit routier :

- l'emploi de revêtements de chaussée moins bruyants ;
- la réalisation d'un mur anti-bruit ;
- pour protéger les étages plus élevés des immeubles, l'isolation des façades est étudiée au cas par cas.

« Un mur anti-bruit est prévu au niveau de l'avenue Victor Vindé. Il sera de type « gabion », facilement végétalisable et plus difficile à taguer. Au moment de la construction du mur, on devra enlever les arbres qui existent aujourd'hui pour les replanter ensuite. »

- « *Mais ils sont très beaux !* »

Ronan LE COZ. « Ils sont très beaux mais nous aurons besoin d'enlever les arbres pour créer le mur. Il sera ensuite re-végétalisé. »

- « *Une chaufferie du campus universitaire a été équipée de murs de pierre. Si vous voyez les tags...* »



Nicolas PUCHALSKI. « Côté riverains, des plantations recouvriront le mur et l'environnement paysager sera inchangé - avec une meilleure protection acoustique. On a l'exemple du mur anti-bruit d'Hérouville-Saint-Clair, qui est entièrement dissimulé par la végétation »

- « *J'étais en Allemagne au début d'octobre. Le long des périphériques, il y a des grillages assez jolis, sur lesquels on a fait pousser des plantes grimpantes. Il n'y a pas de tags.* »

Nicolas PUCHALSKI. « Dans un mur de type « gabion », les pierres sont emprisonnées dans une armature métallique. Les plantes y poussent très facilement. »

- « *Cela implique qu'on végétalise tout de suite. Si vous mettez du lierre, il montera immédiatement. Mais surtout n'installons pas de murs si on ne les végétalise pas sur le champ.* »

Nicolas PUCHALSKI. « Il est effectivement prévu de végétaliser le mur. »

- « *De toutes les façons, il n'est pas prévu de mur au Calvaire Saint-Pierre. La Vallée des Jardins est exposée à un vent du nord-ouest insupportable. Les pistes cyclables aussi, quand il y a du vent, ce n'est franchement pas agréable. Et apparemment il n'est même pas prévu de mur de notre côté. Il y a 15 ans, on nous en avait promis un et cela n'a jamais été fait. 20 ans plus tard, ce n'est toujours pas prévu.* »

Nicolas PUCHALSKI. « Le boulevard périphérique se trouve en milieu urbain, avec des habitations de part et d'autre et un trafic automobile très important, de 70 000 automobiles par jour sur ce secteur.

Mais avec 25 millions d'euros, on pourrait couvrir 60 à 70m de boulevard périphérique. Cela met en perspective les coûts d'aménagement. La volonté politique a été de traiter les « points noirs bruit », notamment dans l'agglomération parisienne où les niveaux de bruit étaient encore plus élevés. Etant donné les coûts d'aménagement, certaines opérations ont été abandonnées. Aujourd'hui, le projet est une opportunité pour améliorer la situation des riverains. Le mur anti-bruit n'est cependant pas toujours la solution retenue, parce qu'il enlève de la lumière et ne protège pas les étages plus élevés des immeubles. »

- « *Il faudrait qu'il aille jusqu'aux jardins. Parce que quand le vent vient...* »

Nicolas PUCHALSKI. « Compte tenu des aménagements à réaliser, on privilégie les zones bâties et on essaie de faire en sorte qu'entre 22h et 6h, les gens puissent avoir un sommeil réparateur. La réglementation ne traite pas des zones de promenade. »

- « *Quand le vent vient comme cela, vous avez tout le bruit qui arrive, donc cela protégerait également les habitations.* »

Nicolas PUCHALSKI. « Aujourd'hui, nous avons prévu des aménagements de façade, finalement plus efficaces, notamment pour les étages élevés. Mais la concertation sert précisément à échanger.

Une réunion thématique sur le bruit est prévue le 15 novembre. Nous vous présenterons plus en détails les mesures de bruit qui ont été réalisées. »



Serge LEMONNIER : « Je regrette quand même que la rue du Père Sanson et l'avenue Thiès n'aient pas été prises en compte pour l'étude d'un mur anti-bruit. On y trouve effectivement des immeubles, mais aussi la crèche et le centre de loisir de la MJC.

Je crois qu'il y a quand même un problème au Calvaire Saint-Pierre. Le dernier conseil municipal de Caen a voté une observation, estimant que « les niveaux de bruit enregistrés aux abords du boulevard périphérique nord sont parmi les plus importants de l'agglomération caennaise. Pour certaines sections, ils sont contraires à la réglementation en vigueur, ce qui porte atteinte à la qualité de vie des habitants. Par ailleurs, la création de voies d'entrecroisement entre les échangeurs de la Vallée des Jardins et de la Côte de Nacre risquent d'accroître le niveau sonore, déjà très élevé. La ville de Caen souhaite que le projet intègre la mise en place d'un plan de lutte contre le bruit. Nous demandons d'ores et déjà la création d'un mur anti-bruit au niveau du quartier du Calvaire Saint-Pierre, afin que les habitants puissent retrouver la quiétude qu'il incarne depuis longtemps. Le problème de bruit devra aussi être pris en compte pour les autres secteurs riverains du périphérique concernés par cette question ».

- « M. Lemonnier a rappelé le vœu émis par la ville de Caen, mais il faut maintenant que ce soit plus qu'un vœu, il faut que cela devienne une réalité.

Pour moi, je l'ai écrit, **ce projet manque complètement de transversalité**, parce que j'ai l'impression que, certes, on veut traiter de la sécurisation du boulevard périphérique nord, mais qu'on ne tient pas compte du tout de l'ambition de Caen. Bien évidemment, je m'étais penché sur le projet de couverture partielle, il y a au moins 15-20 ans. Là, on a travaillé véritablement les projets au niveau des Ministères. Vous avez dit que ce n'était pas à échelle de l'agglomération, mais je vous signale que, hier, M. Duron a écrit aux maires du Havre et de Rouen pour proposer de faire un pôle métropolitain. Je rappelle qu'on est dans un contexte bien évidemment tout à fait objectif de compétitivité et d'attractivité des territoires. Or, sur ce même territoire nord de Caen, je pense que ce qu'on appelle le plateau nord a un potentiel extraordinaire. Bien évidemment, le Calvaire Saint-Pierre fait partie du plateau nord. Alors, ne nous cachons pas continuellement sous les problèmes de financement. On l'a bien vu pour Ikea, et tant mieux. Il y a des financements PPP, Partenariats Public-Privé : si on exerçait toutes nos compétences de concert, c'est-à-dire si on faisait parler les grands opérateurs qui sont sur ce site du plateau nord, y compris Carrefour, vous verriez qu'il y aurait peut être l'occasion de reparler d'une couverture, certes partielle, mais au moins qui existerait.

Alors, je voudrais, abonder dans ce qu'à dit la dame, en tout état de causes : qu'est ce qu'il y a rue du Père Sanson ? Ces bâtiments sont du patrimoine bâti. Du fait de l'évolution des psychologies modernes, ces bâtiments ne sont plus très attractifs, notamment à cause du bruit.

Donc, ça manque complètement d'ambition. N'affichons pas de grandes ambitions si on doit rester au ras des marguerites. Or, il est très bien créer une troisième voie. Mais à tout le moins, que cette rue du Père Sanson ne soit pas abandonnée, c'est tout l'intérêt de notre secteur. Donc, moi je crois qu'il faut vraiment reposer ces problèmes sous cet angle-là. Je vous l'ai mis longuement dans un courrier que je vous ai bien sûr adressé - en particulier aux élus. »

- « Beaucoup de personnes âgées ne se déplacent pas. Je voulais parler en leur nom. »



Nicolas PUCHALSKI. « Nous n'avons pas l'intention de faire une concertation sans écouter les habitants du quartier ni tenir compte de la réglementation en matière de bruit. Vos remarques seront bien évidemment inscrites dans le bilan de la concertation. Il faut qu'ensemble nous arrivions à trouver la meilleure solution, entre mur anti-bruit et isolations de façade. Le propriétaire réfléchit également à la réorganisation éventuelle de ses immeubles, pour faire en sorte que les espaces de vie ne soient pas orientés du côté du périphérique. Concernant l'ambition affichée sur le développement de l'agglomération : le projet mis à la concertation par le maître d'ouvrage, le Ministère en charge du développement et de la modernisation du réseau routier, porte sur la sécurisation et la fluidification du BPN. S'il n'est pas suffisamment ambitieux, il faudra qu'on y travaille avec d'autres maîtres d'ouvrages. **Mais la priorité de l'Etat aujourd'hui à court terme est de sécuriser et fluidifier le boulevard périphérique.** »

- « Avenue Victor Vindé, ne peut-on pas **garder les arbres existants** ? »

Nicolas PUCHALSKI. « Si l'on veut un mur efficace, il faut qu'il soit proche de la source de bruit, donc du boulevard périphérique. On est tout de suite sur le talus. Un mur comme celui que l'on envisage a des fondations d'environ 1m50 de large. Il faut faire intervenir des engins de chantier, il y a de l'éclairage, du réseau à déposer. Nous rétablissons ensuite la végétation. On en profitera aussi, avec la Ville, pour créer une voirie plus conforme à ce que l'on peut trouver en milieu urbanisé, reconquérir un peu d'espace pour améliorer l'environnement, les plantations, l'éclairage... »

- « Donc, vous ne pouvez pas placer le mur juste après les arbres, à partir du périphérique ? »

Nicolas PUCHALSKI. « Si nous pouvions ne pas toucher à la végétation, vous pensez bien que nous le ferions, ne serait-ce que pour des questions de rapidité et de coût d'intervention. Il est vrai que, parfois, comme sur la N158 entre Caen et Falaise, les riverains préfèrent une solution sans écran acoustique pour ne pas enlever la végétation et ne pas réduire la luminosité ».

- « Du point de vue de la densité de logements, le nombre de personnes touchées au Calvaire Saint-Pierre est beaucoup plus important qu'avenue Victor Vindé, parce que le nombre de kilomètres en bordure de périphérique est beaucoup plus important ici. »

Nicolas PUCHALSKI. « Nous n'avons pas l'intention de ne rien faire pour protéger du bruit le Calvaire Saint-Pierre. Si nous nous sommes orientés vers la proposition d'isolations de façades, c'est parce que l'écran acoustique ne protégera pas les étages plus élevés des immeubles. »

- « Il faut être concrets... Il en va de l'attractivité de notre secteur. Ici, il y a des commerces de proximité et nous tenons véritablement à les maintenir. En tout état de causes, si nous voulons faire une métropole avec le Havre, nous devons être l'équivalent du Havre. Des opérateurs privés pourraient peut être intéressés, il en va du développement de notre secteur. »



« Alors, si l'on doit s'en tenir malheureusement à ce projet de sécurisation, en ce qui concerne un mur anti-bruit, cela m'a évoqué la 2X2 voies qui va de notre secteur nord à Douvres-la-Délivrande, et où le terre-plein central a été remplacé par des murs en béton. Le conseil général du Calvados a dépensé 1,6 million d'euros et je me dis : « c'est invraisemblable, on a voté cette mesure il y a 15 ans, cela ne correspond plus du tout au besoin ». On n'a pas besoin de rouler à 110 km/h. Donc, pourquoi cette dépense et ne pas plutôt faire un mur anti-bruit au Calvaire Saint-Pierre ? »

- « Depuis la DREAL, le bruit du périphérique s'entend effectivement. Mais vous n'êtes pas tout à fait en façade du périphérique. Moi, je suis juste à côté, au Trésor Public. Fenêtres fermées, nous avons des vibrations, du bruit, de la pollution. Fenêtres ouvertes, ce n'est même pas la peine d'y songer. Et je crois qu'il n'y a rien de prévu pour nous protéger. C'est insupportable, je me demande comment font les écoles. Je suis surprise que rien ne soit prévu de ce côté-là. »

Nicolas PUCHALSKI. « Pour les bureaux, la réglementation n'est pas la même. Il n'y a aucune obligation pour la maîtrise d'ouvrage de les protéger. Donc, compte tenu de l'enveloppe financière limitée de l'opération, nous avons donné la priorité à la protection des logements. »

- « Jusqu'à une certaine date, il y avait un logement de gardien chez nous. Je crois qu'il y en avait dans d'autres immeubles. Ce n'est peut-être plus le cas actuellement. »

Nicolas PUCHALSKI. « A vérifier. Le secteur a été identifié comme zone de bureaux. Si il y a effectivement des logements, la réglementation « logement » s'applique.

