

The map displays the following communes (from north to south, west to east):

- Courseulles-sur-Mer, Bérières-sur-Mer, Langrune/Mer, Luc/Mer
- Bény-sur-Mer, Douvres-la-Délivrande, Cresserons, Lion/Mer
- Amblie, Fontaine-Henry, Basy, Plumetot, Hermanville/Mer
- Lantheuil, Le Fresne-Camilly, Thaon, Colomby-sur-Thaon, Anguerny, Colleville-Montgomery
- Cully, Anisy, Mathieu, Périers/le-Dan, St-Aubin-d'Arquenay, Ouistreham
- Secqueville-en-Bessin, Lasson, Cairon, Villons-les-Buissons, Cambes-en-Plaine, Biéville-Beuville, Bénouville
- Bretteville-l'Orueilleuse, Rosel, St-Contest, Épron, Blainville-/Orne, Ranville
- (ROTS), Authie, St-Germain-la-Blanche-Herbe, Caen nord, Hérouville-St-Clair, Bréville-les-Monts
- St-Manvieu-Norrey, Carpiquet, Colombelles, Escoville, Touffréville
- Giberville, Cuverville

Geographical features include the Orne river, the Côte de Nacre coastline, and the N13 road. A red dashed line indicates the boundary with the Communauté de communes du Pays de la Futaie.

Les aménagements cyclables de cette zone sont dominés par deux axes de très bonne qualité :

- une première voie verte sud-nord, le long de la D7, mène de Caen à Douvres-la-Délivrande et à la mer en passant par Épron et Mathieu ;

Six communes ne proposent aucun équipement cyclable : Le Fresnoy-Camilly, Thaon, Rosel, Cairon, Villons-les-Buissons et Périers-sur-le-Dan. Ça ne les empêche pas d'être fréquentées par les amateurs de balades à vélo.



