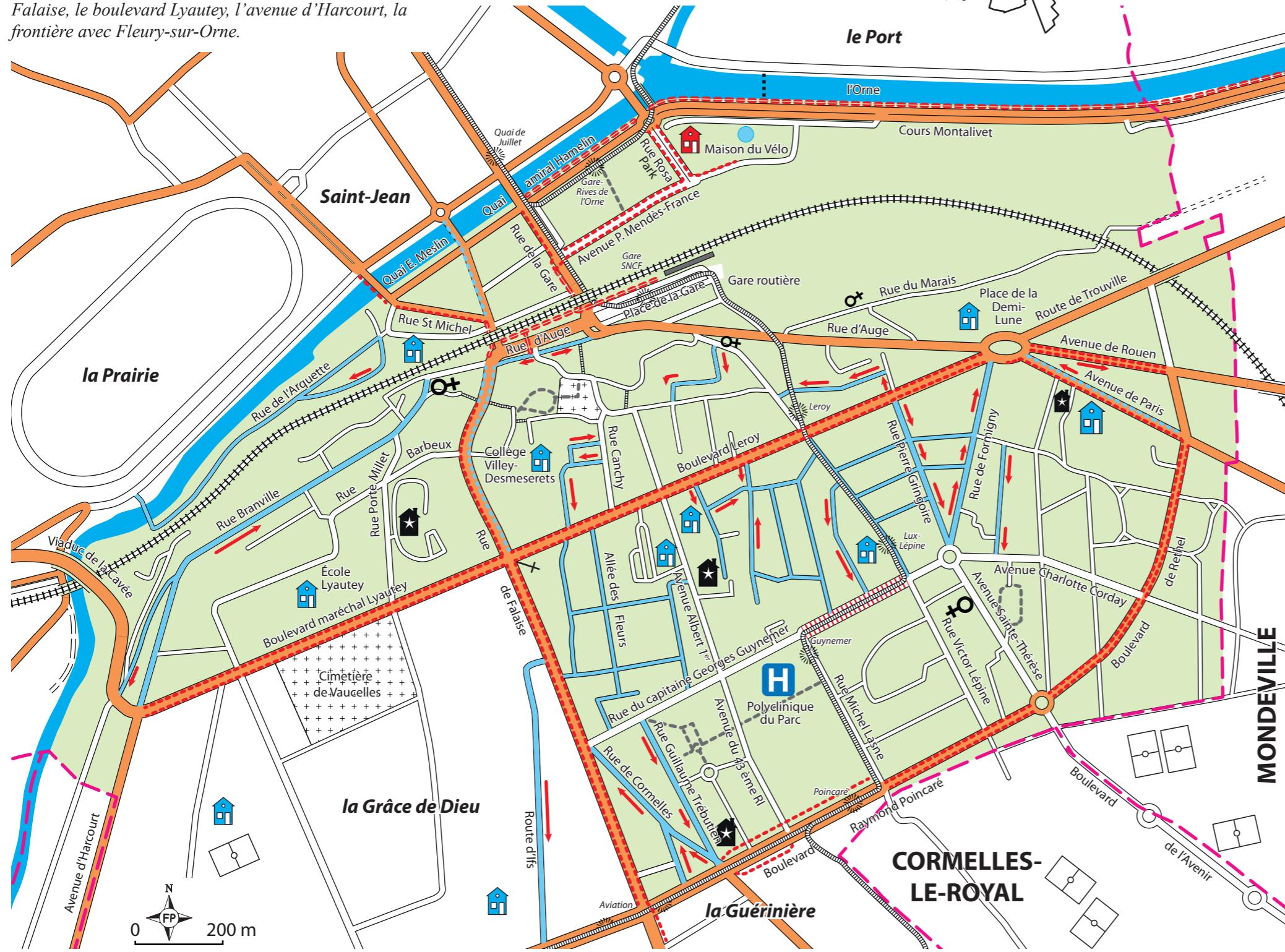


10 - VAUCELLES, LA DEMI-LUNE et SAINTE-THÉRÈSE

Limites du quartier :

- à l'ouest et au nord, l'Orne ;
- à l'est, la frontière avec Mondeville ;
- au sud, la frontière avec Cormelles-le-Royal, le chemin aux Bœufs, le boulevard Raymond Poincaré, la rue de Falaise, le boulevard Lyautey, l'avenue d'Harcourt, la frontière avec Fleury-sur-Orne.



10.1. Trois grands axes et trois carrefours

10.1.1. Rue de Falaise

Du croisement avec le boulevard Poincaré jusqu'au carrefour avec la rue de Vaucelles et la rue d'Auge. Distance : 1.370 m.

En montant, depuis la rue de Vaucelles, on trouve d'abord un couloir de bus puis une bande cyclable qui se prolonge jusqu'à la rue de l'Aviation. Cette piste ouest monte sur le trottoir au niveau du Crédit Agricole, puis en redescend au niveau de la rue Guynemer.

En descendant c'est d'abord une bande cyclable jusqu'au Cygne de Croix, puis un couloir de bus ouvert aux cyclistes.

Si ces équipements permettent aux cyclistes de ne pas être coincés dans la circulation motorisée, de nombreux problèmes se posent :

- le non-respect des sas-vélos, notamment au feu Falaise - Guynemer - Cormelles ;
- sauf sur le bout de trottoir de la bande ouest, on roule sur des pistes assez étroites (environ 1,30 m) au ras des voitures, qu'on aborde par l'arrière et dont les portières peuvent s'ouvrir inopinément ;
- il y a beaucoup de stationnements gênants sur les bandes cyclables notamment au niveau des bars-tabac-presse.

Il faut être tout le temps sur le qui-vive.

Note : C.



Rue de Falaise vers le sud, un peu après le Crédit Agricole.

