

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE LA VILLE DE CAEN



DESCRIPTION ET ANALYSE CRITIQUE
PAR L'ASSOCIATION « DÉRAILLEURS »
Mars 2007

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE LA VILLE DE CAEN

Ou

Le pourquoi du comment :

Pour éclairer les élus, faciliter leurs décisions et l'exercice de leurs responsabilités, se poser en interlocuteurs compétents et constructifs, les membres de l'association « Déraillleurs » se sont livrés à une expertise de l'ensemble des aménagements cyclables, ou déclarés comme tels, de la ville de Caen. Ils en ont la compétence, individuellement et surtout collectivement, car ils sont des usagers expérimentés, critiques, voire militants pour certains, et bénéficient du soutien logistique et conceptuel de la FUBICY et de l'AF3V.

L'affirmation par les collectivités locales d'une action positive menée en matière d'aménagements cyclables sur l'agglomération caennaise, l'expérience quotidienne de ceux qui se déplacent à bicyclette incitent à un regard critique. Certains aménagements sont remarquables et appréciés. D'autres sont médiocres, voire dangereux. Certains même sont « virtuels »...

Cette analyse constitue aussi un guide des aménagements cyclables caennais pour tous les cyclistes.

Ce travail est également une entrée dans le nécessaire débat sur le partage de l'espace urbain, pour parvenir à modifier les déplacements urbains, objectif aujourd'hui partagé par presque tous.

La méthodologie et les critères retenus se veulent objectifs afin de permettre des comparaisons entre les aménagements, les itinéraires cyclables. Cette analyse permet à l'association de présenter un inventaire détaillé.

Les critères retenus prennent en compte : les dimensions, les entrées, le revêtement, les débouchés, les intersections, les relations avec les voies automobiles, la continuité et les relations avec les piétons... En revanche, d'autres critères n'ont pas été retenus : les sas vélos, le jalonnement, le stationnement, l'entretien. Ils ne sont pas accessoires mais ils feront l'objet d'une analyse ultérieure. La « note » est la résultante de l'analyse des différents critères retenus. Parfois cette appréciation peut être modulée suivant la typologie du cycliste empruntant l'aménagement concerné : un cycliste en promenade familiale et un cycliste en déplacement utilitaire vont privilégier des critères différents

Pour lire ce document, les entrées sont multiples :

- géographique grâce à la carte situant les aménagements analysés et renvoyant au numéro de la fiche correspondante ;
- par type d'aménagement grâce au tableau indiquant leur longueur pour chacune des fiches ;
- par la notation grâce au tableau récapitulant les appréciations selon les critères et les différentes fiches.

Cette étude va se poursuivre dans les mois à venir pour le territoire de Caen la mer.

Nous envisageons une analyse des « dessertes » des pôles générateurs de déplacements : les établissements scolaires, les "grands employeurs"...

Je vous souhaite une bonne lecture.

Et n'hésitez pas à nous communiquer vos remarques car ce document ne demande qu'à être modifié, augmenté.

Pour Déraillleurs, le président
Michel Caen

Remerciement à : François, Christine, Georges, Jean-Noël, Claude, Jérôme, Fabrice, Michel et les autres...

EXPERTISE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES **DE LA VILLE DE CAEN – MÉTHODE DE TRAVAIL**

Méthode de travail :

En utilisant les critères d'analyse définis ci-dessous, le travail d'expertise s'est déroulé en 4 temps :

1. Trois membres de « Déralleurs » ont parcouru à bicyclette l'ensemble des équipements de la ville de Caen, répertoriés par entités identifiables.
2. Ces premiers « experts » ont ensuite mis en ligne leur analyse sur le site internet du « Déralleurs ».
3. Chaque membre de l'association a pu faire ses remarques dans un délai d'un mois.
4. Pour chaque aménagement, le diagnostic final a été arrêté par le conseil d'administration de « Déralleurs ».

Le travail d'expertise des aménagements cyclables de la ville de Caen s'est déroulé pendant l'hiver 2006 - 2007.

Critères d'analyse :

Les aménagements cyclables sont-ils réels, sûrs, pratiques, et agréables ? Permettent-ils un développement éco-citoyen des transports ?

1. Dimensions de l'aménagement (longueur et largeur).
2. Qualité de l'entrée dans l'aménagement (identification, signalisation verticale, jalonnement directionnel, sécurité, réalisation pratique, abaissement des bordures de trottoir).
3. Qualité du revêtement. Obstacles.
4. Gestion des carrefours.
5. Relations avec la circulation et le stationnement automobile : séparation réelle, virtuelle, voire réalisation dangereuse.
6. Relations avec les piétons.
7. Qualité de la sortie de l'aménagement (identification, sécurité, réalisation pratique).
8. Continuité de l'aménagement.
9. Bilan global
10. Note : A, B, C, D ou E (A note maximale, E note minimale)



RAPPEL DES LOIS ET RÉGLEMENTS

La circulation des vélos, et les aménagements cyclables, sont l'objet de divers textes qu'il est nécessaire de rappeler car ils sont souvent méconnus ou mal appliqués. Les fiches descriptives des aménagements ne reviennent pas systématiquement sur les manquements à ces règles. Une mise au clair est cependant nécessaire car des aménagements ne correspondent pas aux définitions réglementaires : la responsabilité de la Ville et/ou des cyclistes est engagée.

La prise en compte des vélos dans l'organisation des transports

Elle est définie par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI – 30/12/1982) qui affirme dans son article 1 « *le principe du libre choix pour chacun de son moyen de déplacement* ». Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'article 28 précise que « *les principes d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement doivent permettre d'assurer une bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun* ».

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE – 30/12/1996) a institué plusieurs mesures, dont les Plans de Déplacements Urbains (PDU). L'article L228-2 du Code de l'Environnement, qui en est issu, a rendu obligatoire dans toute création ou rénovation de voie urbaine (au sens du Code de la Route : entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une agglomération) la mise au point d'itinéraires cyclables. Elle précise que ces itinéraires « *doivent être pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation* ».

Les aménagements cyclables et leur signalisation

C'est l'article R 110-2 du Code de la Route qui définit les aménagements :

- **Bande cyclable** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **Piste cyclable** : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.
- **Voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

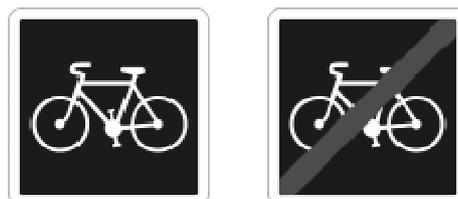
Tout autre aménagement de voirie n'est pas un aménagement cyclable.

L'utilisation des pistes et bandes cyclables est facultative. Elle ne peut être rendue obligatoire que sur arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police, après avis du Préfet (article R 431-9 du Code de la Route).

L'utilisation de ces aménagements par les cyclomoteurs peut être autorisée sur dérogation par l'autorité investie du pouvoir de police (en général le maire de la commune) ; elle doit dans ce cas être mentionnée par un logo adapté placé sous le panneau d'entrée de l'aménagement.

La signalisation doit être claire :

Piste ou bande cyclable non obligatoire (c'est le cas normal) :



Piste ou bande cyclable obligatoire (cas particulier nécessitant un arrêté après avis du Préfet) :



Voie verte : panneau en cours de réflexion (mars 2007). Dans l'attente peut être utilisé le panneau d'interdiction aux véhicules à moteur :



La signalisation peut être utilement complétée par des marquages au sol (logos, bandes peintes...) qui sont réglementés mais ne sont pas obligatoires.

Le jalonnement directionnel des itinéraires cyclables a fait l'objet d'un décret en 2002, et des panneaux spécifiques doivent être utilisés :



Les caractéristiques des aménagements cyclables

Pour le Ministère de l'Équipement (CERTU : Centre d'Étude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), une voie cyclable unidirectionnelle doit avoir une largeur minimale de 1,50 m, une voie bidirectionnelle de 2,50 m (3 m si possible, voire indispensable dans certains cas). Cet organisme a édité plusieurs ouvrages concernant les « bons principes d'aménagements » : Ceux-ci devraient être compris comme des références. On peut citer la gestion des carrefours, ou la hauteur des bordures à franchir pour accéder à un aménagement cyclable : elle doit être nulle autant que possible, et ne jamais excéder 2 cm.

Les voies vertes font l'objet d'un « cahier des charges » spécial concernant leur largeur, le revêtement, etc.

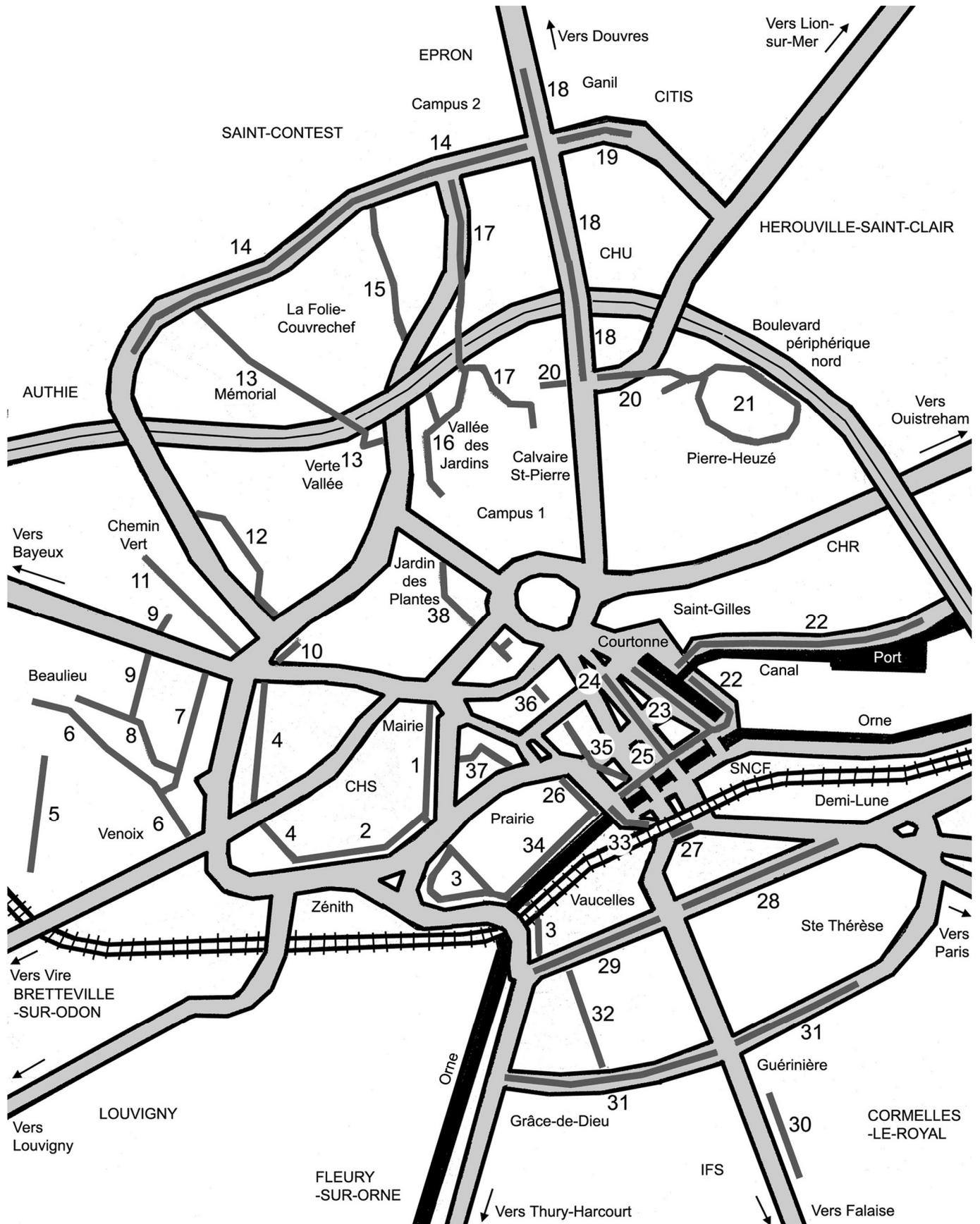
Certaines caractéristiques sont imposées par le Code de la Route. Ainsi, l'article R 415-14 indique que « pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »

Les aménagements favorables aux cyclistes

Ces aménagements permettent, grâce au jalonnement directionnel spécifique, d'assurer la continuité des itinéraires cyclables. Ils ne doivent cependant pas être considérés comme des aménagements cyclables, et ne sont rappelés ici que pour mémoire.

- Les aires piétonnes : En France, la mixité piétons/vélos n'est possible que sur deux types d'aménagements : les voies vertes déjà citées, et les aires piétonnes. Ces dernières peuvent être interdites aux cyclistes par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police. Si ce n'est pas le cas, les cyclistes doivent y circuler au pas et laisser la priorité aux piétons. Les cyclistes âgés de moins de 8 ans peuvent, dans les mêmes conditions, circuler sur les trottoirs.
- Contrairement à une idée répandue, la notion de « voie cyclo-pédestre » n'existe pas. Une clarification s'impose pour certains aménagements à Caen (exemples : Quai de Juillet, Vallée des Jardins...) qui devraient annoncer leur statut : piste cyclable (interdite aux piétons...), voie verte (autorisée à tous les usagers non motorisés, respect du cahier des charges national), aire piétonne (autorisé aux vélos avec restrictions).
- Les contresens cyclables (ou sens interdits limités) sont des rues dont le « sens interdit » est autorisé aux vélos par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police. Une signalisation adaptée est prévue. Si la largeur le permet, des bandes ou des pistes peuvent être créées, au moins dans le sens réservé aux cyclistes.
- Les couloirs de bus peuvent, par arrêté du Maire, être autorisés à certaines catégories d'usagers (taxis...), dont les vélos. Une signalisation adaptée est prévue.
- Les « sas de prépositionnement », défini par les articles R 28 et R 4-2 du Code de la Route, sont des espaces placés en avant des lignes d'arrêts dans les carrefours à feux. Ils permettent aux cyclistes de se placer dans le champ de vision des automobilistes, de se positionner plus facilement sur la file de gauche s'ils souhaitent tourner et d'occuper l'espace nécessaire à leur redémarrage.
- La bande dérasée multifonctionnelle revêtue est plutôt destinée aux routes. Elle permet de garder à droite de la chaussée un espace « de sécurité » pour tous les usagers. Elle doit avoir une largeur minimum de 1,25 m. (1,75 m. hors agglomération) et un revêtement aussi roulant et lisse que la chaussée.
- Les zones 30 sont définies par un décret du 29/11/1990. Par leur configuration et leur aménagement, elles doivent contraindre tous les véhicules, quelle que soit l'heure, à ne pas pouvoir dépasser 30 km/h. Ces aménagements ne doivent présenter ni risque ni gêne pour les cyclistes.

RÉPARTITION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE CAEN



1. ESPLANADE JEAN-MARIE LOUVEL - AVENUE ALBERT SOREL

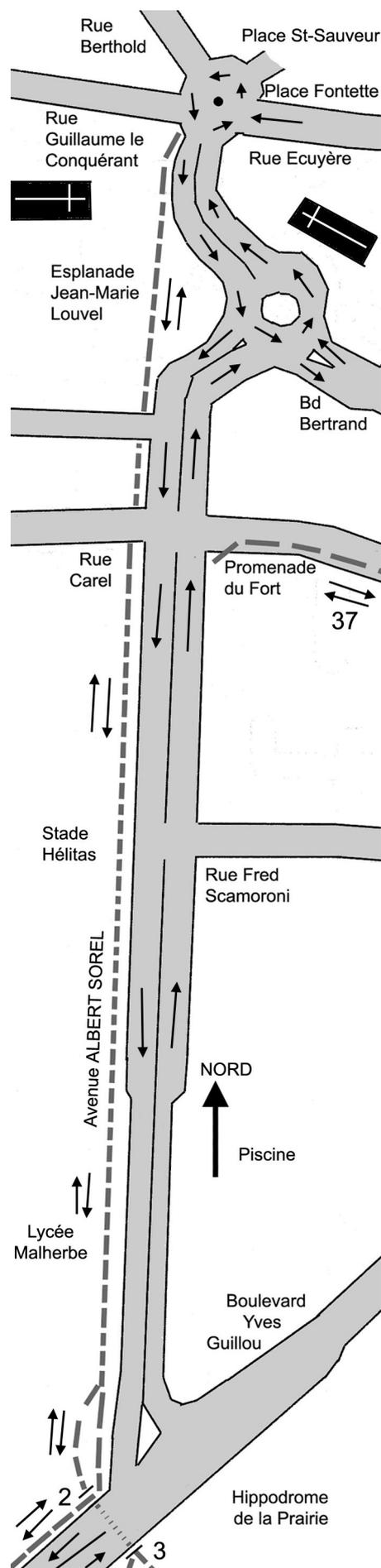
1. Aménagement cyclable ancien, très fréquenté qui se déroule sur 740 m, depuis la place Fontette, via l'esplanade Jean-Marie Louvel (60 m), l'avenue Albert Sorel (180 m), jusqu'au boulevard Yves Guillou. L'aménagement est large de 3 à 4 m et à double sens.
2. Côté Fontette, l'entrée se fait à l'angle de la rue Guillaume le Conquérant, sur le trottoir devant les services municipaux. Elle est évidente mais il faut traverser la place Fontette, qui n'est pas sans dangers, si l'on vient de la place Saint-Sauveur ou de la rue Ecuycère. Côté Guillou l'entrée se fait soit dans la continuité de la piste du bd Guillou (fiche n° 2), soit en venant de la Prairie par le tunnel sous le boulevard (fiche n° 3). Tout le long du trajet on peut accéder à la piste à partir des rues du Carel et Scamaroni et de la promenade du Fort (fiche n° 37).
3. Le revêtement est moyen. La traversée de l'esplanade Louvel est en gravillon, ce qui est dangereux et n'est jamais apprécié des cyclistes.
4. La sortie de l'hôtel de police et le carrefour avec la rue du Carel sont protégés par des feux tricolores. Il n'y a pas d'autres carrefours.
5. En dehors des carrefours susmentionnés, la piste est à l'abri du trafic et du stationnement automobile.
6. Les piétons sont partout présents, notamment les élèves du lycée Malherbe, nombreux sur les pistes à la sortie des cours.
7. Les sorties du dispositif sont à l'image des entrées : prudence place Fontette, quelle que soit la rue prise, pas de problèmes du côté Yves Guillou sauf pour prendre le boulevard vers la gauche (Il vaut mieux alors quitter l'avenue Sorel par l'itinéraire de la promenade du Fort : fiche n° 37). Enfin, les sorties vers les équipements (piscine, maison des jeunes...) ne sont pas évidentes.
8. La continuité n'est pas assurée place Fontette (plus rien si ce ne sont les rues piétonnes) alors qu'elle est excellente avec la piste du bd Guillou (fiche n° 2) et vers la Prairie (fiche n° 3).
9. Au total cet aménagement cyclable est agréable et très fréquenté. Il présente des défauts quant à la sécurité et la continuité côté Fontette.
10. Note : B.



1.2. Av. Albert Sorel. Fréquentée par lycéens et lycéennes.



1.1. Esplanade J.M. Louvel. Superbe et gravillonneuse.



2. BOULEVARD YVES GUILLOU

1. Le bd Yves Guillou s'étend sur 2.360 m depuis le bd Briand jusqu'à l'extrémité ouest de la rue Caponière. Il est équipé d'aménagements cyclables sur 1.180 m de son parcours, situés vers le centre-ville, sur la droite en venant du bd Briand. Il y a d'abord 1.100 m de piste, d'une largeur de 3 à 4 m, à deux sens, entre la rue Albert Sorel et le rond point du Zénith, puis 80 m de mauvaise qualité sur 1,8 m de large, devant la station-service en face de la rue de Québec, qui ne prendront de l'intérêt que lorsqu'ils seront inclus dans les futurs aménagements prévus jusqu'à la rue Caponière.
2. Les entrées sur la piste sont très faciles si l'on vient de la mairie (fiche n° 1), du bd Guillou par son côté ville, de la rue du Blanc, de la rue de Maltot ou de la promenade Napoléon 1^{er} (fiche n° 4). Encore faut-il se méfier, pour cette dernière entrée, des voitures qui viennent, par la gauche, de la rue de Maltot et qui s'arrêtent sur la piste avant de s'engager dans le rond-point. Les entrées sont plus délicates et non équipées, si l'on vient du boulevard Guillou côté Prairie, tant au rond-point du Zénith, qu'au niveau de la rue Philippon.
3. Le revêtement est médiocre et la piste souvent inondée dès qu'il pleut, mais on se sent bien sur cette piste cyclable. Il n'y a pas d'obstacles dangereux, sauf quelquefois des branchements quand il y a eu du vent. Les caniveaux sont plutôt rudes à franchir au niveau de la rue du Blanc.
4. Les carrefours posent problème. Celui avec la rue Saint-Ouen (à sens unique en quittant le bd Guillou) est abordé, par les automobilistes, prioritaires, à vitesse élevée sans vision sur les cyclistes qui viennent de leur droite malgré la pancarte indiquant leur présence. La voie privée allant vers la boulangerie et la banque, à l'entrée de la rue du Blanc, est prioritaire sur les cyclistes, ce qui n'est pas normal. Le carrefour avec la rue du Blanc est, en principe, bien sécurisé mais il a des conflits avec les voitures qui tournent à droite vers la rue du Blanc quand les cyclistes ont le feu au vert.
5. La séparation d'avec la circulation automobile et le stationnement automobile est réelle. Il n'y a donc pas de problèmes de sécurité sur cette piste, sauf aux carrefours.
6. Les piétons caennais sont envahissants mais la cohabitation est correcte.
7. Les sorties aux deux bouts sont bien faites et bien sécurisées. Ce n'est pas le cas vers le Parc Expo et le Zenith.
8. La continuité de l'aménagement est excellente pour aller vers la mairie par l'avenue Albert Sorel (fiche n°1) ou vers la Grâce de Dieu par la Prairie (fiche n° 3). Ce n'est pas le cas pour continuer le bd Yves Guillou vers le cours de Gaulle. Il n'y a plus d'équipement, la circulation est importante et la traversée du boulevard est risquée. Il vaut mieux prendre l'avenue Sorel (fiche n° 1) et la promenade du Fort (fiche n° 37). Au rond-point du Zénith, la piste se continue, naturellement, avec la promenade Napoléon 1^{er} (fiche n° 4). On peut rejoindre la rue de Québec en passant devant la station-service et en traversant le bd Guillou aux feux, par la chicane. Il est plus aléatoire de prendre la D405 vers Louvigny, le rond-point n'étant pas aménagé pour les cyclistes.
9. La piste cyclable du bd Yves Guillou est de bonne qualité et est très utilisée par les cyclistes. Elle mériterait d'être mieux sécurisée et prolongée sur tout le trajet du boulevard.
10. Note : B.



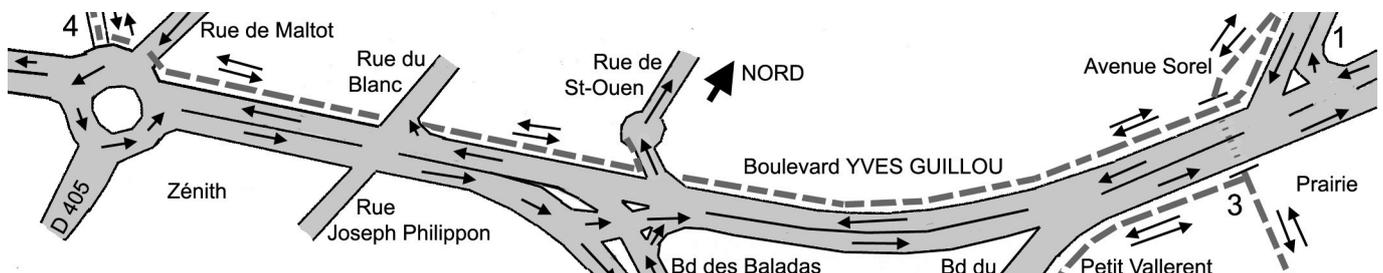
2.1. Bd Yves Guillou. Une belle piste en continuité.



