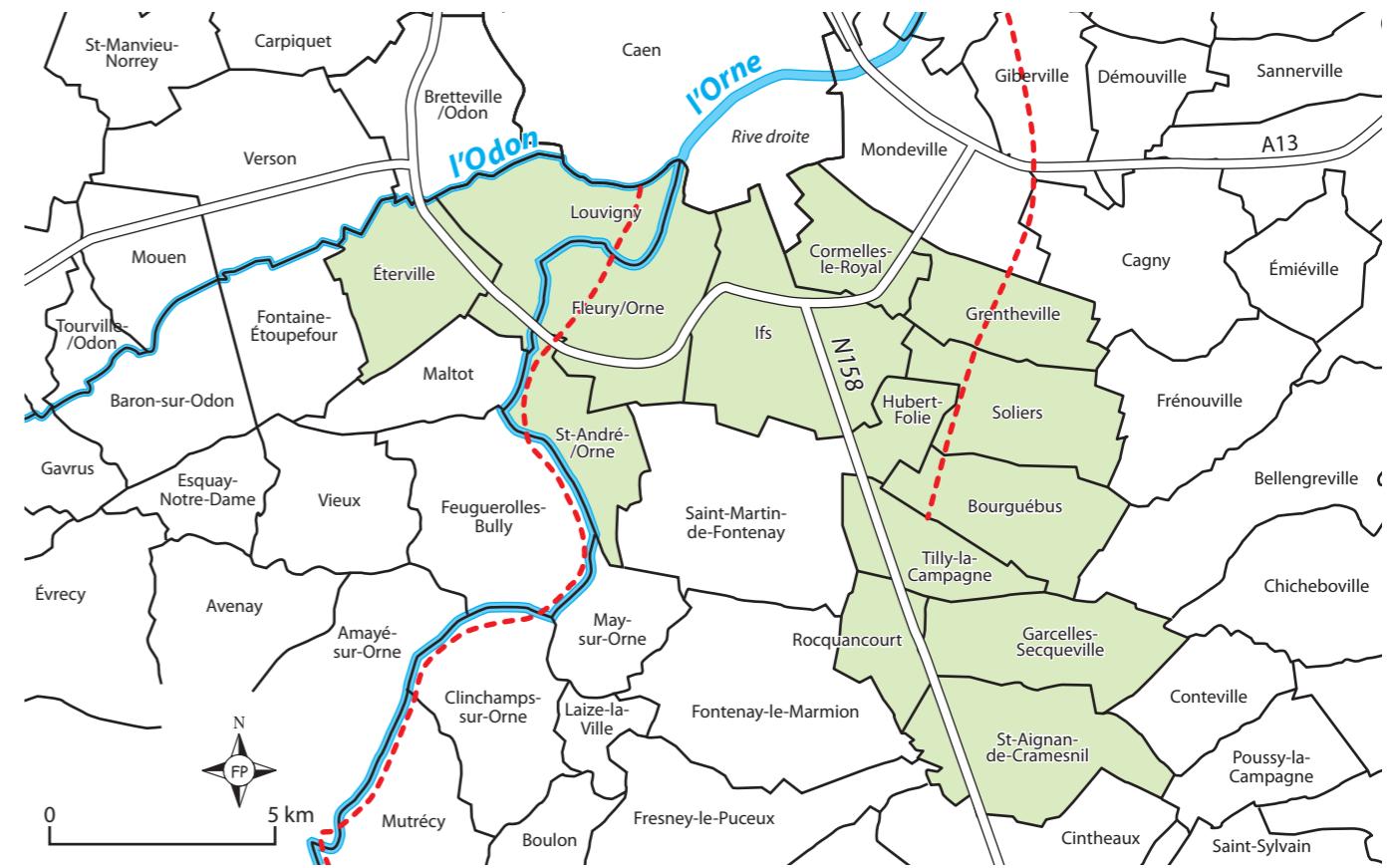


D - ZONE SUD



La zone sud de Caen-la-Mer est composée de 14 communes accueillant 35 000 habitants sur 69 km².