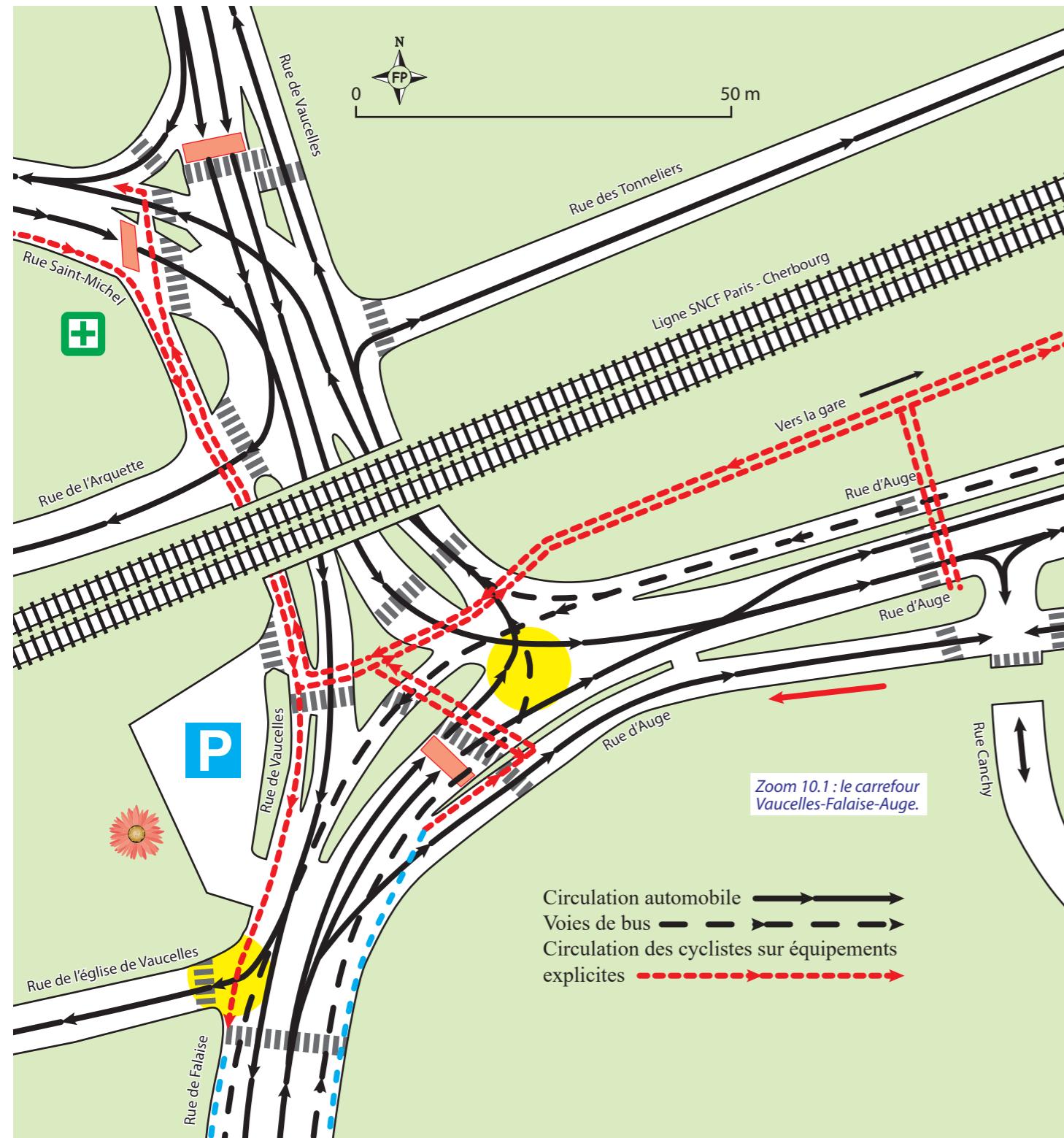
10.1.2. Carrefour des rues de Vaucelles, Saint-Michel, de Falaise et d'Auge

Ce carrefour comporte plusieurs aménagements cyclables et nombre de problèmes.

1^{er} problème : en débouchant de la rue de Vaucelles ou de la rue Saint-Michel, une piste bidirectionnelle bien isolée de la circulation automobile passe devant la pharmacie, croise la rue de l'Arquette (prudence !) puis

passe sous le pont de chemin de fer, longe le parking du fleuriste et de l'auto-école. La piste devient alors une bande unidirectionnelle et se mêle à la circulation générale, croise la rue de l'église de Vaucelles et rejoint le couloir de bus montant de la rue de Falaise. Le cycliste est mis en danger par les véhicules qui tournent à droite rue de l'église de Vaucelles. Même si l'automobiliste fait attention, **il ne voit pas le cycliste dans son rétroviseur droit**. Prudence +++.

2^{ème} problème : les traversées piétons/cyclistes vers les deux côtés de la rue d'Auge manquent de coordination.



Zoom 10.1 : le carrefour Vaucelles-Falaise-Auge.

Il n'est pas rare que des cyclistes restent coincés sur un des trop petits îlots, entre les deux sens de la circulation motorisée.

3^{ème} problème : le feu pour les cyclistes qui viennent de la gare par la piste bidirectionnelle de la rue d'Auge, le long de la voie SNCF, est beaucoup trop long et on ne comprend pas comment il fonctionne.

4^{ème} problème : la remontée vers la rue de Vaucelles et la rue Saint-Jean se fait aux risques et périls du cycliste.

5^{ème} problème : les cyclistes (ou les trottinettes) qui descendent la rue de Falaise par le couloir de bus et veulent rejoindre la rue Saint-Michel par exemple, n'empruntent pas le parcours par la contre-allée de droite et les îlots directionnels, trop tortueux. Il coupent la rue de Falaise au niveau de la rue de l'église de Vaucelles. Danger.

6^{ème} problème : le sas pour les cyclistes du début de la rue d'Auge est très peu respecté par les automobilistes et les motards. Il peut être périlleux de rejoindre la piste bidirectionnelle menant à la gare.

Au total, malgré de vrais efforts, ce carrefour très fréquenté est trop compliqué et réellement dangereux pour les cyclistes.

Et si on envisageait un beau rond-point bien aménagé !

Note : D.



Au carrefour Vaucelles-Falaise-Auge : sous le pont de chemin de fer en allant vers la rue de Falaise, la piste bidirectionnelle.

Le sas vélo

C'est une surface délimitée, qui, à un carrefour avec feu tricolore, permet aux vélos de se placer entre la ligne d'arrêt des voitures et le passage piéton, et à droite ou à gauche du sas s'ils veulent tourner. Grâce au sas vélo, les cyclistes sont mieux vus par les automobilistes et ne se retrouvent pas dans leur angle mort. De plus, les cyclistes sont éloignés des gaz d'échappement.

Autre intérêt : les piétons sont mieux vus par les véhicules hauts (bus, camion) et moins stressés pour traverser car les cyclistes sont les premiers à démarrer.

Le sas vélo n'a vraiment de sens que s'il existe en aval des aménagements cyclables (piste ou bande) permettant d'y accéder.

10.1.3. Rue d'Auge

De la rue de Vaucelles à la rue de la Gare

L'entrée de la piste bidirectionnelle, côté ouest, est en mauvais état et des chevrons manquent pour guider les cyclistes depuis le feu en bas de la rue de Falaise. De plus, les cyclistes qui débouchent de ce côté sont en conflit avec les piétons venant de la rue de Vaucelles. La piste longe ensuite, de manière large et bien séparée de la circulation motorisée, la rue d'Auge. Du jalonnement supplémentaire, à mi-parcours, serait appréciable pour ceux qui arrivent du passage Canchy.

À son extrémité est, un nouveau conflit piétons/cyclistes se crée, car la piste se rétrécit et parce que des barrières tentent d'empêcher le stationnement sauvage. Lequel a tout de même lieu, notamment de camionnettes aux couleurs des agences de location à proximité.