Concernant l'observation sur les glissières en béton, il s'agit d'un choix de société. L'objectif est d'éviter les accidents, les traversées de chaussées. »

- « Je vois sur la diapo projetée à l'écran que l'on prévoit la suppression de l'éclairage. Comme pourra-il être progressif tout en veillant à maintenir la sécurité ? »

Nicolas PUCHALSKI. « Autrefois, on éclairait tout. Certains pays, comme la Belgique, éclairaient vraiment tout le réseau autoroutier. On s'est aperçu qu'en termes de pollution nocturne et de sécurité ce n'était pas forcément très satisfaisant, alors que cela coûte très cher. L'Etat a donc mené des études sur certaines infrastructures. Les expériences réalisées à la fois dans le nord de la France et en Ile-de-France sont plutôt concluantes en termes d'accidentologie. La réflexion est toujours en cours au niveau de l'Etat. A partir du moment où une infrastructure est très éclairée par son environnement (centres commerciaux, stades de foot, etc.) vous êtes obligés d'y maintenir l'éclairage : l'œil humain sera attiré par l'éclairage ambiant et ne verra rien sur la chaussée. Le boulevard périphérique est relativement étanche par rapport à son environnement. Des réunions techniques sont prochainement prévues sur le sujet. »

Ronan LE COZ. « Je vais aussi répondre avec la casquette de l'exploitant. L'éclairage du boulevard périphérique représente plus de 200 000 € par an. La question mérite au moins d'être posée : **quel est l'apport réel de l'éclairage public en matière de sécurité ?** En sachant que le boulevard périphérique est interdit aux véhicules lents, aux piétons, aux cyclistes. »



« Une autre question portait sur le coût des **glissières**. Lorsque l'on réduit la largeur du terre-plein central, on est amené à installer des glissières en béton. Et ce, d'autant que des poids lourds circulent sur le boulevard. Il faut éviter que les camions puissent passer de l'autre côté de la voie. Il fallait de toutes les façons démonter les glissières pour les travaux. Le coût est donc limité. De plus, les glissières métalliques doivent être remplacées très souvent, car elles ne résistent pas bien aux chocs. Pour la Manche et le Calvados, cela représente un coût d'environ 400 000€ par an. Enfin, il nous sera plus facile d'intervenir pour entretenir le boulevard périphérique. Lorsque l'on a 60 000 véhicules à 80 000 véhicules / jour, il est important de sécuriser le travail des agents qui interviennent en milieu du terre-plein central. »

- « Je reviens à la fluidification. Vous avez **une entrée route de Lion, mais pas de sortie**. Dans vos simulations, vous avez intégré ce fait ? »

Nicolas PUCHALSKI. « Route de Lion, on a ce qu'on appelle un quart d'échangeur, uniquement dans le sens Lion-sur-mer/ boulevard périphérique intérieur. La commande actuelle n'inclut pas la création de nouveaux échangeurs. Le projet porte plutôt sur la modernisation d'une infrastructure existante, sans nouvelles fonctionnalités. »

- « Justement je vais rebondir sur cette question parce qu'il me semble que c'est le vrai problème, au-delà des nuisances vécues par les personnes qui habitent à proximité immédiate des infrastructures, ce sont les échangeurs, avec un gros point noir qui est l'échangeur au niveau du CHU, complètement saturé. Au niveau de la Vallée des Jardins notamment, un projet est porté par la communauté d'agglomération qui co-finance ce projet, celui de la pénétrante Veygand. Aujourd'hui, le seul moyen de rejoindre le boulevard Veygand est de passer au niveau du CHU, de traverser la zone industrielle de Mont-Coco, de continuer sur le carrefour avec des priorités à droite extrêmement compliquées et ensuite d'arriver sur le boulevard Veygand. Cela me paraît quand même incohérent de ne pas penser à cette voie, puisqu'on va demander aux gens de venir à Caen, de passer par le boulevard Veygand, et, pour ressortir de Caen, ils ne pourront pas emprunter le boulevard Veygand. On va faire des travaux qui ne vont pas pouvoir être utilisés, c'est un peu embêtant.

Et puis le deuxième échangeur, c'est celui qui a été évoqué, celui de la route de Lion. On fait passer, si j'ai bien compris le projet, une voie d'entrecroisement sous la route de Lion, c'est-à-dire qu'on travaille sur cet échangeur en l'ignorant complètement, en ignorant la possibilité de sortir au niveau de cet échangeur, et donc de délester l'échangeur de la Côte de Nacre. Il s'agit en fait d'améliorer, d'aménager les échangeurs qui existent et qui pour l'instant n'ont pas les pleines fonctionnalités. »

Nicolas PUCHALSKI. « La particularité du boulevard périphérique nord de Caen est qu'il accueille beaucoup de trafic local. Ce n'est pas la vocation première d'un boulevard périphérique, qui est d'écouler du trafic de transit, d'assurer les liaisons entre les réseaux routiers nationaux. Les échangeurs y sont très rapprochés, il n'est pas question d'en créer d'autres. Il faut effectivement essayer d'améliorer les choses, sans faire un boulevard périphérique à 2X3 voies et sans créer de nouvelles fonctionnalités. C'est le programme de l'opération qui a été fixée par le niveau national pour l'enveloppe de 23 millions d'euros retenue par les co-financeurs. C'est la solution la plus intelligente, mais elle est forcément incomplète. »



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



- « Il y a 10 ans, j'ai reçu une lettre de la ville de Caen m'annonçant qu'à la sortie du CHU, il serait créé une voie en face. Donc, je crois qu'il faut qu'on insiste en tant que citoyens lambda sur un défaut de cohérence entre le discours sur l'évolution du plateau nord : cela va amener plus de monde à condition que l'on puisse s'y déplacer. On parle du Pôle Santé et Formation, qui va être inauguré je crois en 2014 ou en 2015. Alors, en tout état de causes, je voudrais que tout soit cohérent le plus possible. »

- « Je me permets juste une minute de préciser qu'il y a effectivement des transferts de quartier à quartier, et là c'est une vraie spécificité du périphérique, donc on a vraiment un périphérique qui se situe à l'intérieur du tissu urbain, et donc il y a de vraies questions de relations de proximité entre les quartiers et on va passer d'un quartier à l'autre, en traversant le périphérique, les voies d'entrecroisement permettant de passer d'un quartier à l'autre en longeant le périphérique. Mais il y a des gens qui utilisent le périphérique, ce ne sont pas forcément des gens qui vont d'un quartier à l'autre de Caen, ce sont de gens qui viennent de l'extérieur et qui n'ont pas d'autre choix que de passer par le carrefour du CHU, ce qui crée de vrais problèmes de saturation au nord du périphérique, dans des zones qui sont habitées, où des gens travaillent, où les gens vont faire leurs courses, et qui, sans réflexion sur les autres échangeurs qui permettraient de délaissier ces échangeurs, posent de vrais problèmes. Et ma question subsiste sur le lien entre la création de la pénétrante Veygand et la liaison avec le périphérique, avec une sortie qui n'existe pas. Je trouve dommage de travailler sur cet échangeur dans le cadre de ce projet en ignorant complètement cet autre projet qui va modifier la situation que l'on connaît actuellement et qu'on essaie d'améliorer. »

Nicolas PUCHALSKI. « Je ne pense pas que le projet soit incompatible avec les opérations conduites par d'autres maîtres d'ouvrages - dont les calendriers ne sont pas forcément connus aujourd'hui. L'Etat, la Région, le Département, les communes, se rencontrent régulièrement pour les évoquer. »

Alain BOCQUET, directeur de la Voirie à la ville de Caen. « Une étude a été réalisée, qui conclut à des prévisions d'augmentation de trafic assez faibles sur le boulevard Veygand. »

Nicolas PUCHALSKI. « On pourra effectivement regarder dans les détails ces éléments. Nous essayons de les prendre en compte, même si la modélisation reste parfois un peu hypothétique parce que les projets ne sont pas complètement connus, ficelés, alors que les modes de transports évoluent également. Ces trois dernières années, on constate une baisse de trafic sur le boulevard périphérique nord de Caen. Je vous encourage à nous écrire : on se sent aussi plus armé quand on veut faire évoluer un projet lorsque l'on dispose d'éléments tangibles. »

Clôture de la réunion

Serge LEMONNIER, maire-adjoint de Caen, remercie les participants et leur donne rendez-vous pour les prochaines réunions. ■

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen
Compte-rendu de la réunion du **4 novembre** 2011 à **Caen** (au CHU de Caen)

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'Etat et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Une réunion d'information s'est tenue le 4 novembre 2011 au CHU de Caen dans le cadre de la concertation organisée en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du code de l'urbanisme sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

L'Etat, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées et les co-financeurs de l'opération) était représenté par :

. La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :

- Nicolas PUCHALSKI, responsable de la direction maîtrise d'ouvrage à la DREAL
- Anny-Lory HOULETTE, assistante responsable d'opérations.

. La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :

- Yves THOMAS, chef de projet au service d'ingénierie routière

Le cadre de la concertation

Nicolas PUCHALSKI : « Cette réunion d'information a été organisée à l'initiative du directeur du CHU de Caen pour présenter aux personnels et du CHU de Caen, plus grand employeur de la région, les réflexions en cours sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord (une invitation a été jointe aux bulletins de salaire).

Une concertation a lieu du 17 octobre au 17 novembre, en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme qui prévoit que quand un projet est susceptible de modifier de façon significative l'aménagement urbain ou l'activité économique d'une commune, il fait l'objet d'une concertation. L'objectif est d'informer toutes les personnes concernées par le projet et de recueillir leurs avis pour l'améliorer.

Comme le prévoit le code de l'urbanisme, cette concertation a été organisée par le maître d'ouvrage, l'Etat - préfet de région, représenté par la DREAL, en liaison avec les deux communes traversées. Nous avons également associé à sa définition les co-financeurs du projet (Région, Département, communauté d'agglomération Caen la mer).

La concertation donnera lieu à un bilan qui sera soumis à l'avis des communes. Une synthèse sera mise en ligne sur le site internet de la DREAL. L'Etat fera connaître sa décision, à la lumière de la concertation sur la poursuite des études. Une enquête publique est prévue avant l'été 2012. Les travaux devraient avoir lieu en 2013, pendant un an environ. »

Le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord

Nicolas PUCHALSKI : « Pourquoi ce projet et pourquoi sur cette section du boulevard périphérique nord de Caen (BPN) ?

La zone du projet est **l'une des plus chargées** du BPN, après la zone de la Porte de Paris, qui accueille un trafic très important. Elle est saturée aux heures de pointe, à la limite du seuil de saturation d'une 2X2 voies (70 000 véhicules/jours).

Le boulevard périphérique bord est, de plus, **très utilisé pour des trajets locaux** : il dessert des zones d'emploi, des zones d'activités très développées. Une grande partie des automobilistes **s'insère dans la circulation à un échangeur pour quitter le périphérique aux échangeurs suivants, en particulier entre la Vallée des Jardins et le CHU**. Le moindre incident provoque des embouteillages. En l'absence d'une bande d'arrêt d'urgence large et continue, il suffit d'une voiture en panne, d'un accrochage, pour que le boulevard périphérique entier soit congestionné. D'où de nombreux accidents matériels. »

« Partant de ce constat, l'Etat a proposé à ses partenaires un projet qui répond à ces **deux priorités : sécuriser et fluidifier** la circulation dans ce périmètre du boulevard périphérique nord de Caen. L'aménagement du boulevard périphérique devra se faire, en revanche, **dans ses emprises actuelles**, sans élargir la chaussée. Les projets de mises à 2X3 voies et d'aménagement en boulevard urbain sont abandonnés. Il n'y aura pas d'échangeurs supplémentaires ni de fonctionnalités nouvelles sur le boulevard périphérique (qui aujourd'hui sur sa section Nord, permet déjà de nombreux échanges). »

Yves THOMAS présente sur une diapositive projetée à l'écran le périmètre du projet, les aménagements proposés, puis des cartes des trafics et de l'accidentologie. « Certaines zones du périphérique sont aujourd'hui à la limite de la saturation en termes de débit possible : plus de 70 000 véhicules / jour en moyenne et presque 100 000 à Mondeville. **Dans la zone du CHU, on compte 75 000, voire 80 000 véhicules /jour.** »

« Pour sécuriser et fluidité la circulation, en répondant aux constats évoqués plus haut, l'Etat propose :

- la création ou la reprise de **voies d'entrecroisement** entre les échangeurs ;
- la création d'une **bande d'arrêt d'urgence** continue, plus confortable que celle qui existe actuellement ;
- l'aménagement d'un **giratoire dans la partie sud de l'échangeur de la Vallée des Jardins** ;
- l'aménagement d'un **carrefour à feux dans la partie nord de l'échangeur du Chemin Vert** ;
- la **mise aux normes environnementales du dispositif de traitement des eaux de pluie** qui tombent et ruissellent sur le périphérique et partent ensuite dans la nature ;
- la **protection des riverains les plus exposés au bruit** dans une zone très circulée qui traverse la ville. »

« **Une voie d'entrecroisement** est une sorte de 3e voie parallèle, qui permet un accès direct entre une bretelle d'entrée et une bretelle de sortie. Il en existe au niveau de l'échangeur de la Porte d'Angleterre et entre la route de Lion sur mer et la Pierre Heuzé. Leur création dans la zone du projet représente une mise aux normes de cette section du BPN. »

« **L'aménagement consiste à empiéter sur terre-plein central du boulevard, qui est très large, en décalant les voies du périphérique vers le centre**, ce qui permettra de dégager de la place pour créer les voies d'entrecroisement et des bandes d'arrêt d'urgence continues et confortables. Et ce, **sans élargir les emprises du boulevard et sans détruire les talus arborés** qui le longent. Aujourd'hui si vous tombez en panne sous l'un des ponts, vous y restez coincés sans pouvoir vous garer sur le côté. **L'accès des véhicules de secours et le travail des agents chargés de l'entretien du boulevard** seront ainsi facilités. »

Des diapositives montrent à l'écran le fonctionnement des voies d'entrecroisement : « Sans voie d'entrecroisement, si un véhicule veut entrer sur le périphérique, tout le monde considère qu'il a la priorité, ce qui crée des zones de conflits, voire des ralentissements ou des accidents... »

Nicolas PUCHALSKI : « un élément important pour les trajets locaux, les véhicules qui sortent par un échangeur **restent sur la voie d'entrecroisement et ne sont pas obligés de s'insérer dans le trafic.** »

Yves THOMAS : « Les voies d'entrecroisement auront un avantage pour les véhicules qui sortent du périphérique : **elles constitueront une sorte de voie de stockage.** Aujourd'hui, si vous sortez à la hauteur du CHU, cela « coince ». Le jour où l'on disposera d'une voie d'entrecroisement, les véhicules qui quittent le boulevard se mettront sur cette voie, ce qui contribuera à maintenir la fluidité sur le périphérique. Cela n'améliore pas obligatoirement l'accès au CHU, mais libèrera les voies du périphérique. On sait que la remontée de file se fait aussi du côté Ouest. »

« **L'échangeur de la Vallée des Jardins** est traversé par des trafics Nord-Sud. Il comporte un *cédez le passage*, et vu l'importance du trafic, il est très difficile de s'y insérer. De ce fait, beaucoup de conducteurs n'y passent pas et prennent l'échangeur du CHU. Autre problème, l'existence de deux bretelles crée une zone de conflits et d'accidents. **Après la réalisation de plusieurs études, nous avons abouti à la création d'un giratoire.** L'aménagement d'un carrefour à feux ne répondrait pas au problème posé, car le débit de trafic est trop fort sur le boulevard. Nous menons aussi une réflexion spécifique pour permettre le passage des vélos, des piétons et des personnes à mobilité réduite. »

« **L'échangeur du Chemin Vert** sera aménagé avec des **feux tricolores « intelligents »**, avec aussi également le souci des vélos et les piétons. Donc, là, c'est bien une solution de feux qui est en voie d'être reconnue, avec une question des feux qui permet d'avoir une détection des remontées de file, de part et d'autre pour que les feux s'adaptent à la circulation et au trafic. Et toujours pour répondre à la problématique, des vélos et des piétons, c'est supprimer cette voie là, comme ça chacun son tour de passer. De même du Nord vers le Sud, ici, là, on va modifier la voie d'entrecroisement pour mettre les vélos et les piétons en sécurité. Et tout ça se fait à la fois à Weygand, et ici.