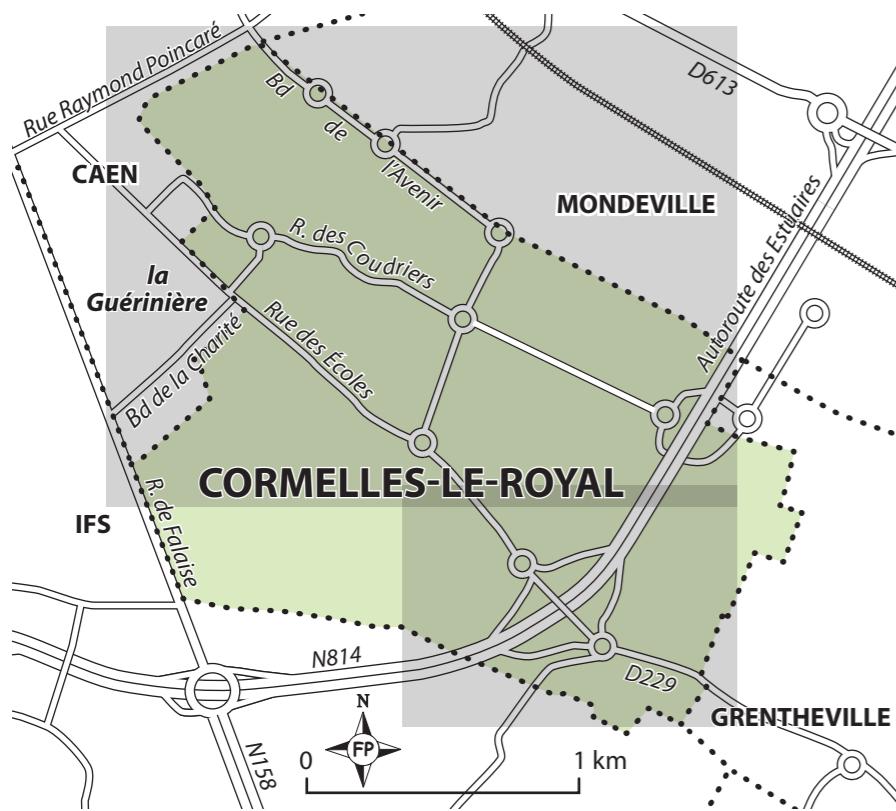
Elle s'articule à l'ouest autour de l'Orne et de la très belle voie verte de la Suisse Normande qui suit le cours de ce fleuve.

À l'est, elle suit l'axe de la nationale 158 menant à Falaise. Elle est traversée dans sa partie nord par la voie verte du chemin de fer minier qui amenait autrefois le minerai de la plaine de Falaise aux installations sidérurgiques de Colombelles.

Les communes de Louvigny, Ifs et Cormelles-le-Royal ont depuis longtemps réalisé des aménagements pour les cyclistes, souvent de qualité mais pas toujours explicites et plus ou moins bien connectés entre eux.

Avant de rejoindre Caen-la-Mer, les huit communes de la plaine de Caen, de Grentheville à Saint-Aignan-de-Cramesnil ont développé un réseau cyclable qui peut dans bien des cas servir de modèle, permettant tous les déplacements à vélo, dans les communes et de communes à communes.

CORMELLES-LE-ROYAL



Un jalonnement « maison » joliment fait, mais pas toujours cohérent.



Aucun jalonnement réglementaire n'existe sur la commune et n'y a que très peu d'arceaux de stationnement.

Cormelles est limitrophe à l'est de Mondeville et Grentheville, et à l'ouest d'Ifs, qu'on peut relier aisément et agréablement à vélo à travers les espaces verts bordant le périphérique au sud de la commune. Les nombreuses allées mentionnées plus haut sont d'une largeur suffisante (3 mètres environ) et le revêtement y est correct. Dans la mesure où elles constituent des itinéraires indépendants, elles seraient pour la plupart éligibles au rang de voies vertes.



L'entrée de la Vallée du Coin de Terre, vers la rue de Falaise.

Cormelles-le-Royal dispose de trois types d'aménagements « cyclables » :

- des pistes bidirectionnelles conformes aux normes, créées par Caen-la-Mer, rue de Falaise, boulevard de l'Espérance et boulevard de l'Avenir ;
- des « voies douces », ni trottoirs ni pistes cyclables, supposées constituer un réseau intra-communal, mais sans continuité ni cohérence avec un jalonnement « maison » ;
- de belles allées en stabilisé qui sillonnent les nombreux espaces verts au centre et au sud de la commune.

Et paradoxe très Cormellois, les plus beaux itinéraires à vélo sont peut-être les itinéraires piétons dans les espaces verts ouverts aux cyclistes !

