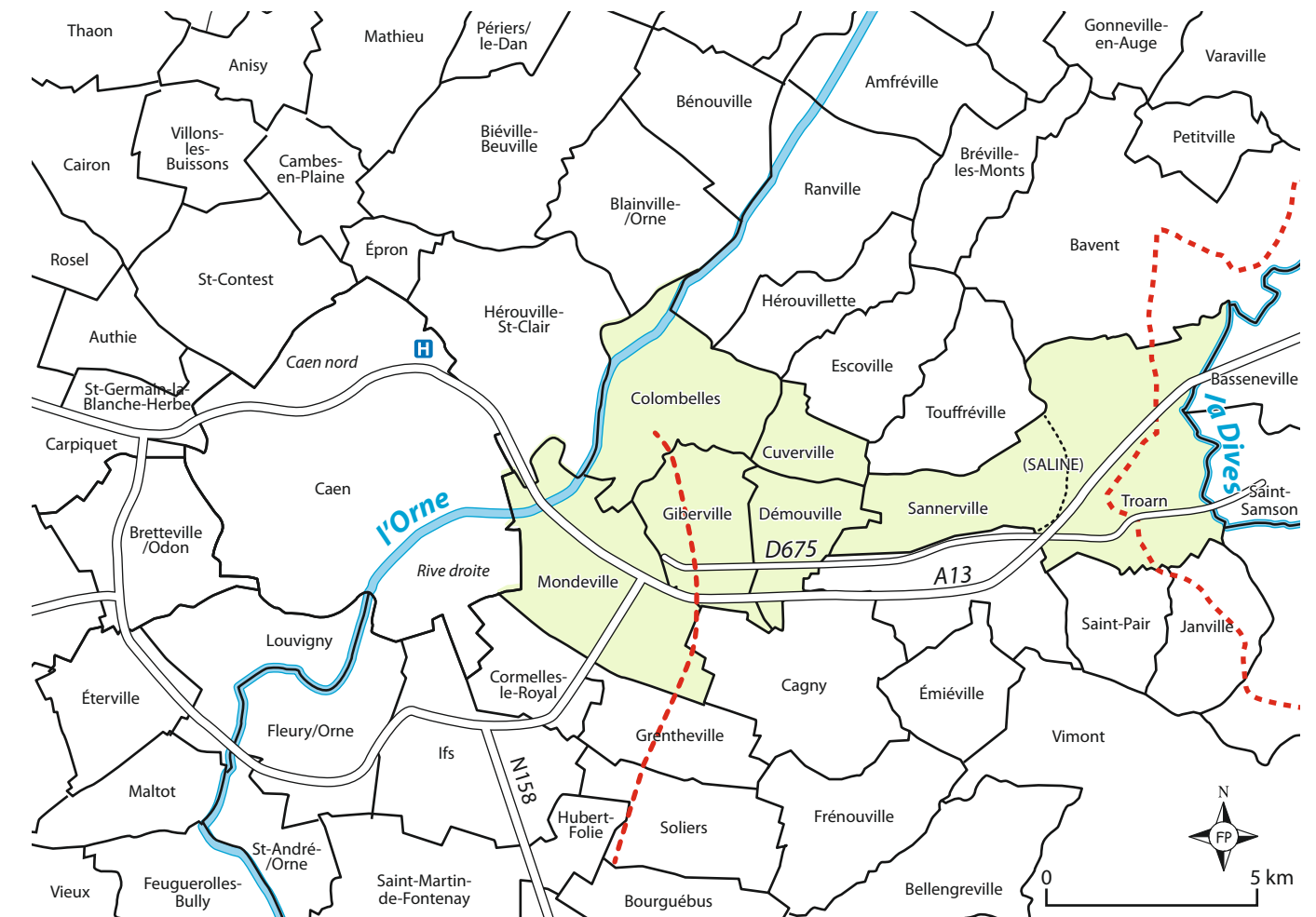


# C - ZONE EST



La zone orientale est la plus petite (46 km<sup>2</sup>) mais elle est fortement peuplée avec 32 000 habitants regroupés en six communes. Elle est située entre la ville de Caen et les marais de la Dives.

Dans sa partie ouest, elle accueille de grands espaces industriels et commerciaux. La reconversion du site de l'ex Société Métallurgique de Normandie redessine en partie l'offre d'équipement pour les cyclistes.