L'environnement et le cadre de vie. Ce que je vous ai dit aujourd'hui, c'est qu'au niveau des eaux qui ruissellent c'est soit dans le réseau de la ville de Caen, soit dans le canal, sans traitement. Donc on va créer des bassins qui récoltent les eaux, et qui les traitent, les stockent éventuellement. S'il a trop d'eau, on peut les stocker avant qu'elles aillent dans la nature, on propose des solutions contre le bruit. Près de la Porte d'Angleterre, le quartier pavillonnaire, on propose des murs anti-bruits avenue



Victor Vinde, et des isolations acoustiques de façade à certains autres endroits. On maintient donc la coulée verte, on n'attaque pas les talus, et on repense l'éclairage avec les considérations environnementales, mois d'électricité consommée, moins de production en général, et aussi des considérations de sécurité. Donc on revient là, dans la Vallée des Jardins aujourd'hui, il existe déjà un bassin de stockage, mais personne ne le sait. C'est un bassin qui est aménagé, vous pouvez aller promener des enfants, là dedans. Et en amont de l'autre côté du périphérique on va créer un bassin de traitement des coulées d'eau. On va travailler aussi étroitement avec les services des espaces verts de la ville de Caen, pour qu'il garde son utilisation de parc paysager interne à la ville.

Pour les protections acoustiques, aujourd'hui il y a du bruit qui est généré. Il faut qu'on minimise la gêne aux riverains. Il y a plusieurs façons de travailler, réduire le bruit à la source, c'est réduire le bruit généré par toutes les voitures, mais ça malheureusement on n'en n'a pas la possibilité. Autre bruit généré, celui du roulement des véhicules sur la chaussée. Là on va travailler pour avoir un enrobé qui génère moins de bruit, ça existe. Autre possibilité, c'est protéger les riverains par des murs anti-bruits, ou des protections de façades. Donc ça c'est ce qu'on peut envisager entre la Pierre Heuzé et la porte d'Angleterre, le long de l'avenue Victor Vindé. Il est très important de rétablir le caractère paysager là-bas. On des talus arborés un peu partout, on va les garder. Le calendrier de la concertation prévoit l'enquête publique en 2012 et les travaux en 2013. En termes de travaux, il y a les travaux sur la section courante et les travaux sur les murs anti-bruits. Les travaux génèreraient moins de gêne en été. On maintient les 2 voies de circulation dans les deux sens. On maintient les accès. Les accès au CHU ne seront jamais fermés normalement. On aura une forte campagne d'information auprès des riverains et des usagers de la route. Pour les travaux on commencera par les côtés, et on finira par les aménagements au centre. On restera toujours, sur 2 fois 2 voies à vitesse réduite pendant toute la durée des travaux. Plus on réduit la vitesse, plus c'est fluide.

Nicolas Puchalski : Donc le calendrier, donc on se trouve au mois de novembre, peu avant le bilan de cette concertation. La saisie du ministère du développement durable et de l'écologie aura lieu fin 2011. En 2012 on lancera les appels d'offre pour les travaux en 2013. La prochaine réunion publique est la semaine prochaine. Sur le site de la DREAL vous trouverez tous les documents nécessaires pour construire ces concertations, ainsi que tous les comptes-rendus des réunions publiques. Est-ce que vous avez des questions ?

Intervenante 1 : Moi j'ai une question depuis tout à l'heure, c'est que par où je passe, je viens de me prendre les travaux pour Ikéa, alors là c'est bon j'en ai assez...

Nicolas Puchalski : Il est évident que les travaux c'est toujours une perturbation. Une opération comme ça a quand même pour but d'améliorer la situation. Il y a un deuxième projet sur le périphérique qui est un projet de développement, de mise en œuvre d'une signalisation dynamique qui permettra d'informer les usagers en temps réel des temps de parcours.

Intervenant 2 : Moi je ne suis pas calé, mais je suis frappé de la saturation qui se met en place aux mêmes endroits, très vite.

Yves Thomas : Oui on connaît les heures où tous les jours il y a des problèmes. Après il y a l'aléa de l'événement qui crée automatiquement, dès qu'il se passe quelque chose sur le périphérique, ça a des



conséquences immédiates. Si un camion perd un bout de carton, c'est l'embouteillage. Un véhicule qui tombe en panne là où il ne peut pas se garer crée un embouteillage immédiat. Les outils d'analyse en temps réel du trafic permettent d'anticiper. On est capable de générer les messages qui sont soit liés au fait qu'on lundi ou mardi etc..., soit liés à l'événement qui vient d'arriver. L'étude est en cours. L'intérêt de cette étude, c'est que c'est une réflexion pour les services de l'Etat, des villes et aussi du département. Le boulevard qui passe à côté, c'est une route départementale.

Intervenant 3 : Est-ce que vous êtes capable de jouer là-dessus, pour faire bouger les gens, les faire partir plus tôt.

Nicolas Puchalski : Que vous partiez à 9 heures moins 20 de chez vous, après 8 heures et demi vous arrivez plus rapidement. Quand la question portera sur le financement des transports en commun ? Il y a une faiblesse des travaux des transports en commun. Il faut parallèlement développer les transports en commun. Ce sont d'autres financements, d'autres réflexions menées par d'autres maîtres d'ouvrage. Ce qu'on constate sur le périphérique, c'est que les gens préfèrent la voiture pour rentrer sur Caen, même si le trafic est surchargé. Tous les acteurs concernés, l'agglomération, le département peuvent mieux faire.

Intervenant 4 : Ce qui était très surprenant à Caen, par rapport à d'autres villes, c'est qu'on se gare très facilement en ville. Il y a encore un nombre de places gratuites en ville très important.

Nicolas Puchalski : Juste pour vous donner une anecdote au sujet de ce que vous disiez, on part à 9 heures, on part à 9 heures moins 5, etc..., il y a quelques années, les anglais partaient à 7 heures et quart. Ça faisait une remontée de file de 500 mètres, je ne sais pas pourquoi, ils arrivent plus tôt, et il n'y a plus cette remontée de file. C'est ce genre d'événement qui peut créer des situations différentes sur le périphérique. C'est pour ça qu'avec des outils d'informations, on peut peut-être proposer aux gens d'autres solutions suivant les horaires auxquels ils ont des obligations.

Pour revenir sur les heures, en période de saturation on ne peut rajouter une voiture supplémentaire. Pour comprendre ces phénomènes, il faut tenir compte de paramètres différents et de conducteurs qui ont des comportements différents.

CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Compte-rendu de la réunion du **8 novembre** 2011 à **Hérouville-Saint-Clair** (Salle Polyvalente du Grand Parc)

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'Etat et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Le 2 novembre 2011 s'est tenue à Caen la quatrième réunion publique de la concertation organisée en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du code de l'urbanisme sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

L'Etat, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées et les cofinanceurs de l'opération) était représenté par :

. La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :

- Karl KULINICZ, chef du Service Aménagement des territoires, Infrastructures et Habitat
- Valérie GUYOT, service Communication.

. La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :

- Ronan LE COZ, chef du service d'Ingénierie Routière.

Ouverture de la réunion

François GAUTIER, maire-adjoint d'Hérouville-Saint-Clair, en charge du cadre de vie et des travaux, accueille les participants et ouvre la réunion destinée à présenter le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

Présentation du projet de l'Etat et du cadre de la concertation. Débat.

Karl KULINICZ précise le rôle du **maître d'ouvrage** : il définit le programme de l'opération et son mode de financement avec ses partenaires et pilote la réalisation du projet. Il fait appel ici à un maître d'œuvre, : la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIR NO).

Ronan LE COZ présente la DIR NO. **Maître d'œuvre** du projet, elle est aussi chargée d'exploiter les routes nationales sur son territoire de compétence (les régions Haute et Basse-Normandie et la région Centre).

Karl KULINICZ rappelle que « la réunion de ce soir s'inscrit dans le cadre de la **concertation** publique menée sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen. L'article L300-2 du **code de l'urbanisme** prévoit qu'une concertation est organisée lorsque des aménagements en milieu urbain sont susceptibles d'avoir **un impact important sur le cadre de vie ou l'activité des communes traversées.** »

« La concertation permet d'informer et d'associer à l'élaboration du projet toutes les personnes concernées. Comme le prévoit le code de l'urbanisme elle est **organisée par l'Etat, maître d'ouvrage du projet**, en liaison avec les communes de **Caen et Hérouville-Saint-Clair**. Les **co-financeurs** du projet (le conseil général, le conseil régional, la communauté d'agglomération Caen la mer) ont participé à sa préparation.

Les conseils municipaux des deux communes en ont approuvé les modalités, le 12 septembre pour Caen et le 3 octobre pour Hérouville-Saint-Clair ».

« Deux réunions de proximité ont eu lieu à Caen et deux à Hérouville-Saint-Clair. Deux **réunions thématiques** sont prévues sur le thème de la **sécurité / fluidité** (le 9 novembre) et du **bruit** (le 15 novembre).

Des supports de communication et de participation sont mis à la disposition du public : avec la possibilité de télécharger les documents et de poser des questions sur le site Internet de la DREAL, la mise à disposition de dépliants, de cartes T et de registres au siège des collectivités.

La concertation dure un mois, jusqu'au 17 novembre. L'Etat en dresse **le bilan et précise les suites qu'il propose de donner au projet, à la lumière de la concertation**. Ce bilan fait l'objet d'un avis des deux communes. Il sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL. »

« **Pourquoi ce projet** ? Je ne vous apprendrai rien en rappelant que le boulevard périphérique nord de Caen, avec **70 000 véhicules par jour, est saturé**, parfois à la limite du seuil de saturation d'une 2X2 voies... »

- « *Dispose-t-on du comptage du trafic sur la voie autoroutière et le périphérique stricto sensu ? Est-ce que l'on sait quelle **est la part du transit et du trafic local** ?* »

Karl KULINICZ : « Nous avons réalisé des comptages. Nous avons constaté que **les trajets de transit**, c'est-à-dire les gens qui entrent par l'autoroute A13 et qui sortent en direction de Cherbourg, **représentent moins de 10% du trafic**. Le BPN accueille donc **un trafic essentiellement local**, d'usagers qui ont besoin de passer par le périphérique nord. Beaucoup d'automobilistes s'insèrent dans la circulation sur le périphérique nord pour le quitter à la sortie suivante. Et avec 70 000 véhicules/jour, il suffit qu'un véhicule tombe en panne pour créer des embouteillages. La solution retenue a donc été de créer **des voies d'entrecroisement** et des bandes d'arrêt d'urgence continues. »

- « *Vous parlez de destinations locales, mais vous n'incluez pas les transports en commun dans votre projet. Pourquoi les gens vont-ils d'un échangeur à l'autre ? Si le bus était plus performant... Moi, si je vais à mon travail en bus aujourd'hui, j'ai un trajet d'une heure. Si j'y vais en voiture je mets 10 minutes quand cela roule bien. **Les opérateurs de transports en commun devraient être des partenaires associés au projet**, car il y a des améliorations à apporter. Tous les bus passent par le centre de Caen, cela ne va pas du tout...* »

Karl KULINICZ : « Nous sommes les maîtres d'ouvrage de projets routiers et nous travaillons bien sûr en liaison avec les autres opérateurs de transport. **Nous évoquerons d'ailleurs un autre projet, plus large, qui consiste à équiper tout le boulevard périphérique d'un système d'information qui permettra de faciliter les reports de trafics, en particuliers vers les transports en commun** : on pourra informer les usagers quand le périphérique est très chargé et qu'il vaut mieux aller vers des parkings relais et prendre les transports en commun. Ce projet, en revanche, a des objectifs et donc des solutions très ciblées. »

- « Je prolongerai la question de Madame : **aucun bus n'emprunte le boulevard périphérique nord. Pourquoi ?** Des liaisons Hérouville - Mondeville par le périphérique soulageraient très certainement le trafic. »

Karl KULINICZ : « Certains lotissements n'ont pas assez d'habitants pour justifier une desserte. Une enquête a été réalisée cette année auprès des ménages du département du Calvados, avec un « zoom » sur l'agglomération de Caen. Les opérateurs de transport ont été associés à son financement. L'objectif est de mieux connaître à terme les besoins en déplacement des ménages. **Si cette enquête auprès des ménages fait ressortir des besoins de mobilité très importants**, non pas sur des radiales mais sur des voies périphériques qui évitent le centre-ville, je pense que les opérateurs en tiendront compte. »

- « Ce sera inscrit dans le bilan de la concertation ? »

Karl KULINICZ : « Oui et effectivement, vous avez raison, il faut **raisonner globalement en termes de déplacements**. »

- C'est vrai que quand on entend ce que vous dites, qu'une partie importante du trafic est local sur cette partie du boulevard périphérique, on peut se demander pourquoi il ne pourrait pas être pris en charge par les transports en commun. »

Ronan LE COZ : « Je voudrais apporter une précision sur **ce que l'on entend par trafic local**. Le trafic de transit est principalement représenté par des liaisons Paris-Cherbourg. En revanche, sont englobés dans le trafic local des voyageurs qui peuvent venir de Falaise et emprunter le périphérique puis en ressortir pour entrer dans Caen. Tous les automobilistes qui sont inclus dans le trafic local ne sont pas nécessairement des habitants de l'agglomération de Caen et n'ont donc pas toujours la possibilité de venir en transports en commun. »

Karl KULINICZ : « Compte tenu de ces éléments de diagnostic, **le projet a pour objectif de sécuriser et fluidifier le trafic** dans l'une des zones les plus accidentogènes du boulevard périphérique. L'un des impératifs qui nous est fixé est de **ne pas élargir les emprises** : nous ne souhaitons pas augmenter le trafic ni réaliser une 2x3 voies, mais fluidifier et sécuriser la circulation en construisant des voies d'entrecroisement. Nous n'irons pas au-delà. **Le budget des travaux (23, 26 millions d'euros)** a été voté pour partie au titre du contrat de plan EtatRégion et il est inscrit dans le Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014.