Enfin, la jonction avec la piste cyclable longeant la rue de la Gare provoque à nouveau un conflit piétons/cyclistes, mais aussi cyclistes/cyclistes : l'inclinaison latérale de la piste, l'angle de braquage et le revêtement (glissant par temps de pluie) rendent cette jonction dangereuse.

La contre-allée sud est un DSC dans deux sens opposés à partir de la rue Canchy. Pas de problème.

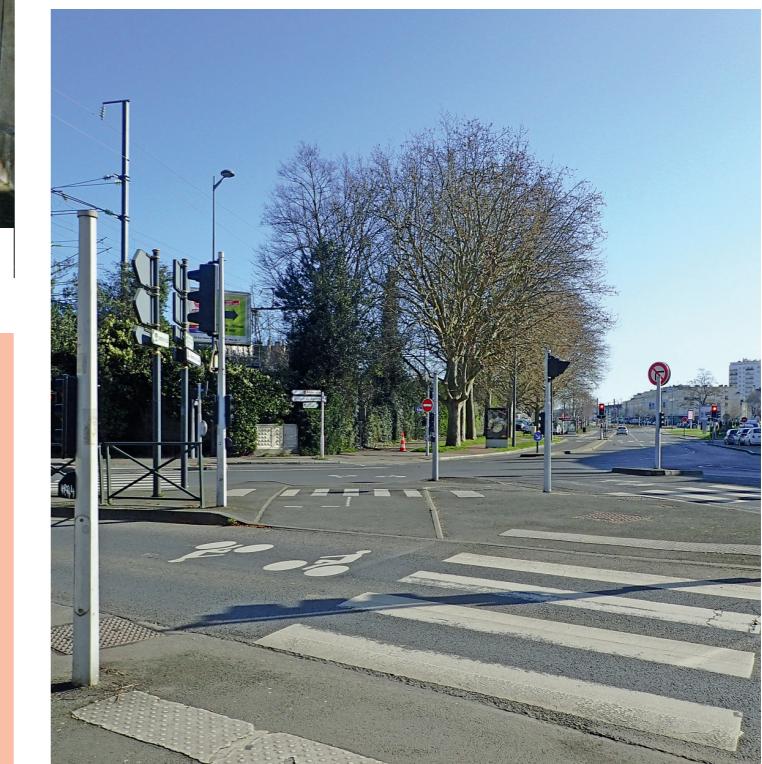
La contre-allée nord est réservée aux taxis et au bus.

Note : B.

De la gare à la place de la Demi-Lune

Rien, le néant. C'est pourtant (ou à cause de celà) un des gros points noirs de Caen, dans le ressenti des cyclistes.

Note : E.



Au carrefour Vaucelles-Falaise-Auge : des îlots centraux vers la piste bidirectionnelle le long de la voie ferrée.

10.1.4. Place de la Demi-Lune

La carte ci-dessous est plus que parlante et fait frémir. Il paraît facile d'arriver à vélo sur la place de la Demi-Lune par le boulevard Leroy, l'avenue de Rouen, celle de Paris et la rue de Formigny. Il est tout aussi facile d'en sortir par les mêmes rues ou boulevard et avenues.

Mais il ne faut pas s'engager sur cette place : ce n'est certes pas la place de l'Étoile à Paris mais la Demi-Lune nous fait irrémédiablement penser à un sketch de Raymond Devos. Arriver de la rue de Formigny pour prendre le boulevard Leroy est ainsi une épreuve insensée.

Note : E.

10.1.5. Boulevards Leroy et maréchal Lyautey

Bandes cyclables dans les deux sens sur 2.100 mètres

Cet axe important va de la Demi-Lune à la route d'Harcourt. La continuité interne des bandes est bonne, mais leur largeur est insuffisante, de 1 m alors que la largeur recommandée est de 1,5 m.

Souvent, les véhicules stationnés en épi débordent sur la bande cyclable et obligent les cyclistes à se déporter, ce qui est dangereux. C'est particulièrement vrai aux abords de la rue de Falaise et près du marché du samedi. De plus, ce stationnement latéral met en danger les cyclistes, lorsqu'un automobiliste sort de sa place de parking en marche arrière.

Côté prairie, tant l'entrée, peu visible, que le tourne-à-gauche vers la route d'Harcourt (pas de sas vélo) posent problème, de même que l'envoi des cyclistes sur le trottoir, sans signalisation verticale. En revanche, l'accès vers le chemin de Fleury pour descendre vers la Prairie est correct.

En arrivant sur la Demi-Lune le stationnement des voitures change à partir de la rue Gringoire : il ne se fait plus en épi mais le long du trottoir, la bande cyclable étant déporté vers le milieu du boulevard, les cyclistes longent les automobiles par l'arrière. Gare aux portières !

Note : D.

Boulevard Lyautey en arrivant sur l'avenue d'Harcourt et le haut de la Cavée : pas de sas vélo.



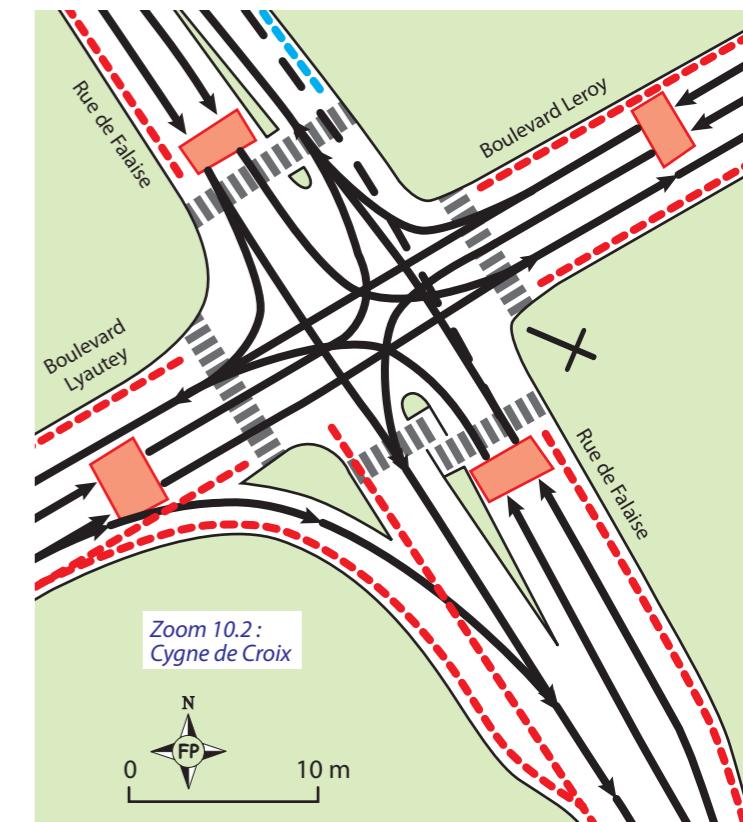
10.1.6. Carrefour du Cygne de Croix

Ce carrefour très fréquenté serait bien adapté aux contraintes des cyclistes si les automobilistes et autres conducteurs motorisés respectaient les sas pour vélos.