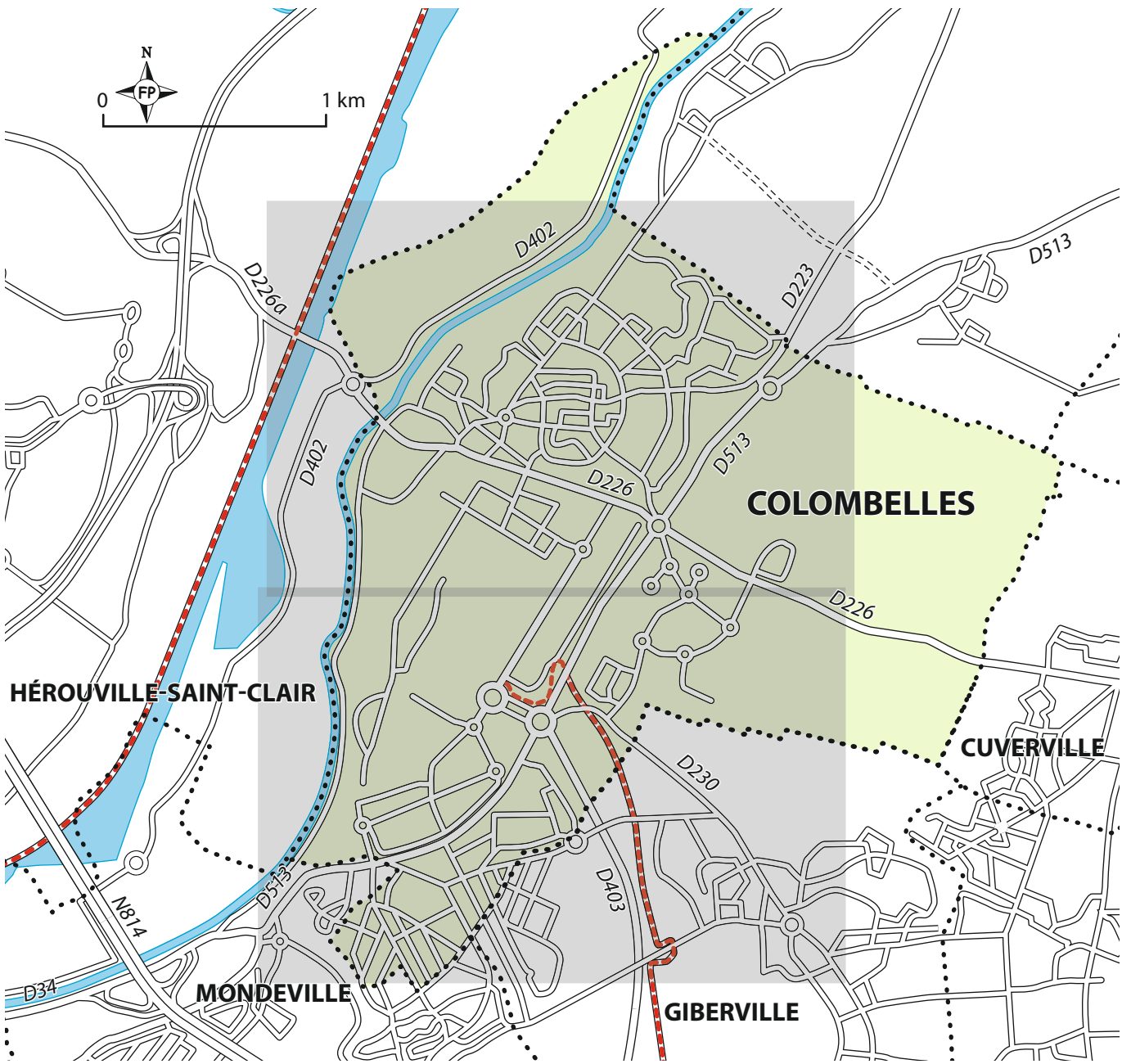
Les aménagements cyclables de cette zone sont nombreux, quelquefois de bonne qualité et très agréables, souvent dispersés sans grandes connections, parfois quasi inutiles par absence de maillage.

Cette partie ouest est traversée du nord au sud par la voie verte du chemin de fer minier qui reliait autrefois l'usine sidérurgique de Colombelles aux mines de fer de la plaine de Falaise.

La partie orientale est plus rurale. Elle est peu équipée mais est traversée du nord au sud par la véloroute de la Côte Fleurie, très fréquentée malgré quelques critiques. Elle est aussi traversée d'ouest en est par la D675 (la même que dans la zone ouest !) dont l'équipement pour les cyclistes est incohérent et dangereux.



# COLOMBELLES



En terme d'aménagements cyclables, le passé de Colombelles est plutôt riche. Les pistes cyclables menant à la SMN (Société Métallurgique de Normandie) ou à la SAVIEM (Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques) sont pour certains d'entre nous les premiers équipements du genre connus ! Ces vieilles pistes sont plutôt à l'abandon, à l'état de vestiges.

Mais avec la reconversion du site de la SMN beaucoup de perspectives commencent à se concrétiser avec, comme toujours en la matière, un certain désordre. De beaux projets sont probablement dans les cartons : relier la voie verte du chemin de fer minier à la voie verte de Caen à Ouistreham, supprimer toutes les discontinuités pour les personnes qui viennent au boulot sur leur bicyclette, gommer toutes les zones dangereuses...



Une injonction d'avant le déluge.

## I - ÉQUIPEMENTS ANCIENS

### I - a - Du rond-point Lazzaro au pont de Colombelles (D226)

Il y a 1 900 m du pont de Colombelles sur le canal au rond-point Lazzaro, dont 1 400 depuis l'Orne. Les aménagements sont à sens unique, de part et d'autre de la voie de la Rocade et de la rue Jean Jaurès (D226), et d'une largeur n'atteignant pas le mètre. Les nombreux changements de largeur montrent bien que la bande cyclable est la variable d'ajustement de cet axe. Elle disparaît même complètement, au niveau du pont sur l'Orne et le long d'un terrain vague face aux commerces, obligeant dans chaque cas les cycliste à se réinsérer dans la circulation automobile, dense et rapide (notamment au niveau du pont sur l'Orne). Son revêtement est très inégal, allant du passable au dangereux, du fait de la présence régulière de trous, de graviers, de terre, voire de ciment séché ! Sans compter les véhicules garés dessus, au niveau des commerces.

