

11 - CENTRE ANCIEN, SAINT-JEAN et LE PORT

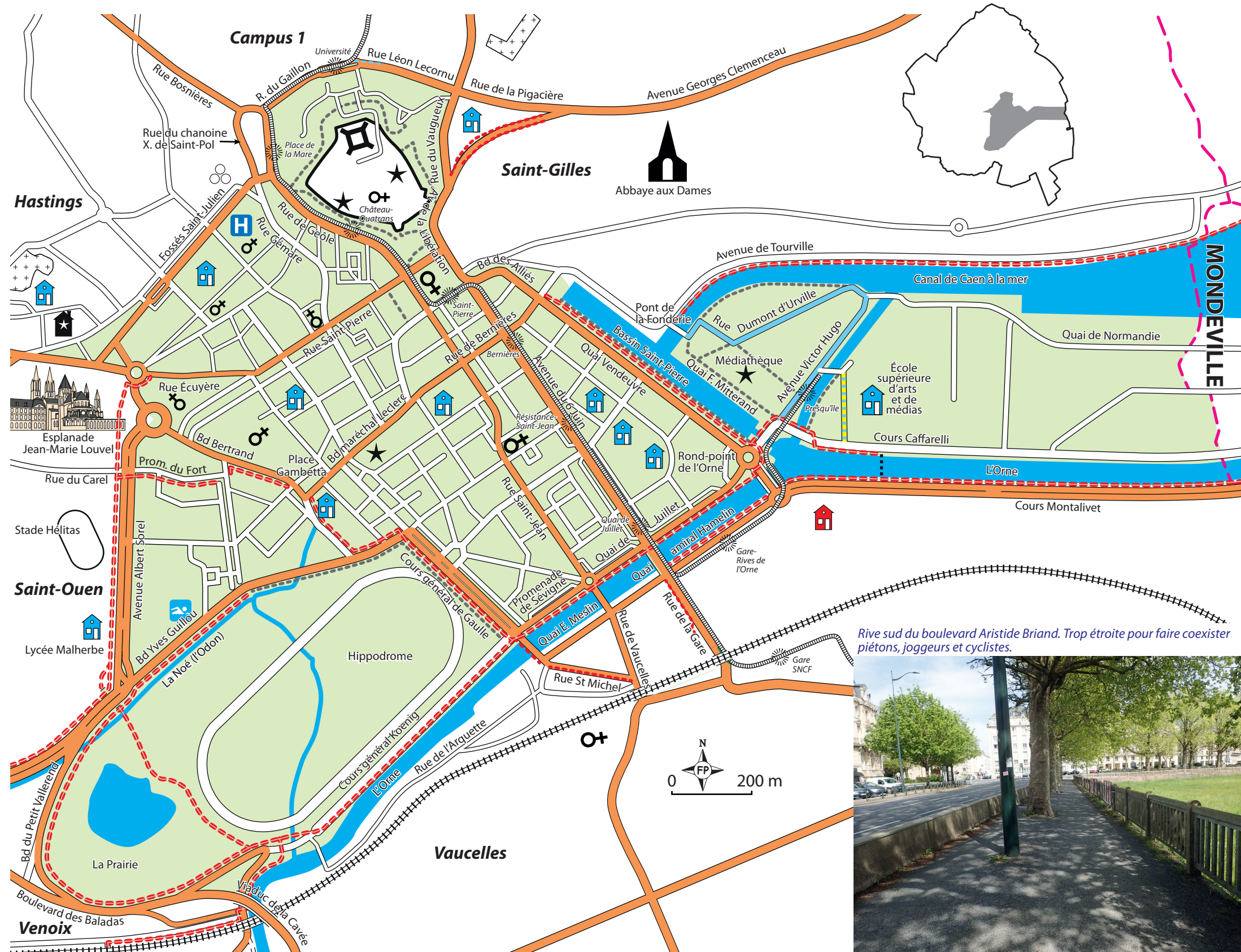
Limites du quartier :

- au nord, la rue Saint-Martin, les fossés Saint-Julien, les rues de Geole, du Gaillon, Léon Lecornu et du Vaugueux, l'avenue de la Libération, le boulevard des

Alliés, la rue des Prairies-Saint-Gilles, le bassin Saint-

Pierre, le canal de Caen à la Mer ;
- à l'est, la frontière avec Mondeville ;
- au sud, l'Orne ;

- à l'ouest, le viaduc de la Cavée, les boulevards des Baladas, du Petit Vallerend, Yves Guillou, l'avenue Albert Sorel, les places Louis Guillouard et Fontette, la rue Guillaume le Conquérant, la place des petites Boucheries.



11.1 Pistes cyclables

Dédiées en principe aux cyclistes, ces équipements ont comme point commun de nécessiter constamment une négociation avec les piétons qui les trouvent bien agréables, ne comprennent pas toujours que l'équilibre d'un cycliste impose une vitesse minimale et que les vélocipèdes, surtout à assistance musculaire, ne représentent pas un réel danger de se faire renverser.

Sept pistes ou itinéraires permettent de contourner le centre ancien, le quartier Saint-Jean et le Port ou d'y pénétrer avec plus ou moins de facilité :

- du rond-point de l'Orne au boulevard Guillou par le quai de Juillet, la promenade Sévigné, le cours Koenig et la Prairie ;
- du boulevard Guillou à la place Fontette par l'avenue Sorel ;
- par la promenade du Fort et le boulevard Bertrand ;
- du pont de Bir-Hakeim à la place Gambetta ;
- du pont Churchill à la place Saint-Pierre par l'avenue du 6 Juin ;
- par le quai Venduvre (n° 6)
- et par le quai Mitterand et le cours Caffarelli (n° 7).

11.1.1. Du rond-point de l'Orne à l'avenue Sorel

La seule piste qui permette d'effectuer réellement un itinéraire continu et sans trop d'obstacles est une partie du futur Périph' vélo, entre le rond-point de l'Orne et l'épingle à cheveux située à la jonction entre le boulevard Yves Guillou et l'avenue Albert Sorel.

La 1^{ère} partie, quai de Juillet et promenade Sévigné jusqu'au pont de Bir Hakeim, est rendue parfois chaotique en raison de bosses liées aux racines des arbres. Elle est plus rapide qu'auparavant grâce à son statut de voie prioritaire que les automobilistes intègrent peu à peu.

Le cours Koenig a été refait et la piste y est plus visible, évitant les conflits avec les piétons et joggers. L'itinéraire suit ensuite un sentier à travers la Prairie où l'on peut être gêné par le manque de lumière nocturne, les flaques, voire des inondations. Le revêtement sablonneux freine la progression. Passage par un tunnel sous le boulevard Guillou avant de déboucher devant le Lycée Malherbe. La piste se poursuit en épingle à cheveux vers la droite le long du boulevard Guillou puis par la promenade Napoléon 1^{er}.