VILLONS-LES-BUISSONS

LE FRESNE-CAMILLY

THAON

CAIRON

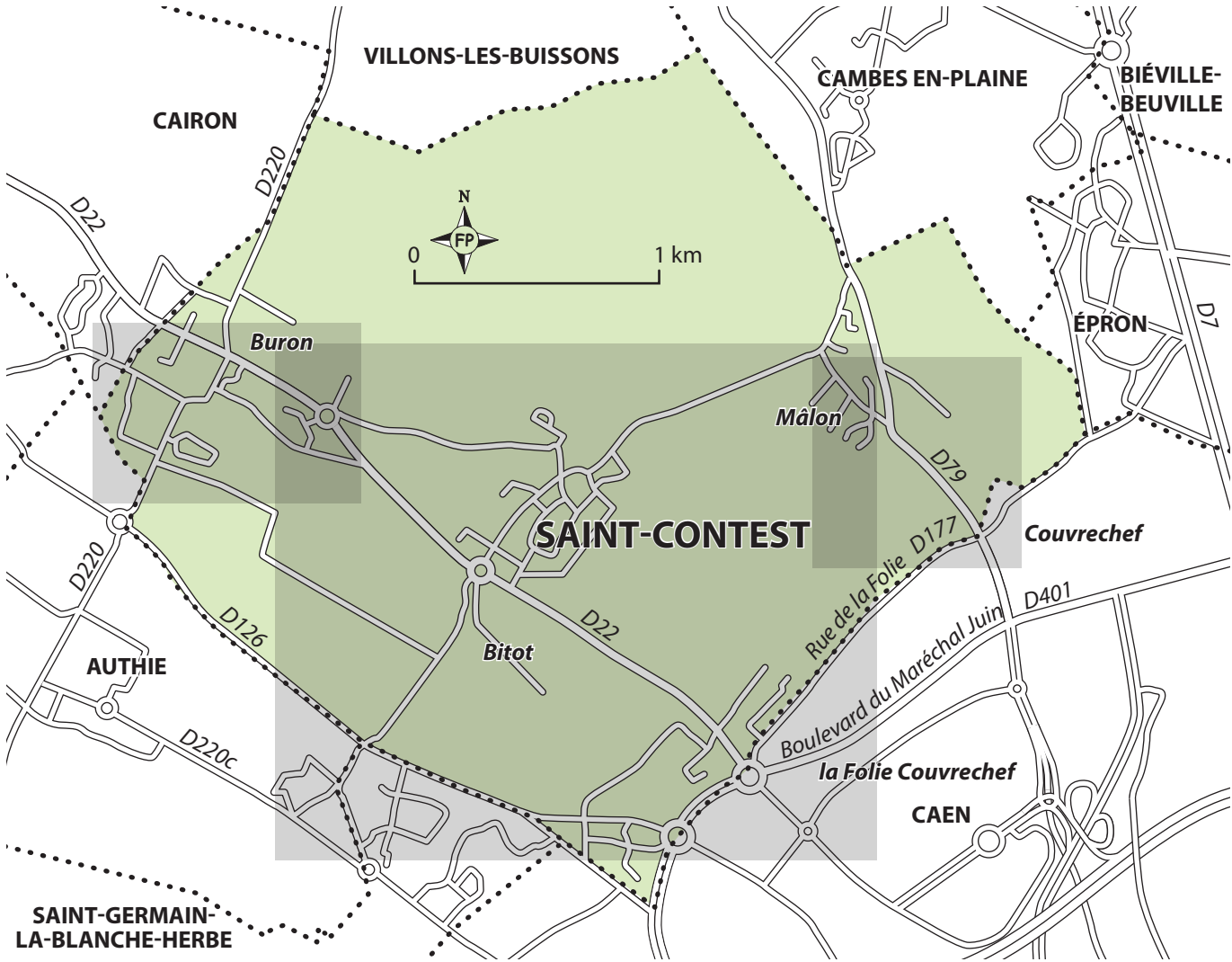
ROSEL

Aucun équipement cyclable n'est à signaler sur cette vaste zone, mais il y a de belles routes pour se balader à vélo vers les nombreuses églises romanes de cette plaine, notamment la sublime vieille église de Thaon au bord de la Mue.

La vieille église de Thaon.



SAINT-CONTEST



1 - La piste de Saint-Contest à Caen par la D126

1 km 300 depuis la rue du colonel Petsch à Cussy jusqu’au rond-point avec le boulevard du maréchal Juin (D401) et vers l’avenue de l’amiral Mounbatten à Caen. Largeur 2 m. La piste longe la route de Rosel de Saint Contest à la limite de Caen.

Le bilan est mitigé pour cet aménagement. S’il permet au cycliste allant vers Caen d’éviter le trafic très dense sur cette D126 assez étroite, qu’en est-il du cycliste venant dans l’autre sens ?

Le trajet est particulièrement inconfortable en raison des nombreux carrefours et la sortie calamiteuse sur le rond-point. Sans compter le manque de balisage.

Note globale : C.

Le départ de la piste au niveau de la rue du colonel Charles Petch.



On traverse plusieurs routes, ici la rue des Coursières.



L'arrivée au rond-point avec le boulevard du maréchal Juin et l'avenue de l'amiral Mountbatten est dangereuse.

2 - La piste entre le bourg de Saint-Contest et Mâlon par la rue du Jeu de Paume et la rue de la Poterie

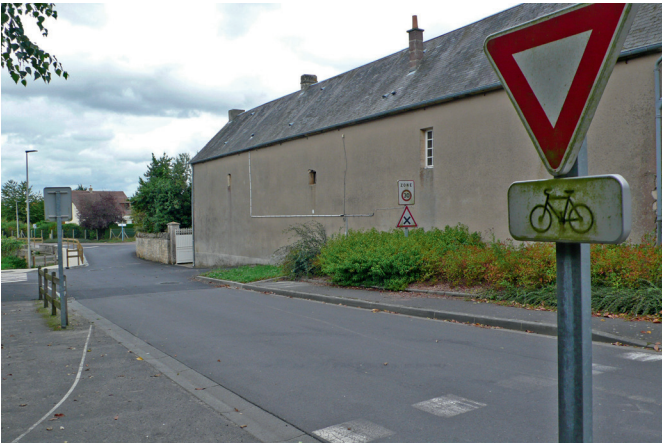
Piste à double sens permettant de relier le centre bourg de Saint Contest au hameau de Mâlon, distant de 1 km. Largeur 2,50 m.