**Note globale : E.**

### I - b - Du rond-point Lazzaro au rond-point Normandial (D513)

Aménagements à sens unique, de part et d'autre de la route de Caen (D 513), d'une largeur à peu près constante d'un peu plus d'un mètre, en site propre avec un revêtement à peine correct. Longueur : 1 700 m.

Ébauche de continuité de la piste ouest avec la bande sud de la rue Jean Jaurès. Après avoir franchi le rond-point Normandial continuité vers Caen par des bandes cyclables très étroites (0,5 m maximum) jusqu'à la limite de la commune. À partir de la piste ouest, possibilité de rejoindre la voie verte du chemin de fer minier juste après être passé au-dessus.

**Note globale : D.**

### I - c - Avenue des Canadiens (D402)

Sur 750 m, une piste à double sens, vétuste, longe par l'ouest la D402 à partir du rond-point D226/D402 où elle est en continuité des équipements d'Hérouville.

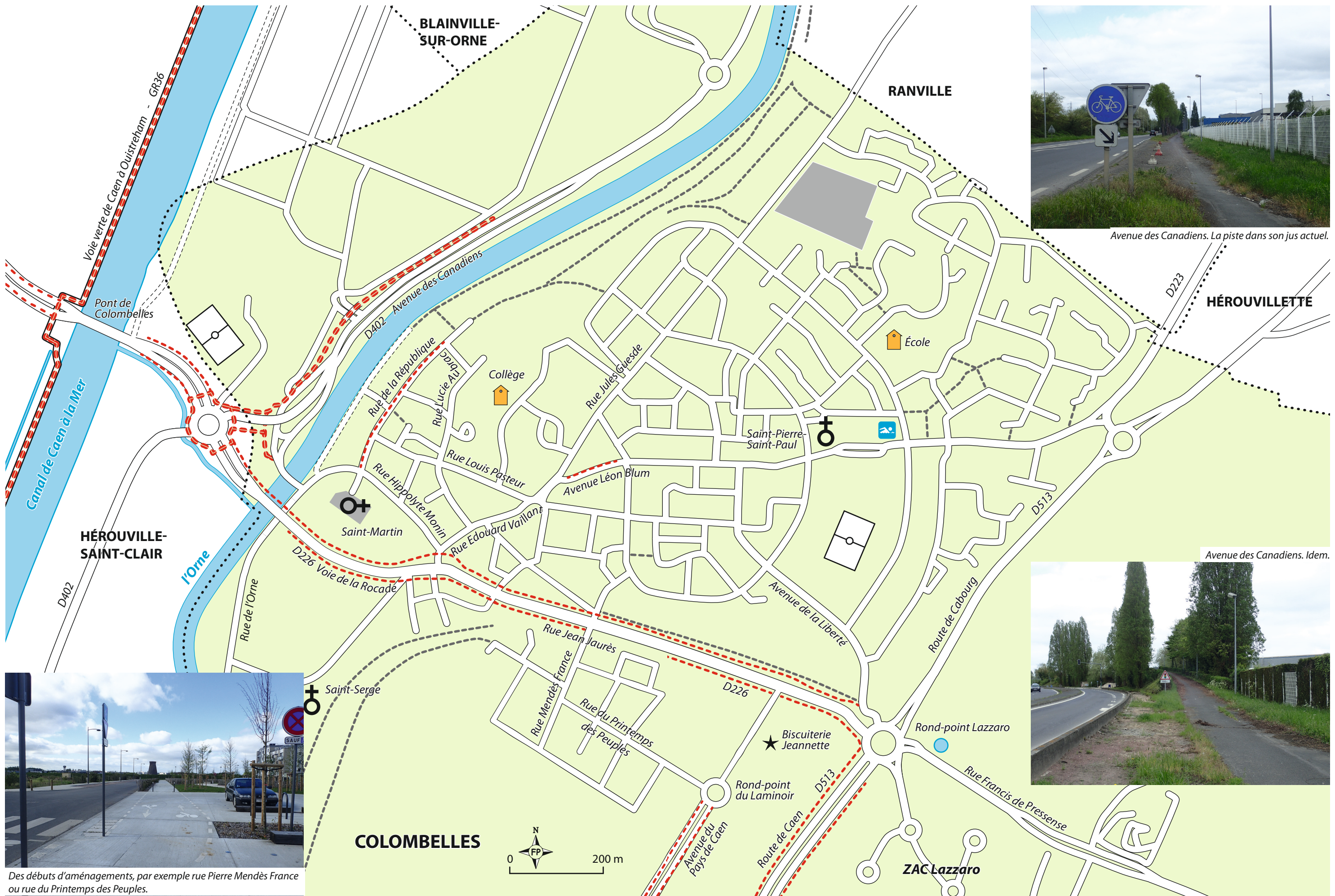
**Note Globale : D.**

Colonne de droite, de haut en bas :

- rue Jean-Jaurès, en face des commerces, vers le rond-point Lazzaro ;
- même endroit, vers Hérouville ;
- route de Caen, côté ouest, en venant de passer sur la voie verte ;
- du même endroit, la piste de connexion avec la voie verte.







Avenue des Canadiens. La piste dans son jus actuel.



Avenue des Canadiens. Idem.



Des débuts d'aménagements, par exemple rue Pierre Mendès France ou rue du Printemps des Peuples.



