

Association « Dérailleurs »

Évaluation 2018 des équipements cyclables de Caen-la-Mer

1ère partie : les communes hors Caen

Préalables

Table des matières

Préalables	0 - 1
Introduction - Méthode	0 - 1
Difficultés et constats - Légendes	0 - 2
Les communes de Caen-la-Mer en cinq zones	0 - 3
Les franchissements du périphérique	0 - 4
Premier livret : zone ouest	1 - 1
Tourville-sur-Odon, Mouen, Verson et Bretteville-sur-Odon	1 - 2
Thue et Mue	1 - 9
Saint-Manvieu-Norrey	1 - 10
Rots	1 - 11
Carpiquet	1 - 12
Authie et St-Germain-la-Blanche-Herbe	1 - 15
Deuxième livret : zone nord	2 - 1
Villons-les-Buissons, le Fresne-Camilly, Thaon, Cairon et Rosel	2 - 2
Saint-Contest	2 - 3
Cambes-en-Plaine et Épron	2 - 7
Lion-sur-Mer, Hermanville-sur-Mer, Colleville-Montgomery, Ouistreham et St-Aubin-d’Arquenay	2 - 9
Mathieu, Bénouville, Périers-sur-le-Dan, Biéville-Beuville et Blainville-sur-Orne	2 - 19
Hérouville-St-Clair	2 - 27
Troisième livret : zone est	3 - 1
Colombelles	3 - 2
Mondeville	3 - 6
Cuverville, Giberville et Démouville	3 - 11
Saline	3 - 15
Quatrième livret : zone sud	4 - 1
Cormelles-le-Royal	4 - 2
Ifs	4 - 6
Fleury-sur-Orne	4 - 12
Louvigny	4 - 14
Grentheville, Soliers, Bourguébus, Hubert-Folie et Tilly-la-Campagne	4 - 16
Rocquancourt, Garcelles-Secqueville et St-Aignan-de-Cramesnil	4 - 24
St-André-sur-Orne	4 - 27
Éterville	4 - 28
Conclusion	5 - 1

Introduction

L’augmentation de la pratique quotidienne du vélo est bénéfique tout à la fois pour la santé individuelle, la diminution de l’encombrement et de la pollution et l’accidentologie. Elle doit être grandement favorisée par les pouvoirs publics, quitte à réduire l’emprise de la voiture individuelle.

Les rapports, bilans et autres constats d’experts pullulent sur ce sujet et le moment est venu de mettre en pratique les préconisations évidentes qui en ressortent.

Le citoyen ou le « péri-urbain » habitant dans une des communes de Caen-la-Mer observe, depuis son automobile les aménagements qui fleurissent un peu partout dans le but de favoriser la circulation des cyclistes.

Le constat paraît évident : des voies cyclables bordent nombre de grands axes, des doubles sens cyclables ont envahi la ville et on voit de plus en plus de personnes juchées sur des deux-roues, le vélo à assistance électrique contribuant fortement à cet accroissement.

Vu du cycliste au quotidien, ou de celui qui songerait vaguement à le devenir, l’impression est beaucoup plus partagée entre plaisir de rouler sans entrave et contrariété face aux innombrables ruptures urbaines, obstacles, passages dangereux, sans compter les incivilités des autres usagers.

Nous avons décidé d’effectuer un relevé systématique des aménagements cyclables existant sur le territoire de la Communauté Urbaine à partir de leur analyse méthodique, sur le terrain, par une dizaine de pratiquants au quotidien.

Cette analyse se veut non seulement technique mais aussi très qualitative en terme de ressenti individuel. Les opérateurs apportent parfois leurs suggestions pour des itinéraires alternatifs leur paraissant plus rapides, agréables ou sécurisés. Surtout, ils s’appliquent à prendre en compte le point de vue des personnes les moins expertes quant à la pratique du vélo, la maîtrise de ce dernier étant très variable d’une personne à l’autre, en particulier pour les jeunes enfants.

Les automobilistes disposent d’un réseau routier continu et balisé, de parkings publics et privés en abondance, d’autoroutes... Les cyclistes, en revanche, doivent s’accommoder de divers aménagements plus ou moins adaptés, sans continuité, d’un manque criant de balisage, de la rareté et de la médiocrité des lieux de stationnements et, trop souvent, de l’encombrement des voies qui leurs sont réservées.

