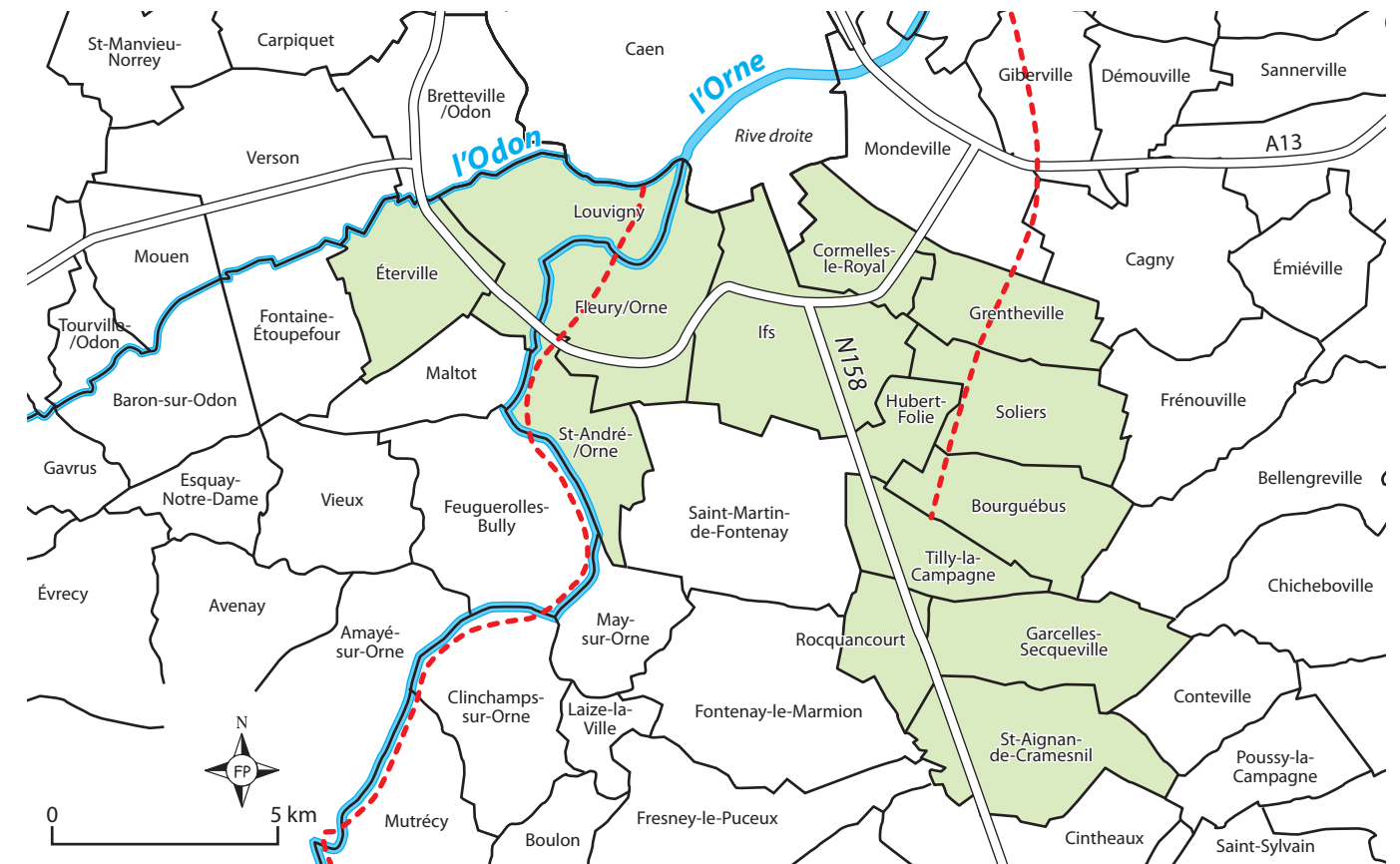


# D - ZONE SUD



La zone sud de Caen-la-Mer est composée de 14 communes accueillant 35 000 habitants sur 69 km<sup>2</sup>.

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.