II - DANS LE BOURG ET SUR LE PLATEAU

II - a - Avenue Léon Blum

Le double-sens cyclable de l’avenue Léon Blum (à sens unique) est un des deux seuls aménagements cyclables de tout le bourg. Ce double-sens permet de relier la place du marché, centrale, aux collège et groupe scolaire Henri Sellier. À peine 150 m.

La piste à contre sens alterne les séparations physiques avec la route (barrières) et les simples marquages au sol, pour finir par rejoindre la rue Jules Guesde, dont elle est séparée... par des plots blancs ! À noter qu’aucun panneau n’informe les autres usagers de la route de l’arrivée de cette piste cyclable...

Note globale : C.

II - b - Rue de la République

Le double sens cyclable de la rue de la République permet sur 300 m de remonter cette rue de la rue Lucie Aubrac jusqu’à la rue Hippolyte Monin.

Note globale : C.

II - c - Chemin de Mondeville à Giberville - Rue des Cités

C’est un autre double sens cyclable qui permet, en venant de Mondeville par la route de Cabourg d’aller vers Giberville par le justement bien nommé « chemin de Mondeville à Giberville ». Ce double sens se continue sur la commune de Giberville le long de la rue des Cités jusqu’au rond-point avant de franchir la D403.

Longueur totale : presque 500 m.

Le rond-point, situé sur Giberville, est magnifique et une belle piste le contourne en attendant de trouver des continuités.

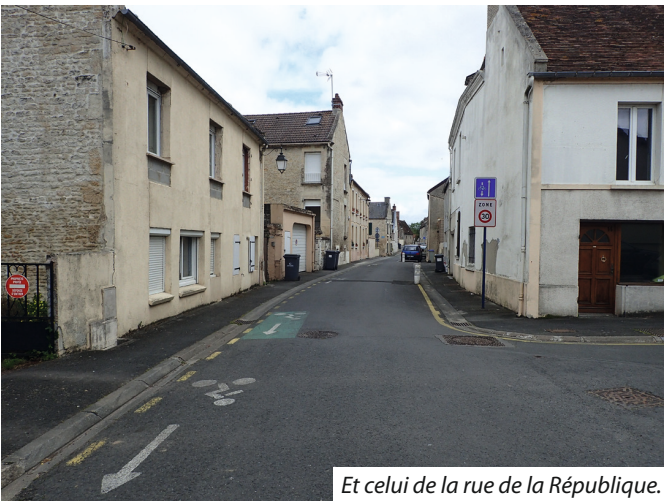
Note globale : C.

III - SUR L'ANCIEN TERRAIN DE LA SMN

Les aménagements cyclables sur ce site se font pièces par pièces mais celles-ci ne sont pas encore assemblées. Espérons qu’un tout cohérent et avec de très bonnes continuités, notamment entre les deux voies vertes du chemin de fer minier et de Caen à Oustreham, se mettra rapidement en place.



Le double sens cyclable de l’avenue Léon Blum.



Et celui de la rue de la République.



Il est possible de cyclier dans les espaces verts au dessus de l’Orne.

Et n’oublions pas le fort potentiel des chemins piétonniers, notamment du côté de l’Orne.

III - a - Avenue du Pays de Caen

700 m, ancienne 2 fois 2 voies. Elle a perdu une voie dans chaque sens, au profit d’un couloir de bus ouvert aux cyclistes. La largeur est bonne et les intersections clairement annoncées par des damiers.

Continuité au sud par la voie verte du chemin de fer minier, pas de continuité au nord.

Note globale : A.

III - c - Rue Louis Néel

Sur les 150 m de cette rue, aménagements à sens unique de chaque côté. Continuité avec les pistes de la route de Cabourg.

Note globale : C.

La belle bande cyclable de l’avenue du Pays de Caen.



IV - LA VOIE VERTE DU CHEMIN DE FER MINIER

Cette voie verte qui débute à côté du restaurant « La Normandine » n’a aucun jalonnement ! Impossible de la trouver si on ne connaît pas son existence. Elle permet pourtant de desservir Colombelles, Giberville, Mondeville, Grentheville, Soliers et Bourguébus : 900 m de longueur sur la commune de Colombelles, sur les 9 kilomètres de cette réalisation très structurante. Ici, elle permet surtout de franchir sans danger le rond-point Normandial.

Note globale sur Colombelles : B.

III - b - Rue Irène Joliot-Curie et rue de la tour de refroidissement

700 m de piste à double sens, très bien réalisés, dont on attend les connexions.

Note globale : C.

Au départ de la rue Irène Joliot-Curie.