Note : B.

Une variante longe les boulevards des Balladas, du Petit Vallerend et Yves Guillou.

Note : A.

Rive sud du boulevard Aristide Briand. Trop étroite pour faire coexister piétons, joggeurs et cyclistes.



Un itinéraire prestigieux

La piste cyclable qui empreinte le quai de Juillet, la promenade Sévigné et le cours du général Koenig n'est autre qu'une section du GR 36 qui relie le port d'Ouistreham au mont Canigou sur la frontière espagnole. Elle est aussi une portion caennaise de la fameuse « Vélo Francette » itinéraire cycliste menant de Ouistreham au port de la Rochelle en Charente Maritime.



Cours du général de Gaulle au nord-est de la Prairie.



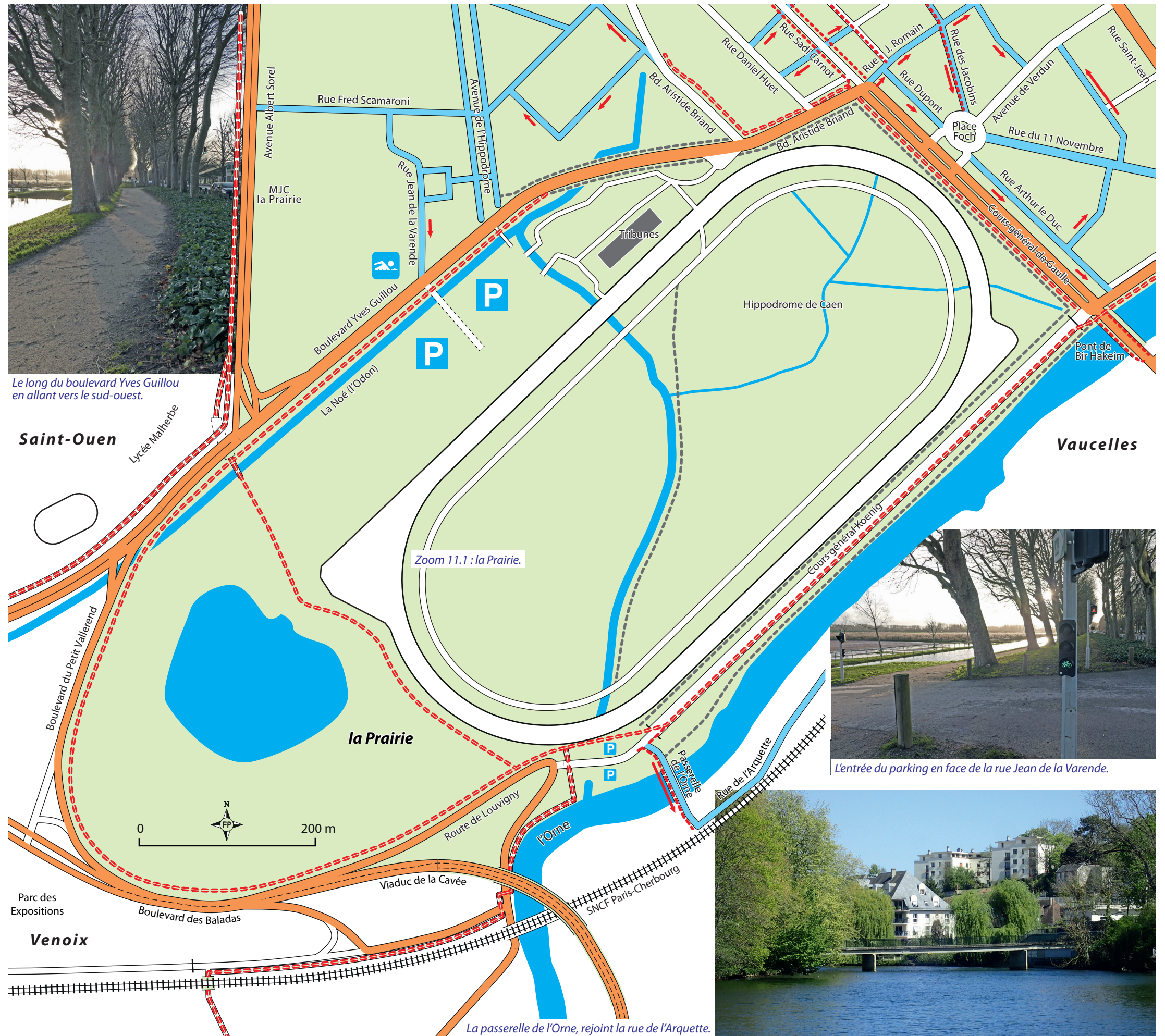
Le long du boulevard Yves Guillou en face de l'avenue de l'Hippodrome.

Les aménagements cyclables autour de la Prairie

sont conséquents et de bonne qualité. Ils longent les boulevards Guillou, du Petit Vallerend et des Baladas, empruntent les cours des généraux Koenig (**note : A**) et de Gaulle (**note : A**) et permettent de traverser la Prairie, de la route de Louvigny au boulevard Guillou, entre l'étang et l'hippodrome. Ils sont goudronnés sauf dans la traversée et sur le trottoir sud du boulevard Guillou.

Seul hiatus entre avenue Sorel et boulevard Briand :

- au nord un large trottoir entre les avenues Sorel et de l'Hippodrome, puis une piste piétonne bien trop étroite jusqu'au boulevard Briand ;
- au sud, entre avenue de l'Hippodrome et cours de Gaulle, une piste piétonne très fréquentée, étroite et peu adaptée aux cyclistes.



11.1.2. Du boulevard Guillou à la place Fontette par l'avenue Sorel

Piste bidirectionnelle de 780 m, en continuité de la précédente, sur l'avenue Albert Sorel, traversant la rue du Carel, passant l'entrée d'un parking, rejoignant l'esplanade Jean-Marie Louvel puis la place Fontette où elle s'arrête à l'entrée de la place Saint-Sauveur.

NB : les huit photos ci-contre, sont prises de la place Saint-Sauveur au boulevard Guillou.

On peut, dans l'autre sens, y entrer à la sortie de la rue Guillaume le Conquérant, en s'insérant dans le rond-point de la place Fontette. Quand on vient de la rue Écuyère ou de la place Saint-Sauveur, on rejoint l'esplanade Louvel en contournant cette place dans le sens des aiguilles d'une montre. On peut aussi accéder à la piste à partir des rues du Carel et Scamaroni et de la promenade du Fort.

Cette piste est confortable mais problématique devant le lycée Malherbe dont les élèves sont nombreux à traîner sur les pistes à la sortie des cours. L'esplanade Louvel sert parfois de parking ou accueille la grande roue de Noël, privant les cyclistes de cet axe important.

Note : B.