- « *Était-il nécessaire d'avoir un viaduc à trente mètres de tirant d'air, alors qu'il n'y a pour ainsi dire plus de trafic fluvial sur le port ? On aurait pu faire un pont plus large et peut-être moins haut et reporter le trafic autoroutier. C'est ce qui était prévu.*

Depuis combien de temps les 23 millions d'euros sont-ils votés ? Avec les contractions budgétaires actuelles, seront-ils maintenus et est-ce que le coût des travaux ne va pas continuer à monter ? »



Karl KULINICZ : « Le viaduc a été mis en service en 1975, cela fait plus de 35 ans aujourd'hui. Depuis, il a quand même servi à 800 millions de véhicules. Le coût rapporté au nombre de véhicules n'est pas si important. Je ne suis pas là aujourd'hui pour dire : « il aurait du être moins haut ou plus haut ». En 1975, une décision a été prise en connaissance de causes. »

- « Non, il y a eu l'action de M. Louvel, maire de Caen qui voulait réaliser des économies pour sa bonne ville de Caen, qui était peu industrialisée. Il a obtenu - parce qu'il était bien placé au Sénat -, de faire confondre le trafic autoroutier avec le trafic urbain. Comme ça il y avait un financement national. »

Ronan LE COZ : « Le boulevard périphérique ne s'est pas construit en un jour et il est vrai que dans un premier temps il s'est agi de réaliser le contournement nord de Caen par l'autoroute A13 et la RN13, c'est-à-dire d'avoir un itinéraire Paris/Cherbourg. Cela a été la première vocation de ce boulevard périphérique. **Il avait alors davantage une vocation de transit que de trafic local.** Ensuite il a été intégré, donc prolongé sur différentes parties pour finalement permettre un bouclage. Il est difficile aujourd'hui de discuter de choix qui ont pu être faits il y a 35 ans. »

Karl KULINICZ : « **Les financements** sont en partie inscrits à l'ancien contrat de plan - ce budget avait déjà été voté et il a été mis de côté. L'autre partie est financée au titre du Programme de modernisation des itinéraires (PDMI), programme routier qui concerne la région basse Normandie pour la période 2009-2014. Il a été signé par tous les cofinanceurs. Pour l'instant, ces financements n'ont pas été remis en cause. »

- « Nous autres, riverains, ne voyons pas cette augmentation du trafic d'un très bon œil. On se dit que cela va augmenter le bruit, mais bon, on aura l'occasion d'en reparler. La question que je me pose est plus spécifique : à un moment, un autre aménagement routier était prévu : **le BUN** (Boulevard Urbain Nord). Nous avons l'impression que ce projet a été abandonné et que ce périphérique étant déjà saturé, on va s'arranger pour qu'il y ait encore plus de voitures qui passent dessus. Ce sont des choix qu'on n'approuve pas, ne serait-ce parce que nous habitons à côté. Mais je vais vous écouter, je vais voir ce que vous avez à nous proposer. Je veux juste manifester mon désaccord et mon mécontentement. »

Karl KULINICZ : « Il y a d'abord eu le choix d'augmenter la capacité routière ... »

- « C'est ce qui était prévu initialement : le viaduc a été conçu pour être doublé avec un périphérique qui enveloppait une partie nord... »

Karl KULINICZ : « **La solution « augmentation de capacités », qui correspond à une mise à 2x3 voies, a été écartée.** Nous proposons ici de réaliser des voies d'entrecroisement et des bandes d'arrêt d'urgence pour faire en sorte que le BPN ne soit pas un goulet d'étranglement. L'objectif n'est pas d'élargir et de créer des voies supplémentaires pour faire passer le maximum de trafic. La circulation sera plus fluide et plus sûre, mais le but n'est pas de faire passer plus de trafic sur le boulevard périphérique nord. »

- « Je trouve un peu dommage que la LIQN (Liaison Inter Quartiers Nord) soit mise entre parenthèses... »

Karl KULINICZ : « La LIQN, lorsqu'elle sera réalisée, soulagera le périphérique nord d'une partie de son trafic ; les projets sont complémentaires. »

Ronan LE COZ : « Depuis 1975, la partie nord de Caen s'est fortement urbanisée, beaucoup d'activités se sont implantées. Le BPN s'intègre aujourd'hui dans un contexte urbanisé ce qui explique la part du trafic local. »

« Le projet consiste d'abord en la réalisation de **voies d'entrecroisement, sans élargir la chaussée, en gagnant sur le terre-plein central**. Ce dernier sera réduit à 2,60 m et équipé de dispositifs en béton de retenue des véhicules, au lieu de glissières métalliques aujourd'hui. Ils seront susceptibles de retenir un véhicule lourd (à partir de 13 tonnes) et d'éviter qu'il traverse sur l'autre voie à contresens.

Une diapositive animée est projetée pour montrer le fonctionnement des voies d'entrecroisement (voir le diaporama de la réunion également mis en ligne).

Ces voies d'entrecroisement fonctionnent bien lorsque l'on a des distances de 400 mètres à 800m. Au-delà, les automobilistes les confondent avec une sorte de troisième voie. En dessous, ils n'ont pas le temps de choisir et de comprendre quelle voie ils doivent prendre. Celle de la Porte de Paris en est un exemple. »

- Vous dites entre 400 mètres et 1 km ? Les voies que vous projetez de faire seront de quelle distance ? »

Ronan LE COZ : « La norme supérieure est de 800 m. On ne va jamais au-delà. Mais on peut parfois avoir un peu moins de 400 mètres. »

« Le projet comporte aussi **l'aménagement de deux échangeurs**.

Celui de la **Vallée des Jardins**, où l'on a actuellement deux voies d'insertion sur le boulevard périphérique, très proches l'une de l'autre. Cela génère des conflits entre ces deux voies et des risques d'accidents à cet endroit. Deuxièmement, lorsque l'on sort du périphérique et que l'on veut tourner pour aller vers le nord, boulevard Weygand, c'est quasiment impossible. Le matin c'est même tout à fait impossible. S'y ajoutent les remontées de file sur les sorties, en particulier le matin. Il est donc prévu de réaliser un giratoire, avec ce que l'on appelle des *shuntes* - des voies qui permettent d'éviter le giratoire lorsque l'on sort immédiatement. De même, dans le sens sud-nord, on pourra éviter le giratoire en prenant une bretelle pour aller sur le boulevard périphérique. En parallèle, il est possible de supprimer la bretelle qui relie la voie d'insertion.

Enfin, conformément à la loi, des aménagements sont créés pour le passage des vélos. On a aujourd'hui un échangeur entre une voie interdite aux véhicules lents - le boulevard périphérique -, et le boulevard Weygand qui est lui-même très « routier » et peu adapté à la circulation des vélos. En revanche, en bordure du boulevard périphérique, des zones vertes assez agréables ont été maintenues et des aménagements cyclistes réalisés. L'objectif, en liaison avec les associations de cyclistes, est d'assurer dans de bonnes conditions de sécurité le passage des vélos, en direction est-ouest, voire éventuellement vers le nord. »

« **L'échangeur du Chemin Vert**. On a un *cédez-le-passage* et une quasi impossibilité de tourner à gauche quand les trafics sont importants. Ici, une voie d'entrecroisement devrait être supprimée. Des cyclistes circulent le long du boulevard, de chaque côté, et avec la voie d'entrecroisement ils ne savent pas quel comportement adopter. Entre les deux carrefours, aucun aménagement n'est actuellement prévu pour eux. »

- « C'est pour cela que je ne suis pas vraiment pour l'augmentation du trafic automobile ».

Ronan LE COZ : « Nous proposons **d'aménager des carrefours à feux**, de supprimer cette voie d'entrecroisement et de créer des voies dédiées aux cyclistes. »

« **Le projet a d'autres objectifs.** D'une part, le **traitement des eaux de ruissellement.** Actuellement, les eaux de pluie qui ruissellent sur la chaussée sont évacuées avec des bassins de taille relativement modeste et sans traitement des eaux à l'aval. Les eaux arrivent, d'une part de la Vallée des Jardins et d'autre part au niveau de Porte d'Angleterre. L'objectif est d'augmenter fortement la capacité de stockage des eaux, de manière à ce que l'on « tamponne » (on limite le débit en sortie pour éviter les inondations), tout en traitant les eaux chargées d'hydrocarbures ».

- « *Dans la Vallée des Jardins, les eaux vont s'infiltrer dans le sol et rejoindront la nappe phréatique dans le canal.* »

Ronan LE COZ : « On ne change pas la situation existante, effectivement, de ce point de vue. On régule le débit pour répondre au risque d'inondation. Il existe à certains endroits des bassins dits d'infiltration, mais ils ont des superficies importantes. On est ici en site urbain, c'est moins facile. »

« Un autre thème lié au projet est la **protection des habitations aujourd'hui les plus exposées au bruit en bordure du périphérique.** Des études ont été réalisées. Un mur anti-bruit – végétalisé – est d'ores et déjà prévu avenue Victor Vindé. Dans les autres zones, en particulier pour les immeubles, dont les étages les plus élevés ne seraient pas protégés par un mur, des isolations acoustiques seront proposées à chaque fois que les niveaux réglementaires sont dépassés. »

- « *Notre mur anti-bruit - qui existe depuis longtemps – sera-t-il amélioré ? Est-ce qu'il y a un risque de renvoi du bruit par l'autre mur ?* »

Ronan LE COZ : « L'idée ici est d'avoir un mur absorbant. Les murs absorbants sont nécessairement très épais, avec des vides suffisants pour absorber le bruit. Notre architecte a proposé un mur de type « gabion » avec des pierres dans un grillage, pour rappeler les remparts. Nous n'avons pas prévu de toucher au mur d'Hérouville-Saint-Clair qui a été recouvert par la végétation. »

- « *Ce n'est pas un mur absorbant ? C'est un mur réfléchissant ? Quand j'ai acheté ma maison, les gens qui étaient là avant et qui ne sont battus pour avoir ce mur m'avaient dit qu'il était question de faire un mur de l'autre côté et que l'idée était abandonnée parce que, justement, il y avait un problème de renvoi du bruit. Vous dites que ce sera un mur absorbant ; j'espère que cela fonctionnera.* »

Ronan LE COZ : « Il est prévu également d'isoler les maisons exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels le jour et 60 décibels la nuit. Si les seuils réglementaires sont dépassés, nous prendrons en charge les travaux d'isolation. »

- « *Jusque là on avait des aides de l'ANAH mais maintenant...* »

Karl KULINICZ : « Les aides de l'ANAH sont maintenant plus ciblées sur des logements très dégradés avec des plafonds de revenus des propriétaires.

Ce qu'il faut savoir, c'est que pour les habitations situées derrière le mur d'Hérouville-Saint-Clair une partie du bruit vient du tramway et des voies locales. **Le mur anti-bruit ne réglerait pas forcément le problème.** C'est aussi pour cela que l'on n'envisage pas de relever le mur : autant traiter directement les façades. »

- « *Le traitement de l'eau par des bassins ouverts va nous apporter des moustiques ? En Allemagne il paraît que les programmes de construction de maison prévoient des citernes* ».

Ronan LE COZ : « L'objectif est de tamponner, de stocker temporairement l'eau, et de la remettre dans le niveau naturel avec un débit contrôlé. Ces bassins sont vides en temps normal. L'eau n'y reste pas. »

- « *Vous allez faire des mesures de bruit ?* »

Ronan LE COZ : « Oui, on fera, en façade et à l'intérieur dans certains cas. »

- « *Mais le bruit risque donc d'augmenter à l'extérieur ?* »

Ronan LE COZ : « Cela dépend des endroits, puisque le trafic principal va aller vers le terre-plein central, donc sera plus éloigné. Dans certains endroits ce sera un peu mieux, dans d'autres un peu moins bien... »

- « *Si le bruit augmente, le mur d'Hérouville-Saint-Clair pourra-t-il être amélioré ?* »

Ronan LE COZ : « On l'avait envisagé, mais on s'est rendu compte que les gains étaient faibles. Surtout, il fallait arracher toute la végétation. Le bilan avantages/inconvénients n'était pas favorable ».