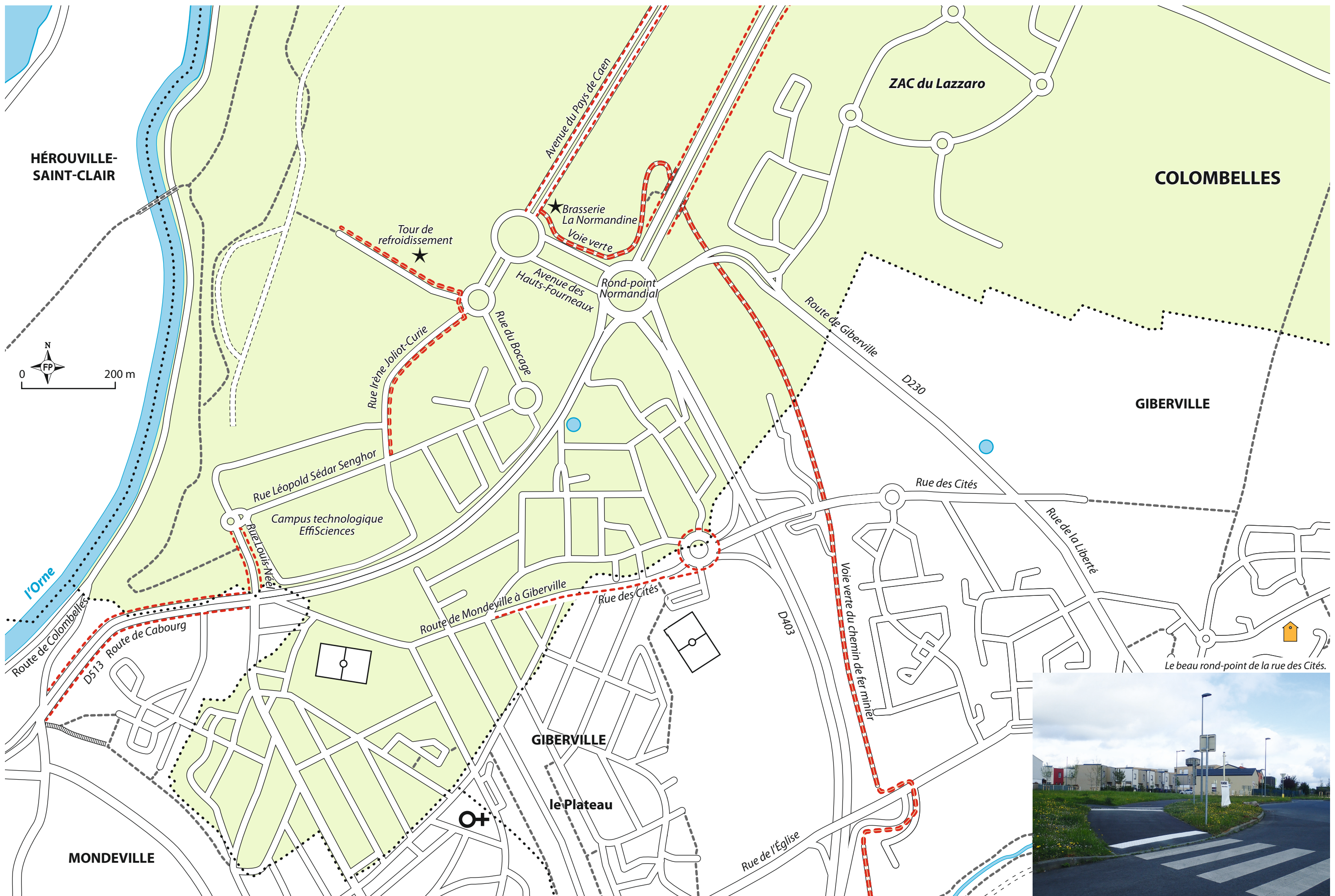
La piste à double sens de la rue de la tour de refroidissement.



La brasserie La Normandine et le bitonau anti véhicules motorisés à l’entrée de la voie verte du chemin de fer minier.

