



Le cours Koenig longe, sur 700 m, le sud-est de la Prairie. Il est désert en cette belle journée d'avril 2020, en plein confinement. C'est un maillon probable du futur périphérique à vélo que la ville de Caen projette. Il est aussi sur le trajet de la célèbre « Vélo Francette » vers La Rochelle et du fameux GR36 qui traverse la France jusqu'au Canigou. Noté A depuis que la piste cyclable (ci-dessus à gauche) a été refaite et bien identifiée par rapport à la zone piétonne.

Association
« Dérailleurs »

Évaluation
2018-2020
des équipements
cyclables
de Caen-la-Mer

2ème partie :
la commune
de Caen

SOMMAIRE

et liste des cartes

Introduction	2 à 5
- carte des quartiers	3
1 - La Guérinière	6 et 7
- carte générale	6
- zoom autour de la place de la Liberté	7
2 - La Grâce de Dieu	8 à 11
- carte générale	8
- zoom sur Foucauld - Aviation	9
3 - Beaulieu et Venoix	12 à 15
- carte générale	12
- zoom sur le carrefour Pompidou-Detolle	14
4 - La Maladrerie, Saint-Paul et Saint-Gabriel	16 à 19
- carte générale	16
- zoom sur 13 Acres - Franqueville	18
- zoom sur la Verte Vallée	19
5 - Le Chemin Vert	20 et 21
- carte générale	20
- zoom sur maréchal Juin - Chemin Vert	21
6 - La Folie-Couvrechef	22 à 27
- carte générale	22
- zoom sur l’avenue de Courseulles	24
- zoom sur Folie - Mâlon - maréchal Juin	26
7 - Calvaire Saint-Pierre et Université	28 à 33
- carte générale	28
- zoom sur le Calvaire Saint-Pierre	30
- zoom autour du cimetière des 4 nations	32
8 - La Pierre-Heuzé	34 à 36
- carte générale	34
- zoom sur l’avenue du général Vanier	36
Le futur Périph’Vélo	37
- carte du projet de Périph’Vélo	37
9 - Calmette, Saint-Gilles et Saint-Jean-Eudes	38 et 39
- carte générale	38
- zoom sur Vaugueux - Saint-Gilles	39
10 - Vaucelles, la Demi-Lune et Sainte-Thérèse	40 à 47
- carte générale	40
- zoom sur carrefour Falaise-Auge-Vaucelles	41
- zoom sur la Demi-Lune	42
- zoom sur le Cygne de Croix	42
- zoom sur la gare et les Rives de l’Orne	43

- zoom sur Vaucelles	44
- zoom sur le haut de la Cavée	44
- zoom sur Sainte-Thérèse	46
11 - Centre ancien, Saint-Jean et le Port	48 à 57
- carte générale	48
- zoom sur la Prairie	49
- zoom sur Saint-Jean et le centre ancien	52
- zoom sur la place Saint-Pierre	57
- zoom sur la rue de Geôle	57
12 - Hastings, Saint-Ouen et la Haie-Vigné	58 à 61
- carte générale	58
- zoom sur le boulevard Guillou	59
Annexe : les parkings souterrains	62
Conclusions	63



Dès l'entrée de Caen, en venant de Falaise, nous ne trouvons plus aucune trace de l'ancienne piste cyclable bidirectionnelle qui menait vers le centre ville.

INTRODUCTION

Caen présente cette particularité d’être traversée par un fleuve qui limite les liaisons nord-sud à 6 ponts et de comporter au beau milieu de la ville un très vaste château et un campus universitaire encore plus étendu qui obligent à un contournement de la circulation routière. Deux zones exceptionnelles s’ajoutent à ce panorama : la « Prairie » et son extension vers Louvigny, et le Port et la « Presqu’Île » en cours d’aménagement où les modes actifs de déplacement devraient être privilégiés.