2.2. Bd Yves Guillou. Mais des priorités inadéquates.



2.3. Bd Yves Guillou. Des carrefours pas sans danger.



3. PRAIRIE – HAUT DE LA CAVÉE

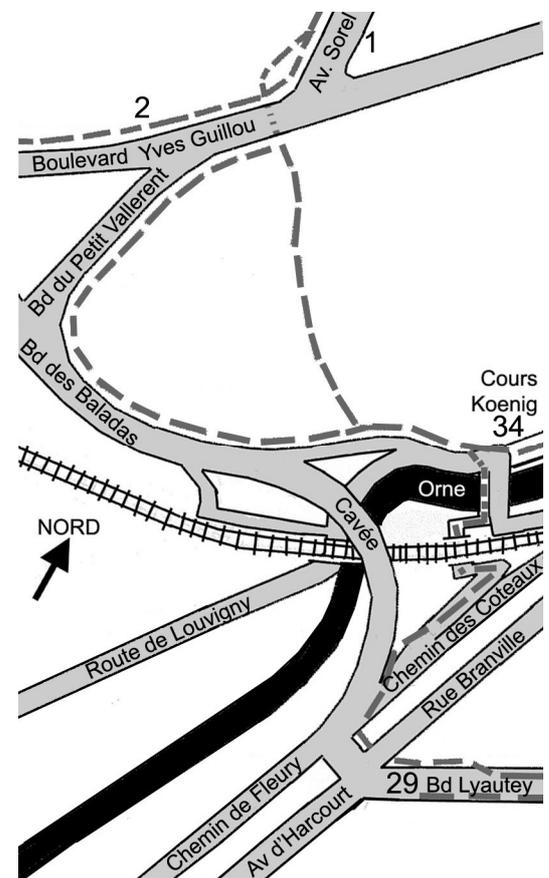
1. Aménagement cyclable ancien, très fréquenté qui se déroule sur 1.970 m depuis l'avenue Albert Sorel jusqu'en haut de la Cavée au carrefour avec la rue Branville, via un tunnel sous le boulevard Yves Guillou, l'hippodrome de la Prairie (110 m), la piste cyclable goudronnée mais en mauvais état qui longe les boulevards Guillou, du Petit Vallerent et de Baladas, la passerelle de l'Orne (1.360 m), un tunnel sous la voie ferrée Paris-Cherbourg (1.470 m) puis le chemin de Fleury, le chemin des Coteaux (1.330 m) et le haut de la Cavée (1.850 m). Une variante non goudronnée traverse la Prairie, tout droit à la sortie du tunnel Guillou, et rejoint la passerelle de l'Orne (elle raccourcit le trajet de 520 m). L'aménagement, avec sa variante, est large de 3 à 4 m et à double sens, sauf sur la passerelle de l'Orne (flèches à sens unique sur le trottoir en quittant la Prairie) et sur les 40 m du chemin des Coteaux. A ces endroits, les vélos qui vont dans l'autre sens partagent la rue avec les voitures.
2. Côté Sorel l'entrée se fait par le tunnel sous le boulevard Guillou. Côté Cavée, l'entrée se fait facilement à partir de la rue Branville ou du boulevard Lyautey. Elle est beaucoup plus délicate, voire dangereuse, quand on vient de l'avenue d'Harcourt et surtout de la D223 (chemin de Fleury). On peut aussi accéder à la piste cyclable à partir du cours Koenig (fiche n° 34) ou en venant de Louvigny.
3. Le revêtement est en général moyen. La traversée de la Prairie se fait sur un chemin de terre très agréable mais glissant et avec de nombreuses flaques quand il pleut. Attention à la visibilité et aux obstacles à la sortie du tunnel Guillou en arrivant sur la Prairie, à l'entrée de la passerelle de l'Orne et à la sortie du tunnel sous la voie ferrée, juste avant la montée.
4. Le croisement avec l'important flux de voitures venant de la rue de l'Arquette par la passerelle de l'Orne nécessite de la vigilance. A cet endroit, seules des peintures sur le trottoir, dans un seul sens, matérialisent la continuité de l'aménagement cyclable.
5. En dehors de la passerelle de l'Orne, la piste est totalement séparée du trafic automobile, sauf sur la portion qui monte à la Cavée (Chemin de Fleury) après la voie ferrée. Mais la circulation y est quasi nulle. À l'entrée sur la passerelle, il a un ressaut important.
6. Les piétons sont partout présents. Il convient d'être vigilant sur la piste cyclable le long du boulevard du Petit Vallerent, très fréquentée par les promeneurs ou joggeurs et aussi sur la passerelle de l'Orne qui est très étroite.
7. Les sorties sont exactement à l'image des entrées : facile coté Sorel, à prendre avec prudence coté avenue d'Harcourt, très dangereuse pour prendre le chemin de Fleury vers le sud (ce carrefour n'est pas du tout équipé et pourtant il est très fréquenté par les cyclistes)
8. Car la continuité est en pointillé en haut de la Cavée, même s'il est bien prévu de pouvoir rejoindre la Grâce de Dieu (fiche n° 32). Par contre la continuité est excellente avec la piste de l'avenue Sorel (fiche n° 1), du boulevard Guillou (fiche n° 2) et avec le cours Koenig (fiche n° 34).
9. Au total cet aménagement cyclable est plutôt agréable. Il présente de graves défauts à sa sortie Cavée, vers le sud.
10. Note : B.



3.1. Prairie. Sortie du tunnel sous le Bd Guillou.



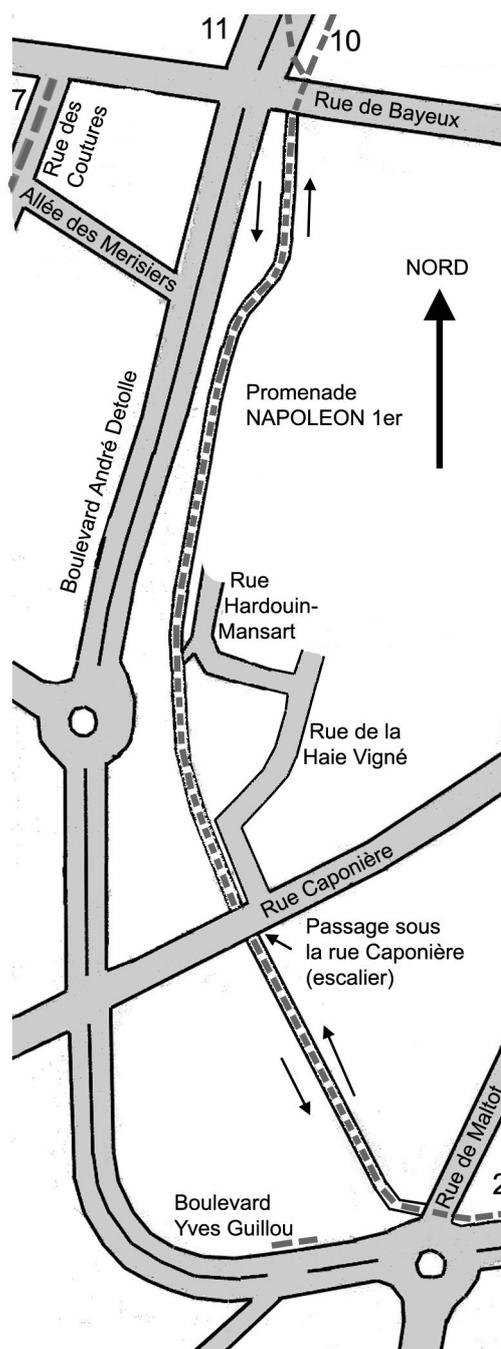
3.2. Prairie. Pourtant, nous vous assurons que c'est sympa.



3.3. Prairie. Le tunnel sous la voie ferrée. Sonnette utile.

4. PROMENADE NAPOLEON 1^{er}

1. La promenade Napoléon 1^{er} est un tronçon d'une ancienne voie ferrée. Elle s'étend sur 1.350 m, du boulevard Yves Guillou à la rue de Bayeux. Sa largeur est de 3 à 4 m selon les endroits.
2. L'entrée est parfaitement sécurisée à partir de la piste cyclable du boulevard Guillou (fiche n° 2). Il faut cependant être vigilant avec les voitures venant par la droite de la rue de Maltot (à sens unique). L'entrée rue de Bayeux est bien visible, bien signalée.
3. Le revêtement est impeccable, un vrai régal pour cyclistes.
4. Il n'y a pas de carrefours, mais des sorties sont possibles par l'escalier à côté du pont de la rue Caponière ou par l'escalier du centre postal (en portant son vélo, mais ce n'est pas toujours facile, ni même possible) et par une petite ruelle en face de ce dernier escalier, permettant de rejoindre la rue Hardoin-Mansart, la rue de la Haie Vigné, puis la rue Caponière en moins de 400 m.
5. Il n'y a ni circulation, ni stationnement automobile. C'est le rêve.
6. Les piétons sont nombreux et une sonnette est souvent nécessaire. Ils sont souvent en compagnie d'enfants qui apprennent à cycliser sur ce bout de voie réservée (et aussi sur le cours Koenig – voir fiche n° 34). Ils sont aussi souvent accompagnés de chiens qui ne sont pas toujours en laisse, contrairement aux prescriptions des pancartes « Chiens tenus en laisse ». C'est très dangereux et la raison de nombreuses chutes.
7. Les sorties sont bien sécurisées mais il faut quand même faire attention, en arrivant sur le boulevard Guillou, aux voitures venant de la gauche par la rue de Maltot.
8. L'aménagement se continue côté Guillou par le tronçon « Sorel-Napoléon » du boulevard Guillou (fiche n° 2). L'utilisation du rond-point du Zénith pour aller vers Louvigny est dangereuse. On peut rejoindre la rue de Québec en passant à droite, devant la station-service, et en traversant le boulevard Guillou par la chicane du feu. Côté rue de Bayeux, la continuité est bonne et sécurisée pour prendre la piste du boulevard Dunois (fiche n° 10). Il en va de même pour la piste de la rue d'Authie (fiche n° 11), même si le système à trois feux successifs est un peu compliqué et un peu long.
9. Au total, il s'agit de la plus belle piste cyclable caennaise.
10. Note : A.



4.1. Promenade Napoléon 1er. Un bel endroit pour les cyclistes, les piétons, les enfants et les chiens.



4.2. Bd Dunois. Entrée en venant de Napoléon 1er.

5. RUE DE CORNOUAILLES

1. « Aménagement » ou « itinéraire » cyclable, situé sur la chaussée de la rue de Cornouailles, en bordure de la commune de Bretteville-sur-Odon. Cette rue résidentielle mesure 750 m. Elle chemine depuis la rue de Brocéliande, au nord, à la rue du Creux au Renard, au sud.

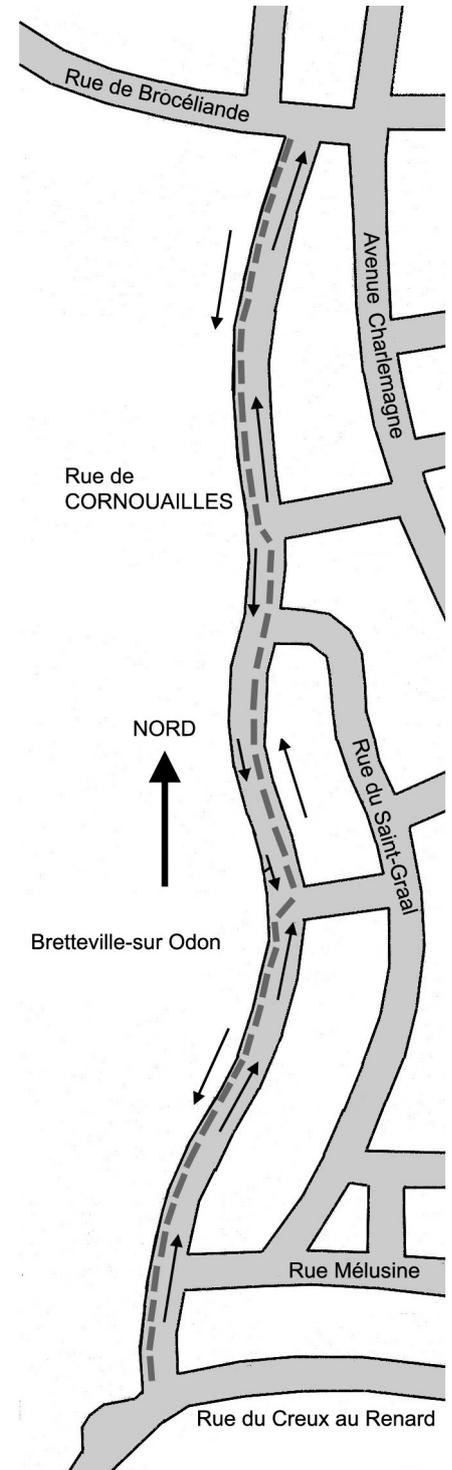
Elle est sur tout son long à sens unique, dont le sens est variable. De la rue de Brocéliande à la fin de la rue du Saint-Graal, pendant 320 m elle est à sens unique vers le nord. Puis pendant 160 m elle est à sens unique vers le sud. Enfin, elle redevient à sens unique vers le nord pendant 270 m.

Vous avez compris ? Ce qu'il faut savoir c'est que la rue de Cornouailles est accessible aux cyclistes dans les deux sens et que, quand ils vont à contresens des automobiles, ils disposent d'un couloir cyclable. Celui-ci va donc vers le sud pendant 320 m, puis vers le nord pendant 160 et enfin vers le sud pendant 270 m.

Vous suivez ? Ce que vous devez apprendre maintenant, c'est que le couloir cyclable est sur la partie ouest de la rue (sur la chaussée, en bordure du trottoir) quand il va du nord vers le sud et qu'il est au milieu de la rue quand il va du sud vers le nord (toujours sur la chaussée mais entre la circulation automobile qui vient du nord et le stationnement des voitures sur la partie est de la rue).

La largeur de la bande cyclable est constante, de 1,50 m, peinture au sol comprise.

2. L'entrée de l'aménagement est indiquée par des peintures sur le sol (vieillissantes) et par des panneaux destinés aux automobilistes signalant des vélos à contresens ou des panneaux sens interdit signalant aux vélos qu'ils peuvent y aller quand même.
3. Le revêtement est moyen. Il n'y a pas d'obstacles autres qu'intellectuels.
4. Les carrefours ne posent pas problème dans ce quartier résidentiel.
5. Il n'y a que très peu de circulation. Par contre, la bande entre la voie et le stationnement des automobiles (sur les 160 m du milieu donc) est dangereuse et condamnable.
6. Pas de piétons sur la chaussée dans un quartier bien calme.
7. Les sorties de l'aménagement sont banales, sans dispositif spécial. Si on est prudent et si les autres usagers de la route le sont, il n'y a pas de danger particulier.
8. La continuité de l'aménagement est nulle. Il ne se connecte avec aucun autre aménagement.
9. Il s'agit d'une curiosité. Un aménagement cyclable ectoplasmique sans aucun intérêt autre que de belles échappées vers l'ouest sur la campagne de Bretteville-sur-Odon.
10. Note : C.



5.1. Rue de Cornouailles. Là, on va vers le sud.
Les autos vont vers le nord.



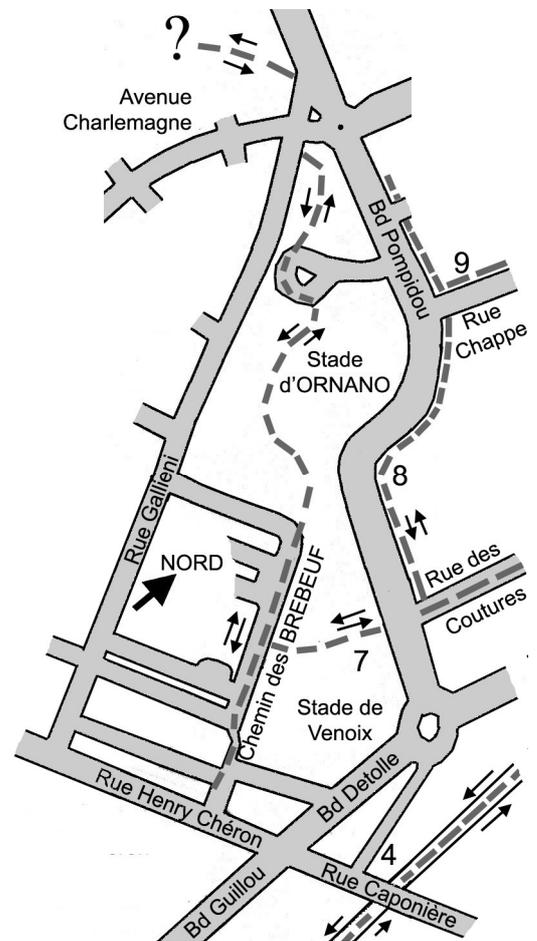
5.2. Rue de Cornouailles. On va vers le nord.
Les autos viennent du nord.

6 - CHEMIN DES BRÉBEUF – STADE D'ORNANO – COULÉE VERTE

1. Itinéraire cyclable se déroulant, du sud au nord, sur 1.850 m environ entre l'avenue Henry Chéron et la Coulée Verte qui se situe à l'ouest de Caen, entre le boulevard Georges Pompidou et la frontière avec la commune de Bretteville-sur-Odon. La largeur de cet itinéraire est variable de 1 à 6 m. Ce qui le caractérise c'est une certaine protection contre la circulation automobile, en principe impossible ou interdite presque tout au long, et ce sont des marques au sol, de temps en temps, signalant aux cyclistes qu'ils sont les bienvenus.
2. Aucune entrée n'est signalée avenue Chéron. Il faut être initié pour emprunter cet itinéraire. L'entrée nord n'a pu être repérée.
3. Le revêtement est en général médiocre. Il n'y a comme obstacles que ceux empêchant les automobiles de pénétrer sur l'itinéraire.
4. Les carrefours ne posent aucun problème si on est prudent et si on respecte le code de la route. Cependant, celui avec la rue maréchal Gallieni et l'avenue Charlemagne, près du rond-point avec le boulevard Georges Pompidou, reste une énigme difficile à résoudre. Danger donc ! Et à partir de ce carrefour, quand on va vers le nord, on ne sait plus très bien où l'on est et quel chemin emprunter.
5. Les relations avec la circulation et le stationnement automobile ne posent aucun problème. Mais il vaut mieux éviter cet itinéraire les soirs de match de foot au stade d'Ornano, car il traverse les parcs de stationnement.
6. Les piétons sont présents, il suffit d'être courtois quant l'itinéraire flirte avec les 1 m de large (50 premiers mètres en venant du sud).
7. La sortie vers le sud nécessite une grande prudence pour traverser l'avenue Henry Chéron (passage pour piéton). Vers le nord, il y peut-être une sortie mais nous ne l'avons pas encore trouvée.
8. La continuité de l'itinéraire est nulle à ses deux extrémités mais elle est réelle et intéressante avec la piste qui traverse les terrains d'entraînement du stade de Venoix et se dirige vers la rue des Coutures (fiche n° 7).
9. Au total. Les cyclistes n'ont pas besoin de peintures sur le sol pour savoir qu'ils peuvent aller par là. D'ailleurs ils y vont plutôt nombreux car cet itinéraire est protégé de la circulation automobile.
10. Note : D.



6.1. Ch. des Brébeuf. Une entrée confidentielle.



6.3. Coulée Verte. C'est beau mais où cela mène-t-il ?



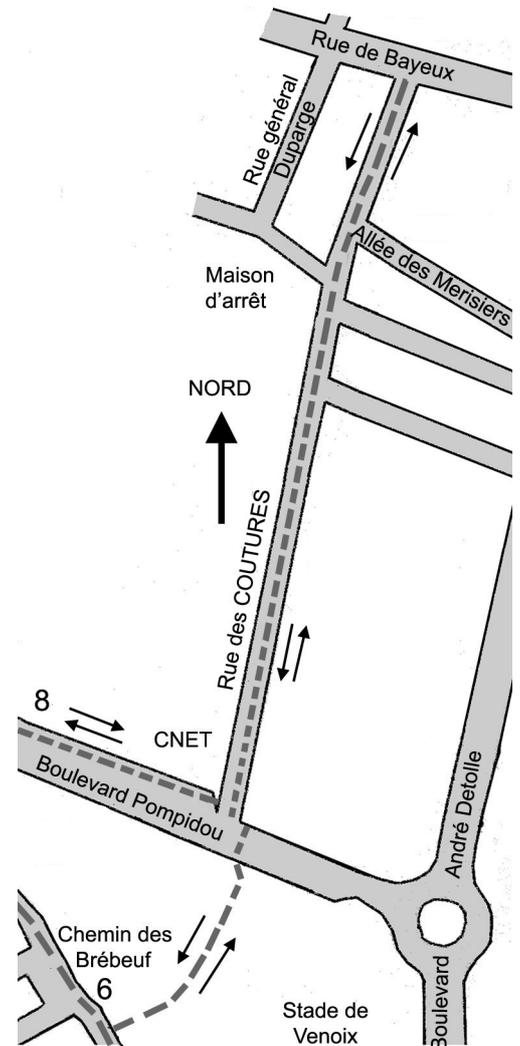
6.2. Ch. des Brébeuf. Derrière le stade de Venoix.

7. RUE DES COUTURES

1. Itinéraire de 910 m se déroulant, du sud au nord entre le chemin des Brébeuf (fiche n° 7) et la rue de Bayeux. Il chemine d'abord entre les terrains de sport du stade de Venoux, traverse le boulevard Pompidou (fiche n°8) au bout de 230 m, et prend les 680 m de la rue des Coutures entre le bd Pompidou et la rue de Bayeux. La largeur réservée aux cyclistes est imprécise. Il s'agit plus d'une indication au sol signifiant que les cyclistes sont les « bienvenus » sur la chaussée et que les voitures doivent en tenir compte.
2. L'entrée est signalée au sol à partir du chemin des Brébeuf, indiquée au sol et sur des panneaux au niveau du boulevard Pompidou et non signalée à partir de la rue de Bayeux, où elle est à aborder avec prudence.
3. Le revêtement est correct, sans plus. Il n'y a pas d'autre obstacle que la barrière interdisant la continuité de la circulation automobile au bout de 360 m le long de la rue des Coutures.
4. Le seul carrefour qui pourrait être dangereux est celui avec le boulevard Pompidou, mais il est bien protégé par des feux tricolores. Rue des Coutures, les différentes allées ne nécessitent qu'un minimum d'attention car cette rue ne sert qu'au CNET dans sa première partie, et au résidentiel vers la rue de Bayeux. À noter, toutefois, qu'elle longe la maison d'arrêt.
5. La circulation automobile n'est possible que le long de la rue des Coutures, mais ce n'est pas pour le passage mais uniquement pour le stationnement. En principe, une simple vigilance écarte tout danger.
6. Les piétons ne pourraient être un problème que dans les alentours du stade de Venoux. Respect réciproque et il n'y a plus de problèmes.
7. La sortie de l'aménagement est sans problème au sud, coté chemin des Brébeuf. C'est en arrivant sur l'avenue Chéron que cela posera problème. Au niveau du boulevard Pompidou, il y a des aménagements cyclables des deux côtés. Rue de Bayeux, il faut être plus prudent si on veut tourner à gauche vers la Maladrerie.
8. La continuité de l'aménagement peut être considérée comme correcte vers le sud et au niveau du boulevard Pompidou. Elle est nulle sur la rue de Bayeux. On peut également rejoindre facilement la promenade Napoléon 1^{er} en empruntant l'allée des Merisiers. Mais attention en traversant le boulevard André Detolle par le passage piétonnier avec chicane !
9. Au total, ce n'est pas un itinéraire essentiel pour les cyclistes. Il ne concerne que les locaux. Sans trop de danger, il est sympathique mais pas très cohérent avec un aménagement global caennais.
10. Note : B.



7.1. Rue des Coutures. Les stades d'entraînement.



7.2. Rue des Coutures. La traversée du bd Pompidou.



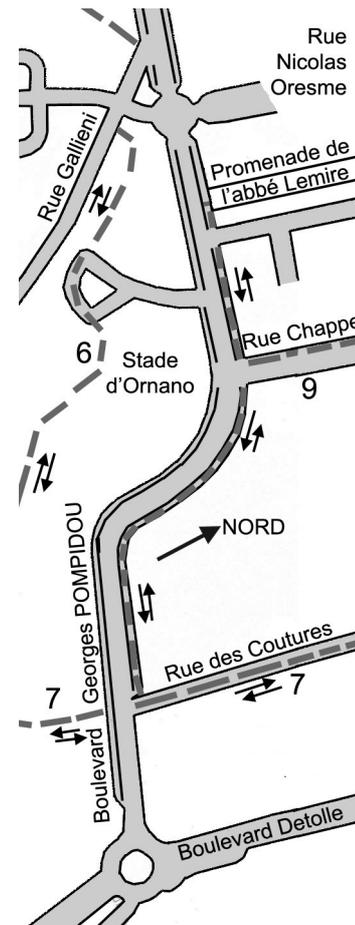
7.3. Rue des Coutures. Une simple invitation à y aller.

8. BOULEVARD GEORGES POMPIDOU

1. L'aménagement de 730 m est entièrement situé sur le côté nord du boulevard Pompidou, depuis la rue des Coutures (fiche n° 26) jusqu'au niveau de la promenade de l'Abbé Lemire. Il s'agit d'une bande cyclable à contresens de la contre-allée. Un marquage au sol existe dans le sens de la circulation. Dimensions de l'aménagement : 30 m en site propre et 700 m en site partagé avec la circulation et le stationnement automobile, sa largeur est de 1,25 m pour la bande.
2. La qualité de l'entrée est excellente (niveau identique à la route), la signalétique est claire, de même à chaque croisement (rue Claude Chappe, rue Robert Jacquemard).
3. Le revêtement est bon, c'est celui du boulevard. Il n'y a pas d'obstacles mais la bande cyclable est trop étroite.
4. Des feux assurent la gestion du carrefour avec la rue Chappe (avec un feu pour les cyclistes pas très pratique) et la rue des Coutures. Aux autres carrefours il y a un stop.
5. La relation avec le stationnement automobile peut poser problème. Il faut être vigilant par rapport à l'ouverture des portes. Sur cette zone la circulation des voitures s'effectue d'une façon sereine.
6. Pas de partage de la piste avec les piétons, un trottoir proche des commerces existe.
7. La sortie de l'ouvrage se fait par un retour du cycliste sur la voie automobile, soit à un croisement protégé par des feux (rue des Coutures), soit au feu pour piétons dans l'axe de la promenade Lemire.
8. La continuité interne de l'aménagement est réalisée, bien indiquée. Au carrefour avec la rue des Coutures on rejoint l'itinéraire décrit sur la fiche 7. Au carrefour avec la rue Chappe on rejoint l'itinéraire décrit sur la fiche 9.
9. Bilan global plutôt favorable, piste sécurisée, en partage avec le stationnement dans un nouveau quartier en proximité du stade d'Ornano.
10. Note : B.



8.1. Bd Pompidou. Entrée rue des Coutures.



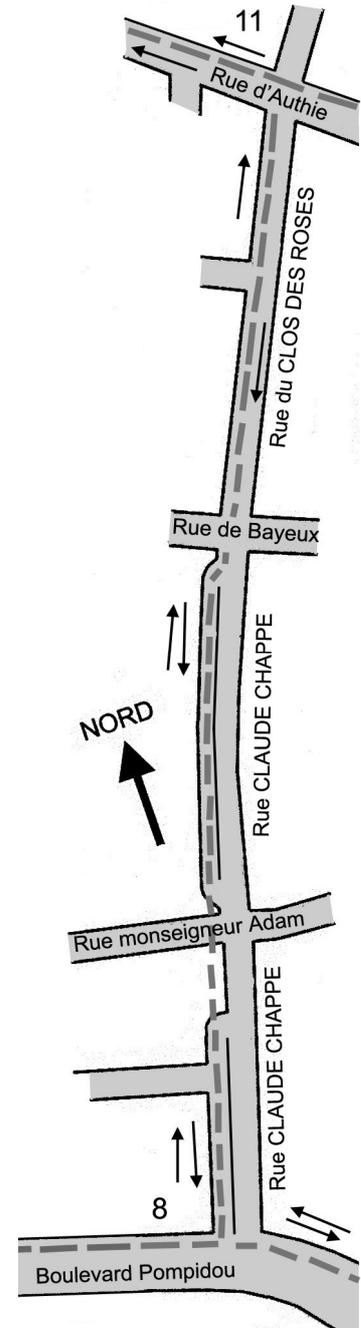
8.2. Bd Pompidou. Un aménagement plutôt agréable.