11.1.3. Promenade du Fort et boulevard Bertrand

Courte piste bidirectionnelle (220 m) sur le trottoir sud de la **promenade du Fort**, liaison entre l'avenue Albert Sorel et le quartier Gardin, pouvant être utile.

Note : A.

Cette piste se connecte (d'une manière très informelle !) avec celle qui court sur le trottoir sud du **boulevard Bertrand** entre la place Gambetta et l'avenue de l'Hippodrome (180 m). En face de cette avenue, on devrait prévoir une traversée du boulevard vers le trottoir côté préfecture sur lequel il serait facile d'aménager quelques mètres de piste vers la place Guillouard.

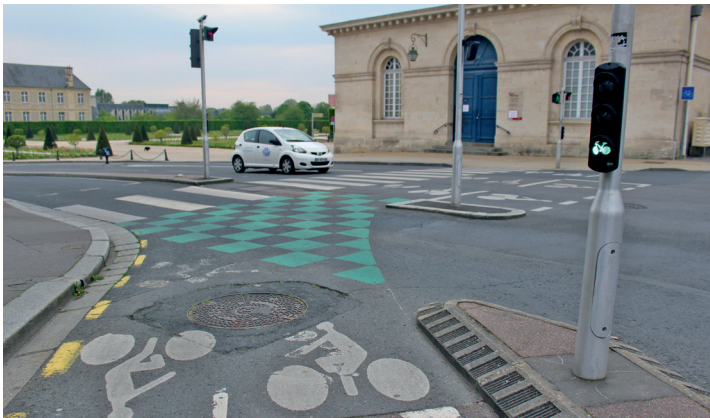
Note : B.



Entrée est de la promenade du Fort, et rue de l'Hippodrome : endroit de la connexion entre la promenade du Fort et le boulevard Bertrand.



1 - De la place Saint-Sauveur au boulevard Guillou : on quitte la place Saint-Sauveur et entre sur la place Fontette pour croiser la rue Écuyère.



3 - On traverse la rue de la place Guillouard et on arrive sur l'esplanade Jean-Marie Louvel.



5 - On arrive sur l'avenue Albert Sorel en croisant l'entrée du parking de la police municipale.



7 - La rue Scamaroni part sur la gauche et on longe le stade Hélias puis le lycée Malherbe. Ne cherchez pas les élèves, ils sont confinés.



2 - On quitte la rue Écuyère pour longer la place Fontette dans le sens des aiguilles d'une montre.



4 - La traversée de l'esplanade Jean-Marie Louvel laisse sur la gauche la place Guillouard et sur la droite la mairie et l'abbaye aux Hommes.



6 - Puis on croise la rue du Carel, en laissant le conservatoire de musique sur la droite et la promenade du Fort à gauche.



8 - Au sud de l'avenue Sorel : à droite le tunnel descend sous le boulevard Guillou vers la Prairie, à gauche on rejoint le boulevard Guillou.

11.1.4. Du pont de Bir Hakeim à la place Gambetta

La 4^{ème} piste parcourt en double-sens le **cours général de Gaulle**, traverse le **boulevard Aristide Briand** pour le suivre jusqu'à la place Gambetta. Un itinéraire utile mais semé d'embûches en raison de la présence fréquente de piétons et des interruptions aux carrefours.

Note : C.

Une variante permet de remonter la **rue Sadi-Carnot** jusqu'à la rue Mélingue vers le boulevard Leclerc, sur le trottoir. Dans l'autre sens, en venant du boulevard Leclerc, on peut passer, à partir du boulevard Leclerc, par une piste unidirectionnelle sur le trottoir.

Note : C.

La piste de la **rue Mélingue** est, de loin préférable et ramène à la rue de l'Oratoire d'où la continuité est assurée par le DSC de la contre-allée Gabriel Dupont.

Note : A.

Avenue du 6 Juin : ben voyons !



Avenue du 6 Juin : ben voyons !

11.1.5. Avenue du 6 Juin

La 5^{ème} piste serait celle de l’avenue du 6 juin mais existe-t-elle vraiment ? Pour y accéder, doit-on entrer par l’avenue de la Libération et monter par un bateau sur l’esplanade Saint-Pierre ? Là, il faudra choisir le côté droit de l’avenue qui est constitué d’un parking mi-officiel mi-sauvage et pratiquement intraversable ou opter pour le côté gauche, étroit et sans logo, où les piétons sont prioritaires : avons-nous le droit d’y passer ?

La traversée de la rue Neuve Saint-Jean est le plus souvent encombrée de véhicules dans l’anarchie la plus complète. L’ancien tracé de la piste cyclable est toujours en vigueur, ensuite, sur les trottoirs, de part et d’autre jusqu’à la place de la Résistance à partager avec les piétons et les véhicules garés illégalement. Place de la Résistance le côté droit reste un parcours en zig-zag où l’on doit laisser le passage à chaque intersection pour arriver jusqu’au quai de Juillet et au pont Winston Churchill, bien aménagé pour continuer vers la rue de la Gare.

Venant du pont Churchill, l’aménagement est resté acrobatique dans une contre-allée très fréquentée pour le stationnement. Après la rue des Carmes qu’on traverse en sécurité, la place de la Résistance est élargie et agréable. Ensuite, le trottoir sert à tout, piétons, bien sûr, mais aussi livraisons, dépose-minute, parking, terrasse de bistro...

Cette avenue est le seul axe nord-sud presque complet du centre-ville si on l’envisage en continuité avec la rue de la Gare. Les obstacles nombreux, le manque de lisibilité en font un itinéraire problématique. Constatant qu’elle sert essentiellement au stationnement, elle pourrait pourtant devenir ce qu’attendent les cyclistes, en priorité en y créant une vraie piste cyclable bidirectionnelle et en supprimant une voie aux véhicules motorisés.

Note : E pour toute l’avenue du 6 Juin.



Avenue du 6 Juin : ben voyons !



Avenue du 6 Juin : ce n'est pas mieux le soir.



Avenue du 6 Juin : un marquage au sol vieillot, et un revêtement sommaire au niveau de la station Quai de Juillet.



Avenue du 6 Juin : place de la Résistance, traversée de la rue des Carmes.



Avenue du 6 Juin : place de la Résistance en allant vers le Château.



Avenue du 6 Juin : vers la rue du Havre.



Il manque absolument un axe cycliste nord sud dans le centre de Caen, du château ducal à l’Orne, entre la Prairie et le Port. L’avenue du 6 Juin semble s’auto-invalider, mais son prolongement vers la gare est essentiel. La rue Saint-Jean fait comme si elle était sanctuarisée au profit de la circulation automobile alors qu’elle permettrait de bonnes continuités au sud et au nord. Les cyclistes sont impatients que l’une des deux options devienne opérationnelle à brève échéance.

Avenue du 6 Juin : quai de Juillet. Départ de « l’aménagement cyclable » vers le château.