Regardons maintenant le tracé des voies du tramway rénové et nous voyons un grand « S » partant d’Hérouville-Saint-Clair et reliant une partie des campus universitaires du nord (4 et 5), du centre (1) et du sud (3) à Ifs ; une branche dessert le campus 2 et le CHU ; il existe une extension vers la Presqu’Île et un itinéraire formant un angle droit entre le quartier de la Grâce de Dieu et la commune de Fleury-sur-Orne en pleine extension.

Et les aménagements cyclables dans tout ça ?
On remarque bien quelques grands axes cyclables : boulevards Leroy et Lyautey ; boulevards de Rethel, Raymond Poincaré et avenue du père Charles de Foucauld ; rue de Falaise ; rue de la Gare et avenue du 6 juin ; cours Montalivet, quais de l’Orne et pistes le long de la Prairie ; boulevard du maréchal Juin. Mais tous présentent de graves défauts et aucune continuité n’est assurée à leurs extrémités.

On sera bien en peine de traverser les quartiers de la « rive droite » de part en part, d’aller rapidement de ces quartiers au centre-ville, de s’échapper vers le nord... sans accomplir des méandres faisant appel à toute notre imagination.

Ainsi, la nécessité de desservir des pôles d’activité et de vie a conduit à tracer des axes structurants pour le trafic automobile et le transport en commun mais c’est précisément là que les aménagements cyclables sont manquants ou déficients.

Les résultats du Baromètre des Villes Cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) vont largement dans ce sens (commentaires libres, désignation des points noirs et tronçons à aménager) et il est temps que le budget consacré aux modes actifs de déplacement et de transport permette des aménagements vraiment conséquents. Les cyclistes veulent et peuvent se déplacer rapidement si des itinéraires bien conçus et sans obstacles leur sont dédiés, parfois au détriment du « tout-voiture ».

Un véritable respect des règles du code de la route, particulièrement sur la vitesse et le stationnement ainsi que l’application d’une politique incitatrice vers les modes actifs de déplacement seraient profitables pour tous les citoyens. Nous aspirons à des relations apaisées entre usagers de la voirie où l’automobile perdrait son statut privilégié d’aujourd’hui.

Ne perdons pas de vue notre objectif en tant qu’association de promotion du vélo au quotidien : faire en sorte que les enfants de 10-12 ans puissent parcourir la ville en sécurité sans l’assistance d’adultes.

Christine CORBIN,
présidente de « Dérailleurs ».

Les prémices du futur Périph’Vélo. Voir page 37.



Méthode d'enquête et explications

C’est globalement la même que pour l’analyse des communes de Caen-la-Mer réalisée en 2017-2018, dans la suite du travail d’évaluation de 2007.

L'investigation :

Douze quartiers de Caen sont définis par leur maison de quartier. Des enquêteurs, cyclistes expérimentés, analysent ce qui y est cyclable ou devrait l’être. Dans chaque quartier, par convention et sauf exception, ils se préoccupent aussi des frontières sud, ouest et communales du quartier.

Critères d'analyse :

Nous voulons des aménagements cyclables réels, sûrs, pratiques, agréables, et qui permettent un développement éco-citoyen des transports. Le canevas d’analyse est le suivant :

- dimensions (longueur et largeur) ;
- qualité des entrées et sorties (identification, signalisation, jalonnement, sécurité, réalisation pratique, abaissement des bordures de trottoir...) ;
- qualité du revêtement, présence d’obstacles ;
- gestion des carrefours ;
- relations avec la circulation et le stationnement automobile : séparation réelle, virtuelle, voire dangereuse ;
- relations avec les piétons ;
- continuités de l’aménagement.

Comptes rendus :

Ils comportent trois éléments, plus ou moins dosés : des textes brefs et synthétiques, des photos démonstratives et des cartes précises et vérifiées.

Contenu du rapport d'analyse :

Il repose d’abord sur des cartes générales par quartier et des sélections de zones à étudier dans le détail. Ces cartes mettent en évidence les équipements cyclables relevés et en distinguent le type : double sens ou sens unique, sur la chaussée ou sur le trottoir ou les bas-côtés de la route, site propre ou non...