- « *Mais si ce nouvel aménagement augmente le bruit, cela pose question, ce n'est quand même pas génial, pour nous, tout du moins...* »

Ronan LE COZ : « Le bruit augmente ponctuellement par endroits mais il y a des endroits où il baisse. Nous ferons des mesures de bruit avant et après la réalisation du projet. Vous serez prévenus, bien sûr. L'enquête publique devrait avoir lieu avant la mi-juillet 2012 et les travaux en 2013. »

- « *Il y a quelques années, ils ont fait le bitumage du périphérique et je vous assure que les murs en tremblaient la nuit. C'est une question qui me préoccupe beaucoup.* »

Ronan LE COZ : « Nous n'avons pas prévu que ce soit la nuit. La mise en place de l'enrobé peut être réalisée sans vibration des compacteurs. Pour le rabotage, on ne peut pas vraiment faire autrement. Je parle d'entretien et non pas de nos travaux, qui pourront se faire de jour. »

- « *Je ne sais plus combien de temps cela a duré...* »

Ronan LE COZ : « Cela ne doit durer qu'une nuit. »

- « Plus d'une nuit, ça c'est sûr. Mais là, ce sera plus long. Les travaux s'étalent sur un an ? »

Ronan LE COZ : « Oui, un an, mais de jour. Pas de nuit. »

- « Le bruit est aussi lié à la vitesse... »

Ronan LE COZ : « Plus qu'une augmentation du trafic, qui fait que les vitesses diminuent, c'est plutôt l'augmentation des vitesses moyennes qui pourrait augmenter le bruit. Ce sont les bruits liés au roulement contact/pneu sur la chaussée et les bruits de l'air sur la carrosserie. »

- « 4 à 6 décibels pour un meilleur revêtement mais et 5 à 6 décibels pour un mur anti-bruit, je trouve que c'est peu, en fait. »

Ronan LE COZ : « Oui et non. Le décibel est un rapport de grandeur. »

Karl KULINICZ : « C'est une courbe logarithmique. **3 décibels en moins, cela revient à diviser par 4 le niveau d'énergie** et par deux la puissance. »

Ronan LE COZ : « Enfin, depuis le Grenelle de l'environnement, on se pose beaucoup de questions sur **l'éclairage** et les dépenses d'énergie qu'il entraîne. Le boulevard périphérique a cette particularité d'être réservé aux véhicules à moteur. Ces derniers sont eux-mêmes éclairés. En tous les cas, ce dont on est sûrs, c'est qu'il n'y a pas de relations simples et directes entre sécurité et éclairage. »

- « Il me semble avoir lu que quand il n'y avait plus d'éclairage la vitesse diminuait. »

Ronan LE COZ : « On pourrait dire : avec l'éclairage les gens voient mieux et peuvent anticiper un obstacle sur la route. En revanche, on a une augmentation des vitesses parce qu'on se sent plus en sécurité et donc on roule un peu plus vite. 10km/h sur un choc, c'est énorme, en termes d'énergie et de risque de blessures plus ou moins graves. L'idée est de garder éclairées certaines zones qui peuvent être dangereuses sans éclairage et de le supprimer ailleurs. »

Karl KULINICZ : « Nous essaierons de diminuer l'éclairage au maximum. Si on se rend compte qu'il y a par endroits des problèmes de sécurité, on maintiendra l'éclairage dans les zones concernées. »

Ronan LE COZ : Le souhait de l'exploitant est d'expérimenter cette diminution de l'éclairage sur l'ensemble du boulevard périphérique, pour avoir une vision globale. »

Ronan LE COZ : « Nous conserverons les deux voies ouvertes dans chaque sens dans la journée pendant la **durée du chantier**, sauf éventuellement pendant quelques phases délicates, pendant lesquelles on pourrait être amenés à réduire la circulation. Mais à ce moment là ce sera la nuit. Ces travaux de nuit auront lieu le moins longtemps possible et avec le moins de bruit possible. L'ensemble des accès, c'est-à-dire des échangeurs, sera maintenu et les travaux auront lieu dans l'emprise du boulevard périphérique. Les riverains et les usagers seront régulièrement informés ».

- « Il y a une progression : cela commence par un point et ça finit par un autre ? »

Ronan LE COZ : « On commencera par les travaux qui sont sur le terre-plein central. Ensuite, on stabilisera les bandes d'arrêt d'urgence. Les véhicules auront une entrée et une sortie. »

Karl KULINICZ : « Nous avons passé des accords avec la Région, le Département et Caen la mer pour le **financement** du projet. L'Etat et la Région participent chacun pour 27,7%. Le Département et l'agglomération chacun pour 22,5% du coût de l'opération. »

« Quel **calendrier prévisionnel** ? Nous ferons un bilan de la concertation en liaison avec les communes traversées et les co-financiers. Nous solliciterons aussi l'avis de l'autorité environnementale qui statuera sur la qualité du projet et sur l'organisation de la concertation. Puis, nous préparerons l'enquête publique, tout en finalisant le projet - qui, encore une fois, n'est pas arrêté techniquement. Il y a des choses que l'on doit vérifier, par exemple la largeur des voies, les aménagements des carrefours (celui du Chemin Vert est encore en cours d'étude). Des adaptations du projet sortiront peut-être de la concertation. L'enquête publique est prévue avant la mi-juillet 2012 pour une déclaration de projet (il n'y a pas d'expropriations) et des travaux en fin d'année 2012, sur une durée d'environ un an. »

- « On peut avoir ce calendrier ? »

Karl KULINICZ : « Il est dans le dossier de concertation, qui est ici à votre disposition. »

- « Parce que, vous voyez, on n'est pas nombreux, mais on a eu des expériences malheureuses de participation « bidon ».

- « Vous dites que c'est une amélioration du périphérique, moi je ne partage pas vraiment votre point de vue. On fait tout ça sur le périphérique mais on ne parle plus de **la LIQN**, pourquoi ? »

Karl KULINICZ : « **Le but ce n'est pas de faire passer le plus de trafic, mais de faire mieux passer le trafic et notamment améliorer la sécurité.** Même si le trafic ne devait pas augmenter, on ferait des travaux sur le boulevard périphérique nord, du fait de l'absence de bandes d'arrêt d'urgence, parce que les glissières de sécurité ne sont pas très sûres, qu'il faut consolider les piles des ponts - s'il y a des chocs de camions, on n'est pas sûrs que les ponts tiendront. Tous ces travaux sont nécessaires. Comme on va améliorer, fluidifier, le trafic va peut-être un peu augmenter, mais ce n'est pas l'objectif. »



- « C'est un périphérique un peu spécial. Vous l'avez dit : au départ il n'avait pas vraiment été conçu comme un périphérique... »

Karl KULINICZ : « C'est une chance : à Rouen, il n'y a pas de boulevard périphérique. Le moindre évènement et toute la ville est bloquée. Les villes qui n'ont pas de périphérique souhaitent en avoir un. »

Ronan LE COZ : « Le boulevard a un autre avantage, c'est qu'il est très long : il fait 27km. Savez-vous quelle est la longueur du boulevard périphérique à Paris ? 35 km. On est quasiment sur les mêmes dimensions. La zone intérieure du périphérique de Caen est très importante et n'est même pas complètement urbanisée, dans la partie sud, en particulier. »

- *Pour revenir aux transports en commun, combien de temps a-t-on mis pour créer un bus d'Hérouville à Colombelles ? Des années. C'est cela qui est triste. »*

- « A une époque, avant le tramway, il y avait ce que l'on appelait le bus Express, qui nous emmenait directement à la gare, c'était très bien. On pourrait avoir quelque chose comme cela pour les gens qui habitent Hérouville et travaillent à Caen. »

Karl KULINICZ : « En ce moment, une réflexion est en cours sur le Plan de Déplacement Urbain, pour envisager, d'une façon globale tous les déplacements au niveau de l'agglomération. Il faut peut-être aller voir sur le site de Viacités. Il y a aussi le covoiturage, l'auto-partage. »

- « Cela commence à se faire. Sur le rond-point de sortie du périphérique pour aller sur Caen le matin, il y a huit ou dix voitures qui font du covoiturage. A Bayeux aussi cela se fait. »

Clôture de la réunion

François GAUTIER, maire-adjoint de Caen, remercie les participants et leur donne rendez-vous pour les prochaines réunions. ⑤



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Compte-rendu de **la réunion thématique** du **9 novembre 2011 à Caen** (Pôle de Vie Quartier Nord-Ouest)

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'Etat et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Le 9 novembre 2011 s'est tenue à Caen la cinquième réunion publique de la concertation organisée en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du Code de l'Urbanisme sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen. C'était aussi la première de deux **réunions thématiques**, dédiée aux thèmes de la **sécurité et la fluidité**.

L'Etat, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées et les co-financeurs de l'opération) était représenté par :

. La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :

- Karl KULINICZ, chef du Service Aménagement des territoires, Infrastructures et Habitat
- Anny-Lory HOULETTE, assistante responsable d'opérations,

. La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :

- Yves THOMAS (service d'Ingénierie Routière).

Ouverture de la réunion.

Cédric LEROY, maire-adjoint de Caen, remercie les participants pour leur présence à la cinquième réunion de concertation pour le projet de sécurisation du périphérique nord de Caen et ouvre la réunion.

Karl KULINICZ, précise **rôle de du maître d'ouvrage**, la DREAL : responsable du projet et chargé d'arbitrer les décisions, il met en place les **financements** et **valide les choix techniques proposés par le maître d'œuvre**. Il rappelle les **enjeux de la réunion thématique du 9 novembre**, dédiée aux thèmes de la **fluidité et la sécurité du boulevard périphérique nord de Caen**.

Le cadre de la concertation.

Karl KULINICZ rappelle que « le **code de l'urbanisme** prévoit qu'une concertation est organisée lorsque des aménagements en milieu urbain sont susceptibles d'avoir **un impact important sur le cadre de vie ou l'activité des communes traversées**. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



« La concertation est réalisée, conformément au code de l'urbanisme, en liaison avec les communes traversées. **Les conseils municipaux en ont approuvé les modalités**, le 12 septembre pour Caen et le 3 octobre pour Hérouville-Saint-Clair.

Les co-financeurs du projet (la région Basse-Normandie, le département du Calvados et la communauté d'agglomération Caen la mer) ont également été associées à la préparation de la concertation.

Deux **réunions thématiques** sont prévues : sur le thème de la **sécurité / fluidité**, ce 9 novembre, et sur le thème du **bruit**, le 15 novembre.

Des supports d'information et de participation sont mis à la disposition du public (avec la possibilité de télécharger les documents et de poser des questions sur le site Internet de la DREAL, dépliants avec cartes T, registres au siège des collectivités).

La concertation dure un mois, jusqu'au 17 novembre. L'État en dresse **le bilan et précise les suites qu'il propose de donner au projet, à la lumière de la concertation**. Ce bilan fait l'objet d'un avis des deux communes. Une synthèse sera mise en ligne sur le site Internet de la DREAL. »

Le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Karl KULINICZ présente en introduction du débat les objectifs et enjeux du projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen.

Le projet retenu par l'État et les co-financeurs pour :

- répondre aux priorités : sécuriser et fluidifier dans une zone qui figure parmi les plus accidentogènes du BPN,
- dans l'enveloppe budgétaire votée (environ 23,26 millions d'euros),

consiste à :

- créer des **voies d'entrecroisement** pour **relier les échangeurs entre eux**,
- réaliser des **bandes d'arrêt d'urgence** pour faciliter le passage des véhicules de secours,
- aménager **les échangeurs de la Vallée des Jardins et du Chemin Vert**,
- mettre aux normes **le dispositif de traitement des eaux de pluie**,
- réduire **les nuisances sonores** : isolation de façades, mur anti-bruit, enrobés moins bruyants.

Yves THOMAS présente la carte du projet (voir le diaporama de la réunion, également mis en ligne) entre **la Vallée des Jardins à la Porte d'Angleterre**. Il indique que des voies d'entrecroisement existent déjà au niveau de la Porte d'Angleterre et entre la Route de Lion et la Pierre Heuzé.

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



Une diapositive projetée à l'écran permet de montrer le fonctionnement du boulevard quand il sera aménagé. Le **terre-plein central étant large, cela permet de « dégager de la place en amenant les voies vers le centre pour créer de nouvelles voies d'entrecroisement et des bandes d'arrêt d'urgence. Ceci, sans élargir l'emprise** actuelle du boulevard périphérique ni détruire les talus arborés qui le bordent. »

« Une **bande d'arrêt d'urgence** continue (de 3 m de large sur la majeure partie de la voie et de 2,5 m sur les voies d'entrecroisement) permettra aux véhicules en panne de s'arrêter sans perturber le trafic et facilitera l'entretien du boulevard par les agents de la DIR NO. »

« **L'échangeur de la Vallée des Jardins sera sécurisé** avec la création **d'un giratoire**. Des aménagements spécifiques sont étudiés avec la ville de Caen pour permettre un passage sécurisé des piétons, des vélos, et la circulation des personnes à mobilité réduite. »

« Au niveau de l'échangeur du **Chemin Vert**, la mise en place d'un dispositif de **feux** « intelligents » a été retenue pour une meilleure maîtrise du trafic et pour sécuriser la traversée des piétons et des cyclistes. Les feux peuvent être programmés pour tenir compte du trafic selon les moments de la journée et réagir aux événements qui peuvent survenir sur les voies. »

« Des **bassins de collecte et de traitement des eaux de pluie** (dissimulés par des plantes) seront créés au niveau des échangeurs de la **Vallée des Jardins** et de la **Porte d'Angleterre**. Deux dispositifs de traitement et stockage des eaux de pluie sont ainsi prévus, afin de réguler les débits »

« Le projet offre l'opportunité, comme le prévoit la réglementation en cas d'aménagement significatif du boulevard, d'appliquer les dispositions du code de l'environnement pour protéger les façades les plus exposées au bruit en bordure du périphérique.