8.3. Bd Pompidou. Mais pas spécifique aux cyclistes.

9. RUE CLAUDE CHAPPE ET RUE DU CLOS DES ROSES

1. Aménagement cyclable de 760 m sur deux rues alignées : 480 m sur la rue Claude Chappe et 280 m sur la rue du Clos des Roses, se déroulant du sud au nord depuis le boulevard Georges Pompidou (fiche n° 8) jusqu'à la rue d'Authie (fiche n° 11). L'itinéraire est sur la chaussée, sauf pendant 110 m de la rue Chappe où il est situé sur le trottoir ouest, entre la rue Cazin et la rue Monseigneur Adam. Sur le reste de la rue Claude Chappe, l'aménagement cyclable est proposé sur la contre-voie ouest (à sens unique) de la rue. La largeur est variable : environ 4 m sur les contre-voies de la rue Chappe (car les cyclistes utilisent toute cette contre-allée, il n'y avait pas besoin d'individualiser une bande cyclable près du stationnement), 3 m sur le trottoir et environ 1,30m sur la chaussée de la rue du Clos des Roses.
2. L'entrée est signalée des deux cotés, mais pas d'une manière homogène. Sur le sol à l'entrée boulevard Georges Pompidou, sur un panneau et sur le sol à l'entrée depuis la rue d'Authie.
3. Le revêtement est de bonne qualité. Il n'y a pas d'obstacles si l'on est attentif et respecte les changements de concept sur les 760 m de l'aménagement.
4. La gestion des carrefours ne pose de problème que si l'on vient du boulevard Pompidou pour traverser la rue de Bayeux : on est sur la gauche d'une rue à double sens et il faut traverser pour se placer au feu rouge. Sinon il n'y a pas de problème si l'on respecte les feux (avec la rue de Bayeux) et les priorités rue Claude Chappe.
5. Les relations avec la circulation automobile ne posent guère de problèmes. Avec le stationnement des automobiles, cela dépend du secteur. Rue du Clos des Roses, l'aménagement cyclable est une simple bande située à contresens de la circulation, entre cette circulation et le stationnement, ce que les cyclistes n'aiment pas trop, même si les voitures en stationnement sont abordées par l'avant (mais le chauffeur qui démarre ne voit pas venir le cycliste), ce qui est tout de même moins dangereux que l'inverse.
6. Avec les piétons, il n'y a aucun problème, sauf pendant les 110 m de la rue Chappe, situés sur le trottoir.
7. La sortie de l'aménagement peut se faire en remontant à gauche la rue d'Authie ou en prenant dans un sens ou dans l'autre l'aménagement du boulevard Pompidou. En face de la rue du clos des Roses, rien n'est prévu sur la rue de Stockholm et la rue de Bayeux ne dispose d'aucun équipement pour les cyclistes.
8. La continuité de l'aménagement est donc satisfaisante, sur un seul sens côté rue d'Authie, sur les deux sens coté Pompidou. Mais elle est nulle sur la rue de Bayeux.
9. Au total, il s'agit de 760 m pas très homogènes mais plutôt sympathiques sur lesquels le cycliste ne se sent pas en danger et peut cheminer avec plaisir (pour aller où ?).
10. Note : B.



9.1. Rue Claude Chappe. La contre-allée.



9.2. Rue du Clos des Roses. Entrée rue de Bayeux.

10. BOULEVARD DUNOIS

1. Piste cyclable de 290 m, depuis la rue de Bayeux jusqu'à l'entrée de la rue Lanfranc, au sud du boulevard, pour une largeur de 1,1 à 1,2 m en site propre sur le trottoir.
2. L'entrée coté rue de Bayeux, et en venant de la promenade Napoléon 1^{er} (fiche n°4), se fait à un niveau 0 égal à la route. Signalétique au sol, un peu effacée.
3. La qualité du revêtement est bonne ou moyenne. Un feu tricolore peut constituer un obstacle à éviter pour un cycliste à l'arrivée sur la rue de Hastings.
4. La gestion des carrefours se fait par des feux tricolores avec un feu pour les cyclistes.
5. Bien que séparée du trafic automobile, puisque en site sur le trottoir, les franchissements des différentes rues nécessitent une grande vigilance.
6. C'est un total mélange avec les piétons, et une source de conflits. Dans la première partie (200m), jusqu'à la rue du Chemin Vert, il s'agit d'une vraie piste cyclable mais comme il n'y a quasiment pas de trottoir, les piétons circulent sur la piste. Dans la deuxième partie (90m) entre la rue du Chemin Vert et la rue Lanfranc, c'est vraiment un trottoir piétonnier sur lequel quelques peintures indiquent que les cyclistes peuvent y circuler.
7. La qualité de l'aménagement est très moyenne, on ne perçoit pas bien la bidirection de l'ouvrage. La sortie vers la rue Lanfranc est souvent bouchée par le stationnement des voitures.
8. La continuité, sur une distance si courte, n'est pas évidente. Pour prendre la rue du Chemin Vert (fiche n° 12) il faut emprunter les feux tricolores au niveau de la rue d'Hasting et de la rue Lanfranc dans un parcours assez compliqué qui fait aller et revenir sur les deux rives du boulevard Dunois. Pour rejoindre la rue d'Authie (fiche n° 11), il faut également utiliser les feux tricolores.
9. Bilan global médiocre, du fait de l'utilisation des trottoirs au détriment des piétons. Certains cyclistes se désintéressent d'ailleurs de ce tronçon et circulent mélangés aux voitures sur le boulevard Dunois. Il est quand même bien pratique quand on descend de la rue de Franqueville et de la rue du Chemin Vert pour rejoindre la promenade Napoléon 1^{er} et la Prairie et ses aménagements.

10. Note : C.



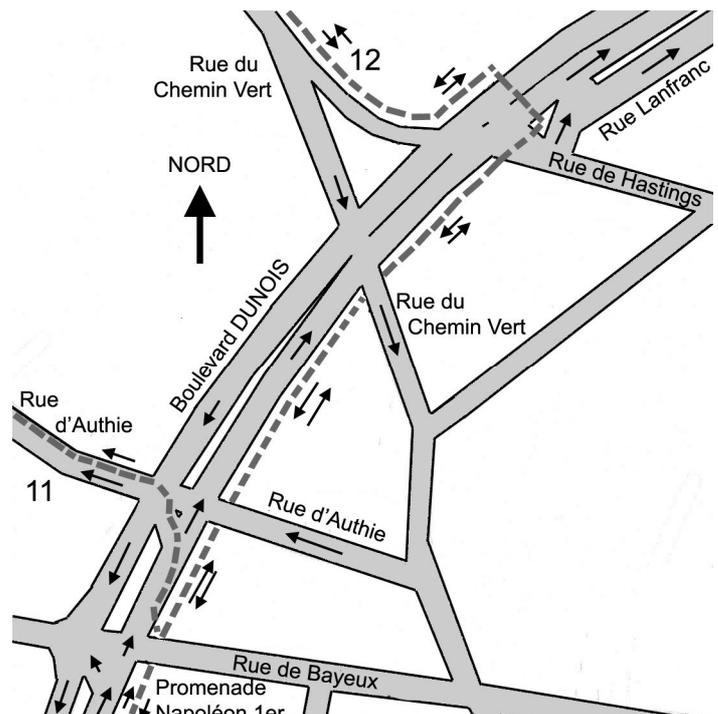
10.2. Bd Dunois. Sur le trottoir.



10.3. Bd Dunois. Un trottoir inadapté.

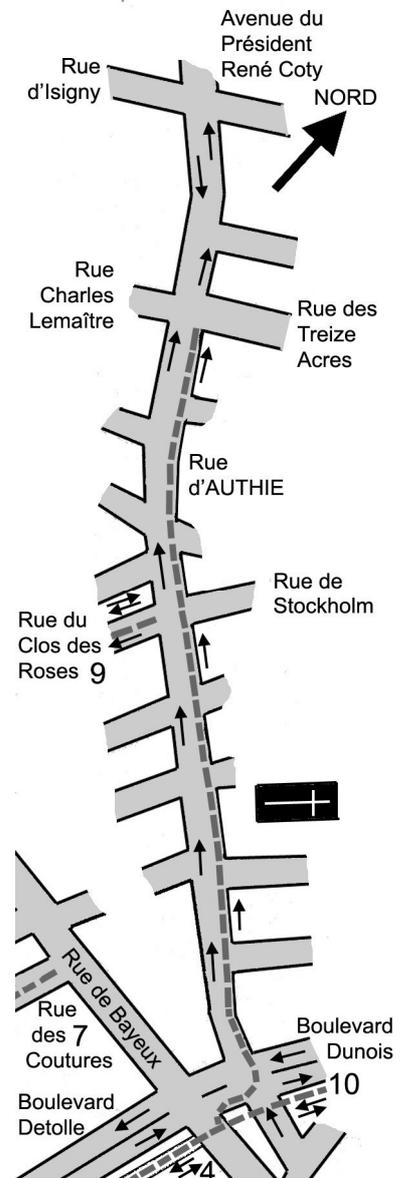


10.1. Bd Dunois. Traversée de la rue d'Authie.



11. RUE D'AUTHIE

1. Aménagement cyclable de 920 m le long de la rue d'Authie, dans le seul sens de la circulation automobile, du sud-est au nord-ouest, consistant en une bande cyclable de 1,40 m environ ((peintures au sol comprises) sur le coté droit de la rue, à l'opposé du coté du stationnement.
2. L'entrée ne se fait qu'à partir du boulevard Dunois (fiche n° 10) ou à chacun des carrefours le long de la rue d'Authie, tous protégés par un feu ou un stop. L'entrée Dunois est protégée par un feu si l'on vient de la partie sud de la rue d'Authie ou de la rive nord du boulevard Dunois, par deux feux si l'on vient de la rue de Bayeux et par trois feux si l'on vient de la promenade Napoléon 1^{er}. Elle est donc sécurisée mais pas évidente.
3. Le revêtement est médiocre. Il n'y a pas d'obstacle particulier.
4. Les carrefours, nombreux, sont tous bien protégés soit par des feux, soit par des stops.
5. La circulation automobile est à un seul sens, dans le sens du cycliste et sur sa gauche. Elle est ressentie comme relativement proche et pas totalement sans danger.
6. Il n'y a pas de confrontation avec les piétons, sauf sur les passages cloutés sur lesquels ils sont prioritaires.
7. La sortie de l'aménagement est aisée, mais abrupte à cause de la pente vers la suite de la rue d'Authie, mais aussi pour sa brutalité conceptuelle. On peut aussi aller vers l'ouest (rue Charles Lemaître) ou vers l'est (rue des 13 Acres) et rejoindre la piste de la rue de Franqueville (fiche n° 12).
8. La continuité immédiate est donc totalement inexistante. Au fait, que sont devenues les peintures au sol de la rue de Stockholm qui incitaient les cyclistes à rejoindre la Verte Vallée par la rue Le Coutour ?
9. Au total, aménagement plutôt agréable, très fréquenté, pas totalement sans danger, et sans continuité à son extrémité, mais qui permet d'aller prendre les routes de campagne au nord-ouest de Caen.
10. Note : D.



11.1. Bd Dunois. L'entrée sophistiquée de la rue d'Authie.



11.2. Rue d'Authie. Une bande cyclable pas trop mal faite.



11.3. Rue d'Authie. Une fin abrupte dans tous les sens.

12. RUE DU CHEMIN VERT ET RUE DE FRANQUEVILLE

1. L'aménagement mesure 880 m de long. Il est en site propre le long de la rue du Chemin Vert (sur 400 m) et sa largeur est alors de 3 m. Il est en partage de voirie sur toute la longueur de la rue de Franqueville (400 m) avec une piste d'1 m de chaque côté. Puis il revient sur la rue du Chemin Vert sur le trottoir pendant 80 m.
2. Bonne qualité de l'entrée boulevard Dunois (fiche n° 10), protégée par des feux tricolores, mais avec un accès un peu compliqué. Entrée plus incertaine rue du Chemin Vert au niveau de la rue des Treize Acres.
3. Le revêtement est bon, parfois une branche et des feuilles encombrant la piste mais ce n'est pas très gênant.
4. Les croisements doivent se faire avec une bonne prudence car le cycliste n'a jamais la priorité, aussi bien avec la rue de Secqueville ou la rue de Cussy ou la rue Alfred de Musset.
5. Il n'y a pas de circulation automobile sur la partie en site propre, mais une circulation importante de scooters. En site partagé la circulation se fait de manière relativement calme (résidentielle).
6. Des piétons utilisent cet ouvrage, surtout des écoliers (la piste passe devant le groupe scolaire du Chemin Vert) ou des mamans avec une poussette pour des petits enfants.
7. La sortie est bien signalée vers le boulevard Dunois, plus floue à l'autre extrémité, sécurisée par des feux tricolores.
8. La continuité interne est agréable, puisque en site propre ou sans risque et permet une liaison du centre-ville vers le Chemin Vert à partir de boulevard Dunois (fiche n° 10, de la promenade Napoléon 1^{er}...). Vers le Chemin Vert, il n'y a plus rien avant de rejoindre le boulevard Juin (fiche n° 14).
9. Bilan global assez favorable, mitigé par le fait que le mélange avec piétons, scooters, promeneurs à poussette n'est pas toujours serein.
10. Note : C.

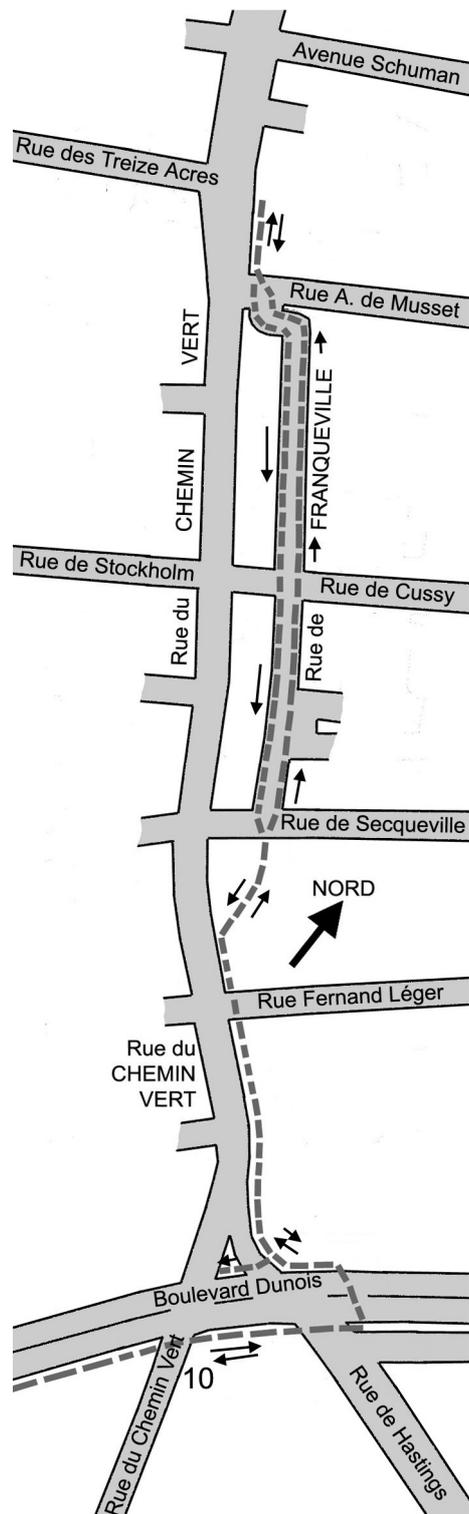


12.1. Rue du Chemin Vert.



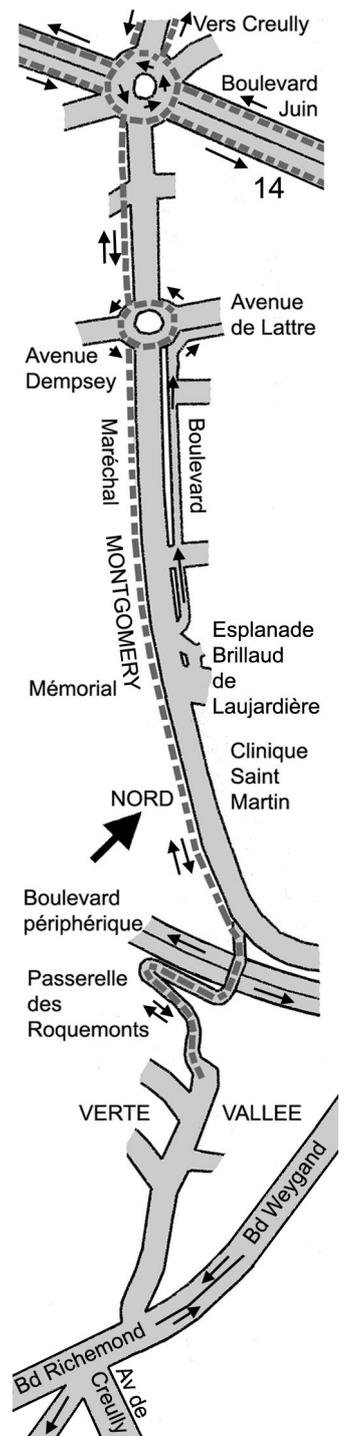
12.2. Rue de Franqueville.

Un parcours agréable en site propre ou partagé.



13. AVENUE MONTGOMERY ET VERTE VALLÉE

1. Piste à double sens, large de 2,50 m, en continu sur 1.520 m du rond-point du Débarquement au quartier de la Verte Vallée. Du rond-point à la passerelle des Roquemonts, elle est située sur le côté « Mémorial » de l'avenue Montgomery et de la rue des Roquemonts.
2. L'entrée par le rond-point du Débarquement se fait en continuité avec les deux côtés du bd Juin (fiche n° 14), en assez bonne sécurité du fait de l'aménagement du rond-point, de la signalisation, de la distance avec les piétons, des trottoirs surbaissés et du revêtement correct.
Côté Verte Vallée, le cycliste s'aventure dans une voie « sans issue » avant de découvrir un panneau rond de piste cyclable au bout de la zone résidentielle. Deux poteaux en métal interdisent l'accès de l'équipement aux automobiles. Il existe également un marquage discret au sol.
3. Le revêtement est correct dans la partie haute de la piste puis se gâte un peu au niveau du Mémorial du fait de la végétation et d'une granulométrie un peu forte. Il redevient parfait dans la Verte Vallée où il peut être boueux. Cet itinéraire se parcourt aisément, même en montée, s'il n'y a pas de vent, la piste étant en pente douce. L'entrée sur la passerelle des Roquemonts, à ses deux extrémités, est marquée par un ressaut de 2 ou 3 cm.
4. Les intersections avec la rue Halley et les entrées du Mémorial sont clairement indiquées par un « cédez le passage » et une large bande verte de 2,50 m. Le rond-point de l'avenue Dempsey est équipé d'une voie circulaire d'environ 1,50 m permettant d'en faire le tour. La voie de sortie du parking du Mémorial ne comporte pas de « cédez le passage » mais une bande verte très large bordée de pointillés. Les véhicules respectent ce point d'arrêt.
5. La piste est séparée de la circulation automobile. Mais le stationnement sauvage devant la clinique Saint Martin pose souvent problème.
6. Les piétons ne sont pas très présents sur la partie haute de cette voie. Ils fréquentent plutôt les abords du Mémorial et de la clinique. Pas de cohabitation difficile sur la passerelle des Roquemonts et dans la vallée où l'on rencontre des joggers, quelques mamans avec des poussettes et des promeneurs avec chien.
7. La sortie dans le quartier résidentiel de la Verte Vallée se fait en douceur, même si aucun aménagement ou aucune signalisation ne sont prévus. En remontant on sort de cet itinéraire sur le boulevard Juin (fiche n° 14).
8. Excellente continuité donc vers le bd Juin et toutes ses connexions. En revanche, par le bas, le retour vers le centre-ville est difficile, surtout aux heures de pointe : passage obligé par l'avenue de Creully étroite, bosselée et fortement fréquentée ou la rue des Rosiers, étroite, sinueuse, à forte densité de circulation et de stationnement.
9. Une bonne note donc si l'on ne tient pas compte du manque de continuité vers le centre-ville. Le court passage dans la Verte Vallée (allée du Roc en Val) est charmant et presque calme malgré la proximité du boulevard périphérique. Il s'agit aussi d'un des rares passages sécurisés franchissant le périphérique.
10. Note : B.



13.1. Verte Vallée. L'entrée de la piste.



13.2. La passerelle des Roquemonts.



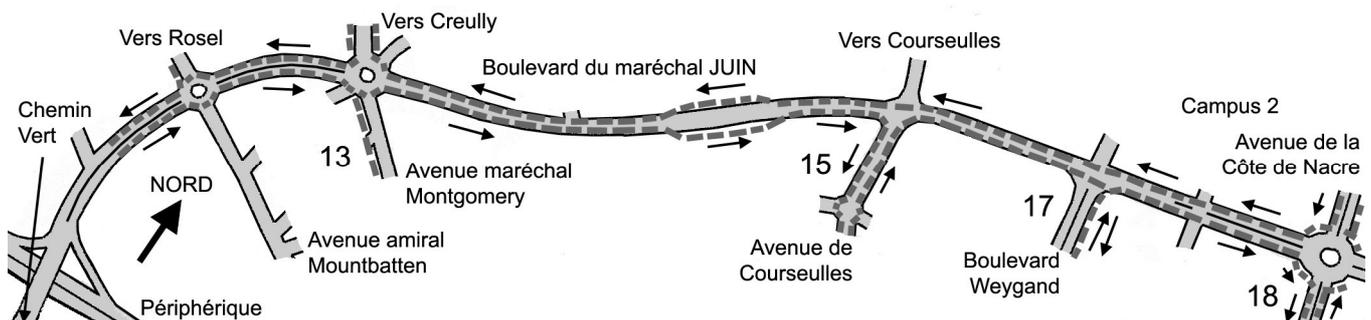
13.3. Av. Mongomery. Un cadre agréable.

14. BOULEVARD MARÉCHAL JUIN

1. L'aménagement cyclable débute au rond-point avec l'avenue de la Côte de Nacre (D7) et se termine 2.960 m plus loin, près de la Colline aux Oiseaux, 410 m avant l'entrée du Chemin-Vert. Sa largeur est constante : 180 cm. Il s'agit presque partout d'une bande cyclable de part et d'autre du boulevard et, au niveau du parc de la Folie-Couvrechef, sur 380 m, d'une piste de même dimension.
2. L'entrée est se fait sur les aménagements cyclables du rond-point avec l'avenue de la Côte de Nacre (fiche n°18). C'est un peu compliqué mais bien sécurisé. Le cycliste doit franchir en quelques mètres stops, feux, « cédez le passage » permettant d'éviter les collisions avec le TVR ou avec la circulation automobile. Il est impératif de bien respecter la signalisation.
A l'ouest, dans l'autre sens, la piste débute brutalement derrière la Colline aux Oiseaux. Il n'est possible d'y accéder que par la route à 4 voies en venant du Chemin Vert ou par des chemins pour les piétons ! L'entrée la moins périlleuse se fait plutôt au rond-point de l'avenue de l'amiral Mountbatten.
3. Le revêtement est impeccable, les marquages bien visibles.
4. Les carrefours sont bien signalés par des feux tricolores et il existe dans les deux sens, tant au niveau du campus II qu'à celui du bd Weygand et de la rue de Mâlon, un sas de « tourne à gauche ». Mais, arrivé rue de Mâlon en allant vers le Chemin Vert, le cycliste doit couper une voie d'accès venant de droite et ne dispose plus de bande cyclable pendant quelques mètres. Les ronds-points du Débarquement et de l'avenue Mountbatten sont tous deux équipés d'une bande continue circulaire réservée aux cyclistes, sans obstacle et qui donne une relative sécurité.
5. Les véhicules automobiles n'empiètent pas sur la bande cyclable car ils disposent de larges voies. Le cycliste se sent à l'abri mais doit rester vigilant aux carrefours.
6. Les piétons ne sont pas tentés d'utiliser la bande cyclable située sur la chaussée mais dans la partie dotée d'une piste cyclable sur le trottoir ils n'ont pas d'autre choix.
7. La bande cyclable nord du boulevard Juin s'interrompt soudainement, sans aucune indication, au niveau de la colline aux Oiseaux, en face du départ de la bande opposée, abandonnant le cycliste sur une voie de circulation à grande vitesse où il n'a pas sa place. Continuant son chemin dans la circulation (ou sur le trottoir) il se trouve obligé de couper une bretelle d'accès au périphérique, puis une voie de sortie de ce boulevard. Il arrive ensuite au Chemin Vert où n'existe aucun aménagement cyclable immédiat.
En sens inverse, la sortie se fait sur les aménagements cyclables aboutissant au rond-point avec la Côte de Nacre (fiches n° 18 et n° 19). C'est aussi compliqué que pour entrer et même si c'est bien sécurisé en théorie, il faut rester très prudent.
8. Le boulevard Juin permet de nombreuses connections. Continuité vers la zone aménagée « CITIS » par le boulevard Becquerel (fiche n°19), vers le centre-ville ou vers la mer par l'avenue de la Côte de Nacre (fiche n° 18), vers le centre ville par la piste cyclable du boulevard Weygand (fiche n° 17 - aucune indication ne permet au cycliste de la repérer et il devra se transformer en piéton pour y accéder), celle de l'avenue de Courseulles (fiche n° 15) ou celle du boulevard Montgomery (fiche n° 13).
9. Cet aménagement, du fait de sa longueur, de la perfection de son revêtement, des possibilités de liaison avec d'autres itinéraires protégés et de l'agrément de son parcours sur une zone assez verdoyante, mériterait la meilleure note mais le caractère dangereux et absurde de la sortie et de l'entrée côté Chemin Vert, qui manifestement ont été négligées par les aménageurs, fait baisser la note d'ensemble.
10. Note : C.