Il est donc légitime et indispensable de partir d’un bilan exhaustif de l’existant pour mettre les élus face à leurs responsabilités en matière d’infrastructures cyclables. Ce bilan pourra également servir à l’information des cyclistes au quotidien ou occasionnels pour le choix de leurs itinéraires.

Christine CORBIN, présidente de « Déraillleurs ».



Le plaisir de circuler à vélo dans la communauté d'agglomération de Caen-la-Mer.



Méthode

L’investigation :

- une douzaine d’enquêteurs, tous cyclistes ;
- même méthode d’analyse qu’en 2007.

Sept critères d’analyse :

Aménagements cyclables réels, sûrs, pratiques, agréables ? Permettent-ils un développement éco-citoyen des transports ? :

- dimensions (longueur et largeur) ;
- qualité entrée et sortie (identification, signalisation verticale, jalonnement directionnel, sécurité, réalisation pratique, abaissement des bordures de trottoir) ;
- qualité revêtement, obstacles ;
- gestion des carrefours ;
- relations avec circulation et stationnement automobiles : séparation réelle, virtuelle, voire dangereuse ;
- relations avec les piétons ;
- continuités de l’aménagement.

Comptes rendus :

- textes brefs et synthétiques le plus souvent ;
- photos démonstratives.

Mise en page :

- cartes générales par communes ou groupes de communes à partir du fond IGN au 1/50 000 ;
- sélection des zones à étudier dans le détail ;
- cartes par zones sélectionnées à partir du fond IGN au 1/10 000 ;
- mise en évidence des équipements cyclables relevés en distinguant 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) ;
- longueur largeur, qualité, continuités ;
- note globale par équipement analysé de A (parfait) à E (nul ou inutile ou dangereux).

Relecture et validation :

- par l’enquêteur de terrain ;
- par tout membre du groupe de travail ou adhérent de « Déraillleurs » qui le souhaite ;
- par le conseil d’administration et le bureau de « Déraillleurs ».

Difficultés et constats

Des définitions non partagées

Pistes, bandes cyclables, double sens cyclables, zones 30, zones de rencontre... tous ces mots ont été précisés par le code de la route mais ne sont pas encore utilisés d’une manière homogène par les usagers et les élus. Il s’en suit une certaine cacophonie. Rappelons ici les définitions :

- **piste cyclable** : site propre dédié aux cyclistes, sur la chaussée ou sur des espaces latéraux, dans tous les cas séparé physiquement du trafic des autres véhicules, à sens unique ou bidirectionnelle ;
- **bande cyclable** : située latéralement sur la chaussée et séparée de celle-ci par un simple marquage au sol ;
- **double-sens cyclable** : rues à sens unique pour les voitures mais à double sens pour les cyclistes ;
- **zone 30** : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers (dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes) ;
- **zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers (dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes).

Des renseignements insuffisants donnés par les communes

Les adhérents de « Dérailleurs » connaissent bien la plupart des aménagements cyclables mais pas tous. Ils se sont adressés aux services municipaux pour les répertoire mais ceux-ci ont presque toujours été dans l’incapacité de signaler ce qui existait sur leur commune. Le recours au site « géovélo » a été utilisé mais ce site n’est pas exhaustif et annonce des équipements inexistant.

Des zones 30 mal définies

Il est parfois difficile de trouver les limites d’une zone 30 et le panneau « vitesse limitée à 30 km/h » ne sert souvent qu’à prévenir les automobilistes d’un passage surélevé. Nous n’avons mis en évidence ces zones 30 que sur quelques communes.

Une signalétique variée, souvent non réglementaire et presque toujours très insuffisante ou confuse

On a tout vu en matière de panneaux, de signalisations pour les cyclistes. Des panonceaux farfelus, des pancartes pléonastiques... Mais dans la pratique, on n’a pas vu grand chose. Les itinéraires cyclables sont très peu signalés et donc souvent sous-utilisés. Il y a, dans cette absence de signalétique, une carence majeure sur presque tout le territoire de Caen-la-Mer (hors Caen).

Des équipements d’opportunité et l’absence de vision d’ensemble

Ce qui ressort quelquefois de notre étude, c’est que certains équipements ne sont que l’opportunité de saisir une subvention, pour une réalisation totalement absurde. Mais surtout, en dehors de l’ancienne communauté de communes de la Plaine de Caen au sud-est de Caen-la-Mer, c’est l’absence de vision d’ensemble qui est criante.