Pour cela, il conviendrait d'y installer la signalisation de police réglementaire et le jalonnement nécessaire, notamment pour les liaisons inter-communales. À noter toutefois que, de manière incompréhensible, deux chicanes compliquent énormément le passage au niveau du boulevard de l'Avenir et de la rue des Coudriers.

Un chemin de type agricole rejoint Grentheville et la belle voie verte de l'ancien chemin de fer minier. Il est également en mauvais état et curieusement barré à la limite de la commune.

Traversée nord-sud délicate

Dans les sens nord-sud ou sud-nord, la traversée de la commune est plus délicate : entre le réseau de Caen et celui - excellent - de Plaine Sud de Caen* désormais intégrée à Caen-la-Mer, Cormelles fait figure de « trou noir ».

Arrivant de Soliers par la piste cyclable de la D229, on bute d'abord sur le franchissement du périphérique : un grand rond-point, un pont étroit, une circulation automobile rapide et de nombreux poids-lourds, un second rond-point (Röthlein) pour ensuite emprunter la rue du Calvaire, puis la rue des Écoles, sans aménagement cyclable jusqu'à la Guérinière à Caen.

Un itinéraire nord-sud de substitution

Un itinéraire de substitution (souligné en orange sur les cartes pages suivantes), plus sûr mais plus long de près d'un kilomètre, est possible en empruntant sur 700 m un chemin (en fort mauvais état) en contrebas du périphérique qu'on franchit par en-dessous au niveau de la rue des Frères Lumière, pour retrouver au choix la piste cyclable du boulevard de l'Espérance ou le chemin vers la rue de Grentheville, très paisible. Mais aucun jalonnement n'existe pour cet itinéraire sécurisé, et le débouché sur le rond-point du Calvaire est malcommode. Une traversée directe et sûre de la commune reste donc à trouver et à aménager.



Au niveau de la rue des Frères Lumière : passage sous le périphérique en allant vers Grentheville.

Globalement, à Cormelles, la pratique du vélo semble plus vue comme un loisir que comme un moyen de transport quotidien vers les zones scolaires, industrielles ou commerciales ou les communes voisines.



Le chemin en contrebas du périphérique.



Fin de la rue de Grentheville et début de la « voie verte » vers la rue des Frères Lumière.



Le chemin vers Grentheville. Très pratique pour se rendre dans la zone Décathlon ou sur la voie verte du chemin de fer minier.

* Plaine Sud de Caen est une ancienne communauté de communes qui regroupait Grentheville, Soliers, Bourguébus, Hubert-Folie, Tilly-la-Campagne, Rocquancourt, Garcelles-Secqueville et Saint-Aignan-de-Crasmesnil. Elle a été active et cohérente dans la réalisation des équipements cyclables sur son territoire.



Piste boulevard de l'Espérance

À double sens sur 550 m. Correcte. Devient voie verte sur sa partie sud-est (400 m). Manque un jalonnement vers Grentheville et Soliers (voir plus haut).

Note globale : B.

Piste boulevard de l'Avenir

À double sens, elle longe Cormelles sur 1 100 m. Correcte. Barrières en chicane très malcommodes pour accéder à la Vallée verte.

Note globale : B.



Une entrée vers les vallées vertes un peu chicanière.



Piste de la rue de Falaise

À double sens, elle longe Cormelles sur 500 mètres. Correcte. Deux remarques : arrivé au rond-point sud, la connexion avec la piste venant d'Ifs (boulevard du Stade) est trop tortueuse. Enfin, la supposée continuité vers la rue Alfred Nobel est une fiction : il s'agit d'un trottoir.

Note globale : C.



Le rond-point de la porte d'Espagne.

« Voie douce » rue des Coudriers

1 000 m environ. Il s'agit en fait d'un trottoir affublé à chaque croisement de panneaux non réglementaires « partageons l'espace », ainsi que de barrières (!) et supposé accueillir avec les piétons une piste cyclable à double sens. Aucun aménagement pour le franchissement du rond-point des Drakkars.

Note globale : D.



Encore des chicanes rue des Coudriers.

« Voie douce » avenue du Coti

800 m environ. Ce sont des trottoirs supposés accueillir les vélos. Murets en chicanes aux carrefours ! Cette fois, aucune signalisation de police. La loi n'a pas été respectée lors de la création très récente de cette artère. En outre, nombreux passages pavés malcommodes.

Note globale : E.

(Ce n'est pas un aménagement cyclable).



Pavés et chicanes en dur avenue du Coti et même pas de piste cyclable.