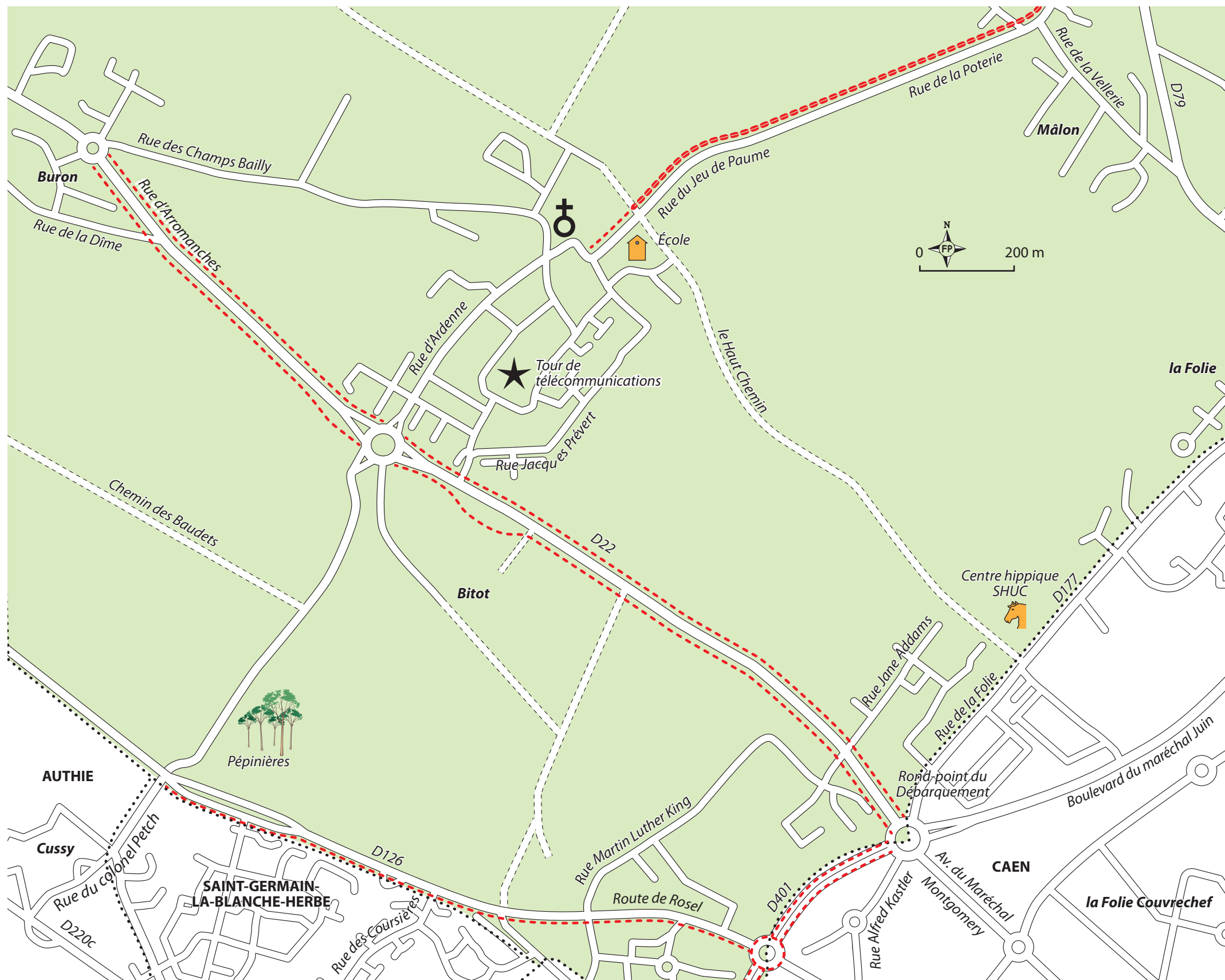
Une voie qui pourrait être presque parfaite si l’entretien régulier en était assuré. Elle sécurise le trajet vers le bourg surtout avec des enfants. La création d’une zone 30 à Mâlon rassure le cycliste s’engageant ensuite dans les rues de la Vellerie ou de la Poterie, très passantes.

Note globale : B.



Un départ sur le trottoir de la rue du Jeu de Paume, on continue au milieu de la végétation puis en bordure de la rue de la Poterie, pour arriver tranquillement dans le centre de Mâlon.





3 - Les pistes de Buron à Caen (D22)

Elles se situent de part et d'autre de la route d'Arromanches, sur la D22 entre le hameau de Buron et le rond-point du Débarquement, situé à la limite de Caen.

La longueur totale est de 2 km, la largeur de 1,50 m.

Côté rond-point du Débarquement, l'entrée est en continuité des pistes situées le long du boulevard du maréchal Juin et de l'avenue du maréchal Montgomery et se fait par une voie à l'intérieur du rond-point, en toute sécurité. Il n'y a pas de balisage dans ce sens ni de panneau indiquant une piste, ce panneau n'apparaissant qu'au premier carrefour avec le Parc Athéna, au niveau

de la rue Jane Addams.

Côté rond-point de Buron, l'entrée est indiquée par un panneau au début de la route. Pas de butée de trottoir dans un sens comme dans l'autre.

Notons que les panneaux indicateurs de piste sont, à tort ou à raison, toujours ronds...

Ces pistes sont anciennes mais le revêtement est resté en bon état sur la quasi-totalité de l'aménagement. Sur les 100 derniers mètres vers Buron, cependant, un panneau signale qu'on sort de la piste mais on reste sur un trottoir cabossé et plus étroit jusqu'au rond-point.

De Caen à Buron, la piste doit contourner un arrêt de bus. Plusieurs sorties de champs dans les deux sens.

De Caen à Buron, une sortie est possible vers le Parc Athéna et sa zone 30, par la rue Jane Addams. Aux abords du bourg de Saint-Conest, autre sortie possible par un sentier pour éviter les rues passantes du village. Encore une sortie vers le bourg par la rue Jacques Prévert en zone 30 puis celle de la rue d'Ardenne également en zone 30. Notons qu'aux heures de sortie des bureaux, la circulation est intense.