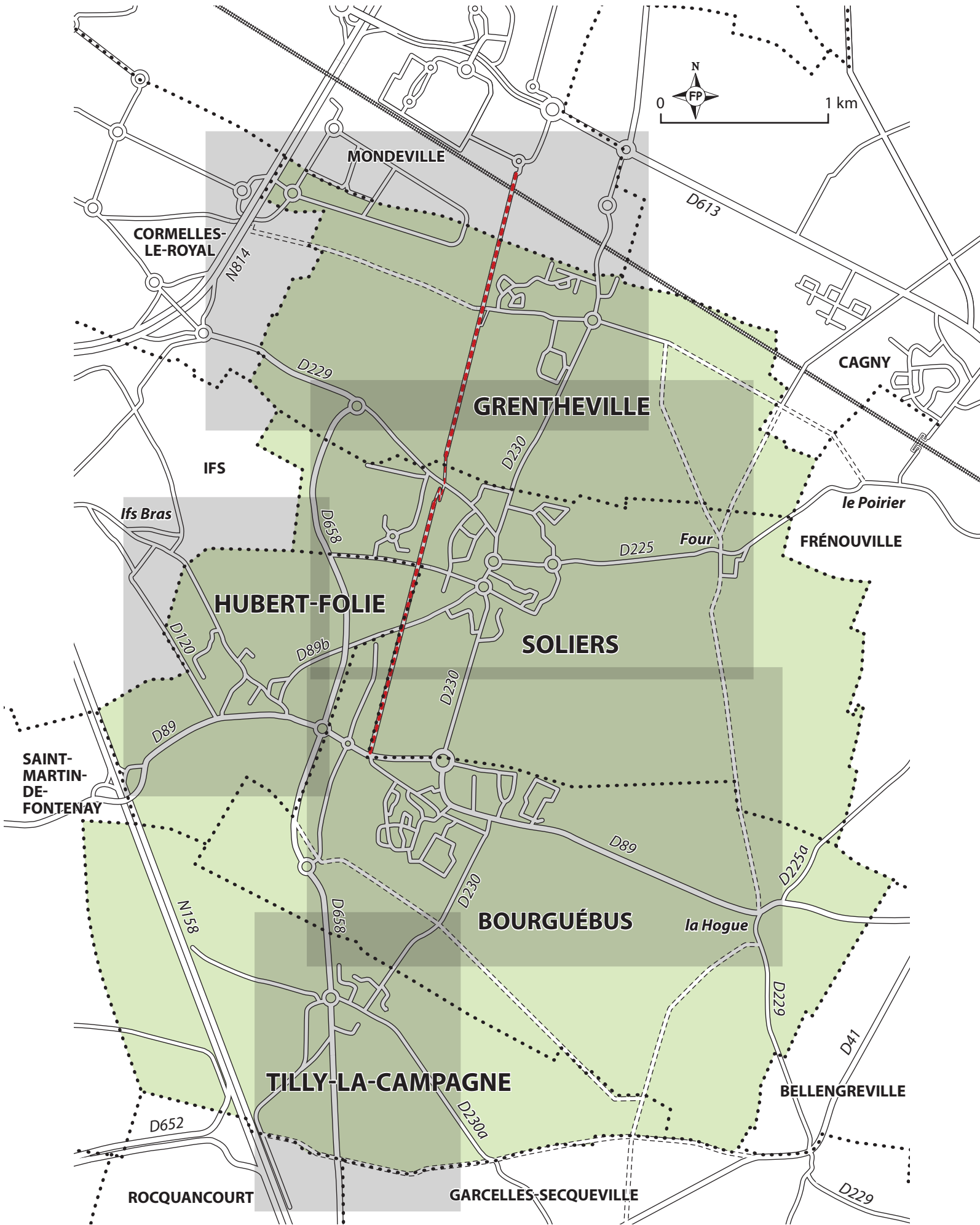
# GRENTHEVILLE, SOLIER, BOURGUÉBUS, HUBERT-FOLIE et TILLY-LA-CAMPAGNE

## Introduction

Avec les communes de Rocquancourt, Garcelles-Secqueville et Saint-Aignan-de-Crasmenil étudiées plus loin, nous sommes ici sur le territoire de l'ancienne Communauté de Communes « Plaine Sud de Caen » laquelle a rejoint « Caen-la-Mer » au 1er janvier 2017.

Ce territoire présente une singularité : il s'intéresse sérieusement au vélo depuis 20 ans, et met en œuvre avec constance un plan d'aménagements cyclables, qui lui a valu en 2010 le « guidon d'or » de l'association Déralleurs. Ces aménagements sont pour l'essentiel des pistes cyclables bidirectionnelles reliant les communes entre elles. De bonne facture en général en section courante (revêtement en bitume), elles sont par endroits un peu étroites. Surtout, les entrées/sorties présentent quelquefois des difficultés, voire des dangers. On note aussi des aménagements sur trottoirs malvenus, et une mauvaise utilisation de la signalisation « voie verte ». Le jalonnement est spécifique à « Plaine Sud de Caen » et ne respecte pas les préconisations du CEREMA.

Malgré ces défauts, l'ancienne CDC « Plaine Sud de Caen » présente aujourd'hui un véritable réseau cyclable, unique dans le Calvados, et dont la volonté et la persévérance qui en sont à l'origine pourraient servir de modèle sur tout le territoire de « Caen-la-Mer ».





La voie verte du « Chemin de fer minier ».

Construite sur l’ancienne voie ferrée qui amenait le minerai de fer vers l’usine sidérurgique de Colombelles, cette voie verte forme un axe sud-nord qui part de Bourguébus, traverse Soliers, Grentheville, Mondeville (et son centre commercial), Giberville et débouche sur le plateau de l’ex SMN à Colombelles. Une fois rétablie la continuité cyclable sur le plateau, il sera possible en toute sécurité de rejoindre le canal au pont de Colombelles puis la mer à Ouistreham.

La voie verte débute donc à la sortie de Bourguébus vers Hubert-Folie, sur la piste cyclable longeant la D89. Une barrière marque l’entrée. Elle ne laisse aux malheureux cyclistes qu’une chicane bien peu pratique. Tandems et remorques seront à la peine. Après quelques mètres en bitume, le revêtement passe au stabilisé recouvert de graviers fins. La voie est en remblai sur le tracé de l’ancienne voie ferrée si bien qu’on domine le paysage alentour. On trouve des sorties, parfois un peu étroites (pente forte et virages serrés), mais sans indication de direction. À Soliers, la voie verte est interrompue par la destruction ancienne d’un pont qu’il est question de rétablir. Il faut donc descendre par une piste resserrée et aux virages à 180°, traverser la D229 (rue de Caen) puis remonter tout droit pour retrouver le niveau de la voie. On continue ensuite vers Grentheville.

Longueur : 3 200 m (sur la CDC Plaine Sud de Caen), largeur : 3 m (mais la végétation vient doucement manger les rives).

Une belle réalisation pour les déplacements quotidiens et de loisir. Dommage que le revêtement ne soit pas à la hauteur.

Note globale : B.

Un revêtement peu roulant qui exclut les rollers et les cycloportifs.



Un axe structurant pour le quotidien et les loisirs.



Le début de la voie verte à Bourguébus sur la D89.



À Soliers, des rampes compensent l’absence de passerelle.