Un commentaire bref ou plus long sur les longueurs, largeurs, qualités, continuités, argumente une note globale par équipement analysé, de A (parfait) à E (nul, inutile ou dangereux). Si besoin, des vœux ou souhaits de modifications ou de créations d’aménagements cyclables sont exprimés et eux aussi argumentés.



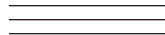
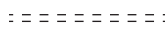



















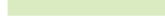

Relecture et validation du rapport :

Elle est collective. D’abord par les enquêteurs de terrain, puis par tout membre du groupe de travail ou adhérent de « Déraillleurs » qui le souhaite, enfin par le conseil d’administration et le bureau de « Déraillleurs ».

Légendes

L’analyse méthodique des équipements cyclables, réels, présumés ou prétendus, faite sur le terrain, est présentée sous forme écrite et largement illustrée par de nombreuses photos et cartes. Ces dernières sont précises, claires, lisibles par tous, même par ceux qui ont une vision perturbée des couleurs (10 % des hommes tout de même, très rare chez les femmes).

Tout d’abord présentons les signes conventionnels utilisés sur les cartes dans le tableau ci-dessous et commentons certains de ces signes.

	Rue ou route
	Grands axes urbains
	Autoroute ou quatre voies
	Chemin
	Voie ferrée
	Ligne de tramway et station
	Piste cyclable bidirectionnelle
	Piste ou bande unidirectionnelle
	Bande cyclable sur chaussée
	Piste ou bande sur trottoir ou bas-côté
	Double sens cyclable
	Couloir de bus autorisé
	« Incitation » pour cyclistes
	Sas vélo
	Voie verte
	Vélos non dépassables
	Chemin ou voie piétonnière
	Passage clouté pour piétons
	Cours ou étendue d’eau
	Limites communales
	Zones piétonnes
	Zones de partage - 20 km/h
	Zones 30 km/h
	Escalier
	Quartier ou zone étudiée

Couleurs des cartes

L’ensemble de ce document est élaboré pour être imprimé en quadrichromie.

Le texte est en noir ou en violet dans les encadrés roses et les légendes.

Les cartes sont plus complexes. Les couleurs utilisées sont les suivantes : noir pour les contours, notamment des voies de circulation ou de certains monuments ; blanc pour le fond général des cartes ou pour les rues ou routes « secondaires » ; gris foncé pour les équipements destinés aux piétons ; magenta pour les limites communales ; - vert clair pour les fonds de carte des zones étudiées ; bleu franc pour les cours ou plans d’eau ; jaune pour les

CAEN	Nom de commune
Vaucelles	Nom de quartier ou de lieu-dit
D26	Numéro de route
Rue Saint-Jean	Nom de route ou de rue
	Église ou chapelle
	Abbaye
	Calvaire
	École, collège, lycée, Université
	Institution de la République
	Maison de retraite
	Maison du vélo
	Prison
	Terrains de sport
	Parking
	Piscine
	Chateau, vieux monument
	Ruine
	Site ou institution remarquables
	Chateau d’eau
	Rond-point
	Cimetière
	Station service
	Rose des vents, échelle de la carte ⁽⁶⁾
	Encadrement des zones de zoom ⁽⁷⁾
	Zone jugée dangereuse

zones piétonnes ; pointillé jaune sur fond blanc pour les zones de rencontre 20 km/h ; bleu clair pour les zones 30 km/h ; orange pour les grands axes urbains ;

La couleur rouge franc est réservée aux équipements cyclables, avec deux exceptions :
- les couloirs de bus autorisés sont signalés en bleu ;
- les itinéraires incitatifs sont signalés par un large « sous lignage » en rouge clair, souvent perçu comme rose.

Pour ceux qui voient bien les couleurs, pas de problème. Pour les autres, la couleur des aménagements cyclables a été choisie de telle manière qu’elle ne puisse se confondre avec les autres couleurs utilisées, ou alors le dessin ne laisse aucun doute. Il ne devrait pas y avoir de confusion possible.