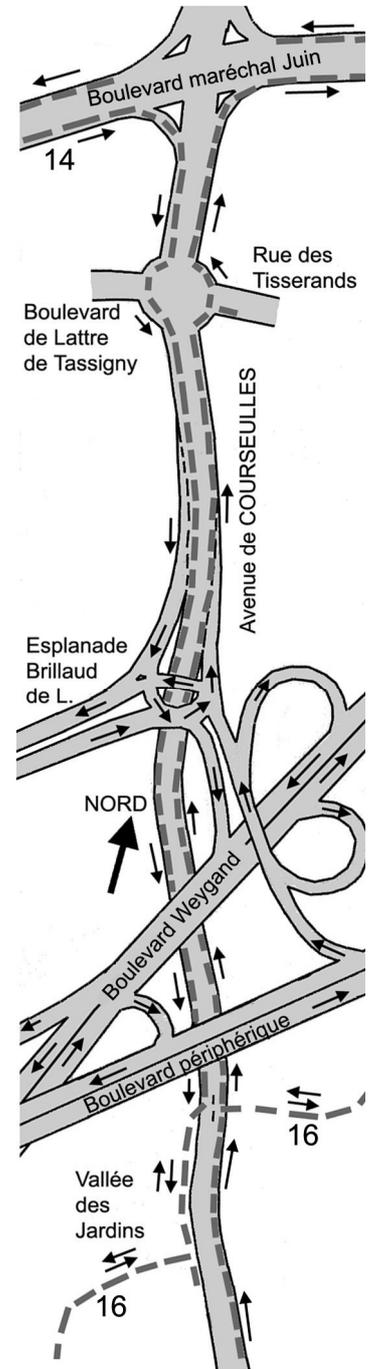


14.1. Bd Juin. Une entrée brutale et subite.



15. AVENUE DE COURSEULLES

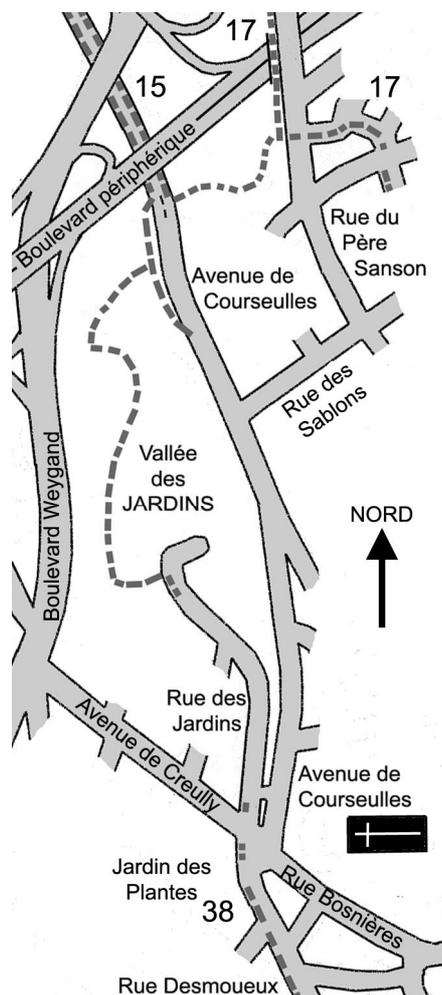
1. Aménagement débutant au niveau de la Vallée des Jardins pour se terminer 1.240 m plus loin sur le boulevard maréchal Juin. Il s'agit de bandes cyclables sur la chaussée de chaque côté de l'avenue sauf sur les 130 m au niveau de la Vallée des Jardins où il s'agit d'une piste à double sens, côté Vallée. Largeur des bandes : 1,30 m puis 0,70 m entre le rond-point de Couvrechef et le bd Juin, ce qui est insuffisant. Largeur de la piste : 2,50 m.
2. Entrée en bas de l'avenue de Courseulles, 60 m avant la Vallée des Jardins, par une bande cyclable signalée « voie conseillée ». Devant la Vallée des Jardins (fiche n° 16), une pancarte indique la direction de la Folie-Couvrechef. Entrée du bd Juin (fiche n° 14), coté nord, par un « tourne à gauche » pour cyclistes. Coté sud, l'accès est en continuité avec la bande cyclable.
3. Le revêtement est lisse et neuf sur la portion montante située avant le pont du périphérique et sur la piste en double sens de la Vallée des Jardins. Plus on monte, plus le revêtement se dégrade et le marquage s'efface. De même, en descendant, on trouve d'abord un revêtement très fissuré, qui peut déstabiliser le cycliste et une différence de niveau entre la bande cyclable et le caniveau dangereuse par temps humide. Ensuite, la bande est, comme l'avenue, usée et rugueuse avant l'entrée sur la piste bien lisse.
4. Des panneaux indiquent aux véhicules à moteur la présence de cyclistes. L'avenue est limitée à 50 km/h. En montant comme en descendant, la bande coupe les voies d'accès et de sortie de véhicules (venant de ou allant vers le périphérique ou l'esplanade Brillaud de Laujardière). Bien que des pointillés marquent les limites de l'avenue de Courseulles et que ces voies ne soient pas prioritaires, les automobilistes forcent souvent le passage, mettant en danger les cyclistes surtout ceux qui montent. Au rond-point de l'avenue de Lattre la bande cyclable devient verte, circulaire et bien nette sur tout le tour, avec quelques plots qui « protègent » les cyclistes.
5. Le partage de la route avec les véhicules motorisés est correct dans la montée même si la bande se rétrécit vers le haut. En descente, les voitures vont vite et sont nombreuses à emprunter la bretelle de sortie en coupant la bande cyclable.
6. Aucune gêne n'est occasionnée par des piétons qui disposent d'un trottoir depuis la Vallée des Jardins, le long de la piste cyclable, et d'un escalier pour accéder au quartier de la Folie-Couvrechef.
7. La sortie vers la rue des Tisserands ou l'avenue de Lattre se fait par une amorce de bande cyclable sur 2-3 m, puis le cycliste roule avec les autres véhicules. La sortie bd Juin est sécurisée par des feux tricolores, avec un sas de tourne à gauche. Au bas de l'avenue la piste en double sens de la Vallée des Jardins aboutit à une voie unique qui débouche brutalement sur l'avenue, sans aucun panneau indicateur. Il n'y a plus aucun aménagement vers le centre-ville.
8. La continuité est la seule raison d'être de cet aménagement entre la Vallée des Jardins et le boulevard Juin.
9. Un aménagement « de transition » vers le bd Juin (fiche n° 14) et toutes ses connexions. À part la piste de l'avenue Côte de Nacre, aucun aménagement ne permet ensuite de se rendre vers de la côte avec une bonne sécurité. De même, son arrêt brutal après la Vallée des Jardins n'incite à l'emprunter que pour rejoindre cette Vallée.
10. Note : D.



15.1, 2 et 3. Avenue de Courseulles. Le rond-point "de Lattre" et les bretelles d'entrée et de sortie. Danger !

16. VALLÉE DES JARDINS

1. L'itinéraire mesure 1.470 m entre la rue du Père Sanson et la place Blot à l'entrée du jardin des plantes. La largeur des voies est à peu près constante, d'environ 2,5 m jusqu'à la rue des Jardins.
2. L'entrée de l'itinéraire se situe rue du Père Sanson, en face de la rue de Fontaine Henry (itinéraire n° 17 allant du campus 1 au campus 2). Un panneau indique « Caen par la Vallée des Jardins ». L'entrée, un peu gravillonnée, est facile et sécurisée. Dans l'autre sens, à partir de la place Blot, on doit prendre la rue des Jardins. L'entrée sur la piste cyclable se fait au bout à gauche de cette rue (à 480 m). Un panneau précise qu'il s'agit d'une piste réservée aux joggers et aux cyclistes.
3. Le revêtement de l'itinéraire est neuf et lisse dans la Vallée des Jardins, bon rue des Jardins.
4. L'itinéraire descendant traverse d'abord l'avenue de Courseulles au bout de 330 m (fiche n°15). L'arrivée sur l'avenue se fait en bas d'une piste assez raide marquée par un gros bloc de pierre placé au milieu de la piste, mais rien ne signale précisément l'avenue. Dans l'autre sens, en revanche, la piste cyclable bien matérialisée est dotée d'un stop. La traversée est sécurisée par un passage mixte vélos/piétons formant une chicane. Les trottoirs sont surbaissés. La rue des Jardins est atteinte au bout de 990 m après un passage très agréable au milieu de la verdure. Le fléchage est inexistant rue des Jardins pour réapparaître juste avant la rue de Creully Au bout cette rue un « moignon » de bande cyclable se poursuit pour traverser la rue de Creully en parallèle avec un passage pour piétons vers le Jardin des Plantes. Le fléchage est inexistant rue des Jardins pour réapparaître juste avant la rue de Creully Au bout cette rue un « moignon » de bande cyclable se poursuit pour traverser la rue de Creully en parallèle avec un passage pour piétons vers le Jardin des Plantes.
5. Le parcours est totalement à l'abri de la circulation automobile, sauf dans la rue des Jardins, résidentielle et peu fréquentée.
6. L'itinéraire est partagé dans la Vallée des Jardins avec de nombreux promeneurs qui peuvent trouver abusif le passage de cyclistes, un rappel du double usage de cette piste n'étant pas fait le long du parcours. Du point de vue des cyclistes, les piétons peuvent être réellement gênants.
7. La sortie de l'itinéraire se fait, au nord, rue du Père Sanson par un passage protégé. Au sud, place Blot, elle est sécurisée par des feux.
8. Le cycliste peut effectuer l'ensemble du trajet en ne posant pas pied à terre. Mais il doit être prudent en traversant l'avenue de Courseulles. Au nord, l'itinéraire permet de rejoindre l'aménagement cyclable de l'avenue de Courseulles (fiche n° 15) et de la rue de la Vaux de la Folie (fiche n° 17) et plus loin le boulevard Juin (fiche n° 14) et la mer... Au sud, l'itinéraire se raccorde à celui de la rue Desmoueux (fiche n° 38) pour descendre en centre ville.
9. Cet itinéraire est très agréable, dans un cadre verdoyant, sans avoir d'obstacle à franchir. Il comporte 990 m d'aménagements cyclables. Il est presque normalement accessible depuis le centre ville. Son accès est bien visible.
10. Note : A.



16.2. Vallée des Jardins. Av. de Courseulles.



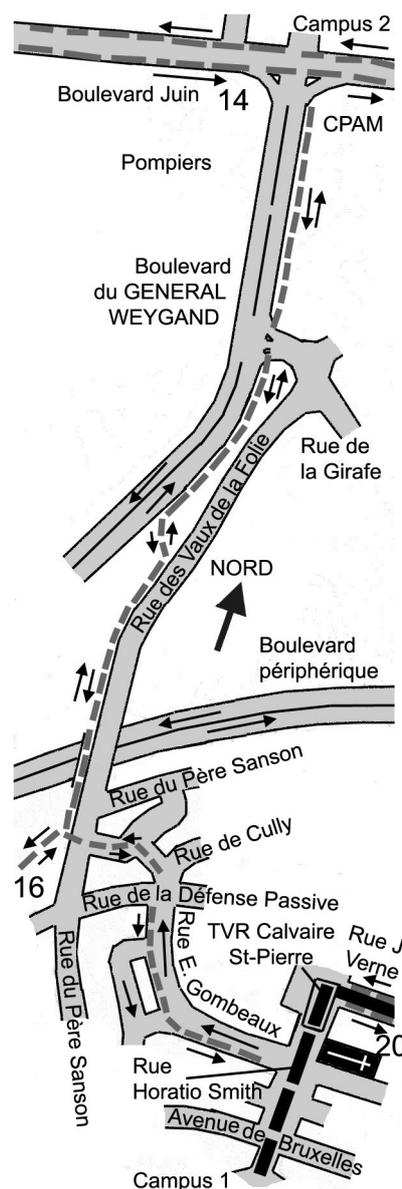
16.1. Vallée des Jardins. Traversée de l'av. de Courseulles.



16.3. Vallée des Jardins. Un très bel endroit.

17. CALVAIRE SAINT-PIERRE, BOULEVARD WEYGAND

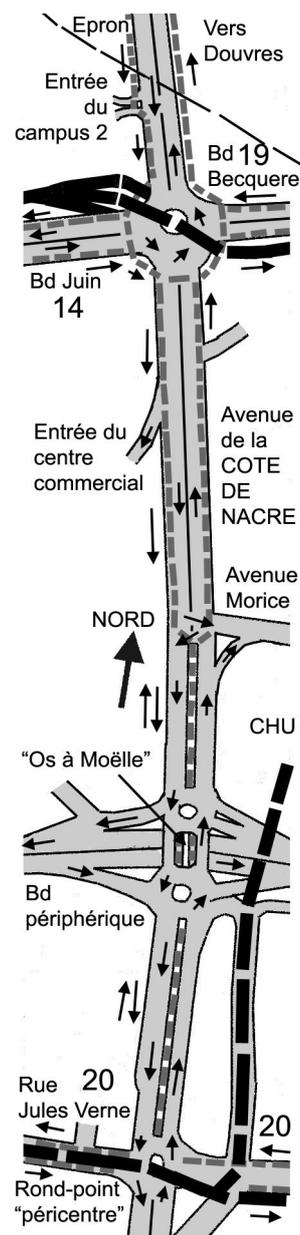
1. L'itinéraire se déroule sur 1.960 m. La largeur des voies, quand elles existent, n'est pas constante : 1,1 m rue Edmond Gombeaux (seulement vers le sud), pas de voie entre rue de la Défense Passive et rue du Père Sanson (flèches vertes au sol), environ 2,5 m entre Père Sanson et bd Juin, avec des rétrécissements sur le pont du périphérique (810 m), au passage entre rue des Vaux de la Folie (1.110 m) et boulevard Weygand (1.210 m), et à la traversée du carrefour avec la rue de la Girafe (1.540 m).
2. L'entrée sud se fait au nord du campus 1. Au carrefour entre avenue de Bruxelles et rue Horatio Smith un panneau signale l'itinéraire vers le campus 2, réservé aux cyclistes. Mais il n'existe, à cet endroit, aucune voie cyclable. À l'entrée de la deuxième rue à gauche, rue Gombeaux (130 m), à sens unique pour les voitures, l'itinéraire est signalé par une pancarte. Cette rue est dotée d'une piste cyclable dans l'autre sens (vers le campus 1) matérialisée par des séparateurs avec réflecteurs lumineux. L'itinéraire, mal signalé, traverse la rue de la Défense Passive (480 m), se poursuit rue de Cully, par une ruelle à gauche (520 m) et par la rue de Fontaine-Henry (590 m) Un panneau indicateur précise qu'on est bien sur le bon itinéraire, pour déboucher enfin sur la rue du Père Sanson et la véritable piste. Dans l'autre sens, en venant du bd Juin, on arrive par une bande cyclable (fiche n° 14) mais aucune signalisation ne permet de repérer la piste descendant le long du boulevard Weygand. Il faut traverser un passage pour piétons pour y accéder. Le trottoir est surbaissé.
3. Le revêtement est médiocre dans la partie Gombeaux et Fontaine Henry, plus lisse et neuf rue Vaux de la Folie, crevassé entre cette rue et le boulevard Weygand puis avec de mauvaises surprises (racines d'arbres, bouches d'égouts, dévers glissants).
4. L'itinéraire traverse trois carrefours : Avec stops rue de la Défense Passive. Passage mixte piétons/vélos, aux deux côtés surbaissés, rue du Père Sanson (Panneau « centre ville par la Vallée des Jardins » : fiche n°16). Trois feux successifs, rue de la Girafe, avec trottoirs surbaissés.
5. L'itinéraire passe par des rues peu utilisées par les autres véhicules puis par de vraies pistes cyclables. Il n'y a donc pas de vraies difficultés liées au partage des voies.
6. Pas de problème de coexistence avec les piétons, peu nombreux, la voie étant suffisamment large.
7. Sortie nord par le bd Juin sur un passage pour piétons et sur les bandes cyclables du bd que le cycliste peut rejoindre, s'il tourne à gauche, par le passage pour piétons ou par le sas « tourne à gauche ». A l'extrémité sud de l'aménagement, le cycliste venant de la rue Gombeaux arrive à un stop après lequel il n'y a plus d'aménagement. La visibilité est bonne mais la rue Horatio Smith est d'abord dédiée au tramway.
8. La continuité de l'aménagement est correcte. Les débuts sont difficiles à repérer. L'ensemble se parcourt d'une manière fluide, sans bordure de trottoir à franchir, avec un fléchage bien net.
9. Cet itinéraire permet d'effectuer une balade agréable, dans un cadre verdoyant et sans obstacle à franchir. Son accès n'est pas très visible, le revêtement moeyen et l'absence d'aménagement à la sortie côté Calvaire Saint Pierre sont les défauts principaux.
10. Note : C.



17.1, 2 et 3. Du calvaire Saint Pierre au boulevard Weygand. Piste rue Gombeaux, traversée rue Père Sanson et boulevard Weygand

18.1. AVENUE DE LA CÔTE DE NACRE (du sud vers le nord)

1. D'une longueur de 1.820 m, la piste cyclable est en site propre et bidirectionnelle du rond-point « péricentre » (croisement avec la rue Jules Verne et l'avenue Copernic) jusqu'au niveau de l'avenue du professeur André Morice (800 m). Sa largeur est de 3 m sauf sur le pont qui enjambe le périphérique où elle ne mesure plus que 2,25 m. Elle emprunte deux courts tunnels aux deux extrémités de « l'os à moëlle » (dispositif automobile permettant de franchir le périphérique ou d'y entrer ou d'en sortir). Après l'avenue Morice il s'agit d'une bande cyclable unidirectionnelle, sur la chaussée jusqu'au rond-point « Becquerel-Juin » (1.420 m), d'une largeur de 1,25 m, puis d'une piste séparée de la chaussée par une bande herbeuse jusqu'à la sortie de la commune de Caen. Elle se prolonge vers le nord jusqu'à Douvres-la-Délivrande.
2. La qualité de l'entrée au rond-point « péricentre » n'est pas bonne. Il n'y a aucune indication et pour y accéder le cycliste est obligé de se mélanger au trafic automobile. C'est un endroit très dangereux (voir les fiches n° 18.2 et n° 20).
3. Le revêtement est excellent jusqu'à l'avenue Morice, bon par la suite. Il n'y a pas d'obstacles sauf aux carrefours.
4. Le premier carrefour est celui de l'avenue Morice. Il est en principe sécurisé par des feux tricolores. Le cycliste qui désire continuer sur l'avenue Côte de Nacre doit impérativement actionner le feu sur le bouton pressoir pour pouvoir traverser l'avenue. Pour prendre l'avenue Morice, il doit se débrouiller au milieu du trafic. Rien n'est prévu ni sécurisé. Doit-il prendre la bretelle d'accès, en la traversant dès qu'il y a une opportunité ? Doit-il prendre l'avenue et couper le flux de la bretelle ? Peu avant le rond-point « Becquerel-Juin », la piste est coupée par l'entrée du parking TVR et d'un fast-food. Le rond-point est bien sécurisé mais il n'est pas facile à négocier et il faut respecter toutes les procédures prévues pour rester en sécurité (fiches n° 14 et n° 19). Il connaît un trafic intense (TVR, automobiles, utilitaires, poids lourds...).
5. Il n'y a de relation avec la circulation automobile qu'entre l'avenue Morice et le rond-point « Becquerel-Juin », la seule séparation étant alors un marquage à la peinture blanche sur le sol. Mais tout du long, scooters et mobylettes utilisent la piste. Pas de problèmes liés au stationnement automobile.
6. Les piétons sont présents sur la partie en site propre sans que cela pose problème.
7. La sortie de l'aménagement par l'avenue Morice n'est pas prévue pour les cyclistes. Elle est donc dangereuse. Au rond-point « Becquerel-Juin » elle est sécurisée mais complexe. Plus loin sur la commune d'Epron (2.370 m), il n'y a pas de sortie sûre : le carrefour n'est pas équipé d'un « tourne à gauche » pour les cyclistes qui veulent prendre la rue de Couvrechef. La seule solution est de prendre le passage piétonnier.
8. Cet aménagement se continue vers le nord et la mer. Il est également connecté avec de nombreux aménagements cyclables caennais : au sud, la rue Jules Verne et l'avenue Copernic (fiche n° 20), plus au nord avec le boulevard Becquerel (fiche n° 19) et le boulevard Juin (fiche n° 14).
9. Une belle réalisation entre le « péricentre » et l'avenue Morice est gâchée par le coté dangereux des entrées et sorties et de la suite du trajet vers le nord.
10. Note : D.



18.1, 2 et 3. Côte de Nacre. L'entrée « péricentre », la sortie professeur Morice et après l'avenue Morice.

18.2. AVENUE DE LA CÔTE DE NACRE (du nord vers le sud)

1. Le deuxième aménagement cyclable de la Côte de Nacre est situé de l'autre côté de l'avenue. Il est à sens unique, vers le centre-ville, sauf sur sa partie terminale (après l'avenue Morice) où il est commun avec son homologue contro-latéral (fiche n° 18.1). Il mesure également 1.820 m, depuis l'entrée de la commune de Caen jusqu'au rond-point « péricentre ». La largeur de sa partie à sens unique est de 1,65 m, puis 1,25 m, peinture au sol comprise.
2. L'entrée se fait dans la continuité de la piste venant de Douvres la Délivrande, sans problème particulier.
3. La qualité du revêtement est bonne, il n'y a pas d'obstacles.
4. Le premier carrefour rencontré est l'entrée du Campus 2 (100 m), bien sécurisée en principe. Puis on arrive au rond-point « Becquerel-Juin » (voir les fiches n° 14, 18.1 et 19). On traverse ensuite l'entrée du centre commercial, non protégée (Danger !). La sortie de l'avenue du professeur Morice est protégée par un feu et un dispositif spécial permet au cycliste de demander le passage pour traverser en sécurité vers la piste en site propre menant au rond-point « péricentre » ou vers le CHU (attention aux automobiles venant de la bretelle sur la droite). Il n'y a pas d'autre carrefour.
5. Un des problèmes de cet aménagement est la proximité de la circulation automobile. Sur les 300 m avant le rond-point « Becquerel-Juin » et les 600 m qui suivent, la piste est très proche du flot des voitures. Nous avons vu un poids lourd doubler un cycliste, ses roues empiétant sur la peinture blanche, à moins de 50 cm du vélo !
6. Sur cette partie initiale de l'aménagement, il n'y a pas de piétons. On les retrouve autour du rond-point « Becquerel-Juin » et sur la partie terminale. Ils ne posent pas problème.
7. La sortie de la piste bidirectionnelle sur le terre-plein central de l'avenue se fait donc au rond-point « péricentre ». Elle est tout aussi dangereuse que l'entrée, jetant le cycliste dans le flot de la circulation s'il veut rejoindre le centre-ville.
8. La continuité de l'aménagement existe avec les équipements cyclables du boulevard Juin (fiche n° 14) et ceux, limités, du boulevard Becquerel (fiche n° 19). Il en est de même avec les bandes de l'avenue Copernic et de la rue Jules Verne (fiche n° 20), mais il faut franchir le rond-point « péricentre » ! Aucune continuité vers le centre-ville, ce qui est regrettable pour un équipement susceptible d'être très utilisé. Rappelons que le CHU est le 1^{er} employeur régional.
9. Au total, on aime bien le bout de piste bidirectionnel de fin de parcours mais la première partie est très anxiogène et dangereuse et la fin est nulle.
10. Note : D.



18.4. Côte de Nacre. Vers le centre ville et le CHU.



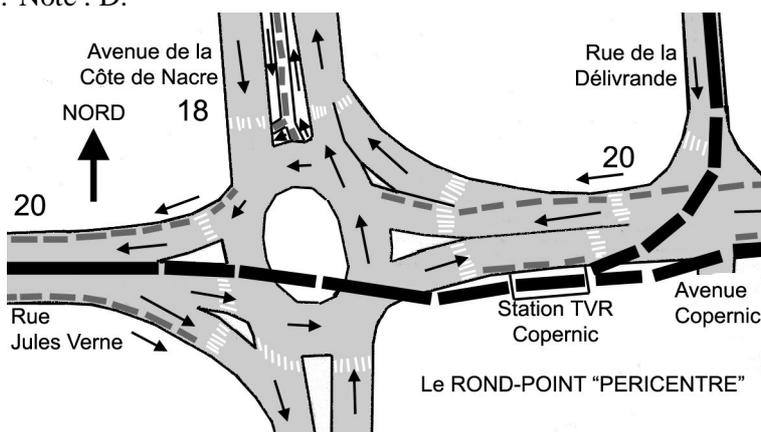
18.5. Côte de Nacre. En longeant le campus 2.



18.6. Côte de Nacre. Sur le périphérique.



18.7. Côte de Nacre. L'entrée de l'os à moëlle.



19. BOULEVARD HENRI BECQUEREL

1. Aménagement cyclable d'une longueur de 600 m, dont 450 sur la commune de Caen, le reste sur Hérouville-Saint-Clair. Il s'agit d'un bande cyclable de 1,2 m de large + 0,25 m pour la peinture, à sens unique, sur la chaussée, de chaque côté du boulevard, dans le sens de la circulation automobile. L'itinéraire commence au rond-point « Becquerel – Juin – Côte de Nacre » fait le tour du grand rond-point du CITIS, sur Hérouville et revient à son point de départ.
2. L'entrée est très sécurisée mais compliquée, tant il y a de stops ou de « cédez le passage » sur le rond-point avec l'avenue de la Côte de Nacre. Ce rond-point connaît une circulation intense, de véhicules légers ou de poids lourds, du TVR, de deux roues... et de piétons. Il faut donc être prudent. Bien sûr on peut entrer sur la piste du boulevard Becquerel en venant de l'est ou de la rue Claude Bloch qui est sécurisée par des feux tricolores.
3. Le revêtement est impeccable, sauf entre le rond-point du CITIS et le GANIL. Il n'y a pas d'obstacles.
4. Les carrefours sont tous sécurisés par des priorités, des feux (rue Claude Bloch). Il convient cependant d'être prudent, le cycliste coupant la circulation automobile au rond-point Côte de Nacre ou en faisant le tour du rond-point du CITIS. Le tour cycliste du rond-point Côte de Nacre mesure plus de 400 m, avec 10 « cédez le passage » et un stop !
5. Toute la bande cyclable est sur la chaussée, en proximité d'une circulation plutôt rapide. C'est particulièrement dangereux à l'entrée du rond-point du CITIS où les roues arrière des bus et camions empiètent sur la bande cyclable. Il n'y a pas de stationnement automobile.
6. Ni de piétons, sauf près du rond-point Côte de Nacre.
7. Les sorties sont à l'image des entrées, en théorie sûres mais nécessitant une certaine prudence, notamment vers le CHU.
8. A l'ouest, l'aménagement se continue soit vers le centre-ville de Caen (du moins jusqu'au rond-point du péricentre : fiche n° 18.2), soit vers Douvres (fiche n° 18.1) par l'avenue de la Côte de Nacre. Tout droit il se prolonge par le boulevard du maréchal Juin avec ses nombreuses connexions vers le centre-ville. Du côté est, vers Hérouville, il n'y a aucune continuité.
9. Au total, il s'agit d'un aménagement à usage local, bien fait mais nécessitant une grande vigilance.
10. Note : C.