De Buron à Caen, la piste est rejointe en deux endroits : d'abord par une voie réservée aux véhicules agricoles et non motorisés, ensuite par un accès à une ferme. Dans les deux cas, le point de jonction avec la piste est indiqué par des logos vélo mais le cycliste doit rester vigilant.

Tous les carrefours obligent le cycliste à céder le passage.

Dans les deux sens, les pistes bordent la route et en sont séparées par une bordure herbeuse plate servant parfois de bas-côté pour les véhicules motorisés. Après le rond-point Bitot, sur quelques dizaines de mètres, la piste venant de Buron s'écartere de la route agréablement en faisant un léger lacet.

Le cycliste doit partager l'aménagement avec d'éventuels piétons et joggers.

Dans le sens Caen-Buron, la sortie depuis le bout de trottoir décrit plus haut ne donne lieu à aucune signalisation avec une insertion avant l'entrée du rond-point peu confortable. Dans l'autre sens, on retrouve les mêmes défauts avec un passage étroit derrière un arrêt de bus puis une sortie absolument pas sécurisée sur la route. Au niveau du rond-point du Débarquement, le cycliste trouve en revanche un balisage précis.

Un effort a été fait pour que le bourg de Saint-Conest et le hameau de Buron soient davantage sécurisés grâce à des zones 30. Au-delà de Buron, la route d'Arromanches n'est pas aménagée pour les cyclistes.

Au total, ces deux pistes sont réellement utiles et de longueur consistante mais elles présentent quelques défauts. La continuité vers Caen est appréciable. Manque une continuité vers Cairon et Creully sur une route très fréquentée.

Note globale : B.



En arrivant de Buron au rond-point du Débarquement.



Au rond-point du Débarquement. Ci-dessus, la piste circulaire. Ci-dessous, le départ vers Buron



De nombreux obstacles obligent à la prudence.



Ci-dessus : vers Caen, au niveau de la rue René Cassin. Ci-dessous : vers le bourg de Saint-Contest au niveau de la rue Jacques Prévert.



Le départ de la piste vers Caen au rond-point de Bitot. On aperçoit la tour de télécommunications.



4 - La piste de la rue de Colleville-Montgomery dans le hameau de Buron

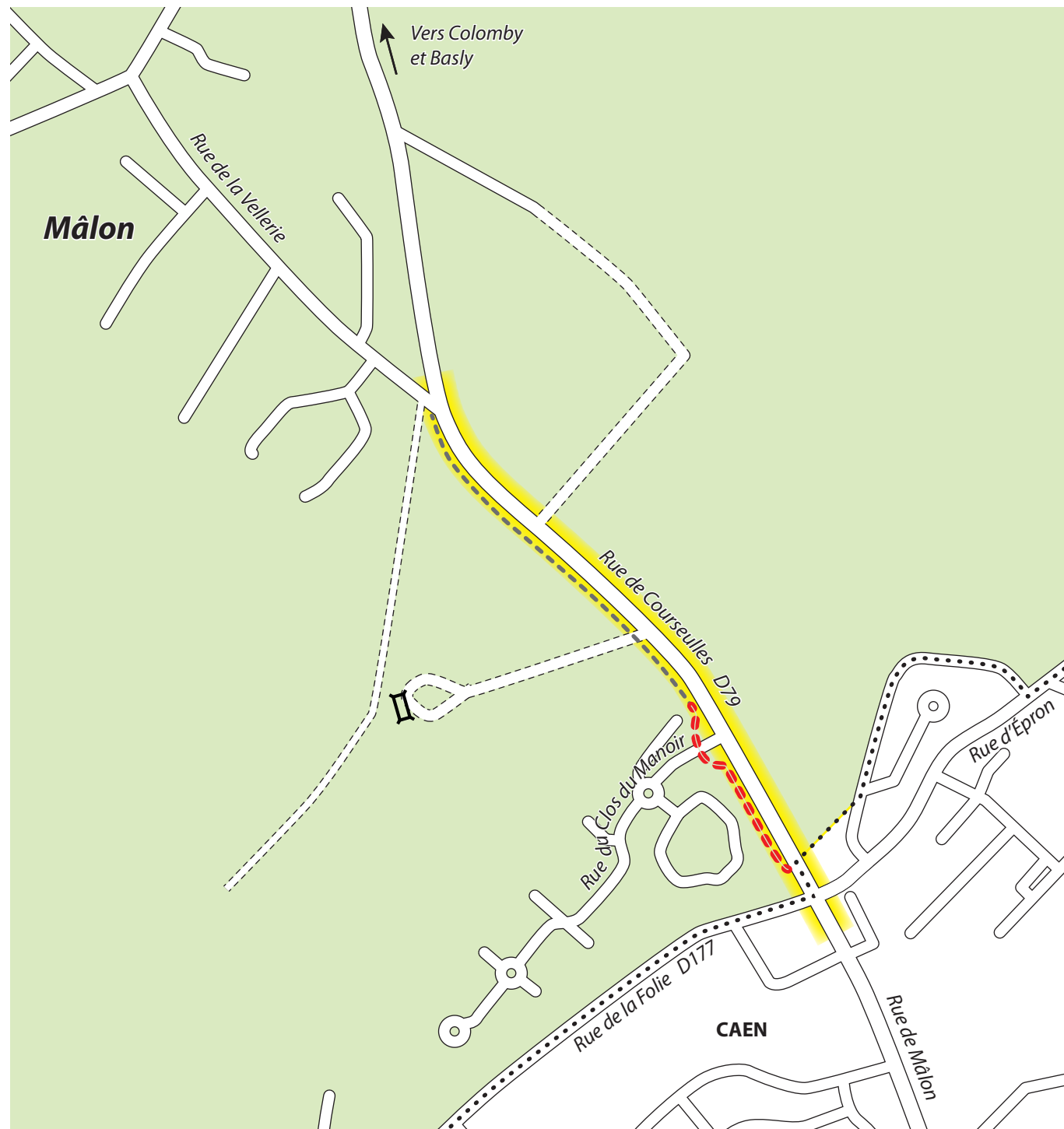
Toute petite piste en double sens de 90 m au total, située à droite de la rue de Colleville-Montgomery (D220) sur 50 m en venant de Buron, à gauche ensuite sur 40 m en allant vers Authie. Largeur 2,70 m.