« Voie douce » boulevard de Combe Martin

Mêmes remarques que précédemment. Ce n'est pas un aménagement cyclable.



Boulevard de Combe Martin.

« Voie douce » rue de l'Industrie .

350 m entre les ronds-points de l'Industrie et de l'Avenir de qualité équivalente à la voie douce de la rue des Coudriers.

Entre les ronds du Calvaire et de l'Industrie, ce n'est pas un aménagement cyclable mais un simple trottoir.

Note globale : D.



Rue de l'Industrie.

« Voie douce » rue de la Guérinière

270 m. Idem. Entrée et sortie improbables. À noter que de l'autre côté de la rue, la contre-allée longeant la Guérinière (sur la commune de Caen) pourrait accueillir très facilement un double-sens cyclable.

Note globale : E.



Rue de la Guérinière. L'entrée en venant de Caen, après la boulangerie.



Rue de la Guérinière.
Fin de piste au carrefour avec la rue des Étercelets.

Quelques considérations

Chemin de Jort

C'est la seule zone de rencontre, dûment signalisée (200 m environ).

Boulevard Clément Ader

Desserte de la Zone d'Activités Object'Ifs Sud. La piste cyclable est quasi inexistante. C'est un simple trottoir sur le côté nord de la route. Il a là un manque cruel d'aménagement cyclable de qualité, vu la quantité de poids-lourds dans le secteur.

Quelques **cheminements piétonniers** existent dans les zones pavillonnaires au nord de la commune, mais ils sont souvent entravés par des barrières.

Chemin aux Bœufs

Situé entre l'avenue du Coti et la rue des Jontchets il marque une des frontières avec la ville de Caen. Sur 250 m c'est un chemin gravillonné, arboré, agréable, mais anecdotique.

Chemin d'Ifs est très agréable et constitue un accès facile vers la zone commerciale de la porte d'Espagne.

Rue de la Charité

Cette petite artère tranquille est en cours de réaménagement sur son côté nord (Caen). Elle ne nécessite pas d'aménagement cyclable. En revanche, l'allée René Dumont, une voie verte supposée rejoindre le boulevard de la Charité, est inexplicablement barrée par des obstacles quasi-infranchissables à vélo ! Mais là on est sur Caen. Dommage, car ce serait une liaison possible et sûre entre les deux communes.



Une entrée de chemin piétonnier.



Le chemin d'Ifs. Sympa.