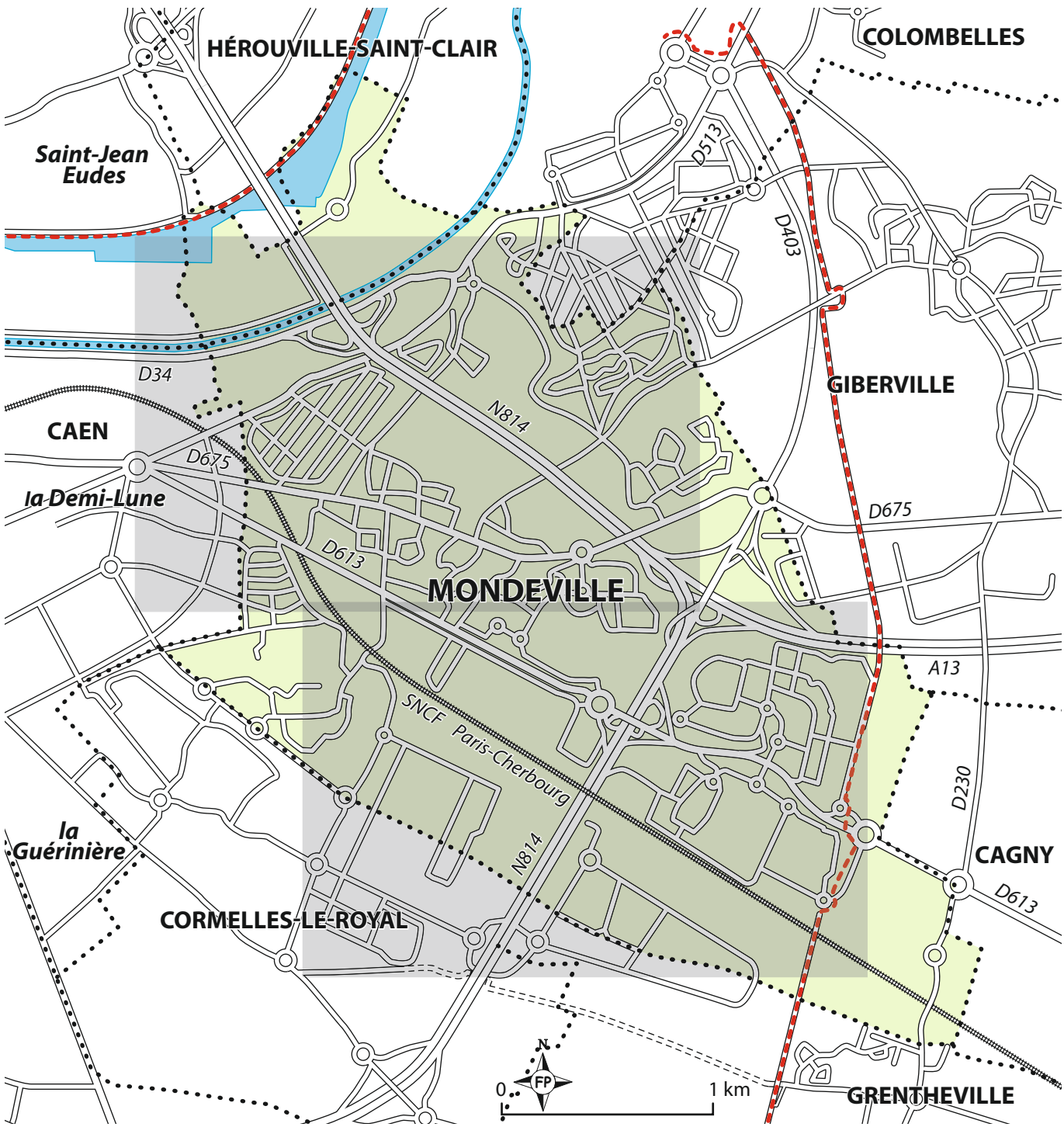








# MONDEVILLE



Mondeville cache ses trésors et n’indique aucun itinéraire concernant les parcours possibles ou souhaitables pour les cyclistes.

Les aménagements cyclables ne sont pas très nombreux sur cette commune, quelques-uns sont banaux, d’autres sont de vraies pépites.

## Cours Montalivet (D34)

Le cours Montalivet se déroule le long de la rive droite de l’Orne depuis le pont Alexandre Stirn à Caen jusqu’au carrefour de Clopée à Mondeville.

La piste à double sens en site propre qui le longe côté Orne mesure 2 400 m, dont un peu plus de la moitié sur la commune de Mondeville. Large d’environ 2,5 m, c’est une belle piste bien revêtue avec de très bonnes continuités vers l’ouest, mais aussi vers l’est par la D513 et ses deux pistes unidirectionnelles.

À noter la possibilité de franchir l’Orne par une petite passerelle sur l’ancien pont de chemin de fer à 150 m du viaduc de Calix.

La seule difficulté se trouve au carrefour de Clopée, très difficile à franchir à cause d’un système d’appel de feu défectueux ou mal calibré. Il est pourtant nécessaire de traverser à ce carrefour pour se rendre vers le quartier des Charmette ou des Roches ou pour prendre la route de Colombelles (D513) quand on vient de Caen. Pour cette raison :

**Note globale : B.**

Le dangereux carrefour de Clopée.



Le long de l’Orne sur le cours Montalivet.



La passerelle de l’ancienne voie ferrée.