L’absence de continuités

C’est la conséquence de ce que nous dénonçons au paragraphe précédent et c’est actuellement le défaut majeur des aménagements cyclables de Caen-la-Mer. De beaux équipements, parfois, ne relient rien à rien. Ils sont sans queue ni tête. Le cycliste passe ainsi d’une piste sécurisée pour se jeter dans le flux de la circulation automobile parce qu’il n’a pas d’autre choix. C’est quelquefois plus dangereux que pas d’équipement.

Une utilisation excessive des chicanes

Certes, elles peuvent protéger le cycliste d’une arrivée brutale sur un axe routier, mais elles sont trop nombreuses et quelquefois impossibles à franchir.

L’indifférence ou l’hostilité des automobilistes

En dehors d’équipements corrects et de continuités réelles, une politique en faveur des déplacements à vélo restera insuffisante si elle n’est pas complétée par un travail auprès des conducteurs de véhicules motorisés. Ceux-ci sont souvent ignorants des dispositions récentes du code de la route et de la fragilité des cyclistes, quelquefois gênés par eux, agacés ou carrément hostiles. Mais on relève aussi des comportements courtois et civils qui démontrent que la coexistence est possible et qu’elle n’est pas désagréable.

Quelques très belles réalisations

Nous avons salué le plus souvent possible les belles réalisations sur le territoire de Caen-la-Mer. La plus emblématique est la voie verte ou « Vélo Francette », qui se confond presque avec le GR36, le long du canal de Caen à la Mer, puis de Caen vers la Suisse Normande le long de l’Orne. Le seul défaut de cette remarquable réalisation est son succès et sa fréquentation très importante des fins de semaines ensoleillées ! Citons encore les pistes cyclables le long de la D7, de Caen à la Côte de Nacre via Mathieu et Douvres-la-Délivrande, déjà âgées mais toujours aussi utiles et agréables. Et la voie verte du chemin de fer minier entre Bourguébus et Colombelles qui n’attend plus que de belles connexions au nord et au sud. Sans oublier les franchissements du périphérique sur la commune d’Ifs, la voie verte de l’ancienne voie ferrée de la Vallée Barrey à Mondeville...

Des itinéraires à privilégier

Alors qu’ils ne sont pas du tout aménagés pour les cyclistes, certains itinéraires sont souvent utilisés ou le seraient s’ils étaient sécurisés. D’autres seraient utiles en structurant le réseau cyclable, notamment le long du littoral (tout particulièrement à Hermanville-sur-Mer), dans les plaines du sud, de l’ouest et du nord-ouest de la communauté d’agglomération, sans hésiter à collaborer avec des communes hors Caen-la-Mer.

Nous en avons signalé quelques-uns en évoquant leur intérêt :

- le long de la D89 de Mouen vers Audrieu ;
- ou de la D126 vers Secqueville-en-Bessin ;
- de la D22 et des petites routes vers la vieille église de Thaon
- à l’entrée sud-est de Cormelles-le-Royal en venant d’Ifs, de Soliers ou de Grentheville...