De Cormelles-le-Royal à Soliers (D229)

À l’ouest, la piste cyclable commence sur le territoire de Cormelles-le-Royal, au niveau du rond-point donnant accès au périphérique. À noter qu’au même endroit commence un chemin d’exploitation qui longe le périphérique sur 700 m vers le nord et permet de rejoindre le réseau cyclable de Cormelles-le-Royal et Caen. Cet itinéraire de continuité devrait être pris en compte par Caen-la-Mer avec un jalonnement approprié.

Le rond-point suscité n’étant pas aménagé, l’accès à la piste cyclable depuis Cormelles-le-Royal est problématique aux heures de fort trafic.

Il s’agit donc d’une piste cyclable bi-directionnelle à caractère obligatoire de 3 m de large, en enrobé, bien entretenue, séparée de la D229 par une haie. Sa longueur est de 1 700 m jusqu’à l’entrée de Soliers et la jonction avec la voie verte. Juste avant, les cyclistes doivent laisser le passage aux véhicules entrant et sortant du supermarché Carrefour Contact ce qui est contraire aux dispositions du Code de la route (R415-3).

À la jonction avec la voie verte, la traversée est sécurisée par un plateau surélevé puis deux pistes sur trottoir (non réglementaires) sont aménagées, l’une à droite sur 100 m, l’autre à gauche sur 190 m. Au delà, il faut circuler sur la chaussée où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Notes : B (jusqu’à la jonction avec la voie verte), D (pour les pistes sur trottoir).

Un plateau surélevé permet de traverser et de continuer vers Soliers.



En passant devant le supermarché Carrefour Contact.



D229 : le départ de la piste cyclable, côté Cormelles.



La jonction avec la voie verte de l’ancien chemin de fer minier.













De Grentheville à Soliers (D230)

À la sortie de Grentheville commence une piste cyclable au statut obligatoire, bi-directionnelle, du côté droit de la D230 et séparée de celle-ci par une variété de dispositifs (bande engazonnée, barrières en bois, arbustes ras, haie vive...). Comme ailleurs, la piste est en enrobé, fait 3 m de large et est bien entretenue. Des accès sont prévus pour les travaux des champs attenants. À Grentheville, l'entrée et la sortie de la piste cyclable sont parfaitement sécurisés au moyen d'un plateau surélevé et d'une limitation à 30 km/h. Seule ombre au tableau, trois « laissez le passage » correspondant à l'entrée d'un lotissement et aux accès à une usine, ce qui est dérogatoire au code de la route.

La piste fait 880 m jusqu'à l'entrée de Soliers où elle passe ensuite à gauche de la route. La traversée est insuffisamment sécurisée. La nouvelle piste cyclable bi-directionnelle de 290 m se trouve au niveau du trottoir mais séparée du cheminement piéton par une bande engazonnée. Du moins au début car ensuite, la place venant à manquer sur le trottoir, la piste se réduit à 1,50 m et la place pour les piétons n'est pas toujours respectée. Enfin, en arrivant au centre de Soliers, la sortie de la piste cyclable n'est pas sécurisée.

Notes : **B** (de Grentheville à l'entrée de Soliers), **D** (sur trottoir après l'entrée de Soliers).



De Soliers au Hameau de Four (D225)

Juste après l'église de Soliers un jalonnement horizontal de 180 m est matérialisé sur le trottoir, ce qui n'est pas réglementaire dans la mesure où le cheminement des piétons n'est pas séparé physiquement du cheminement des cyclistes et que la largeur du trottoir ne le permet pas. Après la pharmacie, le cycliste doit traverser pour prendre la piste cyclable qui suit la chaussée à gauche. Cette traversée n'est pas suffisamment sécurisée (un simple passage protégé pour piétons) et un plateau surélevé serait appréciable assorti d'une limitation à 30 km/h.

Longue de 100 m, cette piste cyclable bi-directionnelle et obligatoire, en enrobé et séparée de la chaussée par une haie, commence avec une largeur de 2,60 m se rétrécissant à 1,50 m à l'abord d'un rond-point à l'entrée d'un lotissement.

Après le rond-point, la piste cyclable devient une « voie verte » ce qui est une appellation abusive. Jusqu'à l'entrée du Hameau de Four, elle fait 1 000 m de long et 3 m de large, également en enrobé et séparée de la chaussée par une haie. Cette piste est dégradée par endroits où des racines ont fait se soulever le revêtement.

À l'entrée du Hameau de Four, la voie verte se transforme en « piste cyclable sur trottoir » sur quelques dizaines de mètres. L'insertion sur la chaussée est sécurisée par un plateau surélevé et une limitation à 30 km/h. Une « voie verte » sur un trottoir peu large reprend 70 m plus loin à droite. Cette voie verte continue sur 220 m pour s'interrompre brutalement à la limite administrative de la commune. Aucun équipement de sécurité pour l'insertion et absence d'abaissement du trottoir, ce qui rend cet endroit particulièrement dangereux pour les cyclistes arrivant dans l'autre sens qui doivent gérer à la fois la circulation et le trottoir à escalader.

Notes : **D** (pour le cheminement sur trottoir et la traversée), **C** (pour la piste cyclable), **B** (pour la « voie verte »), **E** (pour la sortie de Four vers Le Poirier).



Page gauche, colonne gauche, de haut en bas :  
- plateau surélevé à Grentheville pour sécuriser l'accès à la piste cyclable ;  
- piste cyclable sur trottoir.

Page gauche, colonne droite : en partant de Soliers vers le hameau du Four, cheminement sur le trottoir.



Page droite, colonne gauche, de haut en bas :  
- la traversée vers la piste cyclable ;  
- la piste cyclable se rétrécit à 1,50 m ;  
- le début de la « voie verte ».