11.1.6. Le quai Vendeuvre

La 6^{ème} piste est celle du port. Elle commence au rond-point de l’Orne, connectée au futur Périph’ vélo, et finit sur un trottoir au niveau du parking de la place Courtonne. Elle pourrait être très agréable mais les cyclistes hésitent à l’emprunter car les piétons sont nombreux à y flâner, surgissant parfois du parking à côté et les véhicules de grand gabarit stationnent juste en bordure, empiétant parfois largement sur la piste. Les logos vélos sont rares et peu visibles.

Les cyclistes utilisent donc souvent la large esplanade au bord de l’eau dévolue, en principe, aux piétons. À la fin du quai Vendeuvre, un vaste rectangle entre le bassin Saint-Pierre et la place Courtonne sert de plus en plus souvent de parking sauvage et certains véhicules, surtout le soir, obstruent complètement l’issue de la piste.

Traversée, ensuite, de la rue au sud-est de la place Courtonne, puis passage sur un trottoir avant de déboucher, avec un feu vélo, boulevard des Alliés, en face de la rue Neuve Saint-Jean. Quelques mètres plus loin, la vaste voie réservée aux bus est ouverte aux cyclistes, leur évitant la file des voitures. Cet itinéraire est praticable également dans l’autre sens, le cycliste devant quitter le boulevard des Alliés à un feu tricolore pour gagner la piste sur le trottoir.

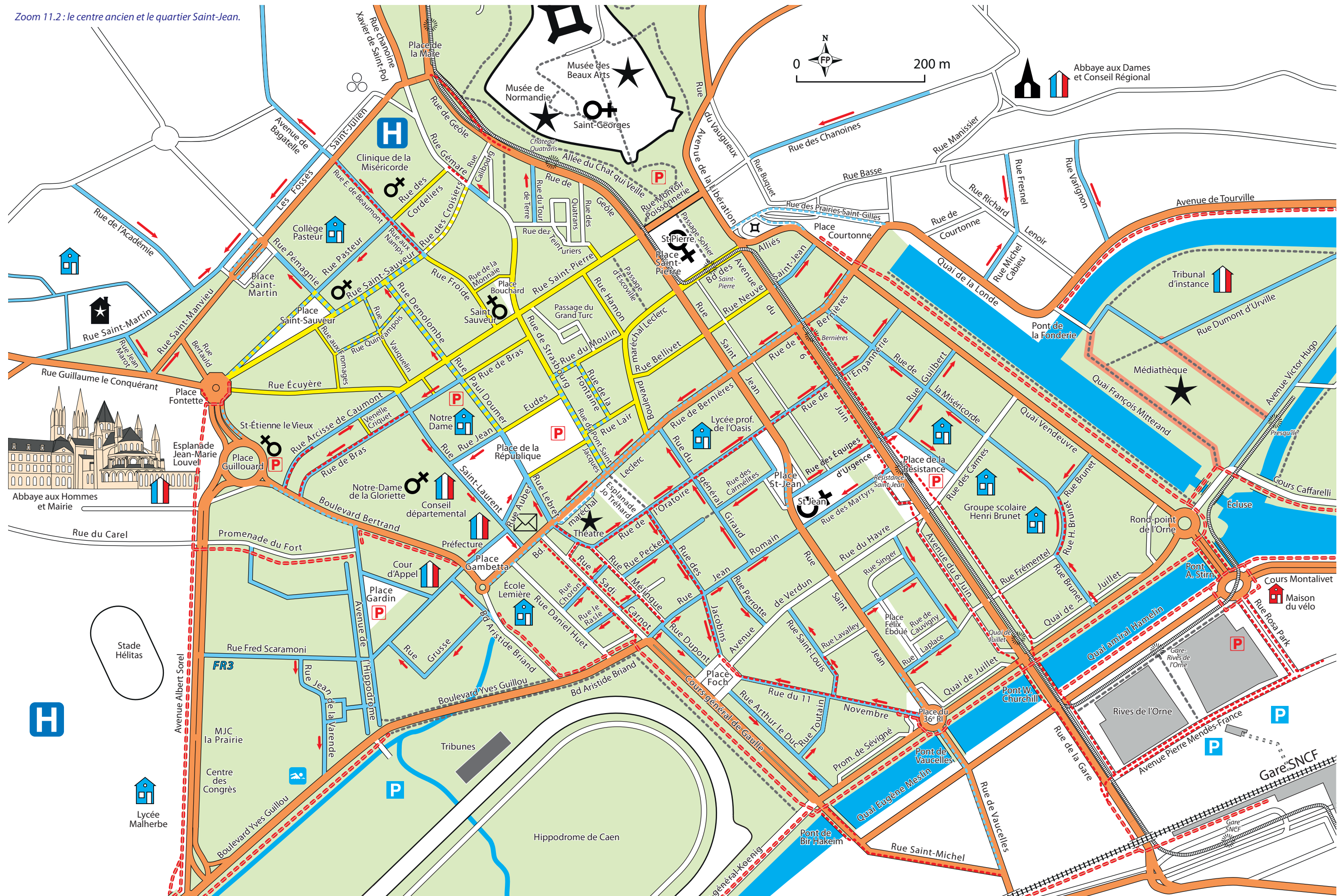
Note : C en raison des obstacles.



La piste cyclable quai Vendeuvre : où il y a de la gêne...



La piste cyclable quai Vendeuvre.



11.1.7. Quai Mitterand et cours Caffarelli

Toujours du rond-point de l’Orne débute la7^{ème} piste (qui sera intégrée au futur Périph’ vélo). Le cycliste traverse la rue du pont Stirn en sécurité, parcourt un lacet sur le trottoir en face, traverse à nouveau la rue du Pont de l’Écluse et passe, avec les piétons de l’autre côté du port où il rejoint, à gauche le **quai François Mitterrand** dont le parcours est très agréable, face à la médiathèque Tocqueville, en toute liberté. À sa sortie, vers le pont de la Fonderie, le cycliste doit composer avec la circulation automobile (zone 30). Le futur Périph’vélo devrait se continuer par la piste de l’avenue de Tourville.

Note : A.

À droite, en retraversant la même rue du Pont de l’Écluse puis le **cours Caffarelli**, il trouvera une piste bidirectionnelle longeant ce cours sur 250 mètres et s’arrêtant brutalement au niveau du barrage sur l’Orne, que l’on peut franchir le vélo à la main pour rejoindre le cours Montalivet. L’endroit est un peu complexe et les cyclistes préfèrent parfois passer sur la voie de tram pour s’éviter les traversées de rues.

Note : D.



Médiathèque Tocqueville : ça manque de place pour attacher les vélos.



Sur la Presqu’île : une future voie pour les vélos en arrière de la médiathèque.



Quai Vendeuvre - rond-point de l’Orne : la traversée des cyclistes vers la Presqu’île.



la ligne de tramway sur le pont de l’Écluse en allant vers la Presqu’île.