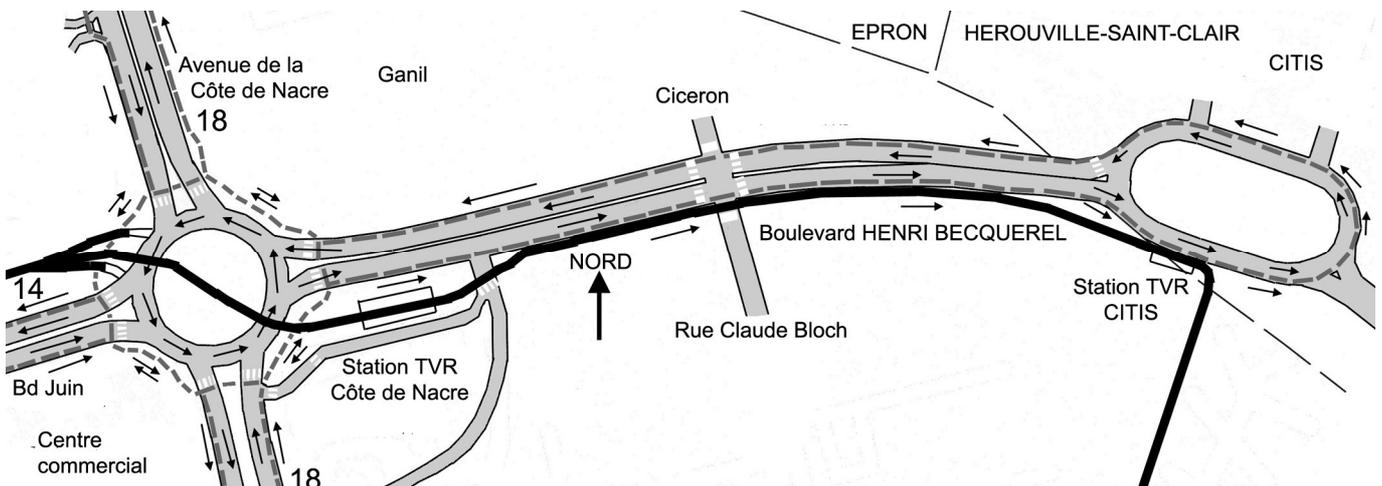
19.1. Rond-point "Becquerel - Juin - Côte de Nacre".



19.2. Un rond-point plutôt bien agencé.



19.3. Un rond-point très utilisé par tous.



20. AVENUE NICOLAS COPERNIC ET RUE JULES VERNE

1. L'itinéraire se déroule sur 950 m depuis le boulevard Vanier (fiche n° 21) jusqu'à la rue Horatio Smith. Il suit tout du long la ligne TVR. Au départ du boulevard Vanier (commun avec la rue Cavelier) il y a 190 m de piste en site propre, à double sens, très agréable. Puis on passe devant la cité U Lebissey et l'équipement devient jusqu'à l'avenue de la Côte de Nacre un couloir sur la chaussée, de chaque côté de l'avenue, en site partagé, d'une largeur de 1,25 m dont 0,25 m de peinture blanche. La largeur n'est plus que de 0,75 + 0,25 m à l'entrée du rond-point « péricentre ». Au-delà de ce rond-point la bande cyclable se rétrécit à 1 m et devient une simple peinture au sol sur les derniers 60 m.
2. Les entrées, évidentes, sont bien signalées, sauf côté Smith.
3. Le revêtement est bon, il n'y a pas d'obstacles.
4. A condition de bien respecter les feux tricolores, la sécurité est assurée au carrefour avec la rue de Lebissey et l'avenue Harris. Même avec les feux elle est aléatoire au grand rond-point du péricentre, non aménagé pour les cyclistes.
5. Les relations avec la circulation sont bonnes. Toutefois, en bordure du collège Fernand Lechanteur, le stationnement en parallèle des véhicules n'est pas toujours respecté, notamment par les bus Verts.
6. Il n'y a pas d'interférence avec les piétons qui utilisent les trottoirs suffisamment larges.
7. La sortie du couloir cyclable se fait sans problèmes par les feux tricolores sur le boulevard Vanier et au croisement avec la rue de Lebissey et l'avenue Harris.
Côté « péricentre » tout est dangereux : Le « tourne à gauche » n'est pas du tout protégé. La sortie à droite pour aller vers le CHU (fiche n° 18) ou la poursuite de l'itinéraire tout droit par la rue Jules Verne se font en traversant ou dans le flux des voitures. Même pour prendre la rue de la Délivrande, le cycliste est pris dans un flot de véhicules. Ce rond-point « péricentre » est un véritable point noir.
8. Mis à part ce gros problème, la continuité est réelle avec l'aménagement de l'avenue de la Côte de Nacre comme vers les équipements du boulevard Vanier. Mais il faut franchir le rond-point du péricentre !
9. Au total, réalisation bonne, mais très mal aménagée dans sa continuité vers le Calvaire Saint Pierre, l'avenue de la Côte de Nacre et la rue de la Délivrande.
10. Note : D.



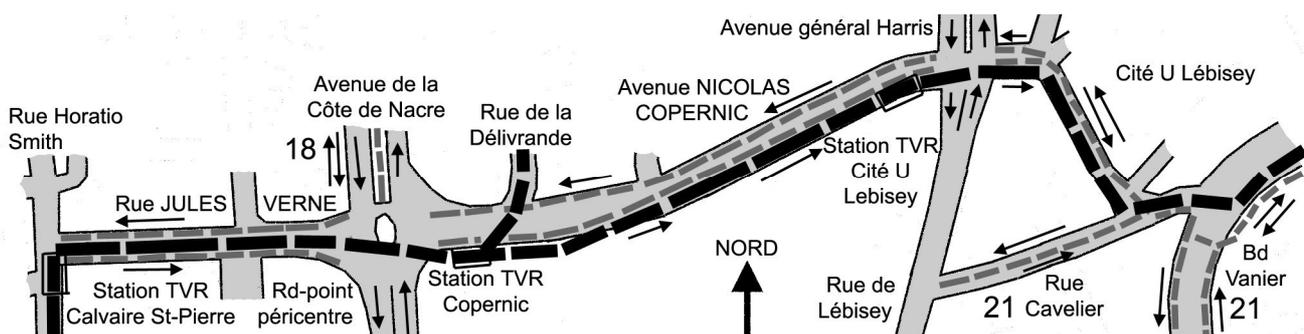
20.1. Av. Copernic. Le superbe départ du Bd Vanier.



20.2. Av. Copernic. Des cyclistes soudain en danger.



20.3. Rue Jules Verne. Une bande cyclable riquiqui.



21. BOULEVARD GÉNÉRAL VANIER

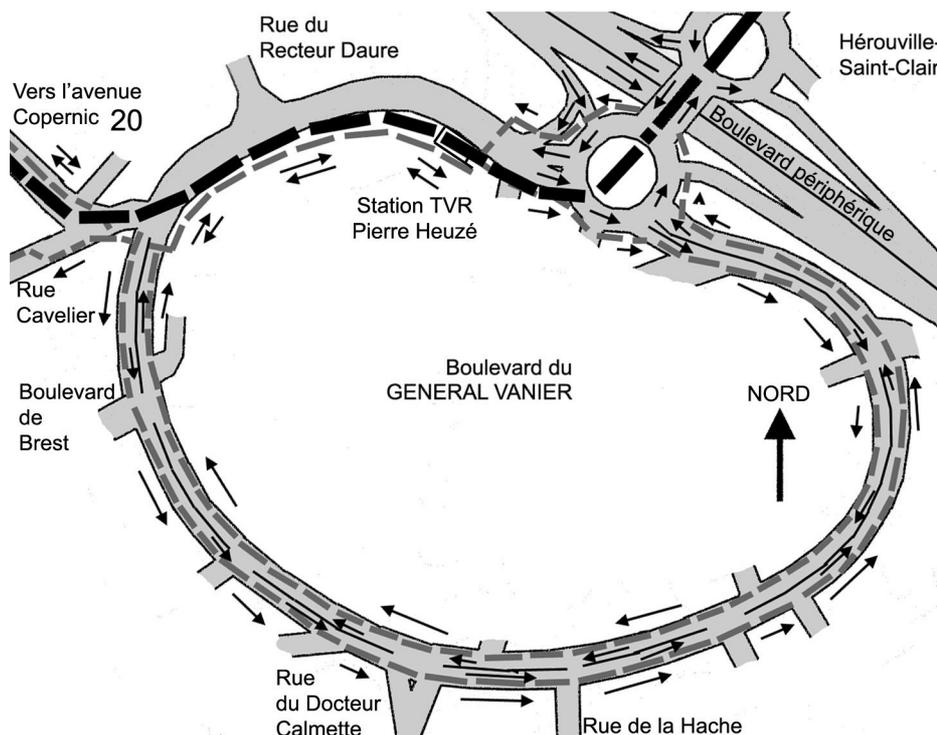
1. Dimensions de l'aménagement : 1.850 m dont 340 m en site propre à double sens (entre le rond point vers Hérouville et la rue Antoine Cavellier), et 1.510 m en site partagé sur la chaussée de chaque côté du boulevard pour le reste (la bande cyclable intérieure ne mesure que 1.450 m !). En site partagé, le long de la voie du TVR, le couloir cyclable a une largeur de 1,70 m + 0.25 m de peinture blanche. Cette largeur passe à 2 fois deux mètres en site propre.
2. Les entrées sont bien signalées, la réalisation est bonne, voire excellente pour la piste bi-directionnelle. L'entrée est au même niveau que la route.
3. Le revêtement est bon, il n'y a pas d'obstacles. De la peinture verte marque les croisements importants (boulevard de Brest, rue Calmette, rue de la Hache).
4. Les carrefours sont protégés par des feux (rue de la Hache, croisement avec la voie TVR, arrêt TVR place Champlain) Il n'y a pas de dispositif particulier pour le « tourne à gauche » des cyclistes.
5. Les relations avec la circulation et le stationnement auto sont bonnes dans le couloir cyclable car la largeur est suffisante, et sans souci en site propre. Le stationnement résidentiel ne déborde pas sur la piste.
6. Peu d'interférence avec les piétons. Un chemin piétonnier existe en parallèle, sauf près de l'arrêt TVR face à la trésorerie générale.
7. La sortie de l'aménagement est bonne et bien sécurisé côté rue Antoine Cavellier (une bande cyclable de 1,5 m de large même sur 230 m, à contre sens des automobiles, vers le lycée Dumont-d'Urville) ou vers le campus Lebisey et l'avenue Copernic. Mais elle est un peu compliquée et pas bien identifiée. La sortie vers Hérouville, en franchissant le périphérique, pose un réel problème de sécurité. Le cycliste est alors mélangé au trafic auto sur une voie rétrécie. C'est un point noir à traiter en priorité.
8. La continuité vers Hérouville-Saint-Clair ne fait l'objet d'aucune indication précise. Vers Copernic, elle demande à être plus explicite.
9. Bilan global : très bon aménagement dont la seule faiblesse est la sortie vers Hérouville par le pont sur le périphérique.
10. Note : B.



21.1. Vanier. Superbes pistes.



21.2. Vanier. Début du site propre.



21.3. Vanier. Danger vers Hérouville !



21.4. Vanier. Le pont du périphérique.

22. QUAI CAFFARELLI ET AVENUE DE TOURVILLE

1. Aménagement cyclable à double sens, large de 2,3 m dans la première partie, puis d'à peine 1,5 m ensuite, qui se déroule sur 1.830 m depuis le rond-point de l'Orne (fiches n° 23 et n° 25), par le quai Caffarelli, le pont mobile (430 m) et l'avenue de Tourville jusqu'à l'entrée de la commune d'Hérouville.
2. L'entrée sud-ouest est commune avec le quai Vendevre, au rond-point de l'Orne. Elle est évidente. Il faut prendre immédiatement la petite passerelle à droite, parallèle au Pont de l'Ecluse. Côté nord-est, l'entrée, bien signalée se fait en continuité de la piste du chemin de halage, au niveau du club d'aviron, ou en venant de la rue de la Rochelle.
3. Le revêtement est excellent du rond-point de l'Orne jusqu'à 50 m après la rue de la Masse (1.110 m), sauf sur le pont Mobile. Il est exécrable ensuite sur les 720 m restants, la piste se rétrécit un peu et devient très bosselée, craquelée, souvent humide et boueuse, en un mot dangereuse. Il faut également se méfier des plots installés au milieu de la piste le long du quai Caffarelli.
4. Il n'y qu'un seul carrefour à gérer mais il est particulièrement dangereux : c'est au niveau du Pont Mobile. Pour y accéder en venant du quai Caffarelli, il faut traverser le quai puis l'avenue Pierre Berthelot, dans le flux des voitures. Il faut ensuite s'engager, à l'étroit, sur le pont et prendre la piste immédiatement à droite. Dans le sens inverse, il faut couper le flux de voitures venant sur la gauche du pont, ou venant sur la droite du quai de la Londe et s'engager sur le pont à gauche. La pression automobile est très importante, les priorités ne sont pas claires et rien n'est sécurisé pour les cyclistes.
5. En dehors de ce passage, pour le moins délicat, il n'y a pas de problème avec la circulation automobile. Près du Pont Mobile, des véhicules stationnent souvent sur la piste cyclable du quai Caffarelli.
6. La cohabitation avec les piétons, voire avec les pêcheurs, tout le long de l'avenue de Tourville, pose un réel problème car la piste est très fréquentée, relativement étroite, surélevée de 14 cm par rapport à l'avenue dans sa « belle partie ». Au-delà, sur la piste « défoncée » les piétons n'ont même pas l'alternative d'un trottoir controlatéral.
7. La sortie au rond-point de l'Orne est sécurisée mais il faut se méfier (fiche n° 23). Une autre sortie est proposée près du rond-point avec le quai Caffarelli : elle est dangereuse et ne débouche sur rien.
8. Cet aménagement est en continuité avec le quai Vendevre (fiche n°23), le quai de Juillet et toutes ses connexions (fiche n° 25), le chemin de halage du canal, vers le nord.
9. C'est un itinéraire agréable avec de belles continuités. Mais il est dangereux : à cause des automobiles au niveau du Pont Mobile, à cause des piétons le long de l'avenue de Tourville et à cause du détestable revêtement de ses derniers hectomètres.
10. Note : D.



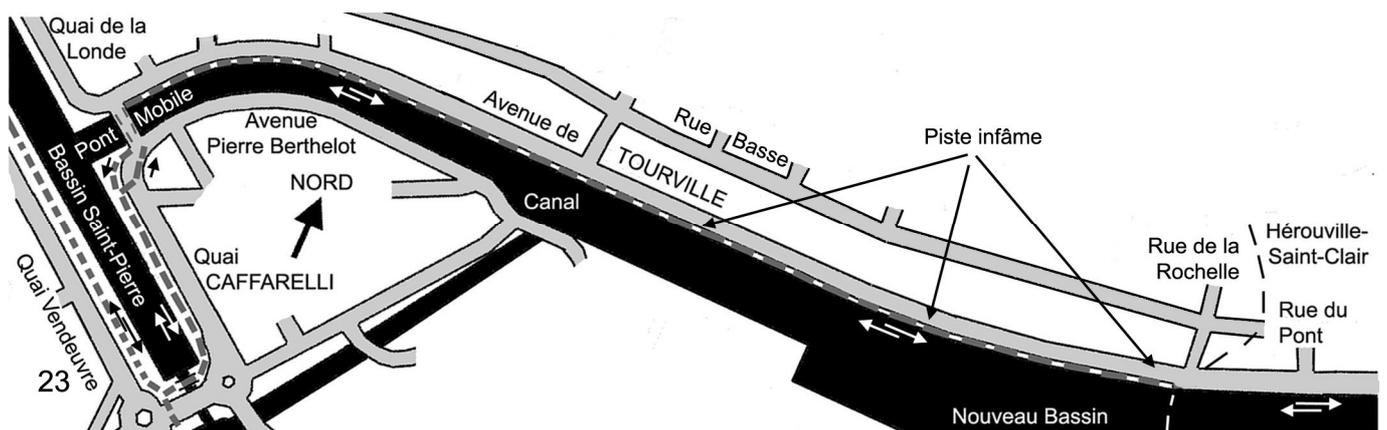
22.1. Le Pont Mobile. Franchissement périlleux pour les cyclistes.



22.2. Avenue de Tourville. Les 720 derniers mètres. Peut-on faire pire ?



22.3. Avenue de Tourville. Une piste étroite, fréquentée et proche des autos.



23. QUAI VENDEUVRE

1. Autour du bassin Saint Pierre du port de Caen, deux quais sont aménagés pour les vélos et sont très fréquentés par les cyclistes : L'aménagement cycliste du quai Vendevure se déroule sur 730 m le long de la rive ouest du bassin (côté ville). Il s'agit, sur 680 m, d'une piste en site propre, à double sens, située entre le quai proprement dit et le parc de stationnement automobile. D'une largeur de 3 m, elle se prolonge au nord vers le boulevard des Alliés, en bordure de la place Courtonne, jusqu'au niveau de la rue Neuve Saint Jean par une piste sur le trottoir.
2. L'entrée au rond point de l'Orne est évidente et bien marquée mais ce rond-point est dangereux pour les cyclistes, malgré les feux tricolores qui l'équipent et qui sont actionnables par les cyclistes (fiche n° 25). L'entrée nord s'aborde en venant de la rue Neuve Saint Jean, laquelle se termine par un croupion de bande cyclable de 8 m de long.
3. Le revêtement est excellent partout.
4. Il n'y a qu'un seul carrefour, avec la rue de Bernières, sécurisé par des feux tricolores, avec marquage en damier sur le sol.
5. Aucune relation avec la circulation automobile mais gros premier problème avec le stationnement auto qui déborde sur la piste, d'une manière souvent conséquente, notamment quand il s'agit de camping car équipés de porte-vélos à l'arrière.
6. Deuxième gros problème : les piétons nombreux et qui débouchent inopinément du parking et surtout les adeptes de la planche à roulette qui ont trouvé là un magnifique terrain pour leur sport.
7. Les sorties de l'aménagement sont faciles aux deux bouts, rue de Bernières et rue des Carmes, bien sécurisées par des feux tricolores. Mais attention, surtout au rond-point de l'Orne : même avec un feu rouge pour les autos, l'une d'entre elle peut déboucher en deuxième file, sans avoir vu ni le feu, ni le cycliste.
8. La continuité de l'aménagement est excellente avec le quai de Juillet (fiche n° 25) et toutes ses connexions vers la Prairie. Côté Courtonne, il n'y a rien et ça manque beaucoup.
9. Au total, bel équipement mais pas du tout utilisé par les cyclistes qui préfèrent rouler sur le quai proprement dit.
10. Note : D.



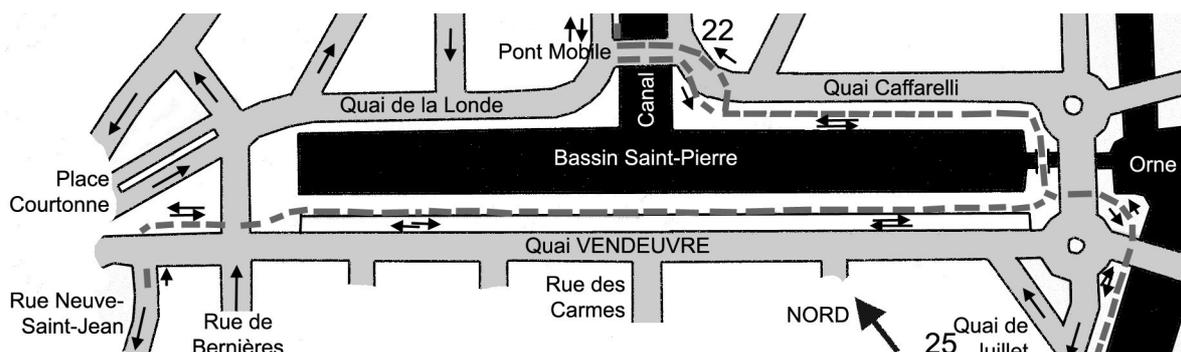
23.1. Quai Vendevure. Une belle piste mais avec des voitures qui débordent et des piétons qui peuvent surgir.



23.2. Quai Vendevure. Beaucoup de piétons et de planches à roulettes.



23.3. Place Courtonne. Vers l'entrée rue Neuve Saint Jean.



24. AVENUE DU 6 JUIN

1. Dimensions de l'aménagement : 710 m de chaque côté de l'avenue, depuis le pont Winston Churchill, sur l'Orne, jusqu'à la rue Neuve-Saint-Jean. La largeur est variable, souvent non identifiable (simple logo sur un trottoir).
2. L'entrée et la sortie de l'aménagement ne sont pas évidentes au niveau de la rue Neuve-Saint-Jean. C'est plus clair au pont Churchill. Elles sont possibles au niveau de chaque carrefour.
3. Le revêtement est correct, c'est celui du trottoir le plus souvent. Par contre la bordure du trottoir est beaucoup trop haute au carrefour avec les rues Frémontel et Laplace, et trop marquée sur les autres carrefours.
4. A condition de bien respecter les feux tricolores, la sécurité au niveau des 7 carrefours est assuré : Rue Frémontel et rue Laplace, Rue des Carmes et rue du Havre, rue des Martyrs coté prairie, Rue Guilbert et rue des Equipes d'Urgence, Rue de l'Engannerie, Rue de Bernières, Rue Neuve Saint Jean.
5. Si les aménagements cyclables sont bien séparés de la principale circulation automobile et de la ligne du TVR, il n'en va pas de même sur les circulations collatérales, notamment dans la moitié Orne des aménagements. Rien n'est vraiment clair tant pour la circulation que pour le stationnement automobile : la séparation est virtuelle et dangereuse.
6. Le constat est le même pour les relations avec les piétons, soit parce que les aménagements ont été réalisés sur les trottoirs, d'une manière tout à fait virtuelle, soit parce qu'ils rasant les piliers des immeubles des deux cotés de la moitié Orne de l'avenue, alors que les piétons n'ont que peu de visibilité pour voir venir les cyclistes. Les pistes sont tellement peu évidentes que nombre de véhicules se garent dessus.
7. La sortie de l'aménagement est correcte du coté Orne, bien identifiée et sécurisée par des feux tricolores. Elle est inexistante du coté château. On ne sait plus où l'on va, si l'on est encore sur l'aménagement.
8. La continuité de l'aménagement est bonne et réelle avec les aménagements du quai de Juillet (fiche n°...). Mais il n'y a rien immédiatement au-delà de l'Orne. Elle est nulle du coté château On ne sait plus où aller, comment traverser le rond point du 8 mai 1945 pour rejoindre l'avenue de la Libération, par exemple. La seule sortie à peu près identifiée est la rue Neuve Saint Jean vers la Prairie qui est une rue piétonne, explicitement autorisée aux vélos.
9. Le bilan global des aménagements cyclables de l'avenue du 6 Juin, à Caen, est nul. Il s'agit d'aménagements virtuels, incohérents, peu pratiques et dangereux, tout juste utiles pour apprendre à slalomer. De la poudre aux yeux.
10. Note : E.



26.1. Av. du 6 Juin. Des sauts de trottoir trop hauts



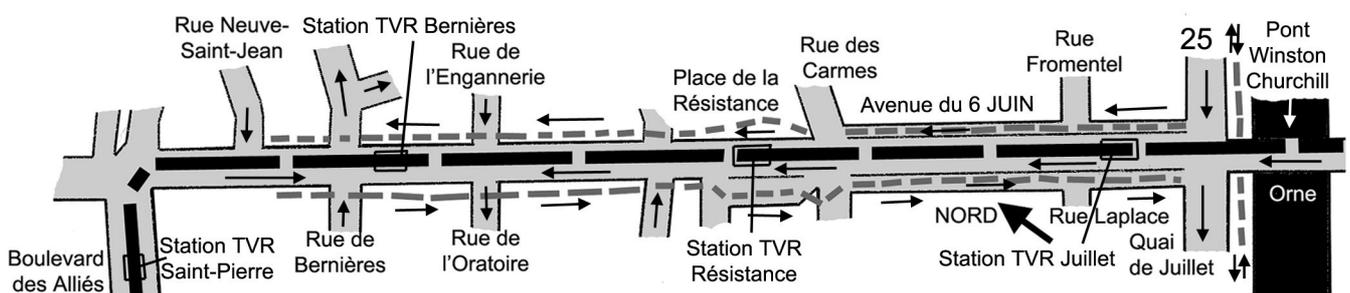
26.2. Av. du 6 Juin. Un aménagement incohérent



26.3. Av. du 6 Juin. Une signalisation aberrante



26.4. Av. du 6 Juin. Où passer ?



25. PROMENADE DE SÉVIGNÉ ET QUAI DE JUILLET

1. 730 m de piste cyclable en trois tronçons, d'une largeur de presque 3 m entre le pont de Bir Hakeim et le pont de Vaucelles (promenade de Sévigné), entre le pont de Vaucelles et le pont Winston Churchill et entre le pont Winston Churchill et le pont Alexandre Stirn.
2. Entrée évidente et pratique aux deux bouts et pour chaque tronçon. Mais il n'y a pas de signalisation spécifique verticale. De même, il n'y a aucun jalonnement indiquant où mène la piste, si ce n'est celui destiné aux automobiles, mais c'est celui d'un sens unique. Il n'y a pas de problème de bordure de trottoir trop haute pour pénétrer sur l'aménagement.
3. Le revêtement est excellent mais il se dégrade près des arbres et peut devenir dangereux. De plus de nombreuses branches jonchent la piste après chaque coup de vent.
4. La gestion des carrefours aux ponts de Vaucelles et Winston Churchill est simple et en bonne sécurité à condition de respecter le code de la route et les feux mais sur ces deux carrefours, les passages des cyclistes et piétons ne sont pas individualisés, ce qui pose quelquefois de petits problèmes avec les piétons et une interrogation sur la conduite à tenir par les cyclistes (doivent-ils descendre de leur vélo ?)
5. La séparation d'avec la circulation automobile est totale. A cet égard il s'agit d'une réalisation idéale.
6. Un autre problème est celui de l'envahissement fréquent de la piste par les piétons. Une petite sonnette et un peu de courtoisie permettent une solution le plus souvent, mais un code de bonne conduite doit être trouvé pour ce problème général de la plupart des aménagements cyclistes de qualité.
7. La qualité de la sortie de l'aménagement est théoriquement excellente au niveau de chaque pont. Encore faut-il respecter les feux et être vigilant par rapport aux automobilistes qui ne voient pas, ou ne respectent pas les signaux lumineux, notamment sur le pont Stirn (voir fiche n° 23).
8. La continuité des aménagements sur les deux sorties terminales est parfaite. Vers le bassin Saint Pierre par les quais Caffarelli et Venduvre (fiches n° 22 et n° 23). Vers le cours de Gaulle (fiche n° 26), le cours Koenig (fiche n° 34) ou la rue Saint-Michel (fiche n° 33) au pont de Bir Hakeim. Elle est plus aléatoire aux deux ponts intermédiaires. Il n'y a pas d'aménagement cyclable partant du pont de Vaucelles, rue Saint Jean ou rue de Vaucelles, mais il en existe un rue du 11 Novembre (fiche n° 35). Les aménagements cyclables de l'avenue du 6 Juin, n'en sont pas (fiche n° 24).
9. Belle réalisation, très utilisée, mais qui pose les problèmes de la cohabitation avec les piétons, de la gestion des carrefours et qui nécessite une certaine prudence aux sorties, notamment à celle du pont Alexandre Stirn. Le revêtement est à refaire près des arbres.
10. Note : B.