Page droite, colonne droite, de haut en bas :  
- la « voie verte » dégradée ;  
- « voie verte » sur trottoir à la sortie de Four ;  
- ... et une « marche » pour terminer.





## De Soliers à Bourguébus (D230)

Depuis le centre de Soliers, il faut parcourir plus de 500 m pour trouver le début de la piste cyclable à gauche de la D230. L'insertion sur la piste cyclable est dangereuse du fait de la vitesse des véhicules et ce malgré la limitation à 30 km/h. Lors de notre visite, nous nous sommes faits doubler par un fourgon alors que nous avions tendu notre bras pour tourner à gauche. Là aussi, un plateau surélevé serait le bienvenu. La piste cyclable bi-directionnelle à statut obligatoire est en enrobé, large de 3 m et longue de 740 m, séparée de la chaussée par une haie.

Un peu avant le rond-point de Bourguébus, une sortie à droite permet de prendre la piste cyclable vers Hubert-Folie. Pour se rendre au centre de Bourguébus, la piste cyclable passe à gauche du rond-point en traversant la rue des Hirondelles puis aboutit sur la rue du Vale-ès-Dunes (D89) qu'il faudra suivre sans équipement cyclable particulier.

**Note globale : B.**



*L'insertion sur la piste cyclable à gauche est dangereuse.*



*Piste cyclable bi-directionnelle en enrobé.*



De Bourguébus au Hameau de La Hogue (D89)

Rue du Val-ès-Dunes, un peu après la Mairie, la piste cyclable vers la Hogue commence à droite de la route. La piste cyclable bi-directionnelle à statut obligatoire est en enrobé, large de 3 m et longue de 1 260 m, séparée de la chaussée par une haie ou une bande enherbée. Au panneau La Hogue, la piste cyclable continue sur le trottoir sur une centaine de mètres. L’insertion ensuite sur la chaussée n’est pas sécurisée et la vitesse des véhicules sans limite particulière. L’endroit est particulièrement dangereux. De même au retour à Soliers, l’insertion se fait au moyen d’une chicane peu pratique pour les vélos et un itinéraire sur le trottoir dont on ignore le statut. Là aussi, un plateau surélevé et une limitation à 30 km/h seraient appréciables.

À noter qu’à la fin de la piste cyclable sur trottoir à La Hogue, un même poteau porte un panneau fin de piste cyclable obligatoire dans un sens et début de voie verte dans l’autre sens. À force de mélanger les concepts...

Note globale : C.



La Hogue, la belle piste cyclable emprunte désormais le trottoir.

La Hogue, l’entrée/sortie de la piste cyclable n’est pas sécurisée.



De Bourguébus à Tilly-la-Campagne (D230)

Au niveau de la rue de Caen démarre un cheminement partagé piéton/vélo à statut de « voie verte » sur le trottoir ce qui est interdit par le code de la route. La signalisation horizontale laisse supposer que le cheminement vélo est mono-directionnel mais, comme il s’agit officiellement d’une voie verte, le double sens devrait être la règle. Ce cheminement est long de 500 m.

Ensuite, une piste cyclable bi-directionnelle à statut de « voie verte » en enrobé de 3 m de large mène à l’entrée de Tilly-la-Campagne sur 640 m. Un peu avant, la piste cyclable change de côté.

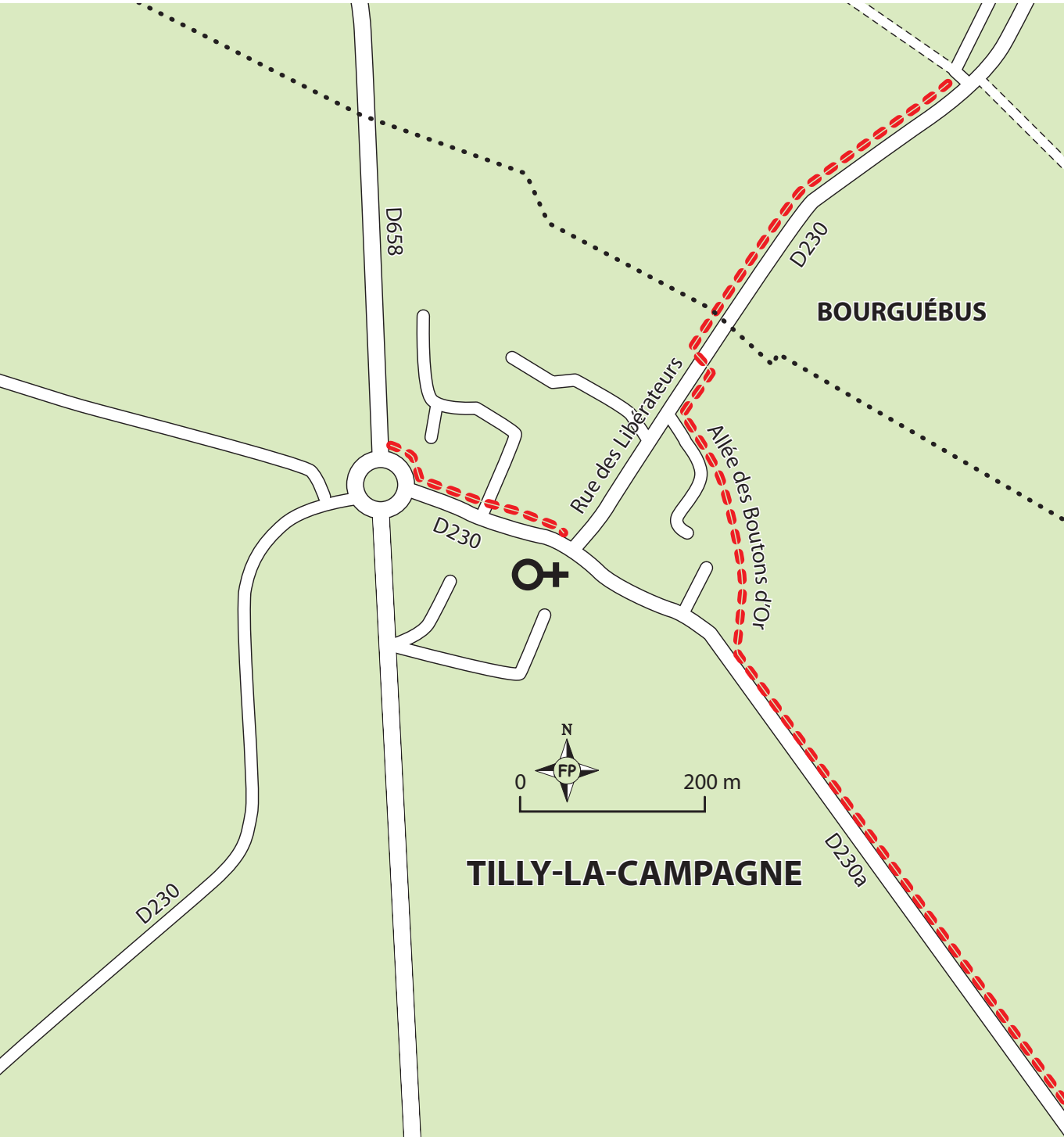
À noter qu’un aménagement de 420 m de long permet via l’allée des Boutons d’Or de rejoindre en site propre la D230a et la piste cyclable vers Garcelles-Secqueville.