Lignes de tramway

Elles sont représentées d’une manière simplifiée par un seul tracé noir. Dans la réalité, il n’y a pas une seule paire de rails mais deux, sauf exception, notamment rue de Geôle à la station Château-Quatrans où il y en a trois sur quelques dizaines de mètres (voir page 57). Cette station est en effet à la fois intermédiaire sur les lignes 1 et 2 et terminale sur la ligne 3, d’où la nécessité d’un dispositif particulier.

Doubles sens cyclables (DSC)

Un DSC est une rue à sens unique dans laquelle les cyclistes peuvent aller dans le sens inverse. Nous, on préfère dire qu’**une rue en DSC est une rue à double-sens de circulation sauf pour les véhicules motorisés pour lesquels elle est en sens unique**. En principe, la vitesse des automobiles est toujours limitée à 30 km/h sur les DSC.

Sur nos cartes, une **flèche rouge** le long d’une rue indique un DSC et donne d’autres informations :
- le sens de la flèche est l’inverse du sens autorisé pour les autos, des cyclistes circulent donc face aux voitures, lesquelles n’ont pas encore compris ce qui leur arrive ;
- flèche rouge ne signifie pas que toute la rue est en DSC, sa « validité » ne s’étend que d’un carrefour à l’autre (ex : la rue Eustache Restout n’est un DSC qu’aux abords du lycée Fresnel, entre les rues des Pensées et des Jonquilles. Voir pages 8 et 9).

Si une rue est croisée par plusieurs autres rues, la continuité du DSC est indiquée par une flèche rouge entre chaque carrefour ou à cheval sur la rue affluente.

Sur le terrain, le DSC est signalé (pas toujours) par un panneau à son entrée, et/ ou des pictogrammes sur le sol. Il existe même des DSC « renforcés » par une bande cyclable ou une piste (ex : rue de l’Oratoire page 54).



Parcours « incitatifs »

Ce qu'on nomme **incitation pour les cyclistes** est informel mais permet de prendre en compte certaines réalisations intéressantes mais peu explicites, avec de rares pictogrammes au sol, ou seulement une pancarte, ou rien... Exemples : chemin des Brébeufs ou rue des Coutures et contournement du stade d'Ornano sur Beaulieu-Venoix (voir pages 12 et 14) ; rue de la Motte à Vaucelles en venant de la rue Branville pour accéder à la passerelle au dessus de la voie ferrée (voir page 44) ; rues Montmorency, Guerrière, Traversière et de Calix (voir pages 38 et 39) ; chemin de l'Arc (pages 34 et 36) ...

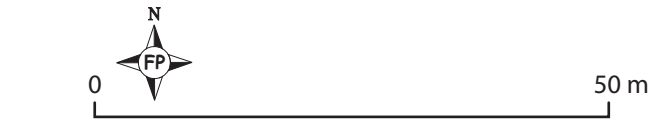


Vélo-rue

Cette bonne idée commence à être appliquée à Caen : sur une voie très étroite, pour cause de tramway par exemple, un cycliste peut s'engager, comme tout usager, sans craindre qu'un automobiliste pressé ne cherche à le doubler. Il peut ainsi rouler au milieu de la rue, avec modestie ! Exemple : avenue du capitaine Georges Guynemer le long de sa « portion tramway », de la rue Victor Lépine à la rue Michel Lasne juste avant la polyclinique du Parc (voir pages 40 et 46).

Rose des vents et échelle

Pas de carte valable ou crédible sans situer le nord et sans indiquer l'échelle. Dans notre présentation, le nord est toujours en haut de la page, plus ou moins. L'échelle est la même pour toutes les cartes générales de quartier, choisie de telle manière que le plus grand quartier (Beaulieu - Venoix) tienne sur une seule page. Elle est de 1 cm pour 107 m, soit, en simplifiant, au 1/10.000. Des agrandissements ont été nécessaires pour certains endroits des quartiers. L'échelle de ces « zooms » est plus petite que celle de la carte générale du quartier. Au minimum de 1/5.000 elle peut aller jusqu'à 1/400.



Aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30, rues limitées à 30 km/h

L'aménagement de ces zones particulières est en pleine évolution. Elles sont en cours de redéfinition, leur signalisation doit être harmonisée et/ou complétée, il faut répondre aux nouveaux besoins... C'est compliqué. Elles ont été recensées par nos enquêteurs quand cela a été possible et nous avons été aidés pour cela par les services techniques de Caen-la-Mer. **Qu'ils en soient remerciés.**

- Les différentes zones ou aires apparaissent sur les cartes par la couleur de la voie concernée, de la manière suivante :
- **aires piétonnes** : en jaune ;
 - **zones de rencontre** : en jaune avec pointillé bleu clair ;
Affectées à la circulation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et y sont prioritaires, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf disposition différente explicite.
 - **limitations de vitesse à 30 km/h** : en bleu clair.
On peut en distinguer trois catégories que nous avons confondu volontairement sur le plan cartographique :
 - les limitations ponctuelles à 30 km/h, simple limitation de vitesse dans une rue notamment à l'approche d'un ralentisseur, que cette rue soit à sens unique ou pas, sans règle particulière pour les cyclistes ;
 - les DSC, théoriquement limités à 30 km/h, repérables sur nos cartes par les flèches rouges ;
 - les « zones 30 » stricto sensu. Ces dernières sont affectées à la circulation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h et toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf disposition différente explicite.

Les « zones 30 » sont en expansion par petits ilots de quartiers : la « **trentification** » des voies urbaines se fait en tache d'huile plutôt que par addition discontinue de voies limitées à 30 km/h. Ainsi, sur ce point, si les cartes ne sont pas totalement précises et exactes, elles montrent bien les zones concernées. Voir par exemple sur la Maladrerie - Saint-Paul, entre les rues de Bayeux et d'Authie, pages 16 et 19 ; à la Folie-Couvrechef entre le boulevard du maréchal Juin et la rue de la Folie, pages 22 et 26 ; sur Sainte-Thérèse entre le boulevard Leroy et l'avenue Guynemer, page 46 ; sur la Haie-Vigné, page 58...

Chemins ou voies piétonnières

Les chemins et voies piétonnières ont été signalés sur les cartes dans la mesure du possible (en pointillés gris) car ils sont souvent, mais pas toujours, intéressants et utilisables par les cyclistes dans de bonnes conditions. Beaucoup d'exemples à la Folie-Couvrechef.

Dernière minute

Ouest-France du lundi 25 mai 2020 - Caen. Au sortir du confinement lié à la pandémie du coronavirus, Caen-la-Mer propose aux cyclistes des aménagements cyclables temporaires, qui pourraient devenir définitifs s'ils donnent satisfaction. Pour l'instant, trois projets ont été retenus :

- **rive nord du boulevard Yves Guillou** le long de la Prairie (voir page 49 notre analyse et ci-contre et ci-dessous la première réalisation fin mai 2020) ;
- **viaduc de la Cavée** pour assurer une continuité entre l'avenue Albert Sorel et le boulevard Lyautey (on est impatient d'en voir la concrétisation : voir pages 44 et 49) ;
- **rue de la Délivrande** avec probablement une bande montante et une bande descendante (c'est un besoin évident : voir pages 34 et 35).

Par ailleurs une étude est lancée pour la création de deux bandes cyclables sur l'avenue de Gaulle à Hérouville-Saint-Clair, entre les avenues du Parc-Saint-André et de Garbsen (voir page 35 et notre rapport de 2018 sur les communes de Caen-la-Mer hors Caen). Peut-être serait-il plus opportun de prévoir des pistes cyclables sur cette quatre-voies rapide ? L'association « **Dérailleurs** » ne peut qu'approuver ces aménagements qu'elle préconise depuis belle lurette. C'est un bon début mais ce ne sera pas suffisant.



Le long de la rive nord du boulevard Guillou.