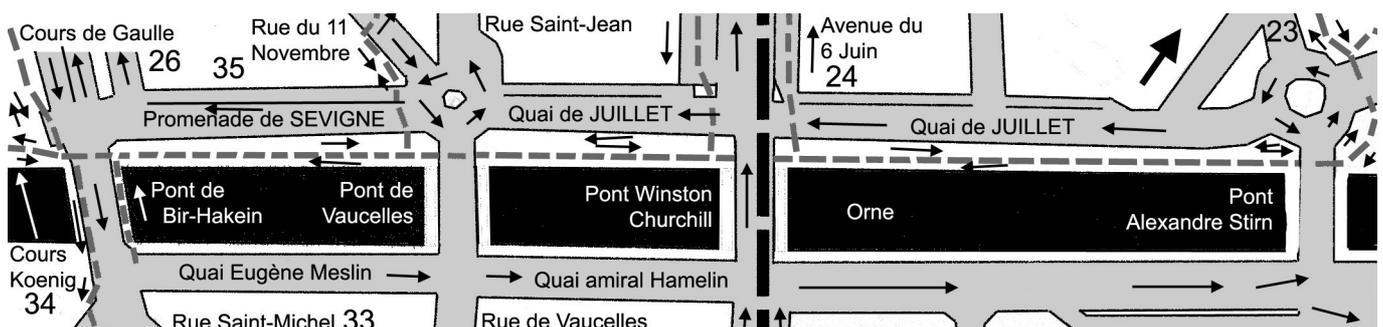
25.1. Quai de Juillet. Une piste très fréquentée.



25.2. Quai de Juillet. Une piste qui se dégrade.



25.3. Quai de Juillet. Il n'y a plus de place pour les vélos !



26. COURS GÉNÉRAL DE GAULLE

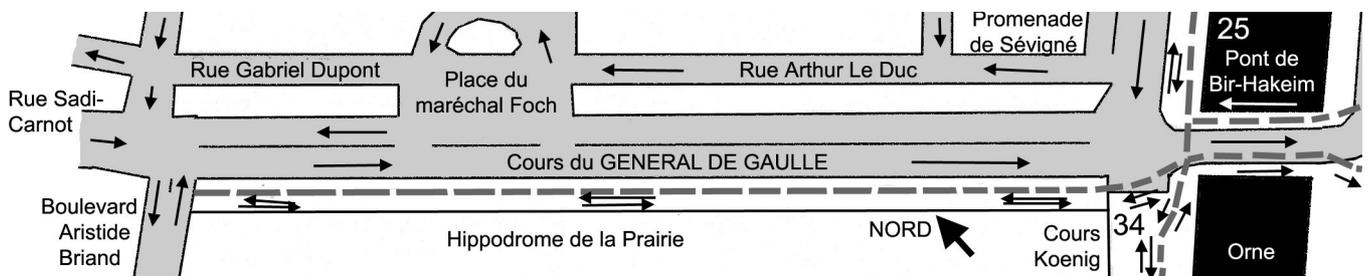
1. Situé entre l'hippodrome et la ville de Caen, l'aménagement cyclable s'étend sur le trottoir qui longe l'hippodrome à l'est (vers le port), depuis le cours Koenig jusqu'au boulevard Aristide Briand. Il est long de 380 m, large d'un peu plus de 3 m, et à double sens. Il occupe une petite moitié du trottoir.
2. L'entrée (et la sortie) n'est pas totalement satisfaisante du côté cours Koenig car le passage entre les barrières est trop étroit et peut être dangereux en cas d'affluence. L'autre problème est celui de la gestion du pont de Bir-Hakeim par les cyclistes (fiche n°5). L'entrée est plus problématique du côté du boulevard Briand, que l'on vienne de ce boulevard (non équipé pour les vélos dans ce sens), ou le plus souvent de la rue Sadi-Carnot (le stationnement des voitures jusqu'au feu du feu avec le boulevard Briand pose problème), ou encore de la rue Jean Romain.
3. Le revêtement est bon. Il n'y a pas d'obstacles.
4. Il n'y a pas de carrefour. Mais il existe une possibilité de sortie vers la place maréchal Foch en empruntant le passage clouté pour traverser le cours général de Gaulle.
5. Il n'y a pas de cohabitation avec les véhicules automobiles, donc pas de problèmes.
6. Il y a assez de place pour gérer la cohabitation avec les piétons, mais ceux-ci marchent très souvent sur la bande cyclable et il vaut mieux être vigilant.
7. La sortie cours Koenig est bien aménagée et sécurisée, mais répétons que les passages entre les barrières sont un peu étroits. La sortie côté Briand est bien sécurisée par un feu mais ne débouche sur rien en termes d'aménagement cyclable. La sortie place Foch est difficile et dangereuse
8. La continuité de l'aménagement est excellente côté cours Koenig. Elle est nulle pour la sortie côté boulevard Aristide Briand.
9. Il s'agit donc d'un aménagement de bonne qualité, bien identifié, très fréquenté, en sécurité, mais dont les règles du jeu (entre cyclistes et piétons) mériteraient une explication. Le bilan global serait excellent si la continuité boulevard Aristide Briand avait été pensée et aménagée, ce qui serait symbolique pour un aménagement qui débouche sur le vrai centre-ville.
10. Note : B.



26.1. Cours de Gaulle. Une entrée un peu étroite.



26.2. Cours de Gaulle. Une belle sortie... sur rien !



27. RUE D'AUGE

1. Tout petit aménagement cyclable de 250 m, le long de la voie ferrée, rue d'Auge, entre la rue de Vaucelles et la rue de la Gare. La piste, d'une largeur d'environ 2,5 m, est à double sens sur 220 m, et à sens unique (vers la rue de Falaise) au carrefour avec la rue de Vaucelles.
 2. L'entrée sur l'aménagement est surtout pratique quand on vient de la rue de Falaise. Au feu situé en bas de la rue, il faut se placer entre les deux files de voiture qui se séparent pour aller rue de Vaucelles ou rue d'Auge. Au feu vert, prendre la direction Vaucelles et quitter la chaussée par la droite dans le virage. En venant de la rue de Vaucelles ou de la rue Saint-Michel, c'est plus délicat et il faut emprunter les passages pour piétons. L'entrée du côté gare est étrange. On peut venir soit de la gare, et il faut traverser la rue de la Gare par le passage pour piétons, soit de la rue d'Auge en venant de la Demi-Lune, mais il faut se placer dans la file de gauche au feu régulant l'arrivée sur la place de la Gare.
 3. Le revêtement est excellent.
 4. Il n'y a pas de carrefour.
 5. Ni de circulation automobile. Les automobiles garées sur le parking au sud ne sont pas loin mais ne sont pas gênantes.
 6. Les piétons circulent sur la piste mais ils n'ont pas le choix.
 7. Les sorties sont à l'image des entrées. Elles sont sécurisées par des feux tricolores des deux cotés. Vers Vaucelles, on peut tourner à droite et passer sous le pont de chemin de fer pour prendre la rue de Vaucelles ou la rue des Tonneliers. Pour aller vers la rue Saint Michel et le Pont de Bir-Hakeim (fiche n° 33) il faut traverser la rue de Vaucelles par les passages pour piétons. Pour prendre la rue de Falaise, il y a un système commun aux bus, bien protégé avec des feux actionnables par les cyclistes.
- Coté gare, théoriquement, on ne peut que prendre la rue d'Auge sur sa droite. Mais on sent bien qu'un tel aménagement a été réalisé pour aller à la gare. Si on obtempère, on traverse sur un passage pour piétons et on se retrouve sur un trottoir sans aucune légitimité cycliste. Heureusement, les piétons sont tolérants si on n'est pas trop insolent.
- Il n'y a ni entrée, ni sortie vers la rue Canchy.
8. Merveilleux petit bout de piste isolé au milieu de l'océan des automobiles. Continuité = 0 ! Il y avait une continuité (mal conçue) rue de Falaise, mais elle a disparu, lavée par les eaux pluviales ou effacée par les pneus des automobiles.
 9. On attend la suite, ou plutôt les suites.
 10. Note : B.



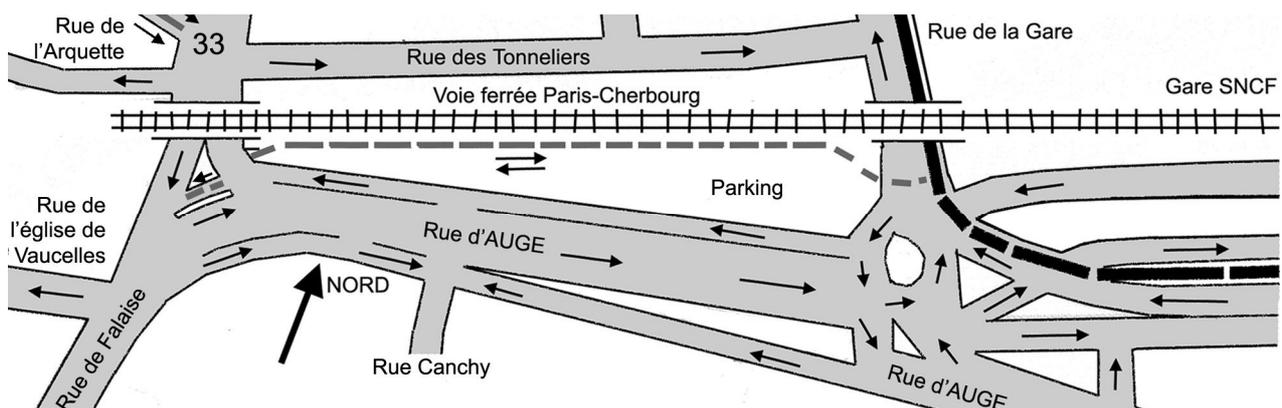
27.1. Rue d'Auge. Entrée de l'aménagement côté gare.



27.2. Rue d'Auge. Une belle piste.



27.3. Rue d'Auge. Entrée et sortie rue de Falaise.



28. BOULEVARD LEROY

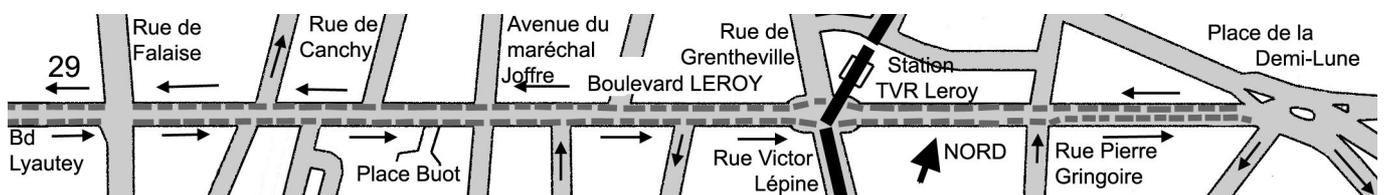
1. 1.180 m d'aménagements en couloirs cyclables sur la chaussée dans les deux sens depuis la place de la Demi-Lune jusqu'à la rue de Falaise. La largeur des couloirs cyclables est en majorité de 0,95 m + 0,25 m sauf sur les 150 derniers mètres en arrivant sur la rue de Falaise (à partir de la rue Villy-Desmeseret) où elle ne fait plus que 0,55 m + 0,25 m de marquage, et sur les 140 premiers mètres en partant de la rue de Falaise (jusqu'à la rue Jean Mermoz) où elle ne fait que 0,6 m + 0,25 m de marquage. A ces endroits, comme sur la fin du boulevard Lyautey vers la rue de Falaise, les voitures garées sur le trottoir dépassent fréquemment sur la chaussée.
2. Les entrées sur les couloirs cyclables sont indiquées par un panneau rue de Falaise, place de la Demi-Lune et au carrefour avec la rue Victor Lépine. Elles sont évidentes. Le problème est l'accès à partir de la rue de Falaise quand l'on vient du centre-ville et surtout au niveau de la place de la Demi-Lune, qui est extrêmement dangereuse pour les cyclistes, sauf si on vient de la rue d'Auge.
3. Le revêtement est médiocre, inondé en de nombreux endroits en cas de pluie. La voirie est mal entretenue et de nombreux débris (feuilles, bouts de bois...) jonchent les couloirs cyclables. Il n'y a pas d'obstacle particulier.
4. Les carrefours sont nombreux mais bien protégés soit par des feux, soit par des stops. Des dispositifs de « tourne à gauche » pour les cyclistes, peints sur la chaussée, sont en place au carrefour avec la rue Joffre, dans le sens vers la rue de Falaise, et aux carrefours avec les rues Albert 1^{er} et Victor Lépine, en allant vers la place de la Demi-Lune.
5. Les relations avec la circulation automobile ne sont pas bonnes parce que les couloirs cyclables ne sont pas assez larges et parce qu'ils sont peu respectés par les automobilistes. Le stationnement des automobilistes pose partout problème, soit parce qu'ils se garent sur le couloir, soit parce que leur véhicule déborde sur la chaussée comme sur le boulevard Lyautey. Enfin, les derniers 200 m de couloir cyclable, en allant vers la place de la Demi-Lune, passent au ras des voitures stationnées sur la droite du couloir. C'est un endroit particulièrement dangereux et ce bout d'équipement est inacceptable.
6. Il n'y a pas de problème de relation avec les piétons sauf le samedi matin, jour du marché sur la place Buot.
7. Les sorties de l'aménagement sont aisées quand on tourne à droite, plus aléatoires si l'on va sur la gauche. Il n'y a pas de « tourne à gauche » à l'extrémité rue de Falaise du boulevard et traverser le flux des voitures sur la place de la Demi-Lune est extrêmement dangereux, quasi suicidaire.
8. Les aménagements cyclables se continuent au carrefour de la rue de Falaise, vers le centre-ville, en empruntant le couloir de bus autorisé pour les cyclistes et suffisamment large (une première à Caen !) ou vers le boulevard Lyautey (fiche n° 3). Au niveau de la place de la Demi-Lune, il n'y a aucune continuité.
9. Le bilan global est négatif. Il s'agit d'aménagements virtuels, poudre aux yeux, ne protégeant pas les cyclistes et, par les points noirs, les mettant en danger. Le boulevard Leroy est pourtant très fréquenté par les cyclistes.
10. Note : E.



28.1. Boulevard Leroy.
Une micro-piste mal entretenue.



28.2. Boulevard Leroy. Une proximité très dangereuse.



29. BOULEVARD DU MARÉCHAL LYAUTEY

1. 910 m de couloir cyclable de chaque côté du boulevard depuis la rue de Falaise jusqu'à l'avenue d'Harcourt. La largeur des couloirs est identique des deux côtés, de 1,20 m + 0,25 m de marquage à partir de la rue de l'Union jusqu'à l'avenue d'Harcourt, ce qui est suffisant, d'autant plus que les véhicules à moteur sont garés loin sur le trottoir. Par contre elle n'est que de 1 m, avec marquage et caniveau, sur les 110 m de la rue de Falaise à la rue de l'Union. C'est d'autant plus insuffisant que nombre de voitures en stationnement débordent sur le couloir cyclable de près de 0,5 m. Ces 110 m ne doivent pas être comptabilisés comme aménagement cyclable.
2. L'entrée n'est pas signalée mais est évidente. Elle est simplement beaucoup trop étroite côté rue de Falaise. Il n'y a aucun jalonnement directionnel tout au long de cet aménagement.
3. Le revêtement est correct, il n'y a pas d'obstacles.
4. De nombreux carrefours jalonnent le boulevard, protégés par des stops ou des feux. Les deux extrémités sont équipées de feux rouges. Il n'y a que deux dispositifs de « tourne à gauche » pour les cyclistes, peints sur le sol, dans le sens Harcourt-Falaise au feu avec la rue Robillard et au feu avec la rue Restout et la rue Porte Millet. Celui de la rue Robillard aurait peut-être été plus judicieusement placé au carrefour avec la rue Armand Marie, pour prendre la rue Lechesne. Un « tourne à gauche » serait utile pour prendre la rue Marie (fiche n° 32) en venant de la rue de Falaise.
5. Les relations avec la circulation et le stationnement automobile sont bonnes du niveau de la rue de l'Union jusqu'à l'avenue d'Harcourt. Par contre, elles sont exécrables et franchement dangereuses entre la rue de Falaise et le niveau de la rue de l'Union.
6. Il n'y a pas d'interférence avec les piétons qui circulent sur des trottoirs suffisamment larges, sauf en cas de stationnement encombrant de véhicules.
7. La sortie du couloir cyclable au niveau de l'avenue d'Harcourt (en traversant la rue Branville) se fait par le trottoir pendant 40 m. Elle est correcte, bien régulée par un feu rouge, et le couloir se continue par une piste descendant sur la Prairie (fiche n° 3) pour rejoindre le centre-ville.

Par contre, il n'y a pas de dispositif de « tourne à gauche » pour prendre l'avenue d'Harcourt alors que les voitures sont sur deux files dans le même sens et en face. On peut faire exactement le même constat pour la sortie au niveau de la rue de Falaise.

8. Tourner à gauche à ces deux sorties est aléatoire. C'est franchement dangereux quand on veut prendre le chemin des Coteaux de Fleury à gauche en descendant le début du viaduc de la Cavée, 50 m après l'avenue d'Harcourt. Ce sont pourtant des endroits très fréquentés par les cyclistes. Ce point noir devrait faire l'objet d'un équipement adapté.
9. Au total réalisation médiocre pour ses sorties à gauche en bout de boulevard, nulle pour les 100 m de jonction avec la rue de Falaise, correcte ailleurs.
10. Note : C.



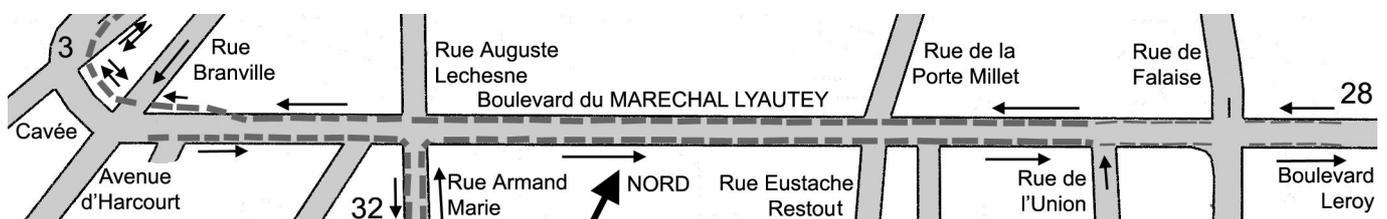
29.1. Boulevard Lyautey. Non ce n'est pas cyclable.



29.2. Boulevard Lyautey. Les voitures prennent leurs aises.

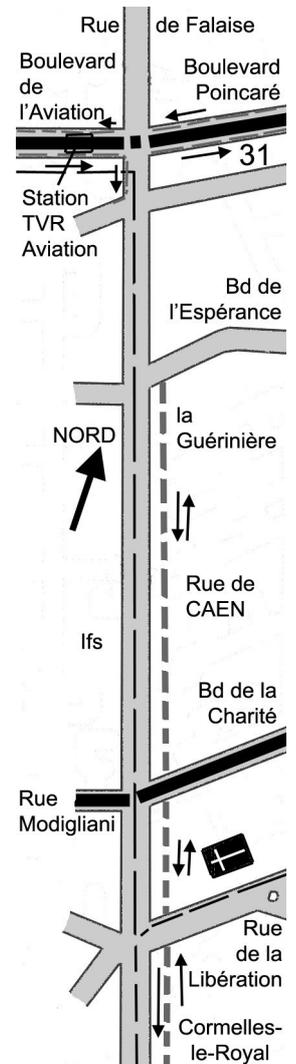


29.3. Boulevard Lyautey. Les utilitaires aussi.



30. RUE DE CAEN

1. Aménagement cyclable situé sur le trottoir gauche de la rue de Caen (en allant vers Falaise), depuis le boulevard de l'Espérance jusqu'à la rue de la Libération (commune de Cormelles le Royal). La piste est à double sens, d'une largeur d'environ 3 m. Elle se déroule sur 880 m sur la commune de Caen, en frontière du quartier de la Guéri-nière, en face de la commune d'Ifs.
2. L'entrée n'est absolument pas signalée en venant du centre ville, ni en venant de Cormelles. D'ailleurs, sur tout son long, il n'y a aucun panneau indiquant un aménagement cyclable, seules des marques peintes sur le sol confirment qu'on est sur une voie dédiée aux vélos.
3. Le revêtement est plutôt de bonne qualité, mais se dégrade au pied des arbres. Il y a quelques plaques d'égout un peu rudes.
4. Les carrefours sont gérés par des feux tricolores au niveau du boulevard de l'Espérance et du boulevard de la Charité.
5. Les relations avec la circulation automobile sont inexistantes en dehors des carrefours. Pas de problèmes liés au stationnement des voitures.
6. Les piétons sont présents sur la piste sur tout son long, alors qu'il y a un trottoir entre la piste et la chaussée pour les automobiles.
7. Il n'y a pas d'aménagement de la sortie en allant le centre ville. La sortie vers Falaise se prolonge par une piste cyclable en site propre, sur la commune de Cormelles. Au carrefour avec la rue de la Libération, il n'y a absolument rien (ni panneau, ni feu, ni stop) en venant de Caen.
8. La continuité de l'aménagement n'existe que vers Falaise mais la piste de Cormelles aboutit à un cul de sac en terme d'aménagement cyclable. Il n'y a aucun aménagement cyclable sur les deux côtés. Signalons qu'en allant vers Caen on rejoint après 380 m les funestes aménagements des boulevards de l'Aviation et Poincaré (fiche n° 31).
9. Au total, on aurait envie d'être content, parce que cette piste à double sens est bien séparée de la circulation automobile et qu'elle est plutôt sympathique. Mais tout le reste, carrefours, signalisation, continuité, est traité avec la plus grande désinvolture.
10. Note : E.



30.1. Rue de Caen. L'entrée de la piste cyclable.



30.2. Rue de Caen. Le long de la Guéri-nière.



30.3. Rue de Caen. L'entrée côté Charité.



30.4. Rue de Caen. Quelques irrégularités de revêtement.

31. AVENUE PÈRE CHARLES DE FOUCAULT, BOULEVARD DE L'AVIATION ET BOULEVARD RAYMOND POINCARÉ

1. Piste cyclable à sens unique se déroulant de chaque côté de l'avenue Père Charles de Foucault (sur l'intégralité de ses 1.570 m), des boulevards de l'Aviation (sur ses 250 m) et Raymond Poincaré (sur 620 m, de la rue de Falaise à la rue Michel Lasne). Cette piste d'une largeur de 0,50 à 0,60 m quand elle est sur la chaussée, et de 1 à 1,5 m quand elle est sur les trottoirs, oblige à une sorte de gymkhana entre trottoir et chaussée tout du long de son parcours.

Le comble, c'est qu'elle descend sur la chaussée à chaque fois que celle-ci est étroite, au niveau des stations de TVR. La palme du pire se situe à la station Rostand-Fresnel. La chaussée y est tellement étroite qu'on a supprimé la piste sur 40 m. Cyclistes, allez au diable !

2. Les entrées sont pourtant plutôt bien faites, quoique peu signalées, incitant les cyclistes à se jeter dans la gueule du loup. La meilleure entrée vient de la rue Armand Marie (fiche n° 32). Les autres viennent d'on ne sait où.

3. Le revêtement est bon ou simplement correct, voire médiocre selon l'endroit. Dès que la piste est peinte, le cycliste est en grand danger : très étroite (0,5 à 0,6 m), elle est sur la chaussée, et la chaussée est à peine plus large qu'une voiture. Avantage : signaler au cycliste qu'il doit quitter l'aménagement cyclable pour rouler sur le trottoir !

4. La gestion des carrefours est très correcte, grâce aux nombreux feux (qui permettent au TVR de cheminer en priorité) ou des priorités affirmées pour cet axe.

5. Les relations avec la circulation sont donc conçues pour augmenter le nombre de morts chez les cyclistes. On les anesthésie en les laissant rouler sur les trottoirs et, dès qu'ils plongent sur la chaussée, on les exécute.

Il n'y a pas de problème avec le stationnement des voitures.

6. Les piétons sont moins dangereux et on ne les rencontre que sur les trottoirs. Il n'y a pas de conflits véritables.

7. La sortie de l'aménagement consiste à continuer sur sa lancée boulevard Poincaré en se disant que puisqu'il n'y a plus d'aménagement cyclable, on est enfin en sécurité. De l'autre côté, avenue d'Harcourt, c'est plus risqué. Il n'y a plus d'aménagement cyclable, le carrefour est certes sécurisé par un feu, mais il y a énormément de circulation.

8. Donc, sauf avec la rue Armand Marie, la continuité de l'aménagement est nulle. Il faut noter ici une piste cyclable de chaque côté de l'avenue du général Laperrine, sur 230 m, qui s'interrompt à l'entrée de la commune d'Ifs.

9. Bilan global quasi nul. La réalisation du TVR n'a pas généré ce qui avait été promis. Au contraire, les pistes qui ont été réalisées sur son trajet sont soit nulles, soit inexistantes, ce qui est peut-être préférable.