En attendant, note : C.



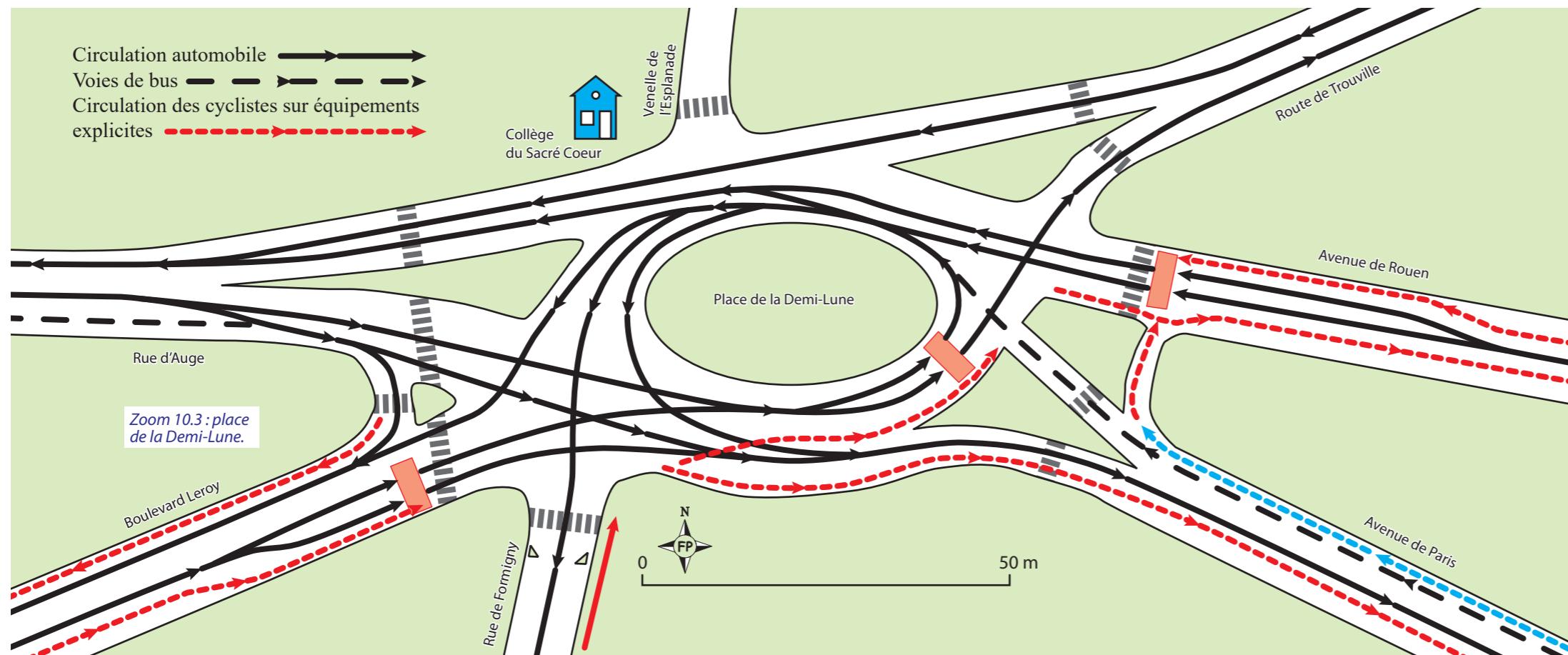
Boulevard Leroy. Souvent, les véhicules stationnés en épi débordent sur la bande cyclable et obligent les cyclistes à se déporter.



Boulevards Leroy et Lyautey : les bandes cyclables sur la chaussée sont trop étroites.



Traversée de la rue Branville à l'extrémité ouest du boulevard Lyautey. Un tout petit bout d'aménagement bidirectionnel bien réalisé.



10.2. Autour de la Gare

10.2.1. Rue de la Gare

300 m du quai Hamelin à la rue d'Auge.

En venant du nord, on ne trouve d'abord qu'une bande cyclable dont le marquage est en partie effacé, notamment à l'intersection avec la rue Pierre Girard. Cette bande devient une piste bidirectionnelle, sur le trottoir en face de l'avenue Mendès France (à côté de commerces de proximité), souvent encombrée de voitures en stationnement. Marquage et revêtement laissent à désirer. La continuité avec la piste de la rue d'Auge est réelle mais « casse-gueule » surtout s'il a plu : voir en 10.1.3.

En remontant du sud, on utilise la piste bidirectionnelle de la rive ouest puis on traverse la rue de la Gare vers l'avenue Mendès-France. Le cadencement des feux est illisible et oblige souvent à s'arrêter au milieu de la rue sans savoir où aller et à quel moment.

Puis on s'engage dans la contre-allée vers le quai Hamelin par une bande cyclable unidirectionnelle, de 1,10 m, entre les rails du tramway et les Rives de l'Orne. L'entrée du parking souterrain sur la droite présente un réel danger. Par ailleurs, les voitures ont tendance à se déporter sur la bande cyclable. La traversée du quai vers le pont Churchill manque de clarté et de signalisation et les rails de tramway ne sont pas évidents à traverser. Vigilance !.

Enfin, il faut constater que de nombreux cyclistes utilisent cette bande cyclable à contresens.

Note : D.



Contre-allée de la rue de la Gare : arrivée sur le quai Hamelin et le pont Churchill.

10.2.2. Avenue Pierre Mendès-France

350 m de la rue de la Gare à la rue Rosa Park : bandes cyclables de 1 m, avec un bon revêtement, de chaque côté de l'avenue.

Vers la rue de la Gare, bonne continuité et bon signalement à l'entrée de l'avenue. Pour contrer l'encombrement permanent de cette bande par les voitures faisant du dépôt minute, il a été rajouté des bornes basses qui présentent un risque pour les cyclistes, sans que cela change quoi que ce soit. La bande se termine par un sas.

En provenance de la rue de la Gare, la bande cyclable démarre au bout de quelques mètres. Pour tourner vers la rue Rosa Parks, il faut tendre le bras, ou mettre pied à terre.

Ces équipements sont beaux, bien faits, mais d'usage désagréable, voire dangereux tant que les besoins en stationnement des automobilistes n'auront pas été satisfaits.

Note : D.

10.2.3. Rue Rosa Park

200 m de l'avenue Mendès-France au rond-point Stirn : bande cyclable de 1,20 m, avec un bon revêtement, de chaque côté de la rue. Attention aux sorties automobiles des parkings souterrains.

De nombreux cyclistes préfèrent circuler en sécurité sur le large trottoir côté Rives de l'Orne.

Note : B.