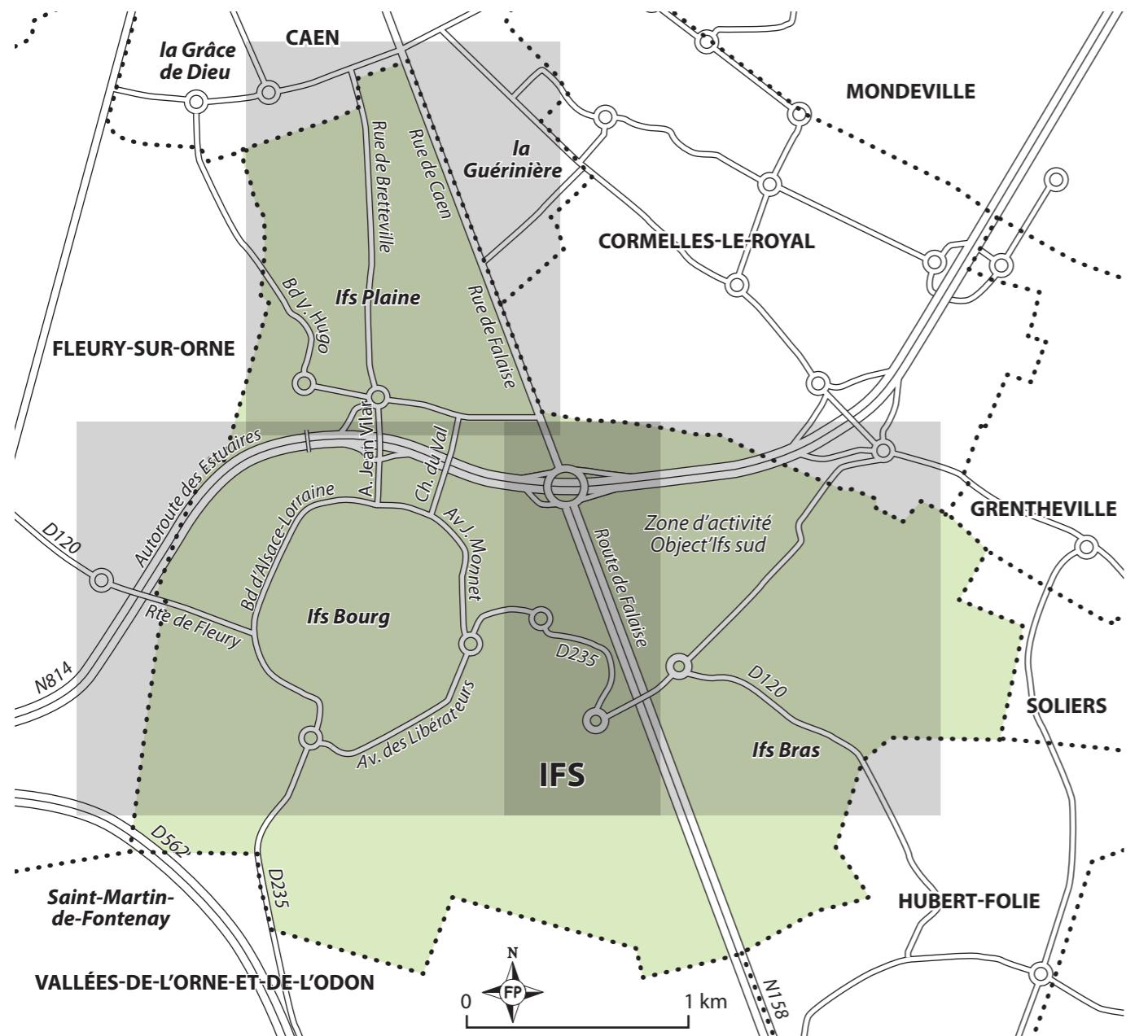


Un engin de torture pour cyclistes, allée René Dumont.
La ville d'Ifs a le même fournisseur.



La zone de rencontre chemin de Jort.

IFS



La commune d'Ifs, tout comme celle d'Hérouville-Saint-Clair, fut pionnière dans les aménagements cyclables. Sur son territoire il y a donc de très beaux aménagements, d'autres plus ou moins moyens, certains inutiles, et encore des besoins d'équipements.

Il y a de plus de nombreux cheminements piétonniers (en gris clair pointillé sur les cartes) presque tous accessibles aux cyclistes. Enfin, de beaux chemins de terre tassée permettent de rouler dans la forêt d'Ifs, au sud du boulevard périphérique, entre la route de Fleury et le chemin du Val.

Nous étudierons ce que la ville d'Ifs propose aux cyclistes sur quatre rubriques :

- 1 - Ifs Plaine ;
- 2 - Les franchissements du périphérique (N814) ;
- 3 - Ifs Bourg ;
- 4 - Ifs Bras et la zone d'activité Object'Ifs sud.



Un des nombreux passages pour piétons accessibles aux cyclistes.

I - IFS PLAINE

La piste du boulevard Victor Hugo

Du rond-point de Kornaka avec le boulevard Yitzhak Rabin au rond-point avec l'avenue Père Charles de Foucauld.

Sur la rive est du boulevard, elle se prolonge au nord sur Fleury-sur-Orne (le long de l'avenue du 19 Mars 1962) et sur Caen (le long de l'avenue du général Laperrine). Au total une piste à double sens longue de 1 400 m et large de 4 m, doublée d'un couloir pour les piétons.

Du bel ouvrage.

Note globale : A.



Avenue du 19 mars 1962, puis boulevard Victor Hugo. Super !

Note globale : B.



Autour du rond-point du Hoguet. Il suffit de respecter les priorités pour être en sécurité.

Du rond-point de Kornaka à la rue de Falaise (N158) en passant par le boulevard Rabin, le rond-point du Hoguet et le boulevard du Stade

1 100 m de pistes à double sens, larges de 3 m, parfaitement revêtues (sauf autour du grand rond-point du Hoguet), au nord des deux boulevards avec un court passage au sud près du stade. Sauts de trottoir parfois un peu musclés, notamment boulevard du Stade.

Parfaites continuités au sud vers la passerelle Madiba, le pont de l'avenue Jean Vilar et le pont du chemin du Val ; au nord par la très belle piste du chemin Napoléon et, bien sûr, par le boulevard Victor Hugo.

Chemin Napoléon

Un bijou de piste cyclable à double sens sur 500 m, depuis le boulevard du Stade jusqu'au boulevard Corneille, côté ouest du Chemin Napoléon.