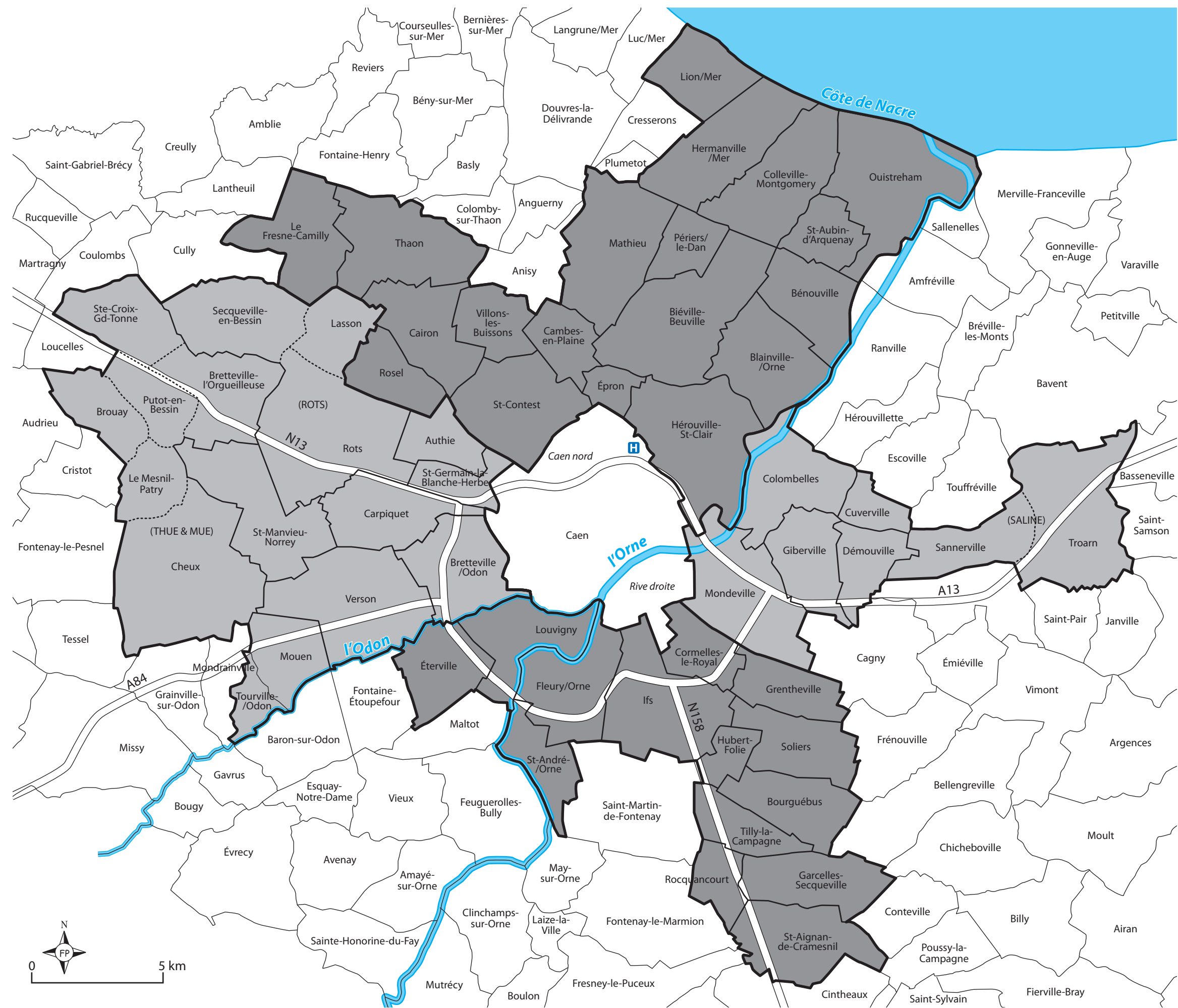
Une départementale traverse Caen-la-Mer d’ouest en est et pose de graves problèmes sur presque tout son parcours : la D675. Il est nécessaire de lui appliquer un traitement de choc suivi d’une cure de « cyclabilité ».

Enfin, il faut résoudre en urgence la traversée du périphérique entre Hérouville-Saint-Clair et le quartier de la Pierre Heuzé à Caen.

Légendes

	Route ou rue		Église ou chapelle
	Autoroute ou 4 voies		Abbaye
	Chemin		Calvaire
	Voie ferrée		École, mairie, maison de retraite...
	Ligne de tramway		Terrain de sport
	Piste cyclable à double sens		Hôpital ou clinique
	Piste cyclable à sens unique		Parking
	Bande cyclable sur la chaussée		Piscine
	Piste cyclable (trottoir ou bas-côté)		Terrain de camping
	Voie verte		Château, manoir
	Véloroute		Site remarquable
	Voie piétonnière		Gare maritime
	Cours ou étendue d’eau		Château d’eau
	Itinéraire souhaitable à aménager		Rond-point
	Problème particulier		Direction
	Limites communales		Forêt, pépinière
	Zone 30 dans une rue		Cimetière
	Zone 30 estimée		Club hippique
	Zone de rencontre		Station service
	Surface de la ou les communes étudiées		Rose des vents, échelle de la carte
THAON	Nom de commune		Sélection en grisé des zones analysées dans le détail
Grâce de Dieu	Quartier ou lieu-dit		
<i>N814 D220</i>	Numéro de route		
<i>Route de Bretagne</i>	Nom de route ou de rue		
<i>Vieille église.</i>	Légende de photo		

Les communes de Caen-la-Mer en cinq zones



Les franchisements du périphérique