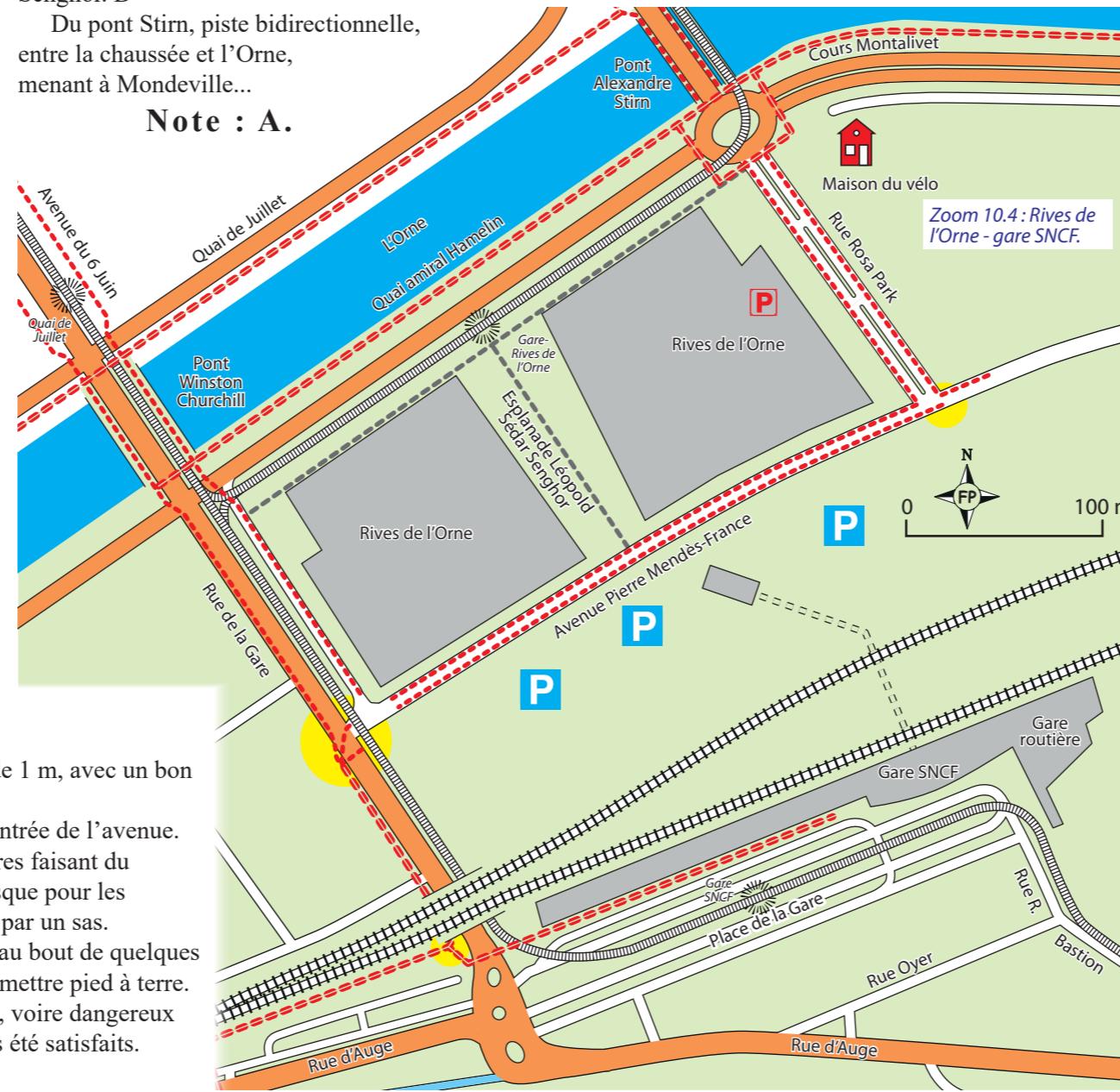
10.2.4. Quai Hamelin, cours Montalivet

Côté fleuve : 300 m d'une belle piste cyclable bidirectionnelle, de la rue de la Gare au rond-point Stirn, en continuité des aménagements du pont Churchill et de la piste du Cours Montalivet.

Côté Rives de l'Orne, zone agréable où les cyclistes utilisent l'esplanade Léopold Sédar Senghor. D

Du pont Stirn, piste bidirectionnelle, entre la chaussée et l'Orne, menant à Mondeville...

Note : A.



10.2.5. L'accès à la gare

Au sud, il se fait en continuité de la piste de la rue d'Auge (10.1.3). La traversée de la rue de la Gare est sécurisée par des feux tricolores. Seul problème : d'éventuels conflits avec les piétons. Place de la Gare, les arceaux placés près de l'entrée ouest ont disparu, remplacés par un abri près de la gare routière, peu visible et très insuffisant. Il faudrait remettre des arceaux côté ouest.

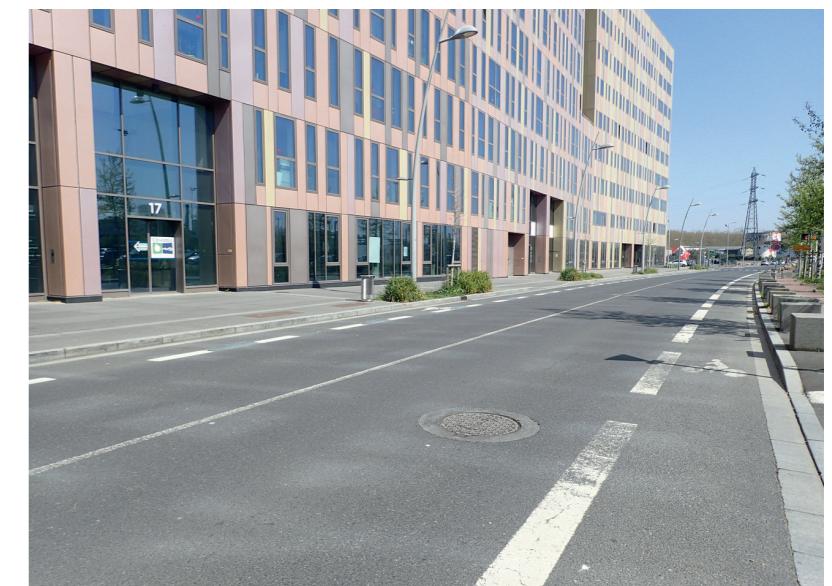
Au nord, l'accès se fait par l'avenue Mendès-France. De ce côté Rives de l'Orne, il y a beaucoup de stationnements pour les vélos, couverts ou non, sécurisés ou non.

Note : B.

La largeur des rues Pierre Girard et des Tonnelliers permettrait d'y ajouter un double-sens cyclable, sans aucun problème.



Traversée de la rue de la Gare vers l'avenue Mendès France.
Et après on va où ? Et on y va quand ?



Avenue Mendès France. Effet bénéfique du COVID 19 : pas de stationnement intempestif. Effet maléfique : pas de cyclistes.



Rue de la Gare : la bande unidirectionnelle ouest devient une piste bidirectionnelle sur le trottoir. Ce qui ne change rien à la difficulté de traverser la rue.