Notes : D (pour le cheminement sur le trottoir), A (pour la piste cyclable bi-directionnelle).



Le cheminement piéton/vélo sur le trottoir.

La piste côté droit le long de la D230, en venant de Bourguébus.

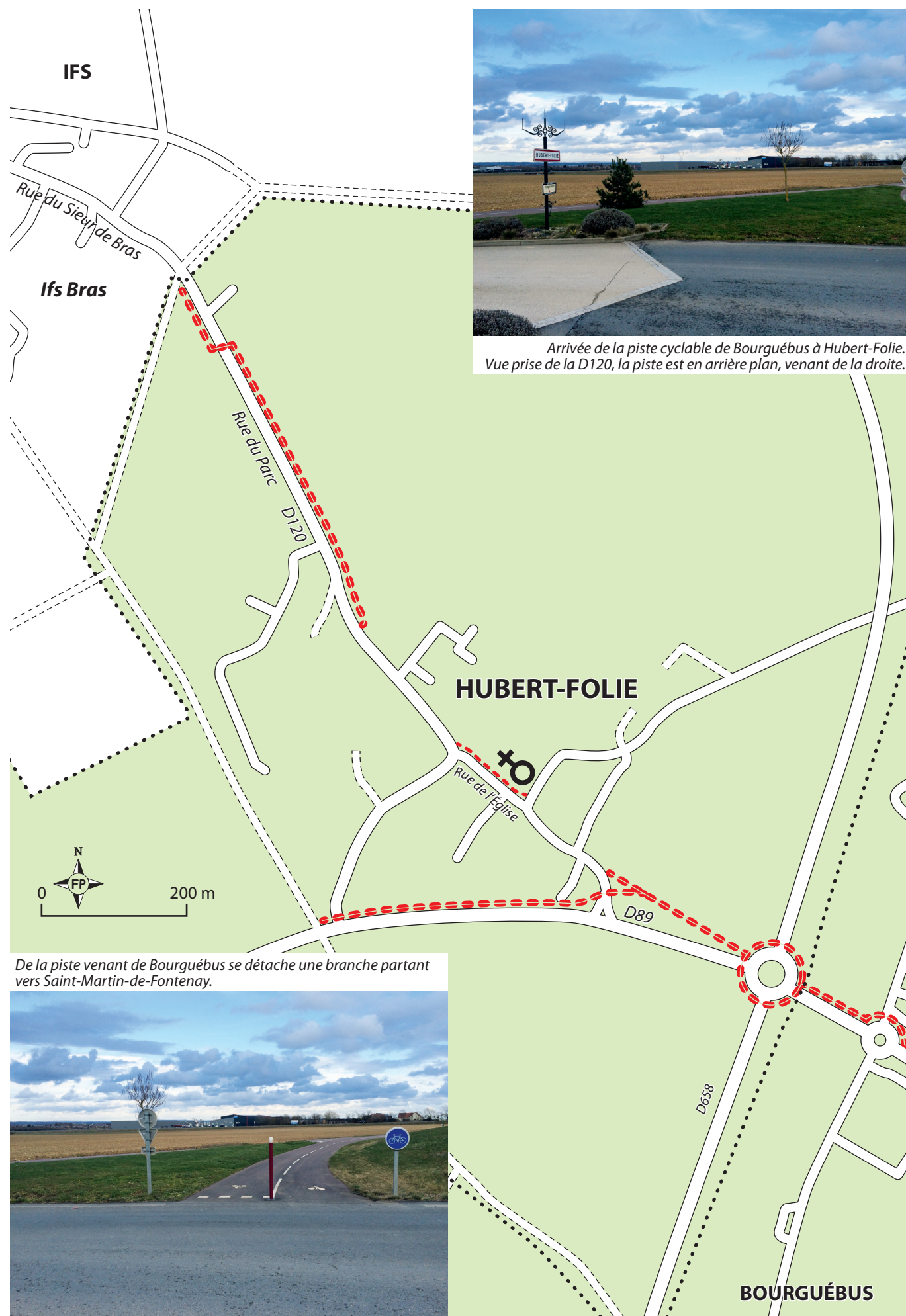


La piste cyclable côté gauche, en venant de Bourguébus.