Il s'agit d'un aménagement gag qui est censé sécuriser, sans doute, l'entrée au club hippique voisin. C'est beaucoup d'argent dépensé pour rien, cet aménagement est impraticable et n'a aucune continuité.

Note globale : E.

En haut à droite : le départ de la piste vers Authie ...
Au milieu à droite : ... on traverse la route ...
En bas à droite : ... et on continue vers Authie mais du côté gauche de la route ...
En bas à gauche : ... puis on arrive sur un champ et on retransverse la route pour continuer vers Authie.





Au feu rouge entre la D79 et la D177, une entrée de la piste cyclable pas toujours possible ou une sortie souvent impossible. Un endroit dangereux et conflictuel.



5 - Piste de Caen vers Mâlon le long de la route de Courseulles (D79)

La piste est à double sens sur 200 m. 3 m de large. En venant de Caen, on entre sur la piste de manière très aventureuse en coupant la route de Courseulles devant les voitures, celles-ci se plaçant le plus souvent devant l'entrée, empêchant celle-ci. La situation est rendue encore d'autant plus ubuesque que cette piste est signalée par un panneau rond d'obligation. Aucun jalonnement mais un trottoir bien surbaissé et une ligne médiane en pointillés.

Dans l'autre sens, la piste est signalée et on la prend en biais à partir de la route.

Le revêtement est du bitume bien lisse, sans obstacle. Le cycliste perd la priorité au carrefour avec la rue du Clos du Manoir, vers un lotissement où un panneau est apposé avec des pointillés pour la traversée.

L'ensemble de l'aménagement est séparé complètement de la circulation automobile, par une haie sur l'ancienne piste.

La piste est doublée d'un sentier piétonnier, évitant les conflits avec les piétons.

En allant vers le nord, la sortie n'est même pas suggérée et se fait sans indication, directement sur la route que l'on doit traverser, sans sécurité.

La sortie de l'aménagement en direction de Caen se fait juste au niveau des feux tricolores, sans qu'un sas permette au cycliste de s'insérer dans la circulation. Le cycliste doit donc attendre que les automobilistes le laissent passer par courtoisie, un panneau lui retirant toute priorité. L'exercice est rendu encore plus périlleux lorsque le cycliste souhaite prendre à gauche la rue d'Épron et doit interrompre la circulation pour s'insérer à gauche dans le carrefour. Les traces de passage de cyclistes dans l'herbe en direction de la rue de la Folie témoignent du choix que font les moins audacieux...

Il n'y a, vers le sud, aucune continuité avec d'autres aménagements cyclables, mais on a la possibilité, si on passe dans l'herbe comme indiqué plus haut, de se réfugier rue de la Folie qui se trouve en zone 30.

Au total, le bilan est particulièrement mauvais à moins de tricher, ce que tous les cyclistes font, en passant dans l'herbe ou sur le sentier des piétons. Le danger c'est pour les cyclistes mais aussi les piétons. Ce bout de piste à double sens est prétendument obligatoire, mais il amène le cycliste à se mettre en situation illégale et rend les automobilistes, très nombreux sur la route de Courseulles, à s'en prendre violemment aux cyclistes.