Passerelle de l'Orne vers la Prairie.

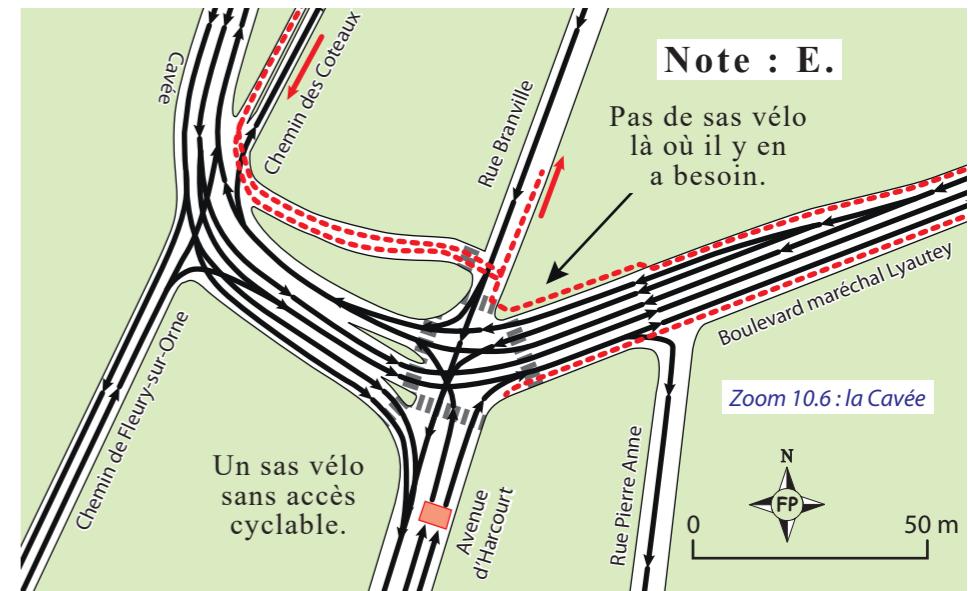


10.3. Vaucelles

10.3.1. La Cavée

Le viaduc de la Cavée, très fréquenté, permet de franchir l'Orne, la voie ferrée et la D212b vers Louvigny. Sa pente est douce mais dans la configuration actuelle il est risqué de l'emprunter à vélo. Les deux voies montantes pour les voitures sont-elles justifiées ? Réduire à une voie montante permettrait d'aménager une bande cyclable de bonne largeur dans chaque sens, ce qui, combiné à un aménagement du boulevard des Baladas, offrirait une liaison cyclable plus directe vers le boulevard Yves Guillou.

Le haut de la Cavée est un scandale en terme de continuité cyclable, faute d'organisation adéquate des feux rouges et d'un cheminement cyclable explicite.



10.3.2. Passerelle de l'Orne, chemin de Fleury

Connectée aux pistes de la Prairie (voir en 11.1.1) la passerelle de l'Orne, via un petit tunnel sous la voie ferrée, permet de rejoindre le haut de la Cavée par le chemin de Fleury. La montée y est difficile car de plus en plus pentue au fur et à mesure. En outre, le revêtement de la moitié basse du chemin est très dégradé, ce qui occasionne mauvaises surprises à la descente.

En haut, connexion avec les bandes du boulevard Lyautey et les DSC du chemin des Coteaux et de la rue Branville. Mais pas avec Fleury-sur-Orne.

Note : B.

Le quartier de Vaucelles est un lieu de résidence mais aussi un lieu de passage pour de nombreux cyclistes venant ou allant à la **Grâce de Dieu**. Des itinéraires apparaissent, aménagés ou pas, de débrouille ou illicites. Pour aller ou venir du centre ville, il faut franchir l'Orne et la voie ferrée Paris-Cherbourg par quelques points obligés. Il en existe quatre sur l'Orne : le viaduc de la Cavée, la passerelle de l'Orne, les pont de Bir-Hakeim et de Vaucelles. Et également quatre sur ou sous la voie ferrée : le viaduc de la Cavée, le passage sous la voie en bas du Chemin de Fleury-sur-Orne, la passerelle avec ascenseur de la rue de la Motte (entre la rue Branville et la rue du Puits de Jacob) et le pont sous la voie de la rue de Vaucelles. La petite passerelle de la venelle Montaigu (entre la rue Branville et la rue de l'Arquette) n'est pas utilisable par les cyclistes.

10.3.3. Passerelle et ascenseur de Vaucelles

Un très bel itinéraire, très fréquenté, pour descendre vers ou remonter du centre ville. Il faut quitter le DSC de la rue Branville en prenant à gauche la rue de la Motte et descendre pour rejoindre la rampe d'accès à la passerelle au dessus de la voie ferrée. L'ascenseur peut contenir 3 vélos et leur propriétaire. Se laisser couler par la rue du Puits de Jacob (DSC) jusqu'aux rues de l'Arquette et de la Chaussée Ferrée, puis Saint-Michel et le pont de Bir Hakeim.

Note : A.



La rampe d'accès à la passerelle de Vaucelles, côté sud. Au fond et à droite l'ascenseur.



10.3.4. Rue Saint-Michel

À la sortie sud du pont de Bir Hakeim, la bande cyclable unidirectionnelle du trottoir amont s'interrompt brutalement au feu du quai Meslin et de la rue de la Chaussée Ferrée par un virage à 90° qui envoie les cyclistes à l'avant d'un bus, après les avoir fait regarder en arrière. C'est typiquement le genre d'aménagement mal conçu qu'aucun cycliste n'emprunte. Un accès en biais à la chaussée serait préférable.

Note : B.



Rue Saint-Michel, vers la rue de Vaucelles.

10.3.5. Rue de Vaucelles

Possibilité d'emprunter le couloir de bus quand il existe, c'est à dire entre le quai Meslin et le feu de la rue Pierre Girard. En direction du centre ville, aucun aménagement.

Le stockage des voitures aux feux du carrefour Vaucelles-Saint-Michel-Falaise barre totalement le passage aux cyclistes.

Note : D.

10.3.6. Rue Branville

DSC sur 1.000 m, depuis la Cavée et le boulevard Lyautey jusqu'à l'entrée du parking de l'église Saint-Michel et de la maison de quartier. Ce DSC est bien indiqué au sol et par des panneaux à chaque intersection.

Le croisement avec les automobiles est quelquefois délicat car la rue n'est pas large et parce que leur vitesse est souvent excessive malgré les nombreuses chicanes. De plus cette rue est très fréquentée (effet Waze : voir en 4.9).

On peut aller vers la gare en passant par la rue Porte-Millet, mais elle ne comporte aucun aménagement ni jalonnement ultérieur, et fait faire un large détour par les rues Barbeux et de Falaise. On peut aussi passer par la rue de la Motte et l'ascenseur de Vaucelles (10.3.3) ce qui paraît plus logique et est bien indiqué.