Cours Caffarelli : le poste de ditribution électrique en face du barrage sur l’Orne.

Sur la Presqu’île en sortant du pont de la Fonderie.



11.2. Quatre ponts sur l’Orne

11.2.1. Pont Alexandre Stirn

Piste cyclable côté droit en allant vers les Rives de l’Orne, hélas peu respectée par les piétons.

Dans l’autre sens, vers le rond-point de l’Orne, belle piste où les piétons sont plus rares.

Note : B.

11.2.2. Pont Winston Churchill

Pistes aménagés des deux côtés, où, malgré tout, les piétons ont du mal à rester sur la partie trottoir, surtout aux extrémités.

Note : A.

11.2.3. Pont de Vaucelles

Permet d’utiliser la voie bus pour aller vers la rue de Vaucelles. Dans l’autre sens il n’y a pas le moindre aménagement.

11.2.4. Pont de Bir Hakeim

La piste située sur le trottoir dans le sens Prairie - rue Saint-Michel se termine dangereusement par un virage à 90° et un feu cycliste très malcommode, mal positionné par rapport au sas vélo, et d’ailleurs jamais utilisé par les cyclistes qui tous continuent tout droit pour descendre du trottoir à l’entrée de la rue de la Chaussée Ferrée.

Bien qu’à sens unique, cette piste sur le trottoir est très utilisée dans les deux sens.

Dans l’autre sens, vers la Prairie, il s’agit d’une bande cyclable bien conçue sur la droite de la chaussée.

Note : B.

Les ponts sur l’Orne

Six ponts franchissent l’Orne sur la commune de Caen. Quatre sont situés au sud du quartier Saint-Jean. Ils sont évoqués ci-dessus.

Plus en amont du fleuve, la passerelle de l’Orne relie la Prairie au quartier de Vaucelles et à la rue de l’Arquette. Enfin, le viaduc de la Cavée (qui porte la N13) relie le sud-ouest de Caen à Vaucelles et à la Grâce de Dieu. Ces deux ponts sont présentés au chapitre 10 (Vaucelles-Demi-Lune-Sainte-Thérèse).

Notons que l’on peut aussi franchir l’Orne, à pied à côté de son vélo, par la passerelle du barrage au niveau du poste de distribution électrique du cours Caffarelli, reliant le cours Caffarelli au cours Montalivet.

Au bout de la piste du quai de Juillet en arrivant sur le pont Alexandre Stirn et le rond-point de l’Orne.



Sur le pont Winston Churchill



Passage prioritaire des cyclistes à l’entrée nord du pont de Vaucelles.

Traversée sécurisée de la sortie nord du pont de Bir-Hakeim, en allant vers le cours Koenig.



11.3. Doubles-sens cyclables (DSC) et bandes en double-sens

La presque-totalité du centre ancien et du quartier Saint-Jean comporte des DSC qui facilitent grandement l'évolution des cyclistes.

Les automobilistes semblent s'y habituer petit à petit bien que leurs réactions soient systématiquement négatives face au danger ressenti et à la nécessité de devoir se ranger sur le côté et ralentir pour partager la voie.

Certains DSC sont matérialisés par une bande très visible, d'autres sont signalés par le logo vélo, un panneau sous le sens interdit et parfois des doubles-chevrons en traversée de rue.

Nous donnerons la note A à cet ensemble de DSC indispensable et plutôt bien réalisé.

Note : A.

11.3.1. DSC du centre ancien

Rue Jean Marot : pour descendre de la rue Saint-Martin vers la rue Saint-Manvieu sans faire de détour. Débouché sécurisé par cédez-le-passage et présence d'une zone 30.

Rue Saint-Manvieu : DSC bienvenu pour relier la rue Guillaume le Conquérant aux Fossés Saint-Julien. S'arrête au carrefour avec la rue Bertauld. Rue assez large et la seule difficulté lors des forts trafics est de forcer le passage entre les véhicules qui tournent vers cette rue.

Rue Pasteur : vers la place Saint Sauveur dans une rue calme où se trouve un collège. Raccourci appréciable, bien sécurisé.

Rue Pémagne : indispensable, facile, sécurisé qui ouvre la voie vers le nord.

Rue Élie de Beaumont et rue aux Namps : DSC très pratique et néanmoins, peu respecté dans ce quartier, indispensable pour se rendre de la rue Desmoueux au centre-ville, très étroit, souligné d'un pointillé, avec deux écueils (intersection avec rue Pasteur et le virage rue Saint-Sauveur où les automobilistes ne perçoivent pas la présence des cyclistes. Sus aux stationnements sur cette bande !

Rue Demolombe : DSC remontant de la rue Saint-Pierre vers la rue Saint-Sauveur où les automobilistes sont systématiquement surpris par la présence de cyclistes. Attention au débouché rue Saint-Sauveur : automobilistes pressés, embouteillages, virages trop serrés.

Rue Arcisse de Caumont : rue calme en zone 20 (rencontre) où la cohabitation n'est pas difficile. Débouche sur le boulevard Bertrand avec cédez le passage.

Rue de Bras : DSC en voie étroite un peu difficile à négocier surtout à l'intersection avec la rue Saint-Laurent.

Plus loin vers le boulevard Bertrand, il s'agit tantôt d'une bande, tantôt de simples pictogrammes permettant de contourner des voitures en stationnement.

Rue Saint Laurent : comme rue Demolombe, le DSC ne va pas de soi pour les automobilistes bien qu'il soit très utile aux cyclistes.

Rue Jean Eudes : DSC allant de la rue Paul Doumer vers la Gloriette.

Rue Auber : DSC allant de la rue Saint-Laurent vers la rue Georges Lebreton le long de la poste.

11.3.2. DSC du quartier Gardin

Rue Jean de la Varenne : facile à prendre et utilisé en particulier pour aller au centre nautique ;

Rue Grusse : plus confidentiel mais utile aux riverains avec un virage très prononcé à droite vers une voie très étroite, donc prudence.

Devant l'Hôtel des Finances : petit passage en DSC pour atteindre la Cité Gardin. Ensuite, venant de Gardin, traversée un peu compliquée par le passage piétons du boulevard Bertrand avec chicanes.

Devant la préfecture Place Gambetta : pour relier en sécurité le quartier Gardin à la place de la République.

Rue Grusse.



11.3.3. DSC du quartier Saint-Jean

Rues Choron et du docteur Le Rasle : des DSC bien respectés assurant la jonction entre rue Daniel Huet et rue Sadi-Carnot pour la 1^{ère}, l'inverse pour la seconde.

Rues Gabriel Dupont et Arthur Leduc : DSC sur des contre-allées que les automobilistes empruntent pour trouver une place de stationnement. Surprise systématique à la vue d'un cycliste en sens inverse ! De la rue Gabriel Dupont, on traverse la place Foch pour se diriger en continuité vers la rue Arthur Leduc dans un grand flou sur la position à tenir pour être vu et sécurisé.