## Les deux pistes de la route de Cabourg (D513)

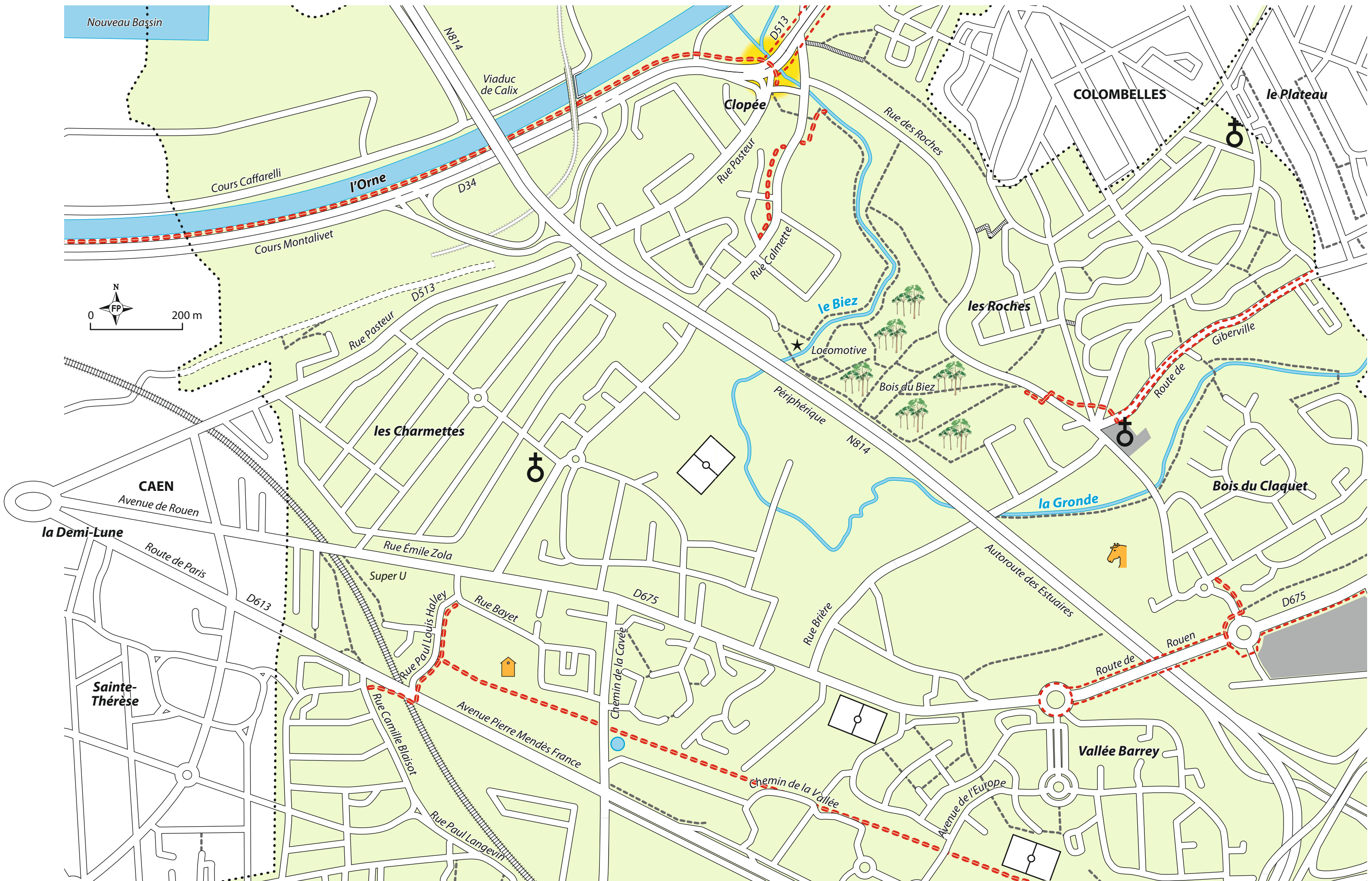
À partir du carrefour de Clopée on peut rejoindre Colombelles ou en venir par deux pistes unidirectionnelles sur les trottoirs. La frontière entre les deux communes est à 650 m, là où s’arrêtent les deux pistes. Pas de continuités immédiates sur Colombelles.

**Note globale : C.**

Départ de la piste ascendante vers Colombelles et Cabourg.









Piste bidirectionnelle rue Calmette

Un petit bout de piste bidirectionnelle longe à l’ouest la rue Calmette sur 200 m. Belle piste mais utilité à prouver et absence totale de continuités.

Note globale : C.



Rue des Roches et route de Giberville

Le long de la rue des Roches, à la sortie sud-est du bois du Biez, on trouve une piste à 2 voies qui traverse la rue et se dirige vers l’église Notre Dame des Prés, au départ de la route de Giberville. 200 m de belle piste.

Note : B.

La piste se continue en deux bandes unidirectionnelles sur la chaussée, vers ou venant de Giberville. Limite entre les deux communes en haut de la petite côte, à 600 m. Après, on arrive vite (en 750 m) sur la voie verte du chemin de fer minier.

Note : B.



Le bois du Biez

C’est un charmant lieu de promenade pédestre sur des pistes en sable tassé, mais on peut y circuler à vélo si on est respectueux et prudent. D’ailleurs son entrée nord est un petit bout de piste cyclable goudronnée et bidirectionnelle. Les continuités sont nombreuses (voir carte). On aime, alors on se permet de le noter.

Note globale : A.



Le franchissement du périphérique par la route de Rouen (D675)

Le long de la D675, deux rond-points encadrent le pont qui franchit le périphérique. Ces deux rond-points sont aménagés pour les cyclistes, partiellement pour le rond-point est.

Entre les deux, des bandes cyclables unidirectionnelles permettent un parcours en relative sécurité sur cette voie très fréquentée.

Note globale : B.



Deux vraies bandes cyclables, bien marquées, sur la D675, quand elle franchit le périphérique.

Le franchissement du périphérique par la passerelle de l’Étoile

Une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes permet de franchir le périphérique 700 m au sud de la route de Rouen et 200 m au nord de la route de Paris (D613). À l’ouest c’est le quartier de la Vallée Barrey avec sa superbe continuité (voir l’ancienne voie ferrée). À l’est c’est la zone commerciale de l’Étoile, la piste aboutissant devant Léon de Bruxelles. Il suffit alors de traverser la zone de parking avec prudence pour retrouver la voie verte du chemin de fer minier, 800 m plus loin.

Note (passerelle) : A.