Deux « **points durs** » ont été identifiés : **l'avenue Victor Vinde** et la zone du **Calvaire Saint-Pierre**. Les contextes étant différents, les solutions le sont aussi : **un mur anti-bruit est proposé avenue Victor Vinde** et des **isolations acoustiques des façades** envisagées au Calvaire Saint-Pierre (les murs anti-bruit ne protègent pas les étages élevés des immeubles).

Les offres des entreprises consultées pour la réalisation des travaux devront, enfin, comporter des variantes pour la proposition **d'enrobés** moins bruyants. »

« **L'éclairage public a déjà commencé à faire l'objet d'études**, afin de pouvoir le repenser pour réaliser des économies d'énergie et préserver la biodiversité, comme le prévoit le Grenelle de l'environnement, préservant les conditions de sécurité. »

« **L'enquête publique** devrait avoir lieu avant l'été 2012 et les **travaux** pouvoir être conduits en **2013**, sur une année. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



« Pour limiter au maximum la **gêne pendant les travaux** sur la section courante du périphérique, les 2 voies par sens seront conservées **ouvertes en permanence** dans chaque sens de **6h à 21h**. Les accès seront maintenus pendant la durée des travaux, même si des perturbations ponctuelles sont à prévoir. Les usagers et les riverains seront informés à chaque étape, afin de pouvoir anticiper les difficultés momentanées sur le réseau. »

Les enjeux de fluidité et de sécurité liés au projet. Débat.

Yves THOMAS présente une carte des accidents entre 2002 et 2007. Elle montre une forte concentration des accidents **forte entre Weygand et le CHU**.

« La création de **voies d'entrecroisement** permettra aux automobilistes de s'insérer dans le trafic et de quitter le boulevard dans de meilleures conditions. La création de **bandes d'arrêt d'urgence** améliorera la fluidité du trafic en offrant un refuge aux conducteurs en cas d'accident (le périphérique a été prévu au moment de sa construction pour une 2X3 voies, avec les normes de l'époque, obsolètes aujourd'hui).

Sur le **terre-plein central**, les **glissières métalliques seront remplacées par des glissières en béton**. Elles retiendront les véhicules et les empêcheront de passer de l'autre côté de la voie en cas d'accident. Les glissières métalliques sont, en revanche, conservées sur la rive, car elles empêchent le véhicule de rebondir sur la glissière.

Les piles de certains ponts, dont la construction date des années 1960, seront renforcées. »

Karl KULINICZ souligne que l'objectif du projet n'est pas la création d'une voie supplémentaire pour accueillir plus de trafic, mais bien la **sécurisation du boulevard périphérique et l'amélioration de la circulation dans une zone très encombrée aux heures de pointe**.

Yves THOMAS précise que « la création d'une 2X3 voies entraînerait une augmentation du trafic, donc une augmentation de la pollution atmosphérique et du bruit. »

- « *Quel est le statut juridique du périphérique ?* »

Yves THOMAS : « C'est une route nationale non concédée. Les bretelles font partie de l'infrastructure »

Karl KULINICZ : « officiellement, il s'agit de la RN814. C'est donc une route nationale. »

- « *Les solutions proposées vont-elles réellement permettre de réduire les accidents* »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





Karl KULINICZ : « Le nombre d'accidents est rapporté ici, sur la carte projetée à l'écran, au nombre de véhicules qui passent sur le boulevard. Le taux est de l'ordre de 8.4, donc supérieur au taux normal sur une 2X2 voies. **Les solutions proposées résolvent les principaux points de conflits liés aux accidents.** »

- « *Quand vous proposez une glissière béton sur le terre-plein central, c'est parce que c'est sur cette partie là qu'ont eu lieu les accidents, avec des traversées sur l'autre voie, ou c'est juste pour éviter que cela se produise ?* »

Karl KULINICZ : « Il n'en a pas eu jusqu'ici, mais on constate que les glissières métalliques sont régulièrement déformées ; les chocs sur les glissières centrales sont extrêmement fréquents. C'est pour cela qu'a été prévue la solution en béton, également validée par les experts en sécurité. Le traitement est global mais répond aussi à **une mise aux normes des voies.** »

- « *Lors de la réunion du 21 octobre, **des doutes ont été émis concernant la fluidification du trafic sur l'échangeur du Chemin Vert avec la solution des feux.** Une réponse a été apportée en indiquant que les feux ont été pensés surtout pour permettre la traversée des cyclistes. Avez-vous traité nos objections, de quelle façon, et conserverez-vous une voie sur la sortie directe vers le nord ?* »

- « *Pourquoi **supprimer l'éclairage** ? Il est en effet plus agréable, malgré le coût, de circuler sur un périphérique éclairé. Quelles portions resteront éclairées et pourquoi celles-là ?* »

Karl KULINICZ : « Une première réponse sur l'éclairage, tout d'abord. Des études menées au niveau national démontrent que l'éclairage n'apporte pas d'amélioration en terme de sécurité. Il est cher et la gêne lumineuse pour les oiseaux fait que l'investissement n'est pas favorable à l'environnement. La tendance nationale est donc de supprimer les éclairages sur les voies nationales. **Nous engageons au préalable des études pour être certains qu'il n'y aura pas d'incidence sur la sécurité.** Un problème possible est lié au passage entre zones sombres et zones éclairées qui peut rendre difficile la transition pour les automobilistes. Des études doivent donc être réalisées, afin de traiter ce problème, par exemple par une progression dans la luminosité. »

- « *Des tests de suppression d'éclairage ont-ils déjà été effectués en France ?* »

Karl KULINICZ : « Oui, c'est le cas sur l'A86, en région parisienne, où l'éclairage a été supprimé. Plusieurs études et expérimentations ont été réalisées en Ile-de-France, et des études sont en préparation pour voir si la suppression de l'éclairage peut être une norme sur tout le réseau national. Le cas de l'Ile-de-France apporte des retours d'expériences. »



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



Yves THOMAS : « S'il y a plus d'éclairage, les gens roulent plus vite, ce qui est le cas en Belgique (où il n'y a pas moins d'accidents qu'ailleurs). Ce sont des constats réalisés depuis un certain nombre d'années. La configuration doit mettre le conducteur en condition de voir ce qui va se passer. Sur les périphériques, il n'y aura pas moins d'accidents s'ils sont éclairés. Il existe des "points durs" rapprochés à prendre en compte, contrairement à la situation sur l'A86 où l'on a des échangeurs tous les 5km. Des expérimentations doivent être menées sur le périphérique de Caen à différentes périodes, afin de prendre en compte sa configuration particulière. »

- « Certaines zones sont dangereuses à l'entrée ou la sortie du périphérique, comme l'accès par la route de Lion où rien n'est prévu pour les élèves et où les voitures vont très vite. Les automobilistes ne sont pas sur le périphérique mais se comportent comme si c'était le cas. »

« Au rond-point de la Pierre Heuzé, les voitures qui sortent du périphérique ont une vitesse bien supérieure à la vitesse réglementaire en agglomération. »

Karl KULINICZ : « Tous les problèmes de circulation aux abords du périphérique ne pourront pas être traités dans le projet... »

- « La sortie évoquée est pourtant à la sortie immédiate du périphérique. »

- « Le projet est une excellente occasion de régler les problèmes d'accès au périphérique de la part de la ville et des communes concernées. La sécurisation du périphérique doit prendre en compte les sorties de part et d'autre du périphérique ».

Karl KULINICZ : « Un travail étroit est en cours avec la Ville, afin de traiter le maximum des problèmes posés. »

Yves THOMAS présente une carte des trafics. « Le BPN accueille 60 000 à 70 000 véhicules / jour, ce qui est au seuil de la saturation d'une 2X2 voies. Cette saturation est aggravée par l'entrée et la sortie permanente de véhicules à vitesses variées. **Dans la section concernée par le projet, on constate moins de 10% de trafics de transit. Une étude "origine - destination" a été menée et montre un pourcentage important de voitures qui entrent sur le périphérique pour en ressortir juste après.**

La création de voies d'entrecroisement permettra d'améliorer la fluidité du trafic et de mettre aux normes cette partie du BPN. Les voies d'entrecroisement doivent avoir une longueur comprise entre 300 et 750m. Des règles de priorité sont appliquées, qui seront expliquées : c'est le conducteur qui change de file qui perd la priorité. Les bandes d'arrêt d'urgence amélioreront également la fluidité du trafic en cas d'incident. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



« Une seconde carte montre les vitesses moyennes qui pourront être pratiquées. Elles sont en hausse malgré l'augmentation du trafic. **Cette amélioration aura lieu dès la réalisation du projet et pendant environ 30 ans.**

En 2013, lors de la mise en service du projet, la situation sur toutes les zones à risque sera très nettement améliorée, notamment aux abords du CHU.

En 2032, la situation sera à nouveau difficile mais moins que si rien n'est fait. »

Karl KULINICZ et **Yves THOMAS** reviennent sur la question posée sur l'aménagement de l'échangeur du Chemin Vert où, conformément à la réglementation, des aménagements sont prévus pour la traversée des cyclistes. **L'aménagement d'un carrefour à feux « intelligents » sécurise la circulation tout en tenant compte du trafic.** Les feux intelligents peuvent être régulés à tout moment par le gestionnaire. Avec un giratoire, les piétons et cyclistes ne pourraient pas traverser les zones nord et sud. »

« La voie d'entrecroisement existante sera supprimée au Chemin Vert. Une simulation montre ici la gestion d'un échangeur avec feux (voir le diaporama de la réunion). »

« **Par ailleurs, les collectivités et l'État travaillent ensemble à un système global** qui pourra adapter la gestion du trafic au comportement des automobilistes s'il y a des bouchons ou des accidents. »

Yves THOMAS précise que toutes les remarques émises pendant la concertation seront étudiées. Les études et les simulations montrent cependant que la situation sera sensiblement améliorée par le projet ».

« Est-ce que le système sera coordonné des deux côtés du périphérique, car il y a déjà des feux côté sud du périphérique. »

Yves THOMAS indique que la remarque de la Ville a été prise en compte. Les temps de feux pourront être régulés en fonction de l'heure de la journée et des événements ponctuels qui peuvent perturber la circulation. Cette solution pourra donc satisfaire un maximum d'utilisateurs. »

Un intervenant demande si « des études de même ordre ont été réalisées pour le flux de **cyclistes**, qui peuvent aller du Chemin Vert au centre commercial, au nord. Tout a-t-il été envisagé pour les cyclistes, comme la création d'une piste cyclable sur la voie du milieu ? ».

Karl KULINICZ répond que « cette étude n'a pas été réalisée, car la création d'une piste cyclable est un projet très lourd. Le projet répond à l'ensemble du cahier des charges actuel sur la sécurisation du passage des piétons et vélos. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr





Yves THOMAS précise qu'il « n'y a pas la place pour créer le même aménagement qu'au CHU. Au CHU, de plus, les gens passent ailleurs : l'accès et la sortie de cette piste cyclable pour les piétons ou les vélos est difficile. Donc la même solution n'est pas envisagée ici. »

Alain BOCQUET souligne que « les associations de cyclistes préfèrent être considérées comme des occupants de la voirie. Il faut prendre en compte les vélos, car ils représentent un trafic important. »

- « Une étude a montré qu'on met plus de temps en circulant au sein de l'agglomération en transport collectif qu'en utilisant son véhicule individuel. C'est l'un des handicaps à la promotion de l'usage des transports collectifs. Les objectifs de fluidification ne vont-ils donc pas à l'encontre du **développement des transports en commun**, en favorisant l'usage du véhicule personnel ? »

Karl KULINICZ précise que « la vitesse moyenne actuelle sur cette zone du BPN est de 30 km/h. Même après travaux, les vitesses moyennes y seront toujours limitées, mais des embouteillages seront évités. Il n'y a donc **pas de concurrence entre le projet et les transports en commun**.

Les problèmes de saturation actuels seront amoindris par l'amélioration de la fluidité, et la sécurité sera sensiblement améliorée. Certaines options comme le passage à 2X3 voies auraient été un moyen de promouvoir l'usage du véhicule personnel, en offrant un débit maximum, mais ce n'est pas l'objectif du projet. »

- « Beaucoup des gens qui prennent le périphérique ne réfléchissent pas à d'autres alternatives, en oubliant les rues de Caen où l'on circule bien. »

- « Au niveau du Chemin Vert, il risque d'y avoir des bouchons si les automobilistes ne respectent pas les voies sur lesquelles ils sont sensés rester. »

Yves THOMAS : « La Ville et les services associés devront anticiper ces comportements. »

- « Sait-on quels sont les points de saturation, ainsi que les heures de la journée auxquelles ils sont importants : est-on sûrs que les dépenses engagées pour le projet ne concernent pas un problème ponctuel ? »

Yves THOMAS : « Le trafic et les vitesses sont connues en permanence sur le périphérique. Le projet permettra de fluidifier la circulation aux heures de pointe, mais aussi en cas de perturbations sur le périphérique. L'objectif est donc l'amélioration en continu et la fluidification du trafic. »

Karl KULINICZ : « Entre la Vallée des Jardins et la Côte-de-Nacre, entre 17h et 18h, il y a plus de 300 véhicules qui font le mouvement d'entrée et de sortie, ce qui ralentit considérablement la circulation. La création des voies d'entrecroisement permettra à ces automobilistes de rester sur une voie qui leur est dédiée, sans s'insérer dans le flux. »



PRÉFET
DE LA RÉGION
BASSE-NORMANDIE



Yves THOMAS : « Il existe aujourd'hui une voie d'entrecroisement entre la route de Lion et Pierre Heuzé, qui n'est pas trop longue (afin que les véhicules ne la prennent pas pour une troisième voie) et suffisamment confortable pour permettre les échanges. Le projet permettra une mise aux normes dans les meilleures conditions de sécurité. »

« La suppression de la voie d'entrecroisement actuelle depuis la rue Villons les Buissons jusqu'au boulevard périphérique, est prévue dans l'aménagement de l'échangeur du Chemin Vert pour sécuriser le passage des vélos. Car, cette voie est une véritable rampe de lancement sur le périphérique. »

Clôture de la réunion

Cédric LEROY conclut en remerciant les participants pour leur présence et l'État pour la qualité des informations apportées et la qualité du projet. L'installation de feux permettra de reconnecter le Chemin Vert et le nord, en créant une atmosphère plus urbaine, alors qu'un giratoire ne résoudrait pas tous les problèmes. L'attachement à une meilleure circulation des vélos n'est pas le même pour tous, mais ils doivent être pris en compte, car leur situation actuelle est difficile.