De la rue Arthur Leduc, sortie à gauche rue Paul Toutain ou tout droit promenade Sévigné pour traverser au feu et rejoindre le quai de Juillet ou le pont Bir Hakeim.

Rues Paul Toutain et Saint Louis : DSC permettant d'aller de la rue Arthur Leduc ou de la rue du 11 Novembre à l'avenue de Verdun en sécurité et au calme. Le début de la rue Saint-Louis avant la rue Gaston Lavalley est en bande cyclable.

Vers la rue Arthur Leduc, promenade de Sévigné en sortant du pont de Bir-Hakeim.



Rue René Perrotte : petite rue que l'on peut remonter depuis la rue Jean Romain vers rue de Verdun : très appréciable.

Rue des Jacobins : bande primordiale pour la traversée nord-sud de la ville, d'un côté par l'esplanade Jo Tréhard, la rue du Pont Saint-Jacques, la rue de Strasbourg, de l'autre par la rue du 11 Novembre ou la rue Arthur Leduc.

Rue de l'Oratoire : bande bien conçue, avec espace de sécurité écartant le cycliste des véhicules en stationnement. Jonction sécurisée entre rues des Jacobins et Saint-Jean, avec feu vélo au débouché sur la rue Saint-Jean. Continuité vers l'avenue du 6 Juin par la rue de l'Engannerie.

Rue de l'Oratoire.



Rue de l'Engannerie : assez étroit mais bien utile, en continuité de la rue de l'Oratoire.

Rue du docteur Pecker : liaison facilitée par un DSC entre rue Mélingue et rue des Jacobins.

Rue Neuve Saint-Jean : entre avenue du 6 Juin et quai Venduvre assez peu praticable avec le trafic de véhicules en recherche de stationnement.

Entrée de la rue Neuve Saint-Jean côté place Courtonne.



Rue Neuve Saint-Jean le soir.



Rue des Carmélites : court, de peu d'utilité car partant d'un parking quasi-inaccessible aux cyclistes pour rejoindre la rue du général Giraud.

Rue Jean-Romain : beau DSC respecté par les autos. Joint le nord du cours de Gaulle à la rue Saint-Jean. Seul bémol : un feu vélo au carrefour de la rue Saint-Jean peu efficace car très lent à se déclencher.

Rue du Général Giraud : même constatation pour le DSC au débouché dans le boulevard Leclerc.

Place Saint-Jean et rue des Équipes d'Urgence : un axe peu utilisé car très étroit, moins pratique que la rue des Martyrs mais en continuité vers la rue Guilbert. Notons que le parvis de Saint Jean est en sens interdit venant de la rue des Équipes d'Urgence.

Le parvis de l'église Saint-Jean.



Rue des Équipes d'Urgence.

Rue des Martyrs : DSC dans le sens avenue du 6 Juin-
rue Saint-Jean, un peu étroit par endroits.

Rue Guilbert : DSC très utile pour la liaison avenue
du 6 Juin - quai Venduvre, et pour trouver un lieu où
stationner son vélo car doté d’arceaux.

Place de la Résistance : de la rue Guilbert, un autre
DSC prend à droite vers la rue des Carmes, là aussi très
utile et assez calme.

Rue de la Miséricorde : DSC bien intégré par les
automobilistes et qui compense la faible cyclabilité de
l’avenue du 6 Juin en reliant rapidement les rues Henri
Brunet, des Carmes et de Bernières.

Rue Singer, rue de la Marine et rue Laplace : trois
DSC, le 1^{er} depuis la rue Saint-Jean, le 2^{ème} depuis la rue du
Havre , le 3^{ème} ramenant rue Saint-Jean, au calme.

Rue Henri Brunet : DSC assez tranquille menant de
la traversée du quai de Juillet à la rue de la Miséricorde, en
continuité, ou permettant de rejoindre le quai Venduvre.
On peut regretter une interruption du marquage, juste avant
le virage à droite, qui impose au cycliste de laisser passer
les autres véhicules.

Traversée du quai de Juillet vers la rue Henri Brunet.



Rue Henri Brunet.



Rue Henri Brunet.



Rue du 11 novembre : toute la rue est dotée d’une
bande en simple sens en allant de la place du 36^{ème} RI à la
place Foch. Moyennant un peu d’attention aux portières de
voitures stationnées à droite, cet axe est indispensable, avec
la possibilité aussi de tourner à droite dans la rue Saint-
Louis et de continuer vers le passage sécurisé place Foch.
Venant du quai de Juillet ou du pont de Vaucelles, le cycliste
peut traverser le quai et prendre une piste bidirectionnelle
sur le trottoir pour rejoindre cette rue : compliqué mais
sécurisé.

Place du 36^{ème} régiment d’infanterie, vue de la promenade de Sévigné,
vers la rue du 11 Novembre et la rue Saint-Jean.



Rue du 11 Novembre vers la place Foch.



Place du 36^{ème} RI, vers le pont de Vaucelles.

Place Foch : le DSC devient ponctuellement une
piste bidirectionnelle protégée par une bordure, facilitant
la progression du cycliste vers la rue des Jacobins et
inversement.

Rue Gémare : DSC très court bordé d’une bande
permettant de quitter le quartier des Quatrans pour remonter
par la rue des Cordeliers. De nombreux cyclistes choisissent
de continuer en contre-sens et on pourrait imaginer une
continuité de la bande cyclable dans cette rue large. Elle
permettrait d’éviter la rue de Geôle très difficilement
praticable à vélo. En continuité, la rue du Chanoine Xavier
de Saint-Paul pourrait être équipée de même.

Quartier des Quatrans : encore un DSC rue du Tour de
Terre pour aller vers la rue de Geôle : étroit et au débouché
difficile bien que des chevrons aient été placés au milieu de
la rue de Geôle pour signaler la juste place du cycliste dans
cette rue.

11.3.4. Un cas particulier : la rue Paul Doumer

C’est à la fois quelques mètres de DSC à faire quasiment
à l’arrêt en direction de la rue Saint-Pierre car il y a un fort
trafic et une inattention soutenue des autos et des piétons,
et une zone 20 bien inconfortable pour les cyclistes, pressés
par les autres véhicules, nombreux en ces lieux. Un maillon
à éviter. Il est quasi mpossible de remonter de la place de la
République à la rue Saint-Pierre, sans se faire « engueuler »
par les piétons. OIù passer ?

Note : D.

Pour rappel, d’autres quartiers sont concernés par les voies de bus ouvertes aux cyclistes : voir les cartes pages 20 (Che-
min Vert), 28 et 30 (Calvaire Saint-Pierre), 34 (la Pierre Heuzé), 39 (Calmette, Saint-Gilles et Saint-Jean Eudes), 40, 41, 42
et 44 (Vaucelles, la Demi-Lune et Sainte-Thérèse).