Note globale : A.

Chemin Napoléon. C'est clair, on est bien sur une piste cyclable.



Là, c'est un peu trop ! On incite les cyclistes à mettre pied à terre. Mais comment faire si l'on revient du marché avec des grosses sacoches pleines ?





Boulevards Molière et Pierre Corneille

Sur les 700 du trajet, au sud des deux boulevards, on roule sur des belles pistes à double sens, bien aménagées ou sur un trottoir à peine repecté par les automobilistes.

Revêtements corrects.

Continuités parfaites à l'ouest avec le boulevard Victor Hugo, à l'est avec le chemin Napoléon.

Note globale : C.

Un bout de piste le long de la ligne du tramway

En allant vers le nord (vers Caen) par l'avenue Jean Vilar, à partir du grand rond-point du Hoguet, on suit la ligne de tramway. Il n'y a pas d'aménagement cyclable pendant 400 m puis, juste avant que le tramway traverse l'avenue Vilar, un équipement de très bonne qualité, à double sens, en site propre, apparaît au sud de la ligne qu'il suit pendant 550 m jusqu'à la rue du Chemin Vert.

Malgré l'absence de continuité convaincante on lui met :

Note globale : A.

Pourquoi A ? D'abord parce que c'est un parcours charmant, loin des automobiles. Ensuite parce qu'on nous avait promis que les lignes de tramway seraient doublées d'aménagements cyclables de qualité, ce qui n'a jamais été le cas. Voilà ce qu'il faudrait faire !



En haut, à gauche : boulevard Pierre Corneille. Le manque de signalisation incite les voitures à se garer n'importe comment.

En bas à gauche : au croisement rue Albert Camus / bd. Pierre Corneille. Il n'y a que le début de la piste qui est signalé.

En haut à droite : la piste bucolique le long du tramway. Note A !

En bas à droite : entre le chemin de Fleury et le tramway. Note E !



Au nord de la rue Albert Camus

Sur 100 m, un bout de piste impératif sur le trottoir ouest de la rue Albert Camus, entre le chemin de Fleury et la voie de tramway. En plus avec des sauts de trottoir.

Note globale : E.

Rue Eugène Ionesco

Même chose mais à sens unique.

Note globale : E.

II - LES FRANCHISSEMENTS DU PÉRIPHÉRIQUE

Par la D120 route de Fleury

La rive nord de la D120 accueille une piste cyclable à double sens, partagée avec les piétons.

Longueur : 600 m, largeur : 2 m.

De l'entrée sud de la forêt d'Ifs, elle aboutit à l'avenue des Diges à Fleury où elle se continue par les pistes de cette commune.

Note globale : B.

En venant d'Ifs, le pont de la D120 sur le périphérique.



Par l'avenue Jean Vilar

Une courte piste à double sens, partagée avec les piétons, démarre du rond-point sud (bretelles d'accès au périphérique) et mène au bout de 240 m au rond-point du Hoguet sur le côté est de l'avenue Jean Vilar.

Largeur : 3 m. Bon revêtement.

Accès très facile du côté Ifs Plaine. Pas de continuité côté Ifs Bourg sauf par les chemins de la forêt d'Ifs.

Note globale : A.

La piste de l'avenue Jean Vilar en venant de Ifs Bourg.



Par la passerelle Madiba

Magnifique passerelle franchissant le boulevard périphérique et joignant le quartier universitaire à la forêt.

L'accès par le nord se fait par une rampe à la pente douce accessible aux cyclistes et aux handicapés. L'accès par le sud se fait par les chemins de la forêt.

Note globale : A.

La passerelle Madiba en allant vers Ifs Plaine.



Par le chemin du Val

500 m de piste à double sens, partagée avec les piétons, côté ouest du chemin du Val, mènent du boulevard du Stade au rond point avec l'avenue Jean Monnet.

Largeur 3 m. Bon revêtement.

Bonne continuité avec la piste du boulevard du Stade, la piste Jean Monnet et les chemins du bois d'Ifs.

Note globale : A.

La piste du chemin du Val en venant de Ifs Bourg.



III - IFS BOURG

Les pistes du « centre bourg »

Elles parcourent la rue du Vercors et l'esplanade François Mitterrand près de la mairie, la rue du Peintre Tournières et la rue de la République près de l'église Saint André.