Cédric LEROY espère également que toutes les inquiétudes ont pu être levées ce soir et propose de suivre la concertation et les étapes de réalisation du projet.

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



CONCERTATION PUBLIQUE L300-2. Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen
Compte-rendu de la réunion du **15 novembre** 2011 à **Caen** (Salle municipale de Pierre Heuzé)

*Cette synthèse analytique a été réalisée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Le diaporama qui a servi de support aux interventions est en ligne sur le site de la DREAL.
Seuls les noms des intervenants de l'État et de la Ville figurent en clair dans ce compte-rendu.*

Le 15 novembre 2011 à Caen, a eu lieu la sixième réunion publique et **deuxième réunion thématique (sur le thème du bruit)** de la concertation organisée sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen, en application des dispositions des articles L300-2, R300-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

L'État, porteur du projet et organisateur de la concertation (en liaison avec les communes traversées et les co-financeurs de l'opération) était représenté par :

. La **DREAL Basse-Normandie** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), **maître d'ouvrage du projet** (ordonnateur des travaux) :
- Karl KULINICZ, chef du Service Aménagement des territoires, Infrastructures et Habitat
- Valérie GUYOT, service Communication.

. La **DIR Nord-Ouest** (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), **maître d'œuvre du projet** (chargée de la conduite opérationnelle des travaux et de l'exploitation du périphérique) :
- Ronan LE COZ, chef du service d'Ingénierie Routière.

Ouverture de la réunion

Serge LEMONNIER, Maire adjoint de Caen accueille les participants. Il présente les intervenants et les objectifs du projet. « Il s'agit de **fluidifier le boulevard périphérique nord de Caen**, totalement saturé à certaines heures, et de le **sécuriser**. Ces travaux aussi seront l'occasion de **protéger les habitations les plus exposées au bruit routier** dans la zone du projet, **ce qui est précisément le thème de la réunion de ce soir.** » Il propose à la DREAL que le projet et le cadre de la concertation soient présentés plus succinctement aujourd'hui, afin de pouvoir ensuite « zoomer » sur tout ce qui concerne le traitement des nuisances sonores et en débattre.

Présentation générale du projet de l'État et du cadre de la concertation

Karl KULINICZ précise les études du maître d'ouvrage, ordonnateur et pilote du projet – la DREAL - et du maître d'œuvre, pilote des travaux et exploitant du boulevard périphérique - la DIR NO.
« Le but de la réunion, comme l'a indiqué Monsieur le maire, est de présenter les aménagements proposés, comme le prévoit le code de l'environnement, lorsque des travaux génèrent la modification significative d'une infrastructure, pour protéger les habitations riveraines exposées à un bruit supérieur aux seuils réglementaires en vigueur. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



« La réunion thématique du 15 novembre 2011 **s'inscrit dans la concertation** organisée par l'État, en application du code de l'urbanisme, sur le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen. Les modalités de la concertation ont été définies avec les deux communes traversées. Leurs conseils municipaux les ont approuvées, le 12 septembre pour Caen et le 3 octobre pour Hérouville-Saint-Clair.

Les co-financeurs du projet (Région, Département, communauté d'agglomération Caen la mer) ont également été associées à un comité de pilotage de la concertation, constitué et présidé par le préfet de la Région Basse-Normandie, préfet du Calvados ».

« La concertation a lieu jusqu'au 17 novembre. Chacun peut aussi s'informer et s'exprimer via le site Internet de la DREAL, déposer des avis et poser des questions par courrier. Des dépliants avec carte T ont été distribués. L'État fera **un bilan de l'ensemble de la concertation** et fera connaître les suites qu'il propose de donner aux études, à la lumière de la concertation. Ce bilan sera soumis à l'avis des deux communes. »

« **Le projet n'est donc pas figé, même s'il s'inscrit dans des fonctions, un périmètre et un budget définis par l'État et les co-financeurs.** Une enquête publique aura encore lieu, en principe avant l'été 2012, pour une réalisation des travaux en 2013. »

Ronan LE COZ indique que le projet a plusieurs volets :

pour sécuriser un boulevard périphérique nord de plus en plus saturé aux heures de pointe, qui accueille beaucoup de trafic local et où les automobilistes s'insèrent très souvent dans la circulation pour sortir aux échangeurs suivants, la solution retenue par les co-financeurs est de :

- créer des **voies d'entrecroisement entre les échangeurs**, c'est-à-dire relier les voies d'entrée sur le boulevard périphérique aux voies de sortie ;
- créer **des bandes d'arrêt d'urgence** continues, afin de permettre aux véhicules en panne de s'y arrêter et de limiter les bouchons. L'entretien des voies sera ainsi facilité pour les agents ;
- sécuriser **les échangeurs de la Vallée des Jardins et du Chemin Vert** ;
- mettre aux normes **le traitement des eaux de pluie** qui ruissellent sur la chaussée ;
- **protéger les habitations** riveraines les plus exposées au bruit.

Une diapositive projetée à l'écran (voir le PPT de la réunion, également mis en ligne sur le site de la DREAL) montre un schéma des futures voies d'entrecroisement : **elles ne sont pas une troisième voie** : elles relient l'entrée à la sortie du périphérique. Elles sont réalisées, comme les bandes d'arrêt d'urgence, **sans élargir l'emprise globale du périphérique**, en prenant sur le terre-plein central, qui est assez large et en décalant les voies vers le centre. **La bande d'arrêt d'urgence sera d'environ 2m50 de largeur.**

« **L'aménagement de l'échangeur de la Vallée des Jardins** : aujourd'hui, on y circule assez mal quand les trafics sont importants : les automobilistes qui arrivent de l'ouest quittent le boulevard périphérique pour retrouver le boulevard Weygand et n'arrivent pas facilement à s'y insérer, dans la mesure où deux voies d'insertion très proches l'une de l'autre créent des zones de conflit. »

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



« **L'objectif est de créer un giratoire avec des voies d'évitement ou *shunts*, qui permettront à ceux qui sortent du boulevard et qui prennent le boulevard Weygand vers le sud d'éviter le carrefour.** »

« Les automobilistes qui arrivent du boulevard Weygand et souhaitent prendre le boulevard périphérique vers l'est pourront aussi éviter le carrefour giratoire. La voie d'insertion en boucle pourra être supprimée, ce qui fera disparaître l'actuelle zone de conflits. »

« **L'aménagement de l'échangeur du Chemin Vert** : les conducteurs qui se dirigent vers l'ouest en sortant du boulevard périphérique arrivent sur un carrefour qui comporte un *cédez-le-passage*. Ils ont, de ce fait, beaucoup de mal à s'insérer dans le trafic. Par ailleurs, côté ouest, une voie d'entrecroisement gêne actuellement la circulation des vélos. L'aménagement d'un carrefour à feux « intelligents » sécurisera le passage des vélos comme celui des automobilistes qui sortent du boulevard périphérique. »

« Concernant **la mise aux normes du dispositif de stockage et de traitement des eaux de pluie** : il existe actuellement deux petits bassins de stockage (dissimulés par des plantes) : l'un au niveau de la Vallée des Jardins et l'autre Porte d'Angleterre. L'objectif est de les agrandir (ils seront toujours végétalisés) pour créer des zones de recueil et traitement des eaux de surface. »

« La réunion de ce soir étant dédiée au thème **du bruit**, nous reviendrons un peu plus tard sur les solutions qui peuvent être proposées pour préserver les habitations les plus exposées au bruit. »

« Le maintien du boulevard à 2X2 voies, sans élargir son emprise routière, permettra de conserver les **talus arborés** en bordure du boulevard périphérique.

« Une étude est en cours pour **repenser l'éclairage** sur le périphérique, afin d'analyser si l'éclairage public influe – dans quelles zones et à quelle conditions - sur la sécurité routière ».

« Le **calendrier** : la concertation sera suivie de nouvelles études. Une enquête publique devrait avoir lieu avant l'été 2012, pour une réalisation des travaux en 2013. Ils dureront environ une année. »

« **Pendant les travaux**, les 4 voies du BPN seront maintenues ouvertes à la circulation pendant la journée et les accès seront préservés. Les travaux seront réalisés dans l'emprise du boulevard périphérique (sauf dans des cas très ponctuels, comme pour la construction du mur antibruit sur l'avenue Victor Vinde). »

Karl KULINICZ rappelle qu'il restera après la concertation et avant l'enquête publique des études à conduire. **Le projet peut encore évoluer**, dans le périmètre et le budget fixés par les co-financeurs.



Débat

- « J'habite tout près du rond point près de la porte n°8. Beaucoup de gens vivent dans cette zone pavillonnaire et subissent énormément de bruit à cause des camions et des voitures qui passent en direction de la zone industrielle d'Hérouville. **Il serait judicieux de faire une bretelle** pour toutes ces zones industrielles, en face des papeteries, car cela désengorgerait énormément ce carrefour qui est bloqué matin et soir. »

Karl KULINICZ précise que la réalisation de cette bretelle n'est pas incluse dans le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen. « **Il n'est pas prévu de modifier les fonctionnalités du boulevard périphérique.** On l'aménage, on l'optimise, mais ces travaux complémentaires ne sont pas inscrits dans l'enveloppe budgétaire. Les co-financeurs ont souhaité ne pas modifier de façon importante le périphérique et ont rejeté, notamment, la réalisation d'une 2X3 voies qui augmenterait ses capacités routières. »

- « Mais la réalisation de la bretelle n'a pas un coût excessif par rapport au reste des travaux... »

Karl KULINICZ explique que la réalisation de la bretelle supposerait l'acquisition de terrains. Elle nécessiterait également de revoir l'organisation de la route Lion sur Mer qui est à 2x2 voies, ce qui constitue un projet à part entière.

- Au cours de la dernière réunion j'avais déjà souligné le fait que ce projet sous-estime complètement l'envergure des problèmes qui se posent à l'agglomération. On parle d'autres projets qui vont amener du trafic supplémentaire et on estime que l'on ne peut pas parler d'évolution du plateau Nord. L'étude du projet porte sur des problèmes très limités par rapport à l'envergure de ce qu'il y a lieu de faire ».

Karl KULINICZ rappelle qu'une **décision collective a été prise il y a 10 ans par l'État, les élus, la Région et le Département de ne pas réaliser une 2x3 voies sur un site devenu urbain.** D'autres projets existent en complément de celui de sécurisation du BPN de Caen pour mieux desservir le plateau Nord. **Plus on élargit la voie, plus on apporte de fonctionnalités, plus on génère de trafic ... Et de nuisances.** Au bout de quelques mois, le BPN commencerait à nouveau à être saturé. »

- « Un projet de mur antibruit est-il prévu au niveau du collège Nelson Mandela, sachant que la cour de récréation donne sur le boulevard périphérique et que l'été il est impossible de faire cours les fenêtres ouvertes ? »

Karl KULINICZ indique qu'un mur antibruit n'est pas prévu au niveau du collège. Des solutions adaptées au contexte seront proposées à l'occasion des travaux à chaque fois qu'une habitation ou un établissement sensible est exposé au bruit au-delà des seuils fixés par le code de l'environnement.

- « Des mesures de bruit ont-elles déjà été réalisées aux abords du boulevard ? Vivre près d'un périphérique est quasiment insupportable... »



Ronan LE COZ présente les diapositives préparées par la DREAL sur le thème du bruit.

« **Le volume du son (pression acoustique) est converti logarithmiquement et chiffré en décibels.** 3 décibels correspondent à un doublement de l'énergie acoustique. Le niveau 0 correspond au seuil de l'audition, le niveau 130 au seuil de la douleur - voire de la perte d'audition (par exemple, un avion au décollage à 100 mètres). Entre les deux, 50 décibels, par exemple, représente l'ambiance d'un restaurant paisible, 70 décibels celle d'une salle de classe moyenne, mais assez bruyante ; 100 décibels le bruit causé par un klaxon, 120 décibels, celui d'un circuit de Formule 1). »

« Le **LAeq**, ou **niveau sonore équivalent**, est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile. Il s'agit du niveau énergétique moyen (une valeur moyenne en décibels) pour une période donnée, avec une pondération en fonction des fréquences :

- LAeq jour (niveau de bruit moyen entre 6 et 22h),
- LAeq nuit (entre 22h et 6h). »

« Les premières réglementations sur le bruit datent de **1992. Elles ne s'appliquaient à l'époque qu'aux projets nouveaux.** Depuis, le décret du 9 janvier 1995, l'arrêté du 30 mai 1996 et la circulaire du 25 juillet 1996, intégrés au Code de l'environnement, réglementent en application de son article L. 571-10 les modalités du classement sonore des grandes voies existantes (et de leurs modifications et transformations significatives).

Dès lors qu'un projet d'aménagement modifie de façon substantielle une infrastructure, l'aménageur se doit de respecter les seuils de bruits réglementaires après travaux, même s'ils étaient dépassés avant travaux ».