À partie de la rue de la Motte, la signalisation envoie les cyclistes sur la maison de quartier de Vaucelles, sans indiquer qu'il s'agit là d'une impasse : l'accès à la rue de Falaise, par la venelle Sainte-Anne, ne peut se faire que par un escalier, sans goulotte ou rampe adéquates.

Note : B.

10.3.7. Chemin des Coteaux

Le chemin des Coteaux, partant de la rue Branville, permet d'atteindre le haut de la Cavée. Mais l'absence totale de feux de signalisation et de marquage au sol, empêche les cyclistes de continuer tout droit en direction de Fleury-sur-Orne. Pratique pour descendre vers la passerelle de l'Orne et la Prairie.

Note : B.

10.3.8. Rue du Milieu

Petite rue résidentielle de 240 m, à sens unique, avec des trottoirs très étroits ou inexistant, où la vitesse est limitée à 20 km/h. Cette limitation est très rarement respectée par les automobilistes ou certains vélos à assistance électrique. La rue est très utilisée par les cyclistes, dans les deux sens (ce n'est pas un DSC), qui viennent de ou rejoignent la rue Branville par la Venelle Gautier. Il faudrait faire respecter les 20 km/h et donner à cette rue une identité cyclable à deux sens : piétonne, DSC ou zone de rencontre.

Pas d'aménagement : pas de note.



Entrée de la rue du Milieu. Le 20 km/h est très utile mais pas respecté.



Rue Branville au niveau de la rue de la Motte. Au fond, l'église Saint-Michel de Vaucelles, à côté de la maison de quartier.

10.3.9. Quelques rues sans statut

Rue de l'église de Vaucelles

Souvent utilisée à la descente par les cyclistes, en toute illégalité, pratique logique dans la continuité du DSC de la rue Branville. Problème : l'absence dangereuse d'aménagement en bas de la rue de Falaise. Sous cette réserve un DSC y serait bienvenu.

Rue de l'Arquette

Entre la rue du Puits de Jacob et la rue de Vaucelles, ce bout de rue mériterait un DSC. Large, elle permettrait un accès rapide et pratique vers la gare ou de rejoindre la rue de l'église de Vaucelles en cas de panne de l'ascenseur.

Impasse Pascal

Confidentielle, cette ruelle relie le boulevard Lyautey à la rue Auguste Lechesne.

Rue Porte Millet

Entre les rues Branville et Barbeux, une portion de cette rue est à sens unique. Les trottoirs y sont ridicules.

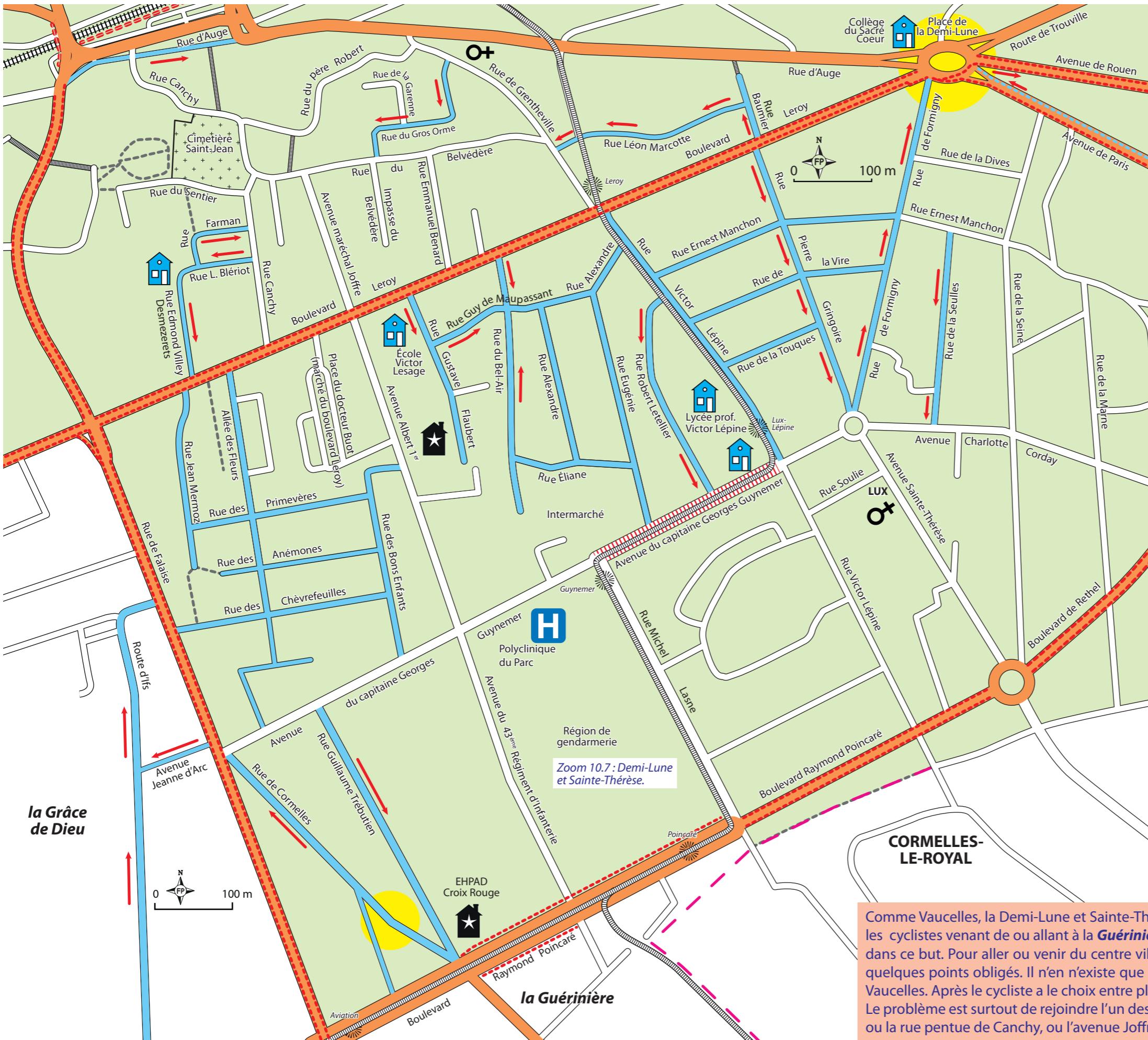
Pour les automobilistes, ce tronçon sert de raccourci pour éviter les feux rue de Falaise et boulevard Lyautey. Les passages piétons (riverains avec poussettes notamment) y sont fréquents et il est souvent utilisé, illicitement, par les cyclistes descendant vers la rue Branville, la rue de la Motte et la passerelle sur la voie ferrée.

Le reste de la rue Porte Millet, jusqu'au boulevard Lyautey, ne pose pas de problème et ne porte pas d'aménagement cyclable. Mais un CVCB (ou Chaudidou, voir en 4.5) pourrait y être bienvenu, surtout si la proposition ci-dessous est retenue.