Liaison Garcelles-Bourguébus : en passant par Tilly.







## De Bourguébus à Hubert-Folie (D89)

Du rond-point avec la D230, une piste cyclable part vers Hubert-Folie le long de la D89. C'est une piste bi-directionnelle à statut obligatoire, en enrobé de 3 m de large, séparée de la chaussée par une bande engazonnée. Après 480 m, on croise l'entrée de la voie verte du chemin de fer minier. On traverse ensuite deux ronds-points assez dangereux (pourquoi ne pas donner priorité à la piste cyclable ?) On arrive ensuite à l'entrée de Hubert-Folie pour une distance totale de 1 100 m. À cet endroit, une autre piste part vers Saint-Martin-de-Fontenay.

### Note globale : B

(à cause des ronds-points dangereux).

## De Hubert-Folie vers Saint-Martin-de-Fontenay (D89)

À l'entrée de Hubert-Folie (venant de Bourguébus) une piste cyclable très récente part en direction de Saint-Martin-de-Fontenay et s'interrompt au bout de 420 m en bordure de la D89. Bi-directionnelle, en enrobé, sa largeur initiale de 3 m se réduit par endroits à 2 m.

### Note globale : B.



Départ et fin de la piste partant vers Saint-Martin.



## Rue de l'église à Hubert-Folie (D120)

À Hubert-Folie, la D120 possédant un segment en sens interdit vers Ifs (rue de l'Eglise), un passage a été aménagé sur le trottoir pour les vélos. La largeur disponible (1,50 m) incite à la plus grande prudence en présence de piétons.

### Note globale : D.

De haut en bas :

- : à Hubert-Folie, jalonement de rabattement sur la voie verte (cette signalisation est présente à plusieurs endroits sur le territoire de Plaine Sud de Caen) ;
- amorce du contre-sens cyclable sur trottoir
- contre-sens cyclable sur trottoir (entre les barrières et le mur)





De Hubert-Folie vers Ifs Bras (D120)

À la sortie de Hubert-Folie, une piste cyclable démarre à droite le long de la D120. Bi-directionnelle, en enrobé, de 3 m de large, elle est séparée de la chaussée par une bande engazonnée. Après 490 m, il faut traverser et prendre une autre piste étroite à gauche de la chaussée qui amène au bout de 100 m à la limite administrative avec Ifs Bras. Aucune des entrées-sorties n'est sécurisée.

Note globale : B.



La piste cyclable vers Ifs Bras.



Vers Ifs Bras : changement de côté, peu sécurisé.



Une piste étroite de 100 m mène à la limite administrative avec Ifs Bras.

ROCQUANCOURT, GARCELLES-SECQUEVILLE, SAINT-AIGNAN-DE-CRAMESNIL

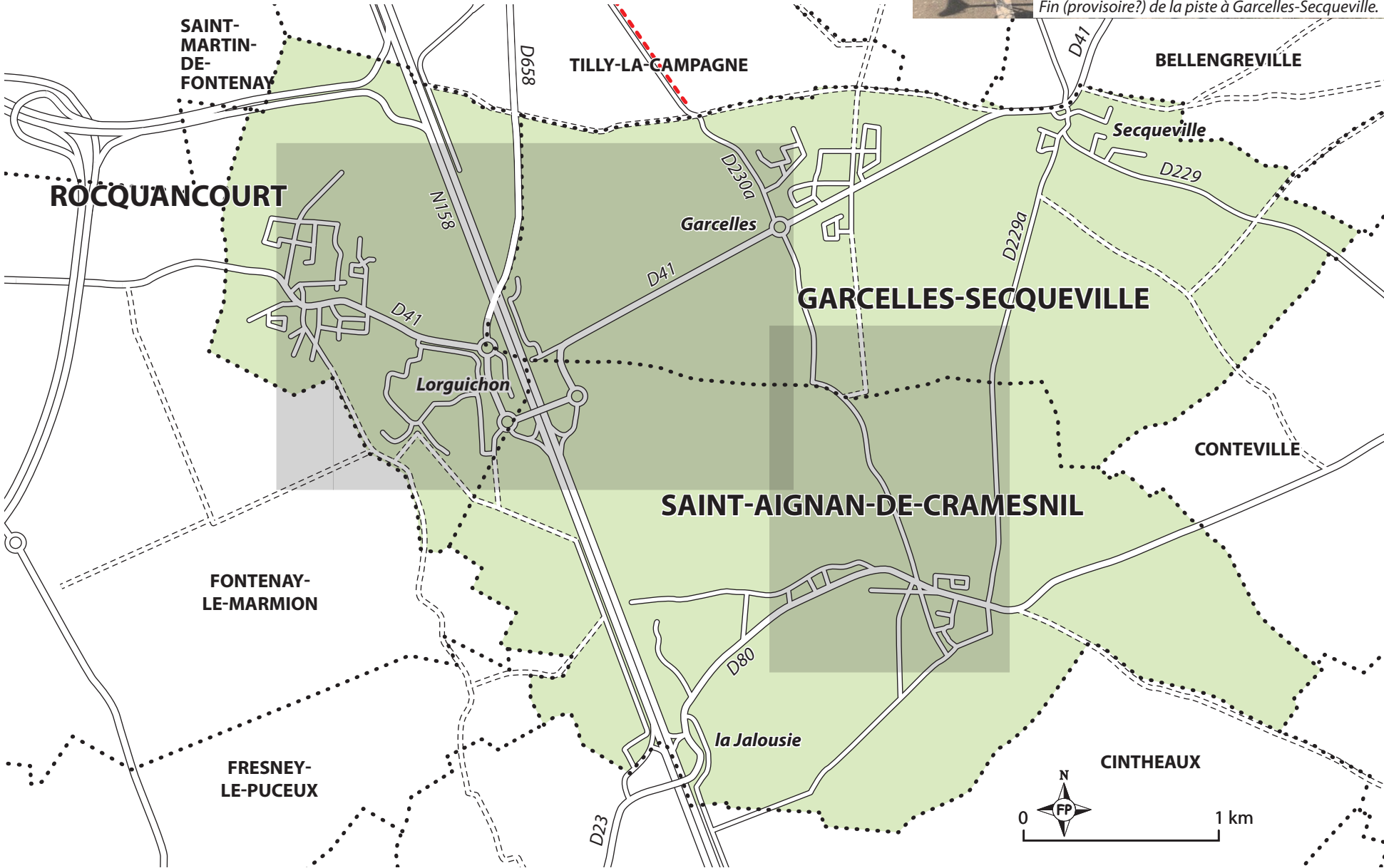
De Tilly-la-Campagne à Garcelles-Secqueville (D230A)