Karl KULINICZ précise que les textes imposent un seuil après travaux de **65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.** Mais même s'il n'avait pas eu à remplir ces obligations réglementaires, l'État avait prévu de réduire le bruit en bordure du boulevard périphérique. »

- « À quelles études de bruit correspondent les niveaux relevés avant travaux ? »

Karl KULINICZ indique que des mesures de bruit ont été réalisées en 2007. **On constate qu'à certains endroits on atteint les 74 dB(A) en bordure du périphérique.** Une réglementation concerne ces « **points noirs bruits** ». Elle vise à protéger les bâtiments définis comme sensibles – habitations, écoles, hôpitaux. **Si l'on dépasse 70 dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit le « point noir bruit » doit être traité.** Selon le code de l'environnement, **les propriétaires des constructions nouvelles réalisées après les travaux doivent, en revanche, se protéger.** C'est fréquemment le cas : si l'on n'avait construit que là où il n'y a pas de bruit, Paris ou Caen n'existeraient pas...

Pour réaliser ces études de bruit, la DREAL fait appel à des bureaux spécialisés. Des mesures ont été faites sur une journée complète, et d'autres à des moments plus ponctuels, afin de déterminer des « cartes de bruit » en fonction de l'évolution du trafic et des travaux qui seront réalisés et pour évaluer les niveaux de bruit à plus long terme. **On a pris un horizon à 20 ans, jusqu'en 2032.**

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



Le trafic a été pris en compte (il existe une corrélation très forte entre trafic et niveau de bruit). Les conditions météorologiques ont également été intégrées, pour mesurer l'incidence du vent, même si le vent a peu d'influence quand on est très proche de la source de bruit.

Des cartes de bruit sont projetées à l'écran (voir le PPT de la réunion, également mis en ligne) : les rectangles violets représentent les constructions et les flèches permettent de définir les niveaux de bruit dans les immeubles (au RDC, 1^{er}, 2nd et 3^e étage, parce que **la ligne de bruit augmente avec la hauteur**). Le niveau de bruit le plus élevé survient évidemment le jour.

En marron, rouge ou violet, on a des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) sur lesquels il faut intervenir. **On voit que certains bâtiments de l'Avenue Victor Vinde supportent des niveaux de bruit supérieurs à 75 dB(A).**

- « *Il y a du rouge sur certains pavillons près de l'avenue Victor Vinde, près du mur antibruit. Mais il y a également beaucoup d'habitations vers le Calvaire Saint-Pierre : pourquoi, à cet endroit-ci, aucun mur anti-bruit n'est-il prévu ?* »

Karl KULINICZ explique que le bruit monte. « Entre le rez-de-chaussée et les étages supérieurs on peut avoir des niveaux de bruit qui augmentent de 7dB(A). Ce sont donc les logements les plus hauts qui supportent les niveaux de bruit les plus élevés. Or, ils ne peuvent pas être bien protégés par un mur anti-bruit. **La seule solution efficace est d'isoler le bâtiment.** »

- « *J'habite avenue Victor Vinde et je suis très gênée par ce bruit permanent. La nuit, ce trafic est également composé de poids lourds, ce qui nous empêche de dormir. Est-il possible d'empêcher la circulation des poids lourds, la nuit par exemple, en mettant des panneaux au niveau du magasin Monsieur Meuble pour dévier le trafic ?* »

Karl KULINICZ : « la nuit, le bruit contraste, de plus, avec une ambiance plus calme et il suffit d'un camion ou d'une moto pour que la gêne soit très forte. »

Ronan LE COZ indique que l'interdiction des poids lourds implique de les faire passer par le sud, où il y a moins d'habitations, certes, mais tout de même des zones habitées : **le sud s'urbanise de plus en plus**. A terme, le contournement sud de Caen améliorera la situation. **Tous les poids lourds ne peuvent pas passer par le sud**, en particulier au niveau du **pont SNCF qui est limité en hauteur à 4m10**. Or, creuser davantage est impossible, car on est trop près des nappes phréatiques.

- « *Interdire les poids lourds n'est pas une solution. Il faut bien alimenter les supermarchés et les entreprises !* »

Karl KULINICZ présente à l'écran les mesures de bruit avec et **sans la réalisation du projet** à plus long terme. Sans la réalisation du projet, on voit que **le trafic continuera à augmenter ; le bruit pourra baisser un peu, avec beaucoup plus de pollution**. Ce constat vaut pour les deux sections du boulevard périphérique. **Avec le projet, on a des niveaux de bruit qui restent tout de même encore élevés, notamment avenue Victor Vinde**, ce qui justifie un mur de protection.

DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr



- « *Le mur anti-bruit sera-t-il être efficace en R+1 (1^{er} étage) ?* »

Karl KULINICZ répond que le mur a été conçu pour être efficace jusqu'à R+1. Il faudra également tenir compte des spécificités de chaque secteur. Au Calvaire Saint-Pierre, des habitations devront être protégées, comme sur la partie est du secteur Victor Vinde.

- « *Les véhicules en transit entre l'A13 et l'ouest de l'agglomération caennaise devront toujours emprunter le boulevard périphérique nord, comme ceux qui circulent entre les quartiers limitrophes du périphérique, ce n'est pas très logique. Et la LIQN ?* »

Karl KULINICZ explique qu'il restera de la circulation sur le boulevard périphérique, car la réalisation de la LIQN ne pourra pas supprimer tout le trafic sur le boulevard périphérique.

- « *La décision prise il y a dix ans ne prenait pas en compte le projet Axe Seine et de ligne nouvelle Paris-Normandie. Il faut aménager le modernisme selon les éléments modernes nouveaux que l'on a. Pourquoi, de plus, ne pas couvrir le boulevard périphérique ?* ».

Karl KULINICZ indique qu'il y a dix ans on ne parlait pas non plus du contournement sud de Caen. Par ailleurs, couvrir le boulevard périphérique aurait un **coût faramineux**.

- « *il y a des exemples à Paris. Pourquoi ne pas engager des Partenariats Public-Privé. Avec du volontarisme, on pourrait aboutir à quelque chose d'assez précis et de très moderne, et qui préserverait tous les intérêts de l'avenir* ».

Karl KULINICZ souligne qu'il serait très heureux d'étudier ce genre de projets, très intéressants. Mais réunir plus de 250 millions d'euros pour faire quelques kilomètres de route n'est pas forcément aujourd'hui la priorité de l'État et des collectivités.

Karl KULINICZ revient sur **le mur anti-bruit prévu avenue Victor Vinde**. Ce sera un mur de type « gabion » (de pierres). L'architecte, Alain Montois, a souhaité rappeler les remparts de Caen et proposer un revêtement le moins sensible possible aux tags. Côté Avenue Victor Vinde, la végétation sera rétablie. Un rétrécissement de la voirie donnera à l'avenue un caractère plus urbain.

- « *Ce mur sera-t-il côté périphérique ou côté rue ?* »

Ronan LE COZ indique que le mure sera côté périphérique, avec un talus. Il sera très encastré. Le but n'est pas de faire « le mur le plus haut possible ».

- « *Quelle sera son efficacité réelle ?* »



Karl KULINICZ indique que « le trait rouge sur la diapositive, le long de l'Avenue Victor Vinde, représente le mur anti-bruit. On voit qu'il y a une baisse importante du niveau de bruit. Mais pour les étages élevés des immeubles, les résultats sont moins intéressants

Avenue Victor Vinde, on note des baisses de niveaux de bruits de 10 dB, ce qui équivaut à diviser le bruit par huit. C'est comme si 80 000 véhicules passaient avant la réalisation du mur, pour 10 000 ensuite. **Ce chiffre vaut pour les rez-de-chaussée** ; au 1^{er} étage on arrive à 7dB, mais avec plusieurs cas de figures ».

- « Et dans les jardins près du périphérique ? Je récupère aussi le bruit du trafic sur le viaduc de Calix quand le périphérique est bloqué. »

Karl KULINICZ : « **Les mesures de bruit ont été réalisées à 1m des façades des maisons.** Elles ont pris en compte tous les bruits. Après travaux, nous ferons des vérifications. Sur les constructions qui ne peuvent pas être protégées par le mur anti-bruit, nous proposerons des isolations acoustiques si nous constatons que les seuils sont dépassés. Le mur anti-bruit de l'avenue Victor Vinde a été prolongé le long de la bretelle pour se prémunir des phénomènes de contournement. »

Ronan LE COZ : « Les études qui ont été réalisées ont surtout pour objectif de mesurer le milieu sonore ambiant. Elle permet de calculer une valeur « la moins bruyante possible », afin de mieux protéger les riverains. Si avant travaux vous êtes dans un niveau de bruit faible ou modéré, on se doit de vous protéger davantage. »

Karl KULINICZ : « Au calvaire Saint-Pierre, nous travaillons avec *La Caennaise* pour essayer de trouver ensemble les solutions les plus intelligentes, la solution standard consistant à changer les menuiseries. Mais il y a peut-être la possibilité de traiter plus globalement la façade, afin d'atteindre un meilleur niveau de performances et de faire aussi des économies d'énergie. »

- « On parle de préserver les jardins, la vie à l'extérieur, mais finalement la conclusion est de proposer des isolations de façades... »

- « Pourquoi *La Caennaise* n'est-elle pas présente ? Vous aviez accepté de l'inviter ce soir ? »

Un représentant de La Caennaise, responsable du service technique : « Nous avons été contactés pour un partenariat avec la DREAL. La Caennaise est propriétaires des immeubles, mais pas des terrains. La question du foncier pose donc aussi problème. Les murs de La Caennaise se trouvent relativement près de la clôture au Calvaire Saint-Pierre, alors que pour l'Avenue Victor Vinde il y a une voie de circulation entre les deux. Nous voulons proposer des solutions globales, avec l'aide d'un architecte et d'un acousticien. Il faut traiter toutes les façades les plus exposées au bruit du périphérique.

Karl KULINICZ : « Nous travaillons également avec la ville de Caen. Se pose aussi la question de l'**entretien** des murs. L'État n'a pas vocation à entretenir des murs anti-bruit. C'est une question qui se posera inévitablement. »



Alain BOCQUET, directeur de la Voirie de la ville de Caen, ajoute que la réduction de la largeur de l'avenue Victor Vinde, permettra de créer une bande d'espaces verts côté habitations. L'avenue sera ramenée à une largeur plus classique, de l'ordre des 6 mètres, en conservant des espaces de stationnement. Ce projet d'aménagement de l'avenue sera présenté aux habitants.

- « *Il serait appréciable que les mesures soient proposées de façon équitable, au Calvaire Saint-Pierre et ailleurs, pour une meilleure attractivité du territoire.* »

Serge LEMONNIER indique que la ville de Caen a ajouté **un vœu à sa délibération sur les modalités de la concertation pour un mur anti-bruit rue du Père Sanson**, afin de protéger les habitations du Calvaire Saint-Pierre. **Il ne s'agit pas pour autant de concurrencer le projet de mur sur l'Avenue Victor Vinde.** Les riverains de l'Avenue Victor Vinde l'attendent depuis longtemps.

- « *Et la pollution ?* »

Karl KULINICZ : « Le dossier d'enquête publique comportera un volet sur l'impact du projet sur la pollution. Nous sommes soucieux de préserver la végétation, afin de capter une bonne partie des poussières. Le mur sera dissimulé par des plantations ».

- « *J'emprunte tous les jours l'avenue Victor Vinde. C'est l'une des plus belles rues de Caen, avec des arbres magnifiques. Il faudrait trouver une solution pour conserver cette qualité urbaine.* »

Alain BOCQUET précise que la direction de la voirie travaille avec le service des espaces verts de la Ville et l'État pour choisir les solutions et les essences végétales les plus adaptées.

- « *Quel est le coût d'un mur anti-bruit de cette hauteur ?* »

Karl KULINICZ : « Cela dépend du type de murs, mais on peut dire que «c'est de l'ordre du million d'euros. S'il y a des réseaux à déplacer, ce coût peut être plus élevé. »

Clôture de la réunion

Serge LEMONNIER, maire adjoint de Caen remercie les participants et la DREAL et rappelle que l'ensemble de ces échanges figurera au bilan.

Des planches agrandies avec des cartes de bruit (avec et sans aménagement) dans la zone du projet sont affichées et commentées avec les participants. □



► Courrier reçu après la concertation.

12 DEC. 2011

COURRIER

Service émetteur : Direction de l'Offre de Santé
Et de l'Autonomie

Le Directeur de l'Agence Régionale de Santé de
Basse-Normandie

Date : 8 décembre 2011

A

Objet : Concertation projet de sécurisation du
boulevard périphérique Nord de Caen

Monsieur le préfet de Basse-Normandie,
DREAL Basse-Normandie
Concertation BP Nord
10, Boulevard du Général Vanier
BP 60040
14006 CAEN Cedex

Monsieur le Préfet,

A l'occasion de la concertation sur le projet de « sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen », je souhaite attirer votre attention sur l'impact du projet de reconstruction du Centre Hospitalier Régional Universitaire de Caen.

Il a été décidé de construire un bâtiment neuf sur le site Côte de Nacre en remplacement de l'actuelle tour. La mise en service est envisagée pour 2019.

Le CHU est propriétaire de l'ensemble du site entre l'avenue Côte de Nacre (CD7) et la route de Lion/mer (CD60). L'emprise disponible pour la future construction se situe à l'Est de la tour actuelle, en proximité immédiate de la route de Lion, laquelle pourrait permettre la desserte du futur hôpital. Cependant, dans la configuration actuelle, le CD 60 est peu raccordé aux axes majeurs de l'agglomération et ne convient pas à l'accès principal d'un CHRU.

C'est pourquoi, je me demande si vous envisageriez de développer l'échangeur de la route de Lion sur mer pour permettre l'accès direct au futur CHU depuis le boulevard périphérique. Cette éventualité a un impact direct sur l'organisation à prévoir sur le site de CHU dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général
de l'Agence Régionale de Santé



P.J.Lancry