Entrée nord de la rue Porte Millet, côté rue Branville. Itinéraire proposé pour rejoindre la gare SNCF.



Au total, nous pensons que la portion nord de la rue Porte Millet devrait devenir exclusivement piétonne et cyclable, en lien avec une dissuasion réelle concernant l'utilisation de la rue Branville et une réorganisation des flux automobiles sur le quartier.



10.4. Sainte-Thérèse

10.4.1. Rue de Formigny

Double-sens cyclable de 420 m, en zone 30 bien conçue. Quelques difficultés toutefois au niveau de la Demi-Lune : le stationnement sauvage des voitures en bas de la rue qui cachent le petit séparateur au sol et gênent la visibilité pour les cyclistes ; l'accès au boulevard Leroy indiqué sur le panneau de jalonnement oblige à faire quasiment le tour de la place de la Demi-Lune, ce que peu de cyclistes se risqueront à tenter... En voir la démonstration sur la carte de la page 40.

Note : B.

L'entrée de la rue de Formigny, place de la Demi-Lune : facile.



Sortie de la rue de Formigny, place de la Demi-Lune : périlleux.



10.4.2. Rue Pierre Gringoire

Double sens cyclable de 380 m, en zone 30 bien conçue.

Note : A.

Comme Vaucelles, la Demi-Lune et Sainte-Thérèse sont des lieux de résidence mais aussi de passage pour les cyclistes venant de ou allant à la **Guérinière** ou **Cormelles-le-Royal**. Peu d'itinéraires y sont aménagés dans ce but. Pour aller ou venir du centre ville, il faut franchir l'Orne et la voie ferrée Paris-Cherbourg par quelques points obligés. Il n'en existe que deux pour la voie de chemin de fer : rue de la Gare et rue de Vaucelles. Après le cycliste a le choix entre plusieurs ponts : Bir-Hakeim, Vaucelles ou Winston Churchill. Le problème est surtout de rejoindre l'un des deux ponts sous la voie ferrée : par la rue passante de Falaise, ou la rue pentue de Canchy, ou l'avenue Joffre, ou la rue de Grentheville et la rue d'Auge...

10.4.3. Rue Guillaume Trébutien

Double sens cyclable de 350 m, sans problème.

Note : A.

10.4.4. Rue de Cormellettes

Double sens cyclable de 370 m, problématique, voire dangereux, pour trois raisons :

- la limitation à 30 km/h n'est quasiment jamais respectée dans cette rue rectiligne et large ;
- du fait de la courbe côté sud, les automobilistes ont tendance à couper le virage et découvrent au dernier moment les cyclistes arrivant en sens inverse. C'est encore pire dans le cas d'une file de voitures ;
- lorsque le soleil est bas sur l'horizon, les automobilistes peuvent être aveuglés.

Solutions possibles : faire respecter réellement les 30 km/h et (/ou ?) installer dans le virage un séparateur qui garantirait la sécurité. La très grande largeur du trottoir à ce niveau en offre la possibilité.

Note : D.

Rue de Cormellettes : un beau virage à la corde !



10.4.5. Avenue de Paris

Belle bande cyclable de 400 m dans le sens ouest-est. Dans l'autre sens, les vélos partagent avec les bus un couloir assez large pour permettre des dépassements en sécurité. Côté Demi-Lune, la sortie se fait via un renvoi vers le sas vélo de l'avenue de Rouen. Malheureusement, côté Mondeville, aucune continuité cyclable.

Note : B.

Avenue de Paris : beaux aménagements sans continuité.



10.4.6. Avenue de Rouen

Belles bandes cyclables dans les deux sens sur 280 m. Dans le sens ouest-est, la largeur de 2 mètres compense l'absence de limitation à 30 km/h. Là encore, aucune continuité côté Mondeville.

À l'arrivée sur la Demi-Lune, sas-vélo et tourne-à-droite vers la route de Trouville. Attention toutefois : le feu pour cyclistes côté sud est mal orienté et peut laisser croire aux cyclistes venant de l'avenue de Paris qu'ils sont prioritaires alors que ce n'est pas le cas.

Note : B.

Avenue de Rouen : beaux aménagements sans continuité.



10.4.7. Boulevards Raymond Poincaré et de Rethel

Entre la rue de Falaise et la rue Michel Lasne

Sur 600 mètres, c'est le règne du n'importe quoi : succession de pistes tracées sur le trottoir et de bandes cyclables faméliques (80 cm, voire 60 cm de large !) peintes en beige, qui parfois s'interrompent... alors que le trottoir est très large et permettrait d'assurer au moins la continuité.

Là encore le chantier du tram aurait dû être mis à profit pour mettre aux normes les aménagements cyclables sur cet axe important.

Enfin, il est grand temps de prévoir un stationnement pour vélos au niveau de la station de tram Poincaré où se rejoignent les lignes T1 et T3. Le parking sous les fenêtres de la gendarmerie offre la place nécessaire.

Note : D.

Entre la rue Michel Lasne et l'avenue de Paris

Bandes cyclables dans les deux sens sur 1.600 mètres. Bande de largeur conforme (1,5 m) et donc confortable sur cet axe plutôt tranquille. Le franchissement du rond-point de l'avenue Sainte-Thérèse doit être entrepris avec prudence. L'arrivée sur l'avenue de Paris se fait sur une bande cyclable tracée entre deux voies voitures.

Note : B.

10.4.8. Avenue Guynemer

« Vélorue » entre les rues Lépine et Lasne.

Note : A.

Mais n'oublions pas que cet équipement n'a **aucune continuité**.

10.4.9. DSC rues Baumier, Marcotte, du Gros Orme, Flaubert, Maupassant, du Bel Air, Letellier, de la Seulle, Farman, Blériot et Villey-Desmeserets

Notes : A.

Un séparateur bien conçu rue du Gros Orme.



La bande cyclable s'interrompt à l'entrée de la station de tramway « Raymond Poincaré ».



Franchissement délicat de la rue du 43ème régiment d'infanterie.



10.4.10. Les grands oubliés

Boulevard Louis Barthou : Cinq files pour les voitures sur 150 m et rien pour les vélos. Rien non plus rue Edmond Rostand et route de Trouville. Un double-sens cyclable serait très utile dans la rue Michel Lasne.

Avenue du capitaine Georges Guynemer, on attend d'autres équipements que le Vélorue sur sa portion tramway. Ce même concept pourrait être utile sur les points défaillants du boulevard Poincaré, de la rue de l'Aviation et de l'avenue Charles de Foucauld.



Boulevard Poincaré : aménagement cyclable non identifié en arrivant à la rue de Falaise et à la station « Aviation ».



Boulevard Poincaré : la bande cyclable s'abandonne en arrivant au niveau de la rue de Cormeilles.



Le pictogramme sur la chaussée du Vélorue de la rue Georges Guynemer.