Dessinées sur la chaussée, elles sont à double sens rue du Vercors et à sens unique ensuite, le tout sur 500 m pour une largeur de un mètre pour chaque sens.

Rue du Vercors : 50 mètres corrects avant d'entrer sur l'esplanade de la mairie.

La rue du Peintre Tournières est à sens unique vers la mairie. En descendant, le cycliste est à contresens mais tout le monde a la place pour circuler. En montant cette même rue, une piste virtuelle rase par l'arrière les voitures en stationnement. Le long de la rue de la République le cycliste est aussi à contre sens mais il aborde les voitures stationnées par l'avant.

Il n'y a de continuité assurée qu'avec la piste du boulevard d'Aquitaine.

Note globale : C.

Rue du Vercors.



Rue du Peintre Tournières en remontant vers la mairie.



Départ de la piste de la rue de la République.



La piste des boulevards d'Auvergne et d'Aquitaine

Longue de près de 700 m et large de 1,5 m, elle longe en site propre les deux boulevards susnommés, au nord, depuis le rond-point avec la rue de Saintonge et la route de Fleury jusqu'à la mairie d'Ifs.

L'accèsibilité est correcte en venant de Fleury, après avoir contourné le tiers du rond-point. Elle est parfaite près de la mairie avec les pistes du vieux village (voir plus bas).

Le revêtement est correct. Mais, en fait, il s'agit plus d'un trottoir que d'une piste cyclable. Il est bordé au ras par des murs, des clôtures ou des haies plus ou moins envahissantes qui en limitent la largeur et rendent un croisement entre cyclistes aléatoire. Finalement il est plus pratique de rouler sur les deux boulevards longés.

Note globale : D.

À l'étroit sur la piste du boulevard d'Auvergne.





Les pistes des avenues des Libérateurs et du Black Watch

Belles pistes à double sens, larges de 4 m qui suivent l'avenue des Libérateurs sur 550 m depuis le collège Léopold Sédar Senghor (rue du Roussillon) jusqu'au rond-point avec la rue de l'Église, puis sur 400 m l'avenue du Black Watch jusqu'au rond-point du 20 Juillet 1944. Au nord des avenues, en site propre, longées par une piste pour piétons, revêtement impeccable.

La continuité entre les deux avenues est assurée par le rond-point avec la rue de l'Église, qui se contourne par une piste simple sur la chaussée. Coté collège Senghor, la continuité avec le boulevard d'Aquitaine et la mairie est assurée par la rue du Roussillon (sans aménagement cyclable mais en zone 30). Coté rond-point du 20 Juillet 1944 la continuité n'est qu'apparente vers le centre commercial (par un ridicule avorton de piste à double sens). Par contre elle est réelle vers la D120 (rue de la Dromière).

On aimerait mettre la note A, mais il y a deux défauts sur ces aménagements : le parcours du cycliste est haché par sept panneaux de stop, alors que les deux avenues sont prioritaires et les sauts de trottoir du Black Watch sont un peu raides.

Note globale : B.



L'avenue des Libérateurs et le carcan des nombreux stop.



La piste de la rue Urbain Leverrier

En site propre, sur le trottoir nord de la rue, elle descend sur 350 m vers l'avenue Jean Monnet.

Largeur 2,5 m, revêtement bon.

Pas de défaut, sauf la perte de priorité au carrefour avec la rue Arago.

Note globale : B.

Annonce de la piste de la rue Urbain Leverrier en venant du rond-point du 20 juillet 1944.



Rue Leverrier et son « cédez le passage ».



La piste de l'avenue Jean Monnet

Belle piste, en site propre sur le trottoir est de l'avenue, elle se déroule elle aussi sur 350 m depuis l'allée de Lisbonne, en passant par le rond-point avec la rue Leverrier, jusqu'au rond point avec le chemin du Val et le rue du Bois Guesdon.

Mêmes remarques que pour la rue Leverrier en ce qui concerne le régime des priorités avec les rues affluentes.

Continuité excellente avec la piste du chemin du Val au nord, mais absence totale de continuité au sud.

Note globale : C.

Avenue Jean Monnet et perte de priorité réservée aux cyclistes.



Chemins piétonniers, piste cyclables, trottoirs partagés, vagues suggestions, signalisation cohérente ?

La commune d'Ils est riche en équipements cyclables, quelquefois excellents, souvent d'assez bonne qualité, de temps en temps sans intérêt, jamais dangereux. Mais de graves défauts rendent l'ensemble imparfait.