Rue des Prairies Saint-Gilles, le long du parking Courtonne.



11.4. Voies de bus ouvertes aux cyclistes

Elles sont nombreuses dans ce quartier (voir la carte
page 50).

La voie de bus débutant **place Guillouard** est un havre
de tranquillité pour le cycliste poursuivant vers la place
Fontette.

Le **boulevard Bertrand** depuis l’Hôtel de Ville est en
voie de bus partagée permettant de rejoindre la piste située
plus loin sur le trottoir ou de rester sur la rue jusqu’à la
place Gambetta.

En continité, une voie de bus partagée permet d’aller
boulevard Leclerc jusqu’à l’angle de la rue du général
Giraud, en passant sur la vaste zone située le long du
théâtre. Continuité aussi vers les rues Sadi-Carnot et
Mélingue.

Rue de Bernières : un DSC débute quai Venduvre dans
la voie réservée aux bus, se poursuit boulevard Leclerc où il
s’arrête juste avant le carrefour avec la rue Georges Lebreton.
Ce DSC constitue l’axe le plus aisé pour les cyclistes qui
souhaitent traverser le centre-ville d’est en ouest.

Rue des Prairies Saint-Gilles et place Courtonne : au
niveau de la tour Leroy, un sas de sécurité et de tranquillité
pour les cyclistes, permettant de tourner en sécurité rue de
la Libération, avant l’afflux de voitures.

Extrémité de la rue Saint-Jean et **pont de Vaucelles** :
voie de bus partagée pour passer rive droite et en continuité
avec la voie de bus de la rue de Vaucelles. Très pratique.

En remontant la **rue Léon Lecornu** vers l’Université,
quelques mètres avant le Campus, la voie de bus est
ouverte aux cyclistes, permettant d’échapper à la pression
automobile et éventuellement d’entrer sur ce campus où
l’on peut circuler.

**Note : C pour cet ensemble
dont on attend beaucoup.**

Rue Léon Lecornu en arrivant sur l’esplanade de l’Université.



11.6. Zones piétonnes ouvertes aux cyclistes

11.6.1. Les rues du centre ancien

Le quartier de la rue Saint-Pierre, venelle Criquet, rue de Strasbourg, place Bouchard, rue Écuyère, une partie de la rue de Bras, rue de la Fontaine, rue Pierre-Aimé Lair, boulevard Leclerc, rue Hamon, rue du Moulin, rue Bellivet, plus une partie de la rue Neuve-Saint-Jean : un vaste ensemble où la cohabitation avec les piétons est parfois acrobatique et qu'on évitera si on veut se déplacer rapidement les jours d'affluence.

L'axe place Bouchard - rue du Pont Saint-Jacques est cependant essentiel. Il se poursuit au sud sur l'esplanade Jo Trehard, devant le théâtre et en continuité avec le DSC de la rue des Jacobins. Il devrait pouvoir se poursuivre au nord par la rue Gémare et au-delà.

Débouché sur les petites rues menant à la place Saint-Sauveur : rues aux Fromages, Quincampoix, Vauquelin, de la Monnaie et Froide. Liaison avec la place Saint-Sauveur, elle aussi mi-piétonne, mi-motorisée et la rue Saint-Sauveur.

Le principal problème pour les cyclistes est que beaucoup de ces rues sont dotées de parkings et/ou autorisées à certains riverains et qu'il n'est pas rare qu'un véhicule motorisé trouble la quiétude des lieux et encombre la chaussée.

Note : B pour l'ensemble de ces rues.

11.6.2. La rue des Cordeliers

Charmant passage entre rues Gémare et de Beaumont.

Note : A.

11.6.3. La place Saint-Sauveur

On évitera cette place, difficile à parcourir à vélo. Les gradins, bacs à fleurs et dénivelées rendent la circulation délicate. De plus, le stationnement illicite y est légion.

Note : C.



Place Saint-Sauveur : la zone de partage est accaparée par les voitures.



Place Saint-Sauveur : peu agréable pour les cyclistes.



Place Saint-Sauveur : le caniveau de la zone piétonne est dangereux pour les cyclistes.



Rue Saint-Sauveur : une zone de partage.

11.6.4. Le quartier Gardin

Quelques rues en zone 30 qui devraient être vides de véhicules motorisés en stationnement... bien tentés cependant par toute cette place accessible.

Ailleurs, un lieu absolument tranquille et des passages comme l'allée Geneviève Prieur où il fait bon flâner.

Le long du boulevard Guillou, une large allée s'étend vers la piscine. Pas de continuité assurée, à l'inverse, vers le boulevard Aristide Briand sur un bout de trottoir très étroit.

Une piste bidirectionnelle le long du boulevard Bertrand, uniquement destinée à entrer dans ce quartier.

Note : A.



L'avenue de l'hippodrome : un vaste parking !



Sortie sud de l'avenue de l'Hippodrome : issue fermée aux voitures mais une échappée possible pour les cyclistes vers la piscine.



Au nord du boulevard Guillou, un passage très étroit entre l'avenue de l'Hippodrome et le boulevard Aristide Briand.



Place de la République : le centre.

11.6.5. La Place de la République

Nette amélioration récente pour les cyclistes avec deux larges allées partagées et la continuité avec les zones piétonnes du centre et les DSC de l'autre partie de la place.

Note : A.



Place de la République : l'allée nord. Au fond, la Gloriette.



Place de la République : l'allée sud.