10. Note : E, comme l'avenue du 6 juin.



31.1. Av.Foucault. Le lieu du crime.



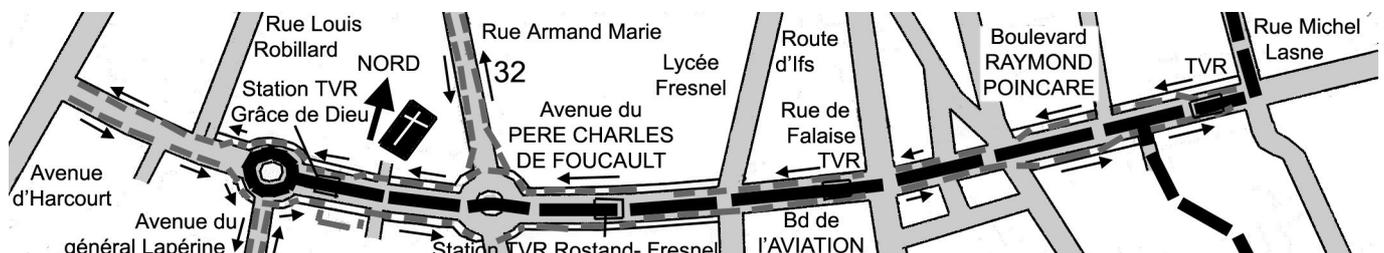
31.2. Av. Foucault. Un peu de répit sur les trottoirs.



31.3. Bd de l'Aviation. Un échantillon à éviter.

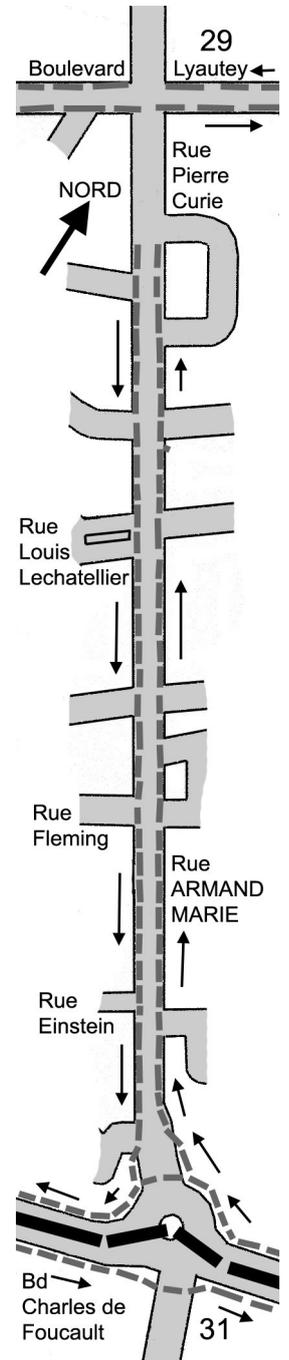


31.4. Bd Poincaré. Encore une aberration.



32. RUE ARMAND MARIE

1. Aménagement cyclable de 700 m de long, sur presque toute la longueur de la rue Armand Marie (810 m), depuis le niveau de la rue Pierre Curie jusqu'à l'avenue Père Charles de Foucault (fiche n° 31). Il s'agit d'une piste à sens unique de chaque côté de la rue, d'une largeur moyenne de 1,10 m + marquages. La piste démarre (et se termine) à 110 m du boulevard Lyautey (fiche n° 29).
2. L'entrée est correcte des deux côtés, bien visible sur le sol, évidente et sans danger autre que d'être sur la chaussée avec les voitures.
3. Le revêtement est correct, médiocre à certains endroits mais il n'y a pas d'obstacle. Le marquage au sol commence à prendre de l'âge et à s'effacer.
4. Les carrefours (très nombreux : 7 ou 8 rues de chaque côté) sont bien gérés par des panneaux « Cédez le passage » qui rend le trajet du cycliste prioritaire tout du long sauf au croisement avec la rue Louis Lechatellier. Il n'y a qu'un seul feu tricolore à l'entrée Lyautey.
5. Il n'y a pas de conflit avec les voitures en stationnement et même si la chaussée est partagée, le parcours semble sûr.
6. Il n'y a aucune interférence avec les piétons.
7. La sortie de l'aménagement côté Lyautey se fait en prenant la fin de la rue Marie. A noter que rien n'est prévu pour les cyclistes et que l'existence d'un couloir de bus sur ces seuls 110 m, évidemment emprunté par les cyclistes, est susceptible de provoquer un conflit entre les vélos qui vont tout droit rue Auguste Lechesne et les automobilistes qui tournent à droite boulevard Lyautey. La sortie sur le rond point du boulevard Foucault se fait sur des pistes aménagées sur le trottoir qui contournent en sécurité tout le rond-point et permettent de prendre toutes les directions (fiche n° 31).
8. La continuité de l'aménagement se fait avec les deux pistes côté Lyautey (fiche n° 29) dont l'une, après avoir traversé le boulevard que l'on prend à gauche, permet de rejoindre, 200 m plus loin, la piste qui démarre en haut de la Cavée pour aller vers le centre-ville (fiche n° 3). Côté Foucault, la continuité est parfaite avec les aménagements de boulevard qui, eux, ne sont pas parfaits comme on l'a vu fiche n° 31.
9. Au total, aménagement plutôt calme et agréable. Dommage que ça débouche au sud sur une catastrophe.
10. Note : B.



32.1. Rue Armand Marie. C'est tranquille.



32.2. Rue Armand Marie. C'est aussi un peu vieillot.

33. PONT DE BIR-HAKEIM ET RUE SAINT-MICHEL

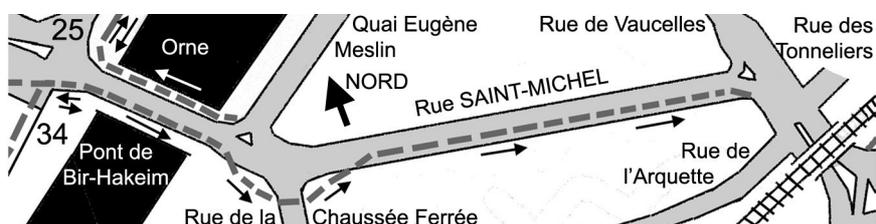
1. Du cours Koenig à la rue de Vaucelles, l'aménagement cyclable fait 300 m. Il est situé sur la chaussée, sauf au carrefour avec la rue de la Chaussée Ferrée. Il est de largeur variable, de 2,5 m sur le pont de Bir-Hakeim à 1 m au bout de la rue Saint-Michel.
2. L'aménagement est à sens unique depuis le cours Koenig (fiche n° 34) sauf sur le pont (voir en 5). L'entrée est évidente, bien aménagée, sans signalisation autre que sur le sol. Elle fait suite aux cours Koenig et général de Gaulle (fiche n° 26) et à la promenade Sévigné (fiche n° 25).
3. Le revêtement est médiocre surtout rue Saint-Michel.
4. Il n'y a qu'un carrefour, avec la rue de la Chaussée Ferrée. Celui-ci est aménagé pour que la priorité reste aux véhicules à moteur : les cyclistes quittent la chaussée au bout du pont (90 m), montent sur le trottoir et traversent la rue de la Chaussée-Ferrée (110m) comme sur un shunt, pour redescendre sur la chaussée de la rue Saint-Michel (140 m). Même si toutes les précautions sont prises (en théorie, avec signalement au sol et feux) la pratique des cyclistes montre bien que cette gestion du carrefour ne leur convient pas.
5. Il en va de même quant aux relations avec la circulation et avec le stationnement automobile. Les cyclistes empruntent presque tous le trottoir du pont de Bir-Hakeim, du côté amont, et dans les deux sens, négligeant le couloir cyclable sur la chaussée. Le long de la rue Saint-Michel, la bande cyclable (largeur 1 m + 2 fois 0,25 m de marquage au sol) est situé entre la circulation et le stationnement automobile. La piste est à 0,65 m des voitures mais ce n'est pas satisfaisant. On aurait du profiter des travaux pour faire une vraie piste cyclable totalement isolée de la circulation.
À signaler qu'une bande cyclable est dessinée sur le trottoir aval du pont de Bir-Hakeim. Elle n'est quasiment pas utilisée par les très nombreux cyclistes qui viennent de la rue de la Chaussée-Ferrée et vont vers le centre-ville. Ceux-ci montent sur le trottoir amont pour rejoindre la piste cyclable du cours du général de Gaulle.
6. Les relations avec les piétons ne posent pas de problème, sauf sur le trottoir amont du pont de Bir-Hakeim qui est très utilisé par les cyclistes, dans les deux sens. Les piétons restent compréhensifs et tolérants.
7. La sortie de l'aménagement sur la rue de Vaucelles n'est pas satisfaisante car la bande cyclable se resserre à cet endroit et les voitures ont tendance à serrer elle aussi sur la droite pour prendre la rue de Falaise. Ceci est donc dangereux pour les cyclistes qui sont coincés sur le trottoir de droite.
8. La continuité de l'aménagement à cette sortie est nulle car il n'y a plus rien après. Malgré le « tourne à gauche » peint sur le sol, sur lequel les voitures empiètent, la traversée vers la rue des Tonneliers est délicate si le cycliste est dans un flux d'automobiles, de même que celle vers la rue d'Auge et sa piste cyclable (fiche n° 27). Notons ici que le croupion de bande cyclable de la rue de Falaise a disparu après quelques semaines d'existence et quelques averses. Personne ne le regrette dans la conception qui avait été la sienne.
9. Au total, beaucoup d'euros dépensés pour un aménagement qui aurait pu être de bien meilleure qualité et dans la continuation des bons équipements qui le précèdent. C'est raté.
10. Note : D.



33.1. Pont de Bir-Hakeim. Un trottoir aimé des cyclistes.



33.2. Rue St Michel. Une bande mal aimée des cyclistes.



34. COURS GÉNÉRAL KOENIG

1. Situé entre l'hippodrome et l'Orne, le cours Koenig s'étend du pont de Bir-Hakeim à la passerelle de l'Orne, sur une distance de 740 m. La largeur de la bande cyclable, située du côté Orne, qui occupe un tiers ou un quart de la chaussée, est d'environ 3 m. Elle est à double sens.
2. L'entrée sur la piste est parfaite par ses deux bouts.
3. Le revêtement est médiocre.
4. Il n'y a pas de carrefour.
5. Il n'y a pas de circulation ni de stationnement automobile, donc pas de problèmes.
6. Les piétons utilisent souvent la piste qui est situé du côté soleil, le long de l'Orne, mais il y a tellement de place que cela ne pose pas problème. Par contre, il faut se méfier des très nombreux chiens en liberté. C'est un des rares territoires de rencontres canines et de leurs maîtres sur la commune de Caen.
7. La sortie de la piste est bien sécurisée sur ses deux extrémités.
8. La continuité de cet aménagement est correctement réalisée aux deux bouts, d'une part vers le pont de Bir-Hakeim (fiche n° 5), vers la promenade Sévigné (fiche n° 1) et vers le cours général de Gaulle (fiche n° 7), d'autre part vers la Grâce de Dieu (fiche n° 13bis) et vers le centre-ville et la mairie (fiches n° 13bis et 13) et vers la route de Louvigny (D212) qui est facilement empruntée sur la gauche après le stop en bas de la passerelle de l'Orne.
9. Au total, bilan satisfaisant, on aime et on fréquente beaucoup.
10. Note : A.



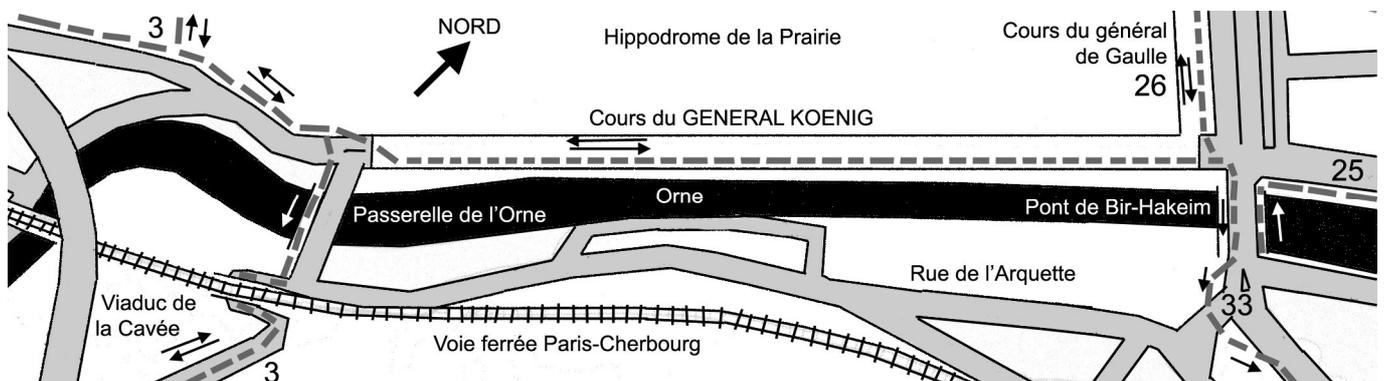
34.1. Cours Koenig. Une entrée parfaite.



34.2. Cours Koenig. Un beau parcours.



34.3. Cours Koenig. C'est bien des deux côtés.



35. RUE DU 11 NOVEMBRE, PLACE FOCH ET RUE DES JACOBINS

1. Itinéraire continu sur 690 m depuis la promenade Sévigné jusqu'au boulevard du maréchal Leclerc, traversant la place du maréchal Foch, traversant enfin l'esplanade Jo Trehard. L'aménagement cyclable est à double sens et d'une largeur de 3 m environ sur les 40 premiers mètres (côté Sévigné) et sur les 70 m de la place Foch. Sinon il s'agit d'un aménagement à sens unique, d'un mètre de large hors marquage, en contresens des voitures, tout le long de la rue du 11 novembre (sur 250 m) et de la rue des Jacobins (sur 250 m). La traversée de l'esplanade Jo Trehard n'est pas matérialisée.
2. L'entrée Sévigné est bien indiquée, évidente et bien sécurisée par des feux tricolores actionnables par le cycliste à la sortie du rond point de la place du 36^{ème} RI. Elle n'est pas du tout évidente à partir du boulevard Leclerc, mais la piste est signalée dès la rue de l'Oratoire.
3. Le revêtement est parfait. Le saut de trottoir pour entrer sur l'esplanade Jo Trehard est un peu trop élevé et brutal.
4. Les carrefours sont sécurisés par des stops pour les rues latérales ou par un feu au croisement avec la rue de l'Oratoire. Il n'y a pas de feu ni de stop au carrefour avec la rue de Verdun sur la place Foch. Les cyclistes ne sont pas prioritaires mais le dispositif est bien fait.
5. Cet itinéraire se déroule donc entièrement sur la chaussée avec les automobiles, sauf sur 190 m (entrée Sévigné, place Foch et esplanade Jo Trehard). La séparation est matérialisée au sol par des peintures, et uniquement pour la piste unique à contresens.



35.1. Rue du 11 Novembre. Flagrant délit.

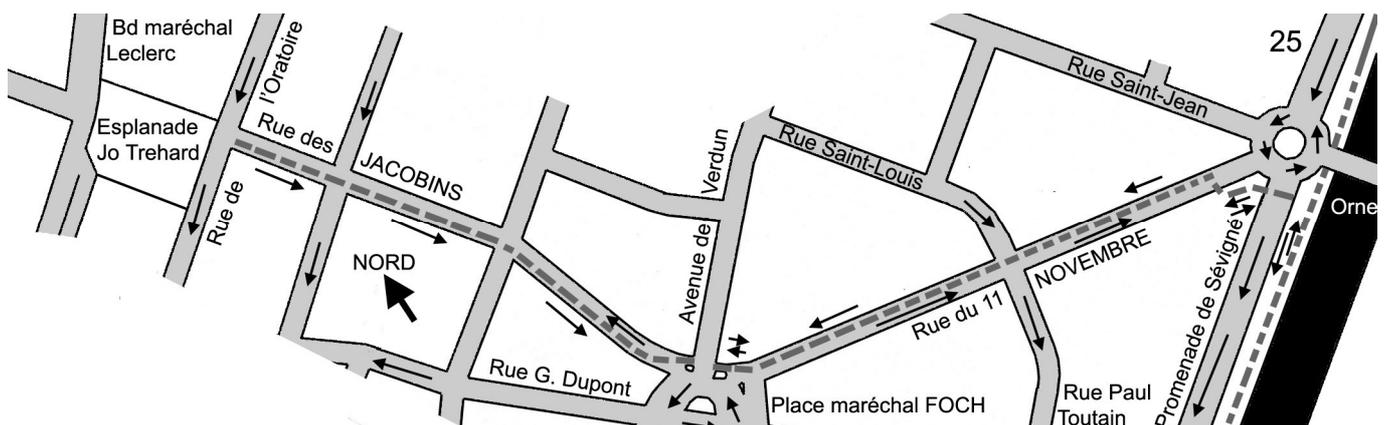


35.2. Rue des Jacobins. C'est pas mieux qu'avant.

Trois îlots protègent efficacement la piste double sur la place Foch, au carrefour avec l'avenue de Verdun.

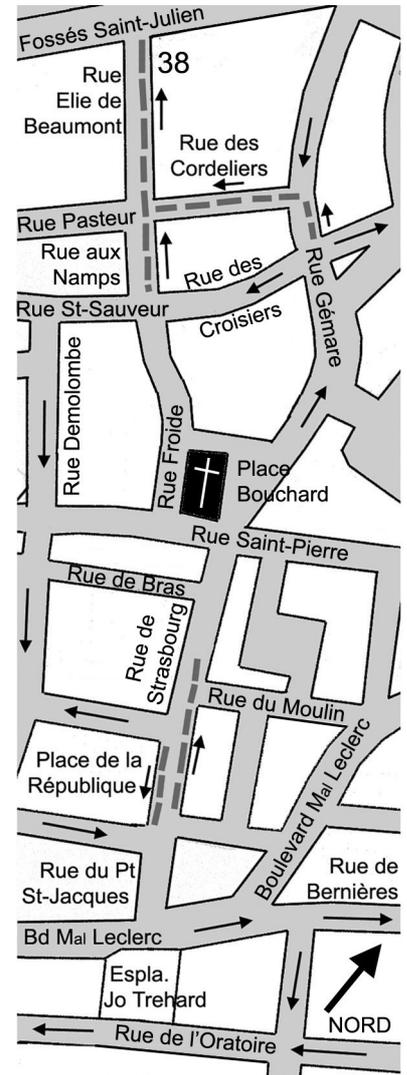
Sur la piste à sens unique des 250 m de la rue du 11 Novembre et des derniers 160 m de la rue des Jacobins, les cyclistes circulent entre les voitures en mouvement arrivant dans le sens inverse et les voitures stationnées sur leur droite qu'ils abordent par l'avant. Ils en sont séparés par une bande d'environ 0,5 m. Ce pourrait être moins dangereux que dans la rue Saint Michel (fiche n° 35) où le cycliste double les voitures en stationnement en venant de l'arrière, sauf que le chauffeur installé à gauche de son véhicule ne voit pas venir les cyclistes avant d'avoir déboîté sur la piste en quittant le stationnement

6. Pas de coexistence avec les piétons sauf sur les 40 premiers mètres et sur l'esplanade Jo Trehard.
7. La sortie de l'aménagement est parfaite côté Sévigné et permet de rejoindre la piste du bord de l'Orne (fiche n° 25). Elle est franchement délicate côté boulevard Leclerc. En débouchant de l'esplanade Jo Trehard, il n'y a plus rien, pas de feux. Solutions : prendre le boulevard Leclerc à droite ou se lancer sur le passage clouté pour prendre la rue du Pont Saint Jacques ou le boulevard Leclerc à gauche.
8. Ce dernier point est le principal point noir de cet aménagement. Il n'y a aucune continuité en arrivant sur le boulevard Leclerc.
9. Cet itinéraire aurait pu être intéressant sans ses deux gros défauts de conception. Dommage !
10. Note : C.



36. THÉÂTRE – RUE DE STRASBOURG – RUE DES CORDELIERS

1. Itinéraire de 710 m depuis le boulevard Leclerc, au niveau de l'esplanade Jo Trehard, jusqu'à la rue Elie de Beaumont (fiche n° 38). Il emprunte la rue du Pont Saint Jacques sur ses 80 m, la place de la République sur 80 m, la rue de Strasbourg sur ses 150 m, la place Pierre Bouchard sur 90 m, la rue Gémare sur 190 m et la rue des Cordeliers sur ses 120 m. Les aménagements cyclables ne sont pas continus et n'existent que sur 240 m. Les pistes, larges de 1,0 m, ne sont matérialisées que par des peintures sur la chaussée place de la République (dans les deux sens : une piste à sens unique de chaque côté de la rue), rue Gémare (40 m à partir de la rue Calibourg vers la place de la Mare) et tout le long des 120 m la rue des Cordeliers. Mais l'itinéraire traverse la zone piétonne du centre ville sur 200 m. Soit 240 m dans le sens Leclerc - de Beaumont et seulement 60 dans l'autre sens. La rue des Cordeliers est à sens unique, y compris théoriquement pour les vélos. On peut donc dire qu'il s'agit d'un aménagement cyclable à un seul sens.
2. L'entrée dans l'itinéraire est juste signalée par une petite pancarte sur le boulevard Leclerc. Il faut avoir de bons yeux. L'entrée rue des Cordeliers ne se fait donc pas.
3. Le revêtement est correct tout du long du parcours. Les seuls obstacles sont situés aux entrées de la zone piétonnes (plots) notamment au carrefour entre la rue de Strasbourg et la rue du Moulin.
4. Les carrefours sont nombreux mais protégés par des stops sauf dans la zone piétonne. Il n'y a aucun feu sauf à l'extrémité Leclerc. Rue Gémare, ce sont les cyclistes qui doivent s'arrêter à un stop, aux croisements avec rue des Teinturiers et avec la rue de Calibourg. Il existe également un stop à la fin de la rue des Cordeliers.
5. Le problème de la coexistence avec les automobiles se pose partout, y compris dans la zone « piétonne ». A ce titre les aménagements cyclables sont un peu virtuels.
6. Idem avec les piétons, dans la zone piétonne ou rue des Cordeliers. Mais là, c'est normal.
7. La sortie de l'aménagement est sécurisée des deux côtés, par le stop rue Elie de Beaumont et le feu pour la circulation normale rue du Pont Saint Jacques.
8. La continuité de l'aménagement avec d'autres équipements cyclables n'existe que vers les 130 m de la rue Elie de Beaumont (mais elle est limitée au-delà : voir la fiche n° 38) ou vers la rue des Jacobins (fiche n° 35) après avoir traversé le boulevard Leclerc et l'esplanade Jo Tréhard.
9. Au total, l'itinéraire est intéressant mais les aménagements sont faits de bric et de broc. Du bricolage pas très sûr, pas vraiment pensé pour les cyclistes et qui ne change rien à leur vie.
10. Note : E.



36.1, 2 et 3. Strasbourg - Cordeliers. Une bonne vue pour du bric et du broc, mais assez sympathique.

37. BOULEVARDS ARISTIDE BRIAND ET BERTRAND, PROMENADE DU FORT

1. Aménagement cyclable sur un itinéraire de 790 m se déroulant depuis la rue Daniel Huet jusqu'à l'avenue Albert Sorel, via le boulevard Aristide Briand, la place Gambetta (240 m), le boulevard Bertrand (320 m), l'avenue de l'Hippodrome (490 m) et la promenade du Fort. L'aménagement est constitué d'une piste cyclable sur les trottoirs, à deux sens, d'une largeur moyenne de 3 m. Place Gambetta, il s'agit d'un simple marquage au sol.
2. Côté est, on entre facilement sur la piste, que ce soit en venant de la rue Daniel Huet ou du boulevard Briand à partir du cours de Gaulle ou de la rue Sadi Carnot. Côté ouest, l'entrée se fait à partir de l'avenue Albert Sorel ou de la rue du Carel. Les entrées sont évidentes et bien sécurisées.
3. Le revêtement est excellent, il n'y a pas d'obstacles sauf des plots anti-automobiles sur l'avenue de l'Hippodrome.
4. Il n'y a pas de carrefour sauf aux extrémités ou au niveau de la place Gambetta. En accédant à la place Gambetta, il faut traverser le boulevard Briand par le passage clouté et traverser le parking devant l'hôtel des finances.
5. C'est le seul endroit où il peut y avoir conflit avec les véhicules automobiles venant par le boulevard Briand (à sens unique depuis la Prairie) ou en recherche de stationnement devant la trésorerie.
6. Les trottoirs sont partagés avec les piétons qui, étant à l'étroit, circulent ou stationnent sur la piste cyclable. Mais la cohabitation est sereine.
7. La sortie de l'aménagement ne pose pas de problème côté Sorel ; Elle est marquée par un feu tricolore et on peut accéder au boulevard Sorel et à sa piste (fiche n° 1) en traversant, ainsi qu'à la rue du Carel et au conservatoire. La sortie coté Huet, à coté de la gendarmerie, est plus problématique et plonge le cycliste dans la circulation à double sens de cette rue.
8. Le cycliste n'a plus de choix pour continuer que de prendre les voies automobiles, soit par la rue du docteur Le Rasle en remontant de quelques mètres la rue Daniel Huet, soit par le boulevard Aristide Briand en prenant le stop sur sa droite, ce qui est assez dangereux. Le meilleur choix est de traverser la rue Huet et de prendre le parking en face pour rejoindre le cours de Gaulle.
9. L'autre sortie est plus sécurisé et permet d'accéder au lycée Malherbe, au conservatoire, à la bibliothèque municipale, à la mairie...
10. Bel équipement, très agréable et sûr, qui ne pêche que par sa sortie rue Daniel Huet et son absence de continuité avec le cours de Gaulle (fiche n° 26).