Note globale : E.



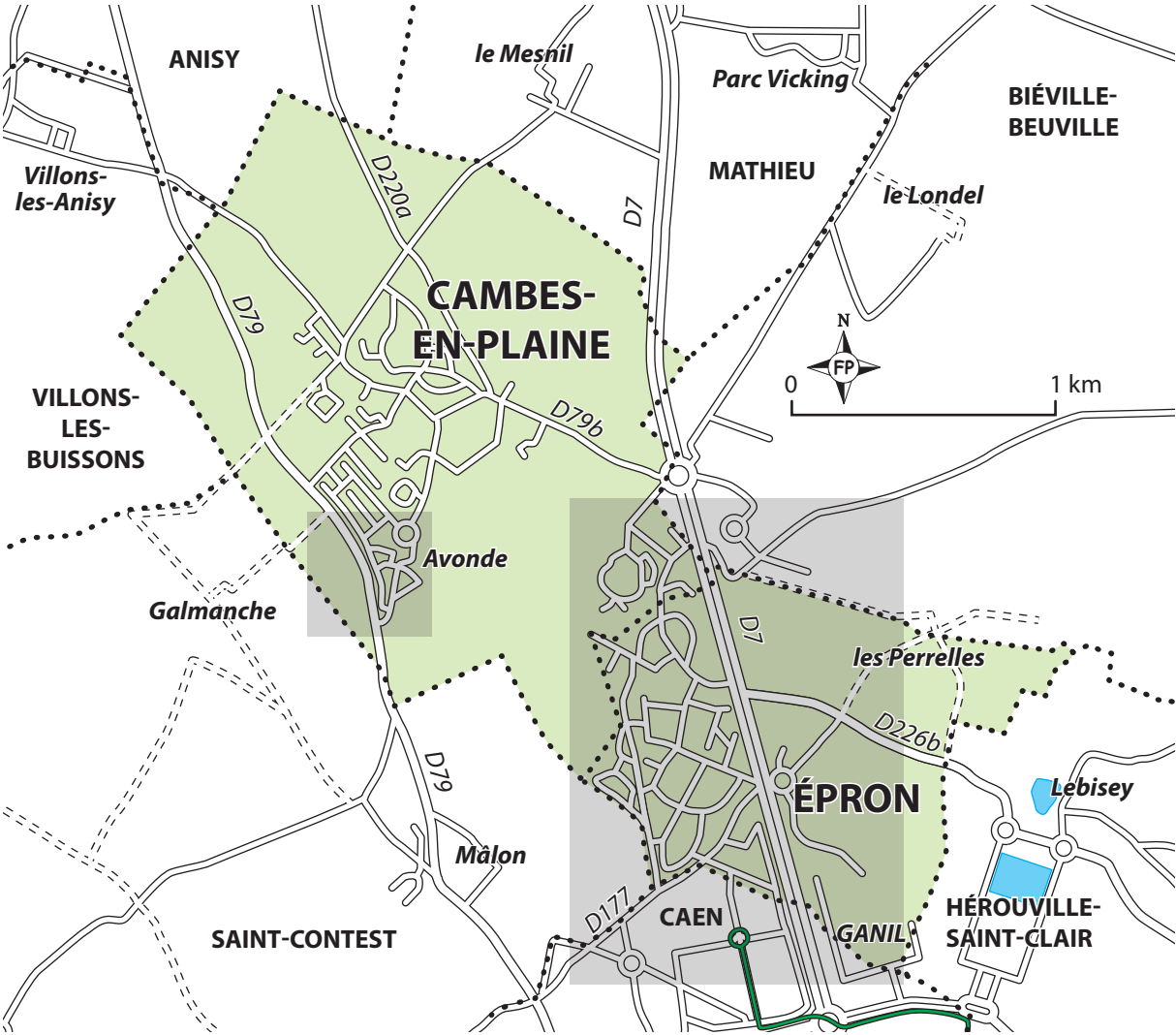
La piste cyclable à double sens.



Pour mémoire : en haut le départ du passage piétons vers Mâlon et en bas l'arrivée sur la rue de la Vellerie.