Il s'agit d'une piste cyclable bi-directionnelle en enrobé, de 3 m de large, à statut de voie verte, séparée de la chaussée par une bande enherbée. Les entrées-sorties ne sont pas sécurisées. L'aménagement fait 930 m. Il y aurait tout intérêt à le prolonger jusqu'à l'entrée du bourg, le long de la rue des Chasses.



Fin (provisoire?) de la piste à Garcelles-Secqueville.

Note globale : B





De Lorguichon à Rocquancourt

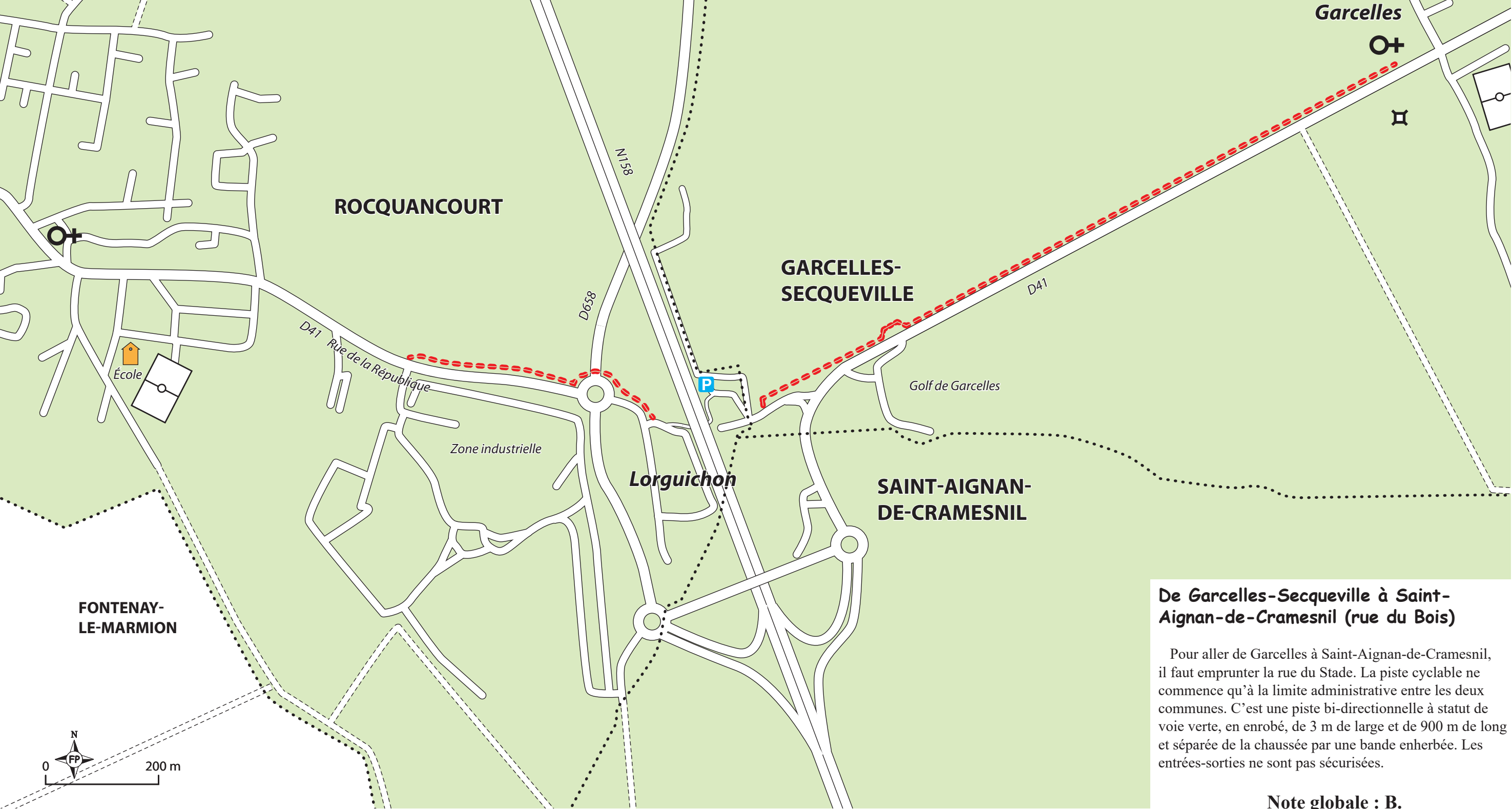
En prenant légèrement à droite à la sortie de la piste venant de Garcelles-Secqueville, on trouve sur un parking l’entrée d’un tunnel permettant de passer sous la N158 et rejoindre ainsi Rocquancourt.  
À la sortie du tunnel on trouve à droite une piste cyclable bi-directionnelle en enrobé qui emmène à Rocquancourt. Longueur 620 m.