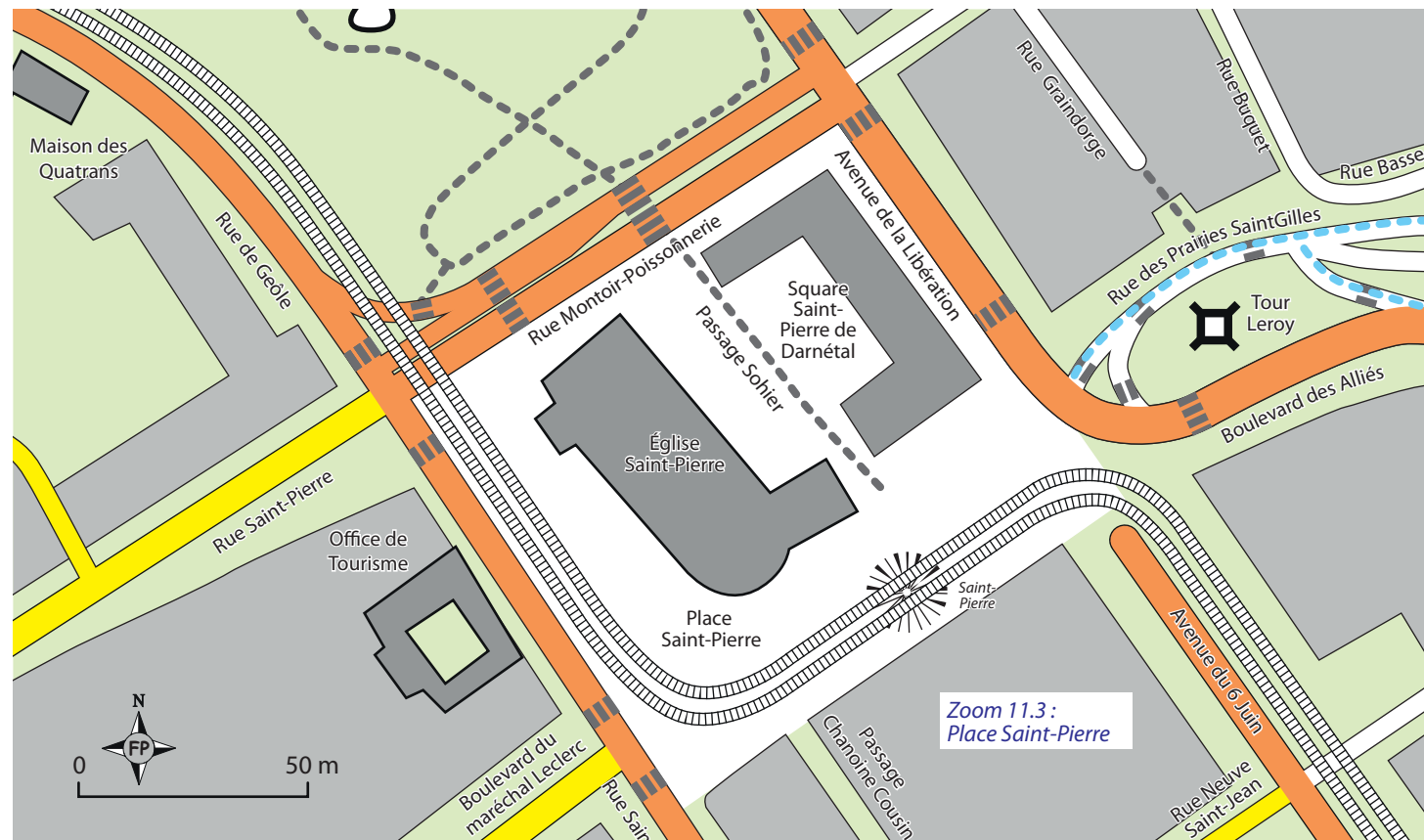
11.7. Vélos et tramway : une union totalement ratée

11.7.1. La place Saint Pierre

Elle est fortement affectée par l'implantation du nouveau tramway. Autrefois facile d'accès et liaison habituelle entre le port et l'hyper-centre, cette place est devenue un endroit qui, comme la place Saint-Sauveur, nécessite une grande et vigilance : bateaux à franchir pour monter sur le terre-plein, petites dénivelées peu visibles, surtout par mauvais temps ou la nuit, obstacles variés, et surtout les rails du tram qui obligent à traverser avec prudence et à la perpendiculaire.

Les liaisons sont devenues difficiles entre l'avenue du 6 Juin et la rue Saint-Jean dans les deux sens, entre cette même avenue et le boulevard des Alliés ou les rues de Geôle et Montoir-Poissonnerie. Elles se font en toute clandestinité.

Note : D.



Place Saint-Pierre : boulevard des Alliés et avenue de la Libération.



Ne cherchez pas d'aménagements cyclables sur la carte de la place Saint-Pierre, il n'y en a pas. On aperçoit la voie de bus de la rue des Prairies Saint-Gilles, le DSC de la rue Neuve Saint-Jean et des zones piétonnes. C'est tout.

11.7.2. La rue de Geôle

Voici un gros problème de circulation : il n'y a pas assez de place au bout ouest de la rue de Geôle, à l'entrée de la place de la Mare, pour laisser passer les tramways, les automobiles, les cyclistes et les piétons. Quelles sont les solutions ? Détruire les anciens Beaux-Arts ? Interdire la rue de Geôle aux automobiles ? Proposer un itinéraire de contournement aux cyclistes ?

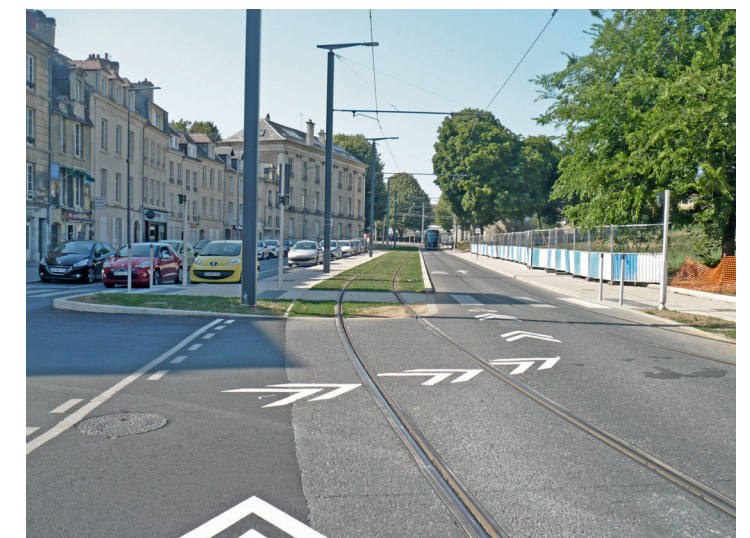
La solution proposée actuellement aux cyclistes n'est pas du tout satisfaisante : on leur a dessiné un cheminement sur la chaussée permettant de croiser perpendiculairement les rails du tramway. C'est sans compter avec la pression des conducteurs d'automobiles. De plus, le partage d'une bande cyclable étroite avec les voitures et le tramway est scabreux. Enfin, l'arrivée sur la place de la Mare est inepte.

Note : E.

Solution provisoire pour les cyclistes rue de Geôle : rouler sur le trottoir nord de la rue, juste sous le château. Mais c'est interdit. À terme, envisager une voie cyclable par la rue Gémare, la rue du chanoine Xavier de Saint-Pol et la rue du Gaillon ou la rue Bosnières. Mais ce n'est pas pour demain.

11.7.3. Au total

Tramway et vélo = marché de dupe sur 99 % des lignes.



Rue de Geôle : la contorsion de la bande cyclable.



Rue de Geôle : fin de l'exercice de contorsion et d'équilibre en arrivant quelque part (?) sur la place de la Mare.



Place Saint-Pierre : bateaux à franchir pour monter sur le terre-plein, petits dénivelés peu visibles.



Place Saint-Pierre : vers l'avenue du 6 Juin. Attention en croisant les rails du tramway !

Place Saint-Pierre : les cyclistes ne savent pas très bien où passer. Au sud ?



Ou au nord ?