CAMBES-EN-PLAINE, ÉPRON

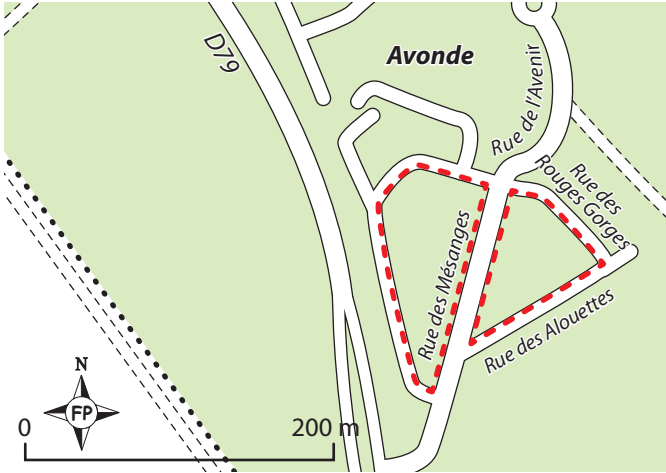


1 - Les pistes d'Avonde à Cambes-en-Plaine

Seul aménagement de Cambes situé entièrement dans un lotissement récent à l'entrée de Cambes-en-Plaine depuis la route de Courseulles D79. Longueur totale des 3 tronçons : 640 m. Rue des Mésanges : pistes de chaque côté. Rues adjacentes : bandes rues des Alouettes puis du Rouge-gorge et rue de l'Avenir.

Un aménagement d'affichage, complètement inutilisable, sans intérêt, sauf, peut-être les double-sens cyclables qui permettent aux cyclistes un léger raccourci. Les logos ont été placés à l'envers sur ces double-sens, les sorties ne sont pas sécurisées.

Note globale : E.



2 - La piste de la rue de Coudrechef à Épron, le long de la D177

Piste en double-sens qui longe la rue d'Épron et la rue de Coudrechef sur 560 m. Largeur 1,80 m.

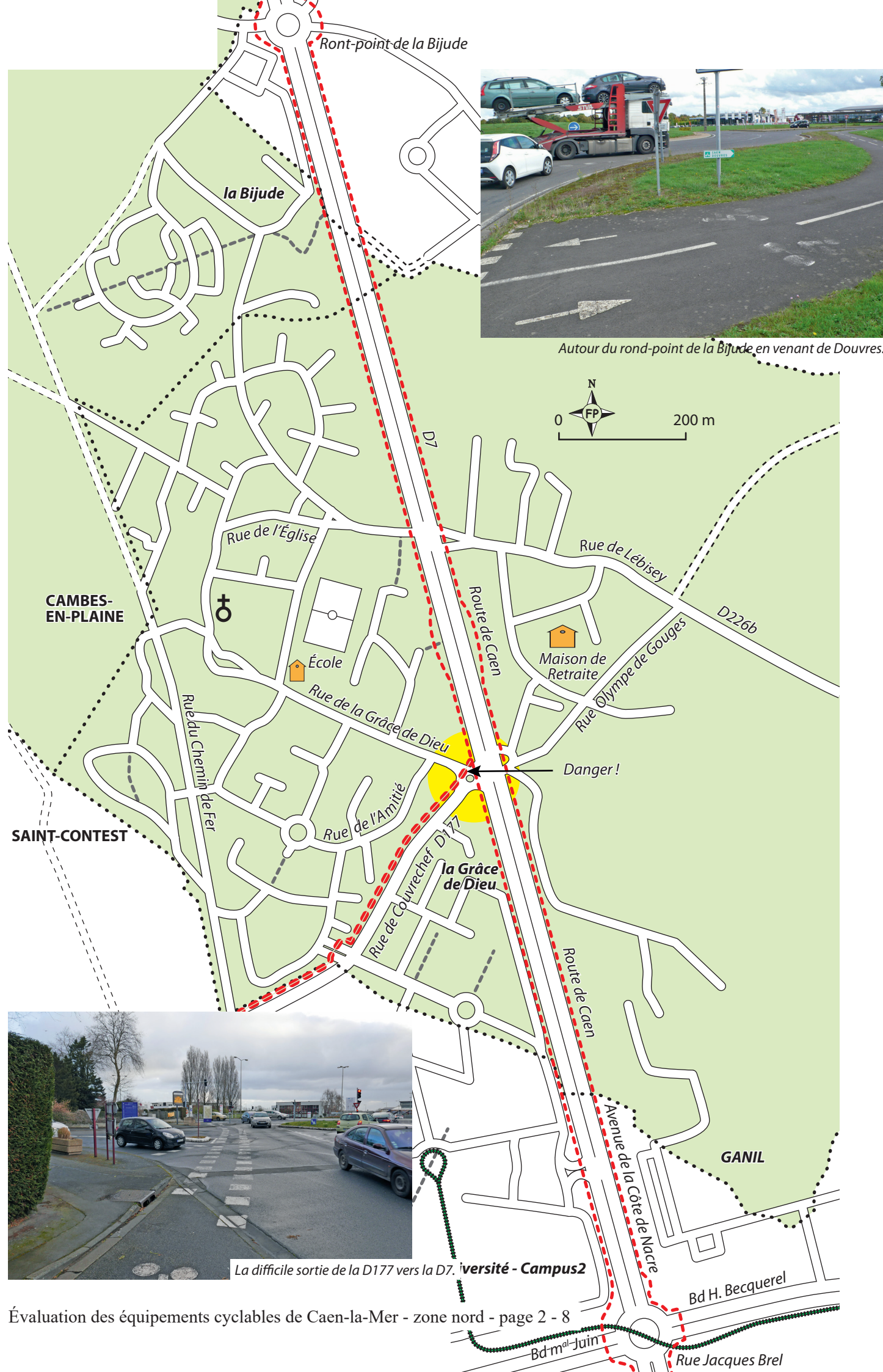
Une piste bien sécurisée et lisse que l'on prend plus facilement en venant de la route de Caen (D7) que dans l'autre sens où l'on doit couper la route. Pas vraiment indispensable sur une rue fortement ralentie par des coussins berlinois et des feux. L'aménagement est très contraignant pour le cycliste tenu de s'arrêter souvent. Il ne le prendra donc que lorsque le trafic est dense.