Tout d'abord, il n'y a pas ou très peu de signalisation et d'indications d'itinéraires pour les cyclistes. Quand il y en a, c'est sans cohérence, voire farfelu.

Ensuite on ne sait pas toujours clairement si on est sur une voie piétonnière ou cycliste ou les deux à la fois. A priori, toutes les voies pour piétons sont accessibles aux cyclistes, quelquefois après le passage de barrières plus ou moins dissuasives. Il y a trop de secteurs partagés dans un certain flou. Les marques au sol (cyclistes en blanc) sont souvent effacées ou disposées sans cohérence.

Des itinéraires piétons sont quelquefois signalés abusivement pour les cyclistes, dans Géovélo ou sur les cartes IGN. Signalons-en quelques uns (soulignés en jaune sur la carte page xx) :

- La piste de la plaine de jeux sud, non goudronnée, entre la rue du 19 Mars 1962 et la rue des Sablonnettes (Ils Plaine) est proposée aux deux utilisateurs mais ses entrées sont dissuasives pour les cyclistes. C'est une piste clairement piétonnière.

- La piste qui joint les boulevards Molière et Yitzhak Rabin, bien que goudronnée semble plus destinée aux piétons qu'aux cyclistes.

- Même constat pour la piste joignant le carrefour boulevards Molière / Victor Hugo et le rond-point du Hoguet.

- Malgré la pancarte ronde rendant l'itinéraire obligatoire pour les cyclistes, il en va de même pour la piste joignant le chemin de Fleury au rond-point du Hoguet.

S'il y avait un exemple à suivre pour montrer qu'on est bien sur un équipement cyclable, ce serait le chemin Napoléon. Au minimum, il faudrait une signalisation homogène et cohérente.



L'entrée ouest de la piste le la plaine de jeux sud : d'abord engageante puis dissuasive.

IV - IFS BRAS ET LA ZONE D'ACTIVITÉ OBJECT'IFS SUD



Piste de la D120, rue de la Dronnière et rue Sieur de Bras

Belle piste à double sens, en site propre qui se déroule sur 1 500 m depuis le rond-point du 20 Juillet 1944 jusqu'à l'entrée du hameau de Ifs Bras. Largeur 3 m.

Il faut noter tout de même un vilain passage de 250 m au début de la rue de la Dronnière, quand la piste descend sur la chaussée pour ne former que deux

pistes à sens unique sur un mauvais revêtement, et qui obligent ceux qui roulent vers Ifs Bras à traverser deux fois la rue.

Élément remarquable : la piste passe sous la D120 puis monte la longer dans son franchissement de la N158. Bravo !

Note globale : B.

Pistes de la zone d'activité Object'IFS Sud

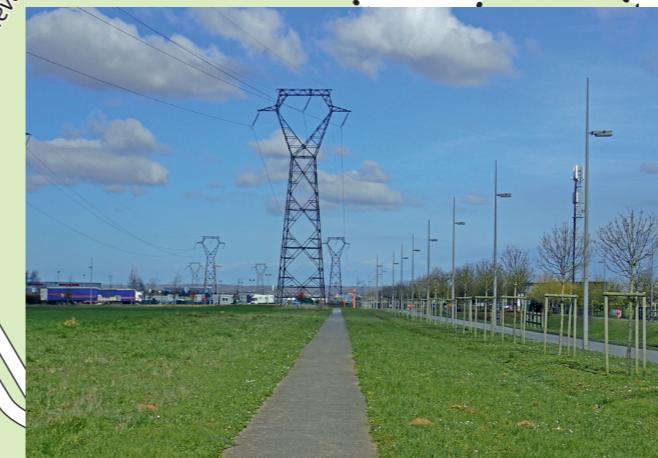
Plus de 4 100 m de pistes en ciment, larges de 1,4 m, en site propre, doublent les rues et boulevards de la zone d'activité Object'IFS Sud.

Elles ont trois défauts :

- une largeur insuffisante pour se croiser en sécurité ;
- de nombreux petits sauts de trottoir inconfortables ;
- on se demande à quoi et à qui elles sont utiles.

Il aurait certainement été préférable de continuer la belle piste de la rue de la Dronnière, le long du boulevard Clément Ader pour rejoindre la belle piste qui longe la D229 entre Cormelles et Soliers.

Note globale : D.



Aperçus des pistes de la zone d'activité. Un gros investissement mais pour quoi et pour qui ?



Le franchissement de la route de Falaise, parfaitement sécurisé.