Note globale : B.

De Garcelles-Secqueville à Lorguichon

La piste cyclable commence à droite de la route juste après le château. Il s’agit d’une piste cyclable bi-directionnelle en enrobé de 3 m de large. Sa longueur est de 1 170 m. Les entrées-sorties ne sont pas sécurisées.

Note globale : B.



De Garcelles-Secqueville à Saint-Aignan-de-Cramesnil (rue du Bois)

Pour aller de Garcelles à Saint-Aignan-de-Cramesnil, il faut emprunter la rue du Stade. La piste cyclable ne commence qu’à la limite administrative entre les deux communes. C’est une piste bi-directionnelle à statut de voie verte, en enrobé, de 3 m de large et de 900 m de long et séparée de la chaussée par une bande enherbée. Les entrées-sorties ne sont pas sécurisées.

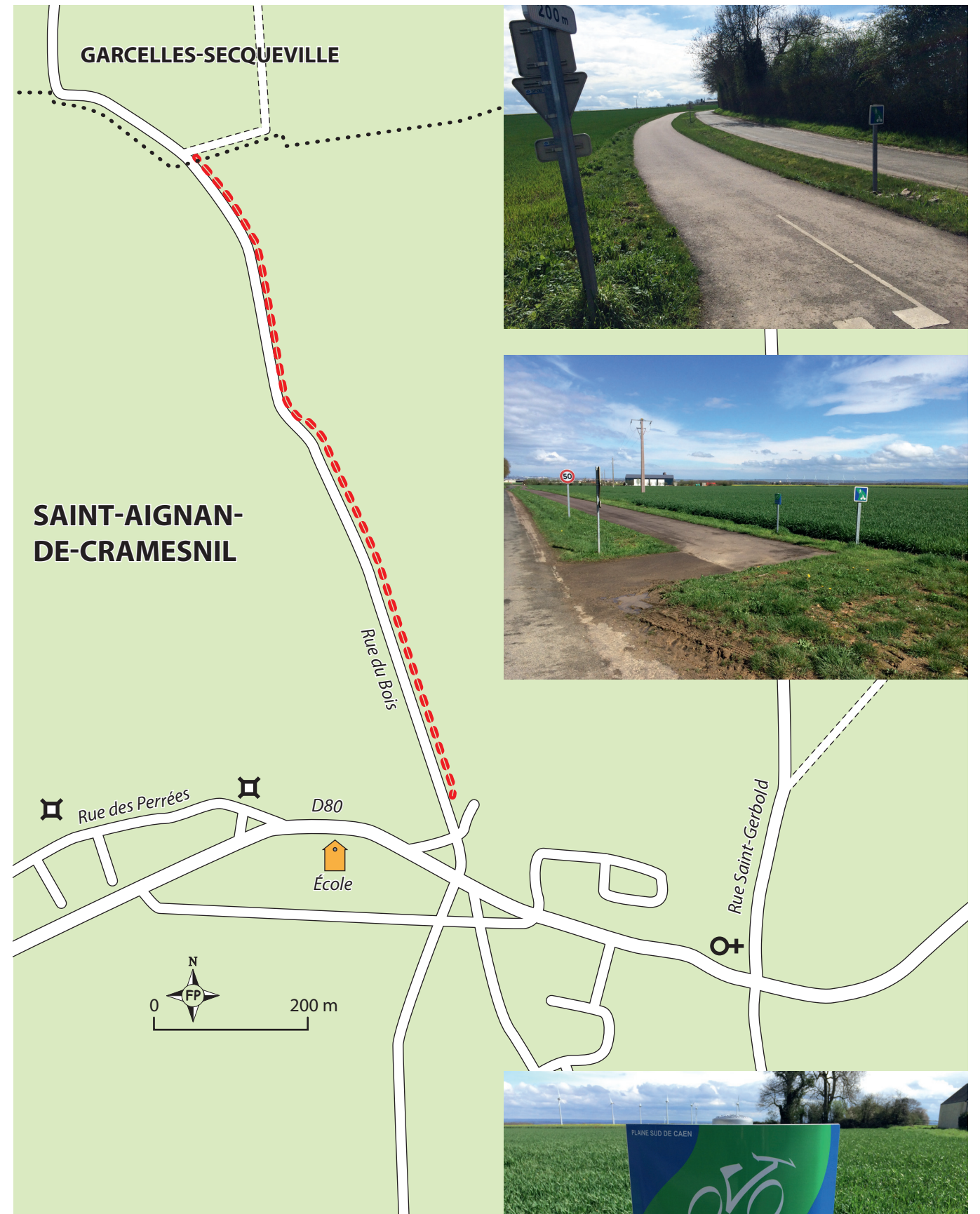
Note globale : B.





Colonne de gauche, de haut en bas :  
 - début de la piste cyclable à Garcelles ;  
 - la piste cyclable : section courante ;  
 - Lorguichon, fin de la piste cyclable.

Colonne de droite, de haut en bas :  
 - l'entrée du tunnel en bordure de la N158 ;  
 - la sortie du tunnel, côté Rocquancourt ;  
 - amorce de la piste cyclable de Rocquancourt ;  
 - piste cyclable de Rocquancourt.



De haut en bas :  
 - la piste cyclable au départ (côté Garcelles) ;  
 - l'extrémité de la piste (côté St-Aignan) ;  
 - nous sommes à l'extrême sud de la communauté d'agglomération de Caen-la-Mer.

Ouistreham est à 26 km.