Note globale : C.



À gauche : il faut être très prudent au carrefour de la D177 avec la D7 et la rue de la Grâce de Dieu, notamment si l'on veut traverser la D7 vers Hérouville (voir pages suivantes).
Ci-dessous à droite : une des nombreuses interruptions.-





3 - Les pistes le long de la D7 (Caen-Douvres) au niveau de Cambes-en-Plaine et Épron)

Le tronçon traité ici va du rond-point de la Côte de Nacre au rond-point de la Bijude, sur la D7. Les pistes se situent des deux côté de la route à 4 voies. Distance totale 3,5 km, largeur minimum 1,30 m.

L'entrée à partir du rond-point de la Côte de Nacre se fait en continuité de la bande cyclable de la rue Jacques Brel ou de celle du boulevard Becquerel, voire encore du boulevard Juin quand on vient de l'ouest. Il s'agit d'un aménagement obligatoire, bien balisé avec abaissement de trottoir.

L'entrée côté Bijude présente les mêmes caractéristiques de visibilité, balisage, absence de saut de trottoir. Globalement, le cycliste se trouve donc en sécurité sans pression de la part des véhicules à moteur.

Le revêtement est lisse, en bitume parfois en assez mauvais état en raison de la présence de racines d'arbres. Il n'y a pas d'obstacle.

De Côte de Nacre ou de la Bijude, le rond-point de départ est équipé pour sécuriser les cyclistes. Le rond-point de la Côte de Nacre est toutefois très pénalisant pour le cycliste qui doit constamment mettre pied à terre pour traverser en parallèle des piétons et aller chercher sa voie en dehors du rond-point lui-même. Au rond-point de la Bijude, le système est plus praticable avec priorité donnée au cycliste grâce à un « cédez le passage » pour les autres véhicules. Les autres carrefours, dans les deux sens, sont équipés de feux tricolores dont un uniquement pour les cyclistes à la traversée vers le Campus II.

La relation avec la circulation automobile est ainsi simplifiée par la présence de ces feux tricolores. Elle devient plus difficile lorsque le cycliste veut traverser et passer de l'autre côté de la D7 bien qu'il existe un passage matérialisé en pointillés.

Le point le plus difficile à négocier pour un cycliste se situe au croisement entre les rues de la Grâce de Dieu, de Couvrechef et d'Olympe de Gouges, notamment quand on vient de la piste le long de la D177 pour aller vers Hérouville par le rue Olympie de Gouges et la rue de Lébisey.

Une bordure en herbe existe partout, séparant nettement les voies ; elle est parfois renforcée par un terre-plein en ciment.

Les piétons n'ont pas d'autre choix que d'emprunter la piste cyclable. Mais ils sont peu nombreux en cet endroit.

La sortie Côte de Nacre est rendue très compliquée par la présence de trois voies successives ayant priorité sur les cyclistes : voies de tram ou trottoir, équipées tantôt d'un cédez le passage, tantôt d'un stop. La sortie sur la Bijude se fait en suivant le rond-point où la priorité est donnée au cycliste.

La continuité vers Caen se fait sur le boulevard du maréchal Juin, la rue Jacques Brel ou le boulevard Becquerel, toutes voies équipées d'aménagements cyclables. Vers Mathieu et Douvres-la-Délivrande elle se fait par les deux pistes qui longent la D7. Nous les analyserons plus loin à propos de la commune de Mathieu.

Au total, le bilan est plutôt positif pour cet axe indispensable bien que le cycliste soit parfois ralenti et contraint par la signalisation en sa défaveur.

Note globale : B.



En allant vers Caen, au niveau de la rue de la R.T.F.



En allant vers Caen.



En allant vers Caen. L'arrivée autour du rond-point avec le boulevard du maréchal Juin et le boulevard Henri Becquerel.