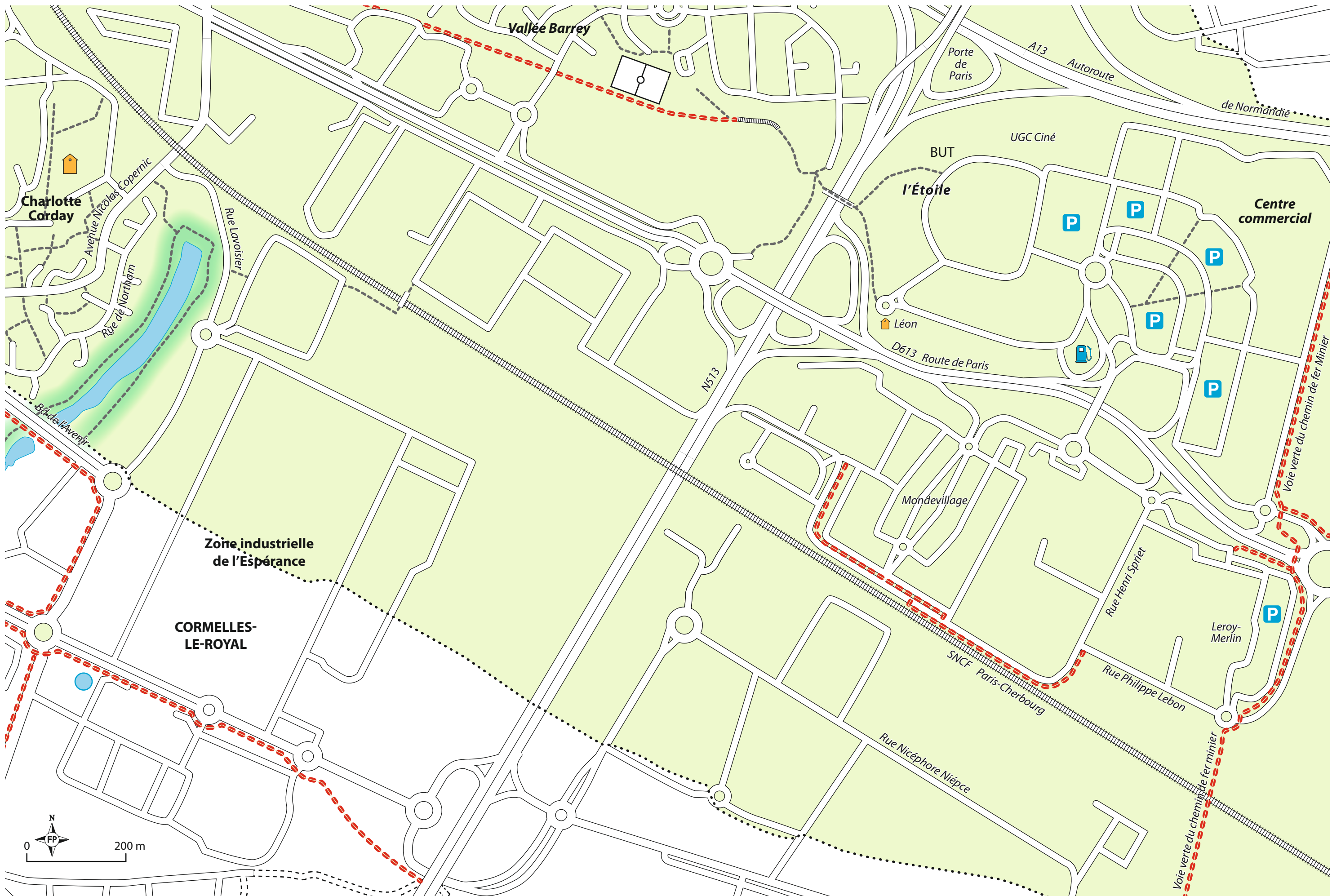
Bisque, bisque, rage !

Un peu plus au sud, la passerelle de l’étoile.



En arrivant sur la passerelle, après l’escalier au bout de l’ancienne voie ferrée de la vallée Barrey.







**Avenue Pierre Mendès-France et rue Paul Louis Halley**

Un petit bout de piste bidirectionnelle permettant de franchir en sécurité la route de Paris, notamment pour aller au super-marché de la rue Émile Zola.

Il part du carrefour route de Paris/rue Camille Blaisot, franchit la voie ferrée Paris-Cherbourg, traverse la D613 et s'arrête rue Albert Bayet près du parking du super U : 350 m d'une belle piste.

Continuité immédiate avec l'ancienne voie de chemin de fer de la vallée Barrey.

**Note globale : A.**



**L'ancienne voie de chemin de fer de la Vallée Barrey**

1 800 m jusqu'à la passerelle de l'Étoile. Une ancienne voie ferrée reconvertie en un bijou de chemin piétonnier ouvert aux cyclistes. Croisements bien sécurisés.

La voie se termine au pied d'un escalier qui permet de monter dans un petit bois pour rejoindre la passerelle sur le périphérique.

**Note globale : A.**



**Voie verte du chemin de fer minier**

Venant de ou allant vers Cormelles ou Grentheville, la même belle voie verte sur l'ancien chemin de fer minier traverse Mondeville sur 1 800 m . Par rapport au sud de cette voie, le revêtement est parfait.

Voir Grentheville, Soliers, Bourguébus et Colombelles.

**Note globale : A.**



**Continuité des vallées vertes de Cormelles-le-Royal**

Même constat que pour Cormelles : les plus beaux itinéraires à vélo sont peut-être les itinéraires piétons dans les espaces verts, ouverts aux cyclistes !

Nous notons ici la vallée Charlotte Corday, entre le boulevard de l'Avenir à Cormelles et les rues de Northam, Antoine de Lavoisier et Nicolas Copernic à Mondeville.

**Pistes à double sens de Mondevillage**

Elles sont le long de la rue Henri Spriet, en site propre. À double sens, sur 900 m, de belle facture, on a l'impression d'un aménagement artificiel, presque virtuel.

Aucune continuité si ce n'est différée vers la voie verte du chemin de fer minier (900 m à l'est par la rue Philippe Lebon). Dans l'autre sens on a l'impression de s'être fait piéger. C'est une impasse dans toutes les issues.

**Note globale : E.**