10. Note : B.



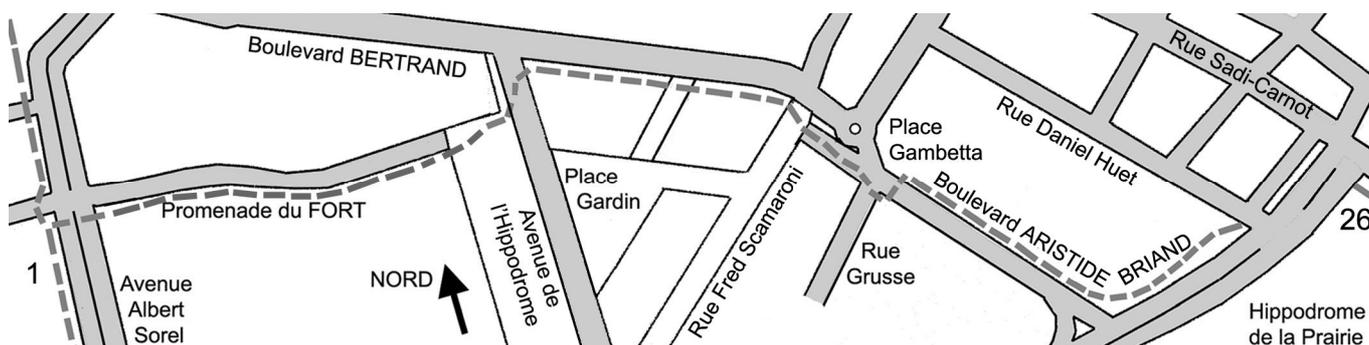
37.1. Bd Briand. Entrée (et sortie ratée) rue Daniel Huet.



37.2. Place Gambetta. La traversé du parking.

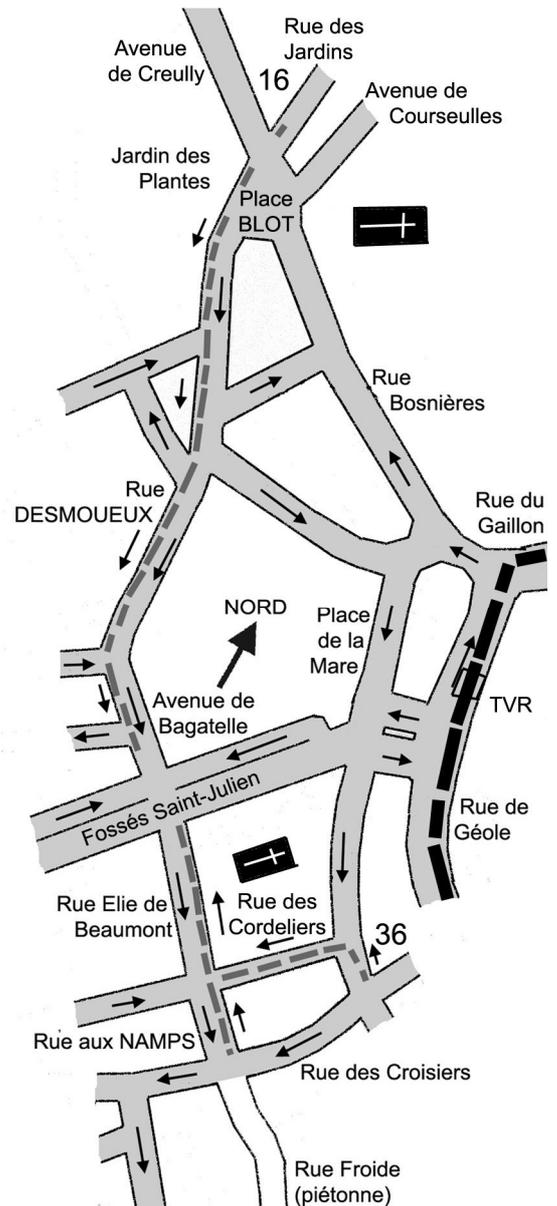


37.3. Av. de l'Hippodrome. Attention aux plots.



38. DE LA RUE AUX NAMPS À LA PLACE BLOT

1. En allant vers le centre-ville de Caen, l'itinéraire mesure 750 m entre la place Blot, (entrée du Jardin Public) et la rue des Croisiers. Il parcourt 530 m d'une piste cyclable à sens unique, d'environ 1 m de large, dans la rue Desmoueux et de l'avenue de Bagatelle, puis il traverse les Fossés Saint Julien et emprunte la rue Elie de Beaumont et la rue aux Namps, non équipées pour les cyclistes allant dans ce sens. Il mesure 920 m dans l'autre sens car à la sortie de la rue Elie de Beaumont, rien n'est prévu pour les cyclistes et il faut prendre les Fossés Saint Julien à droite, passer par la place de la Mare pour rejoindre la place Blot par la rue Bosnières. Les seuls aménagements cyclables sont situés sur les 220 m des rues aux Namps et Elie de Beaumont (à sens unique). Ils consistent en une bande cyclable d'un bon mètre, sur la chaussée, à contresens de la circulation automobile.
2. L'entrée nord se situe devant le Jardin des Plantes. Elle est bien sécurisée. Dans l'autre sens, si l'on vient de la rue Froide ou de la rue des Croisiers, on découvre la bande cyclable en bas de la rue aux Namps, dans le sens de la montée.
3. Le revêtement de l'itinéraire est neuf et lisse.
4. L'itinéraire descendant ne traverse que les Fossés Saint Julien à un carrefour bien sécurisé par des feux tricolores. Les rues venant de la droite (rues du XXème Siècle, du docteur Rayer, Leverrier et Pasteur) sont sécurisés par des stops. En montant, il y a un stop pour la rue des Cordeliers (fiche n° 36) et des feux avec les Fossés Saint Julien et place de la Mare.
5. Le parcours se fait donc entièrement et dans les deux sens avec la circulation automobile, sur la chaussée, même s'il en est théoriquement séparé là où existe une bande cyclable. Dans la rue Desmoueux, des véhicules sont très souvent garés en partie sur le trottoir et en partie sur la bande cyclable.
6. L'itinéraire, se déroulant sur la chaussée, ne génère pas de concurrence avec les piétons.
7. La sortie nord de l'itinéraire se fait place Blot, en venant de la rue Bosnières, elle est sécurisée par des feux tricolores. Au sud elle se fait vers la rue des Croisiers à sens unique vers la droite et la rue Froide, piétonnière.
8. La continuité est parfaite avec la Vallée des Jardins que l'on aborde après avoir parcouru 480 m rue des Jardins (fiche n°16). En dehors de cette connexion, l'itinéraire ne débouche sur aucun aménagement cyclable. Mais la rue Froide est ouverte aux cyclistes.
9. Cet itinéraire est mal foutu, et n'a d'autre intérêt que de permettre de rejoindre la Vallée des Jardins et tout ce qui suit, ou d'en revenir.
10. Note : D.



38.1. Rue Desmoueux. Micro-piste.



38.2. Rue Desmoueux.
Un mauvais conseil



38.3. Rue Elie de Beaumont. La piste montante.

LONGUEURS DES ITINÉRAIRES ÉTUDIÉS ET DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Il n'a pas été tenu compte des carrefours, ce qui majore les longueurs d'environ 10 m par carrefour. Mais ceux-ci font souvent l'objet d'un équipement pour sécuriser le passage des cyclistes.

	Longueur de l'itinéraire	Longueur des aménagements cyclables					
		Site propre		Bande cyclable		Simple marques	
		1 sens	2 sens	1 sens	2 sens	1 sens	2 sens
1. Louvel - Sorel	740		560				180
2. Guillou	1.180		1.100				80
3. Prairie - Cavée	1.970	40	1.400	80		40	
4. Napoléon	1.350		1.350				
5. Cornouailles	750			750		750	
6. Brébeuf - d'Ornano	1.850		250				1.600
7. Coutures	910		230				680
8. Pompidou	730			730		730	
9. Chappe - Clos des Roses	760		110	650		650	
10. Dunois	290		200				90
11. Authie	920			920			
12. Chemin Vert - Franqueville	880		400		480		
13. Montgomery - Verte Vallée	1.520		1.520				
14. Maréchal Juin	3270		380		2.580		
15. Courseulles	1.240				1.240		
16. Vallée des Jardins	1.470		990				480
17. Calvaire Saint-Pierre - Weygand	1.960		1.290	350			200
18. Côte de Nacre	1.820		800		1.020		
19. Becquerel	450				450		
20. Copernic - Verne	950		190		700		
21. Vanier - Cavalier	1.850 + 230		340	230	1.510	230	
22. Caffarelli - Tourville	1.830		1.730		50		50
23. Vendeuvre	730		680		50		
24. 6 Juin	710				300		410
25. Sévigné - Juillet	730		730				
26. de Gaulle	380		380				
27. Auge	250		250				
28. Leroy	1.180				1.180		
29. Lyautey	910				910		
30. Rue de Caen	880		880				
31. Foucault - Aviation - Poincaré	2.440		570		1.870		
32. Marie	700				700		
33. Bir-Hakeim - Saint-Michel	300			210	90		
34. Koenig	740		740				
35. Novembre - Jacobins	690		110	500		500	
36. Strasbourg - Cordeliers	710			120	60	120	
37. Briand - Bertrand - Fort	790		630				160
38. Namps - Blot	750			750		220	
Total	41.810	40	17.810	5.290	13.190	3.240	3.930
39. Rues piétonnes du centre-ville	2.580	/	/	/	/	/	/
39. Autres rues piétonnes	2.060	/	/	/	/	/	/

Si l'on considère que les aménagements peuvent être à double sens, la longueur totale explorée est de $2 \times 41.810 = 83.620$ m. Les équipements répertoriés mesurent 8.570 m à un seul sens et 34.930 m à double sens, soit 78.430 m ($34930 \times 2 + 8570$) soit 93,8 % de la longueur des itinéraires étudiés.

Les équipements en site propre représentent 45,5 % des équipements caennais, les bandes cyclables 40,4 % et les simples marquages au sol 14,1 %.

NOTATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

	Entrées	Revêtement	Carrefours	Autos	Piétons	Sorties	Continuité	Note générale
1. Louvel - Sorel	B	B	A	A	B	B	A	B
2. Guillou	A	B	D	A	B	A	A	B
3. Prairie - Cavée	A	B	B	A	B	B	A	B
4. Napoléon	A	A	A	A	B	A	A	A
5. Cornouailles	B	A	A	B	A	B	E	C
6. Brébeuf - d'Ornano	C	B	B	B	B	C	D	D
7. Coutures	B	B	A	A	A	B	C	B
8. Pompidou	B	A	A	C	A	B	C	B
9. Chappe - Clos des Roses	A	A	B	B	A	A	B	B
10. Dunois	B	C	B	A	C	B	C	C
11. Authie	A	B	A	C	A	D	E	D
12. Chemin Vert	A	A	C	B	B	C	C	C
13. Montgomery	A	C	B	B	A	A	B	B
14. Maréchal Juin	C	A	C	B	A	C	A	C
15. Courseulles	B	C	E	C	A	B	A	D
16. Jardins	A	A	A	A	B	A	A	A
17. Calvaire St-Pierre	C	C	B	A	A	B	C	C
18. Côte de Nacre	E	A	B	C	B	E	A	D
19. Becquerel	B	A	A	C	A	C	C	C
20. Copernic - Verne	B	A	E	C	A	E	A	D
21. Vanier - Cavalier	A	A	C	B	A	A	C	B
22. Caffarelli - Tourville	A	E	D	B	C	A	A	D
23. Vendevre	B	A	A	A	B	B	A	B
24. 6 Juin	C	E	C	D	C	C	C	E
25. Sévigné - Juillet	A	B	C	A	C	A	A	B
26. de Gaulle	B	A	A	A	A	C	C	B
27. Auge	B	A	A	A	A	B	E	B
28. Leroy	C	C	C	D	A	E	D	E
29. Lyautey	C	B	B	C	A	C	A	C
30. Rue de Caen	D	C	C	A	A	E	E	E
31. Foucault - Poincaré	B	B	B	E	B	C	D	E
32. Marie	A	C	B	B	A	A	A	B
33. Bir-Hakeim-St-Michel	B	C	D	C	B	D	C	D
34. Koenig	A	A	A	A	B	A	A	A
35. Novembre - Jacobins	A	A	B	C	A	C	C	C
36. Strasbourg-Cordeliers	D	B	B	B	B	C	E	E
37. Briand - Bertrand	A	A	B	A	B	C	B	B
38. Namps - Blot	B	B	B	C	A	D	D	D
Moyenne de 1 à 5	2	1,9	2,2	2,1	1,6	2,5	2,5	2,9

Si l'on attribue 1 point à chaque A, 2 points à chaque B... et 5 points à chaque E, on peut faire une moyenne des notations. C'est la relation avec les piétons qui est la mieux notée (complicité ou culpabilité ?). Et ce sont les sorties des aménagements qui sont les moins bien notées, en relation avec la continuité qui est le point faible des équipements cyclables caennais. La gestion des carrefours ne semble pas optimale non plus.

Les notes E révèlent des situations inacceptables par leur côté dangereux ou un défaut conceptuel total. Il faut noter que 5 itinéraires sur les 38 (13 %) ont obtenus la plus mauvaise note : l'avenue du 6 Juin, le boulevard Leroy, la rue de Caen, les boulevards Foucault, de l'Aviation et Poincaré, et le drôle de parcours de la rue de Strasbourg aux Cordeliers.

Trois itinéraires sont jugés parfaits (la Promenade Napoléon 1er, la Vallée des Jardins et le cours Koenig) malgré quelques petits problèmes avec les piétons. Quelques uns ne sont pas loin de l'être : la rue Claude Chappe et le quai Vendevre, ou pourraient le devenir avec de petits aménagements tels le cours de Gaulle et les boulevards Briand et Bertrand.

LES PIÉTONS

Les cyclistes bien élevés considèrent que les piétons sont prioritaires et ils ont raison. Les piétons ne sont pas toujours bien élevés et ils considèrent qu'ils sont partout prioritaires, sans pour autant circuler au milieu de la chaussée automobile. Ils envahissent donc les équipements cyclables réservés aux cyclistes car ils savent qu'ils sont bien élevés (les cyclistes). En général, ça ne pose pas trop de problèmes mais quelquefois il n'y a plus beaucoup de place pour les vélos qui sont obligés de demander le passage et se font disputer, ce qui est incompréhensible sur une piste cyclable.

La sonnette est indispensable et permet, si sa tonalité n'est pas agressive, de demander aux piétons de s'écarter un peu, sans conflit, avec une espèce de sourire sonore.



1.2. Avenue Albert Sorel et 4.1. Promenade Napoléon 1er.
Lycéens et lycéennes, mamans, enfants, futurs cyclistes, retraités, chiens... et cyclistes actuels.

Il faut apprendre à mieux vivre ensemble par une meilleure information de chacun et l'adoption de règles de cohabitation. Et il faut peut-être se poser la question du pourquoi du déferlement des piétons sur les aménagements pour cyclistes. Ont-ils les espaces auxquels ils aspirent, victimes qu'ils sont, eux aussi, du tout automobile ?



23.2. Quai Venduvre et 25.3. Quai de Juillet. Deux sites propres pour les cyclistes. Le premier est en partie occupé par des bouts de voitures et par les adeptes de la planche à roulettes. Le deuxième est occupé par toutes les espèces de piétons.

Il est cependant un domaine où les piétons sont inexcusables, c'est quand ils se promènent sur un aménagement cyclable avec leur chien non tenu en laisse. Les chutes de cyclistes causées par les chiens sont fréquentes et leurs propriétaires ont un comportement irresponsable et dangereux.

LE STATIONNEMENT DES VOITURES

Comme les vélos, les voitures servent à se déplacer. Il n'est donc pas étonnant qu'on les retrouve ensemble sur les voies de circulation. Le danger pour les voitures n'est pas grand dans cette cohabitation. Il est réel pour les cyclistes. C'est pourquoi les aménagements cyclables tendent à séparer cyclistes et automobilistes.



8.3. Boulevard Pompidou et 9.1. Claude Chappe. Deux aménagements plutôt de qualité mais bricolés a posteriori pour les cyclistes, ou mal pensés. Un aménagement en site propre aurait bien sûr été possible

Quelle est la limite à l'extension des sites propres ? Réponse : le stationnement des voitures. Pour ne pas perdre de places (souvent payantes) les aménagements cyclables de qualité sont sacrifiés. Et si la solution était que les automobilistes utilisent un vélo pour ne pas avoir de problème de stationnement...



23.1. Quai Vendevre et 28.2. Boulevard Leroy. Dans les deux cas, les voitures sont beaucoup trop proches. A gauche, un piéton peut surgir à l'improviste, caché par un véhicule, à droite une portière peut s'ouvrir...

L'examen des photos montre bien que rien ne résiste à un désir de stationnement des automobilistes qui vont argumenter que de toutes manières il n'y a pas de cycliste sur la piste et pour cause...



29.3. Boulevard Lyautey et 35.1. Rue du 11 Novembre. C'est la faute aux équipements bien sûr. Mais les automobilistes ne sont toujours totalement respectueux des fragiles cyclistes.

LE TRAMWAY, UNE OCCASION MANQUÉE

Les négociations sur le tramway ont fait rêver les cyclistes. On leur promettait monts et merveilles, les retombées de cette magnifique et utile réalisation devant bénéficier à ceux qui ont une conception citoyenne des transports.

Résultat = 0.

Bien souvent, les choses se sont aggravées, directement et indirectement.

1) Directement : Les équipements de l'avenue du 6 Juin (fiche n° 24) et des boulevards Foucault, Aviation et Poincaré (fiche n° 31) sont ineptes, nuls, dangereux et insultants pour les cyclistes. Quelle désinvolture de la part des décideurs et des financeurs !

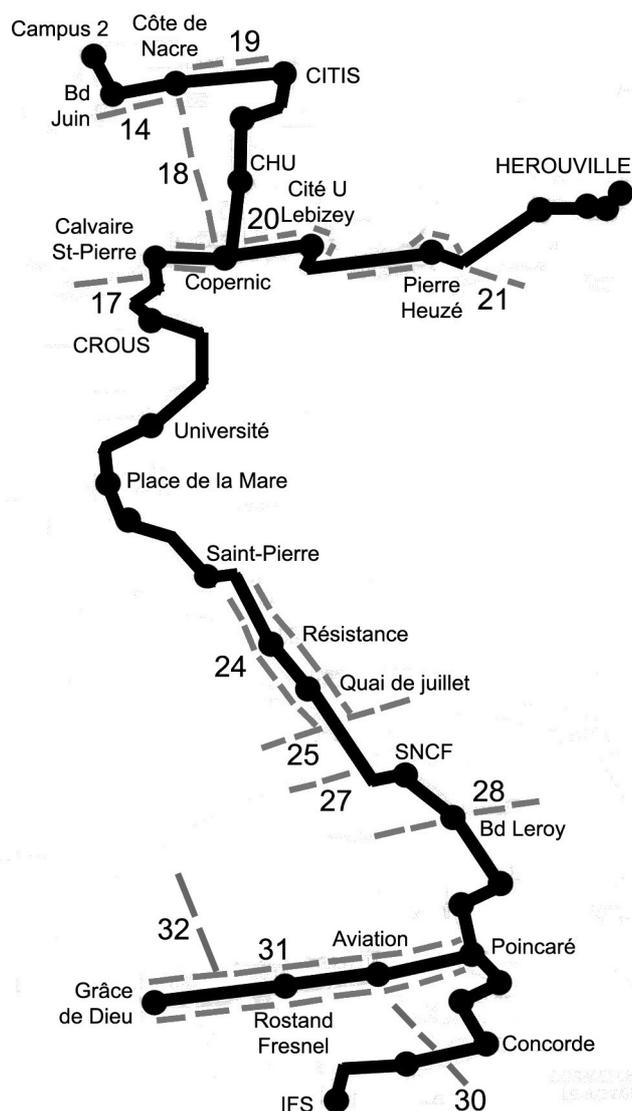
La traversée de la ligne TVR au moment où elle quitte le boulevard Vanier pour rejoindre Hérouville est périlleuse et le contournement de la station Pierre Heuzé est délicat (fiche n° 21).

Les bandes cyclables de la rue Jules Verne sont ridicules, mais on n'est déjà plus sur le rond-point du « Périce » qui n'a pas été traité et est particulièrement dangereux (fiches n° 18.1, n° 18.2 et n° 20).

Et le rond-point « Becquerel – Juin – Côte de Nacre » a été traité mais il reste chaud et doit nécessiter la plus grande prudence.

Le départ de l'itinéraire allant du campus 1 au campus 2 (fiche n° 17) n'existe pas, TVR oblige.

2) Indirectement : La ligne TVR a refoulé la circulation automobile sur d'autres voies, jusqu'alors peu fréquentées, qui sont devenues particulièrement dangereuses pour les cyclistes. Le meilleur exemple en est le Pont Mobile, entre le quai Caffarelli et l'avenue de Tourville (fiche n° 22), pour ne citer qu'un endroit « aménagé » pour les cycles. Mais on pourrait parler de la rue du Gaillon, de la rue Saint-Jean...



20.1. Avenue Copernic, 20.3. Rue Jules Verne et 31.1. Avenue du Père Charles de Foucault. A gauche l'exception pour confirmer la règle. Par exemple la piste de la rue Jules Verne est pour le moins riquiqui. La proximité de la station Rostand - Fresnel est criminelle, osons le dire.

L'ABSENCE D'HOMOGENÉITÉ

Les équipements cyclables de Caen se caractérisent par leur absence d'homogénéité :

- Éclectisme des concepts
- Atomisation des réalisations
- Hétérogénéité de la signalisation
- Évanescence de certaines sorties
- Angoisse de la continuité...

Bref, du coup pour coup sans vision d'ensemble, sans intention cohérente et explicitée.



13.1. Verte Vallée, 26.1. Cours général Charles de Gaulle et 13.3. Avenue du maréchal Montgomery.

Voici trois endroits charmants et agréables et trois pancartes différentes, probablement pour dire la même chose.

Cette absence d'homogénéité reflète l'histoire des équipements cyclables caennais. Elle révèle les choix des élus en faveur de certains lobbys (commerçants, automobilistes, riverains...)



6.2. Coulée Verte, 36.1. Boulevard Leclerc et 16.4. Vallée des Jardins. Toutes ces pancartes sont des incitations à aller en vélo.

A gauche, on ne sait vers où, au milieu c'est vers rien en termes d'aménagement cyclable, à droite c'est vers un petit bout de paradis.

L'INSUFFISANCE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ENTRAÎNE UNE ABSENCE CRIANTE DE CONTINUITÉ

Ce sont les sorties des aménagements cyclables et la continuité de ces aménagements qui ont la plus mauvaise note (fiche n° 40). Il suffit de relire la plupart des fiches : seul 1 aménagement sur 2 dispose de sorties correctes ou d'une continuité acceptable (note A ou B). Quand on parcourt, à Caen, les itinéraires aménagés pour être cyclables en bonne sécurité, on est frappé par l'absence de continuité des équipements, par le côté « haché » des pistes et couloirs cyclables. On est bien, à l'abri de la circulation automobile et puis ça cesse, comme si on avait été assez gentil comme cela avec vous et qu'il ne faut tout de même pas exagérer. Et sur le plan de la sécurité on peut même se demander si ces allers et venues sur des bouts de pistes, avec replongées dans la circulation des véhicules à moteur, ne sont pas plus dangereux que rien du tout.



11.3. Rue d'Authie et 14.1. Boulevard du maréchal Juin. La frustration d'une fin abrupte et l'angoisse d'une entrée différée. Des hiatus dans les itinéraires et dans la pensée de leurs concepteurs.

Que fait-on quand on arrive au niveau de la rue des Treize Acres aux $\frac{3}{4}$ de la rue d'Authie ? Comment rejoint-on, en sécurité, le départ de la bande cyclable sur le boulevard du maréchal Juin quand on vient du Chemin Vert ? Que fait-on avenue Charles de Foucault quand on aborde la station TVR « Rostand-Fresnel » ? Dans quelle gorge de loup se jette-t-on quand la piste cyclable du boulevard Dunois expire sur le vague trottoir de la rue Lanfranc ? Etc, etc, etc...



10.3 Boulevard Dunois et 31.1. Avenue Charles de Foucault. Une fin ironique et désinvolte. Une suspension imbécile et irresponsable.

A quoi ça sert d'amener des cyclistes à tel endroit s'il n'y a plus rien après ? On pourrait répondre que la piste cyclable s'arrête ici parce qu'il n'y a plus de besoins au-delà. Sur deux exemples, montrons que ce n'est pas vrai :
1^{er} exemple : Il n'y a aucun aménagement cyclable pour accéder au Campus 1 si ce n'est en venant du Calvaire Saint-Pierre. Encore s'arrête-t-il à 130 m de l'entrée avenue de Bruxelles, à cause du TVR et des places de stationnement.

2^{ème} exemple : Même chose pour accéder au CHU, le 1^{er} employeur régional. Le plus proche aménagement est sur l'avenue Côte de Nacre, à plus de 300 m, et l'accès à l'avenue du professeur Morice n'est pas sécurisé.

Si les équipements existants sont utilisés c'est faute de mieux et parce que l'organe a créé la fonction. Il n'y a jamais eu de réflexion préalable sur les flux potentiels de cyclistes et les équipements n'ont pas été mis en place pour répondre à un besoin actuel ou à venir. Et nous ne parlons que de Caen. S'il existe quelques sorties vers le nord et la mer (le long du canal, sur la route de Douvres ou vers Creully), il n'y a quasiment rien vers le sud, l'est et l'ouest...

Les aménagements cyclables de la ville de Caen sont conséquents. Certains, peu nombreux, sont d'excellente qualité, d'autres sont moyens, médiocres ou virtuels, voire nuls ou dangereux. Une petite minorité est exécration, désinvolte et témoigne d'une incompétence ou, en apparence, d'une intention criminelle.

Et pourtant...

Cette superbe ville, si bien reconstruite (ça aurait pu être pire), dispose d'espaces, de beaux endroits (la mairie notamment) et d'habitants prêts à troquer leur voiture pour le vélo. Mais le contrat entre les moyens de circulation n'a jamais été réfléchi ni proposé au débat démocratique local.

Le tramway a été au centre de combats économiques et politiques. Les cyclistes ont été séduits et trompés. Aucune réflexion n'a été menée sur les relations entre les piétons et les cyclistes, qui devraient avoir tout pour s'entendre. Et le stationnement des automobiles, dans sa partie payante, a été confié à des entreprises libérales à but lucratif. Le résultat n'est pas bon.

L'analyse critique des aménagements cyclables de Caen ne vise pas à mettre tel élu, ou telle élue, en difficulté. Elle est une démarche responsable, exprimant un point de vue de citoyens pleins d'espoir mais tout de même déçus. Ils avancent leurs arguments, fruits de leur expérience et de leurs expériences. Ils espèrent qu'ils trouveront des interlocuteurs.

