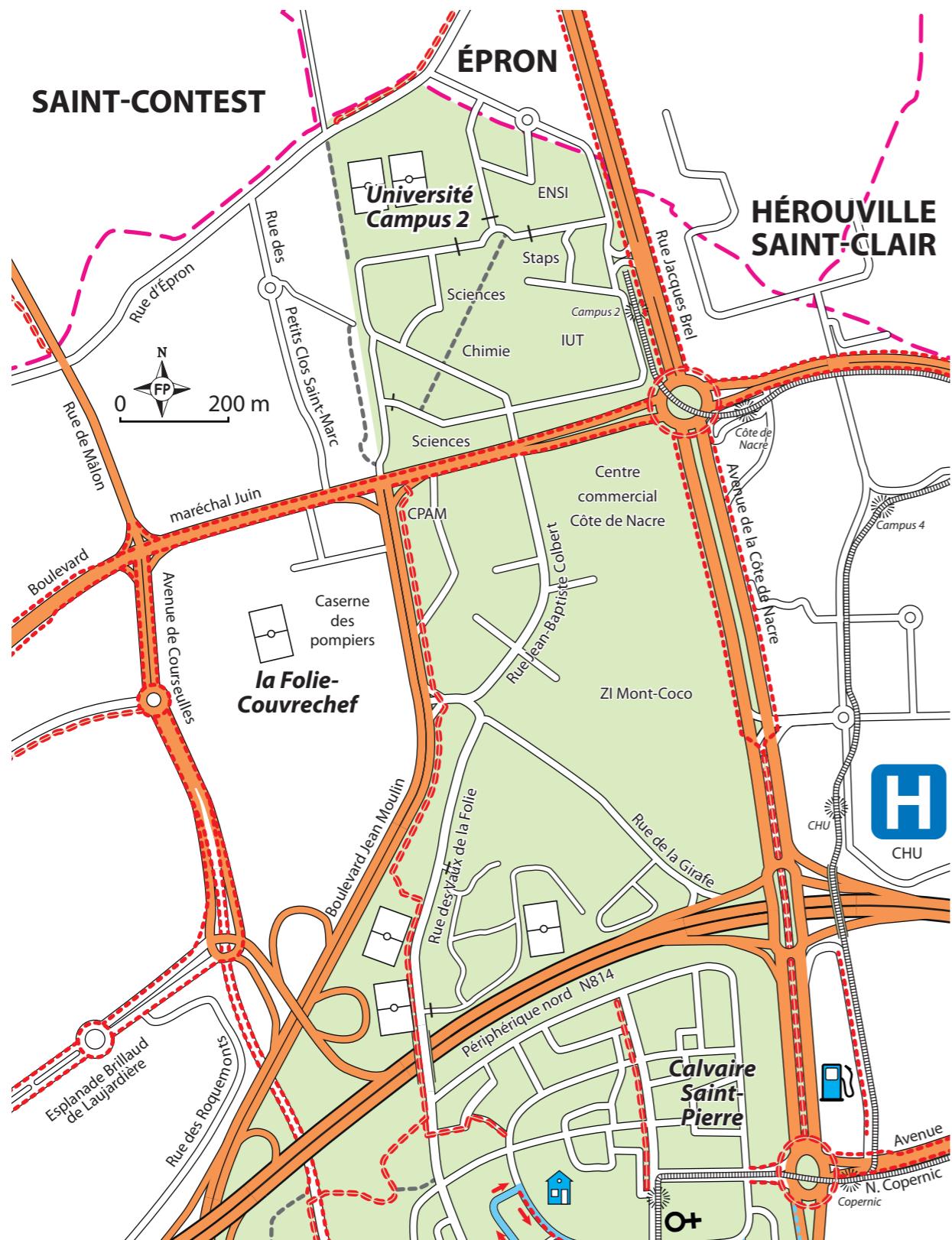
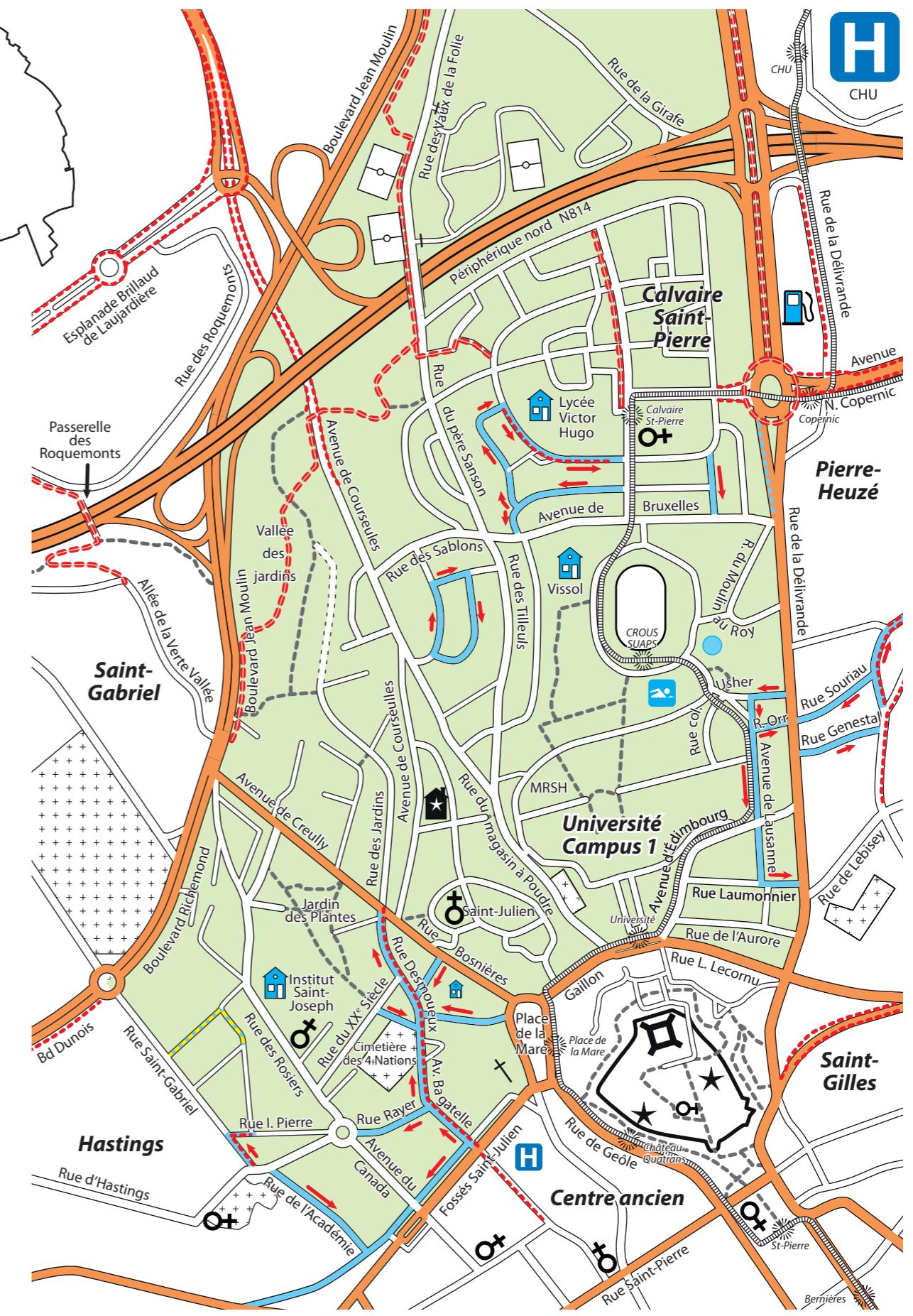


7 - CALVAIRE-SAINT-PIERRE et UNIVERSITÉ



Limites du quartier :

- au nord, la frontière avec Épron ;
- à l'est, la rue Jacques Brel, l'avenue de la Côte-de-Nacre, la rue de la Délivrande ;
- au sud, les rues Léon Lecornu, du Gaillon, de Geôle, les Fossés Saint-Julien, la rue Saint-Martin ;
- à l'ouest, les rues de l'Académie, Barbey d'Aurevilly et Saint-Gabriel, les boulevards Richemond et Jean Moulin puis l'ancienne voie de chemin de fer de Caen à Courseulles.



7.1. Au nord du périphérique

7.1.1. Rue d'Épron

Piste bidirectionnelle de 600 m (dont 200 sur le quartier de Caen étudié ici) large de 1,80 m, séparée de la rue par un merlon planté d'arbres. Elle relie la piste de la D7 (carrefour de Jardiland) à la limite sud-ouest d'Épron.

Le revêtement et l'éclairage de la piste sont corrects.

Venant de Couvrechef, la piste qui se trouve à gauche de la rue d'Épron, mériteraient d'être signalée avant son entrée.

D'un côté, entre cette piste et la rue de Mâlon il n'y a aucun aménagement cyclable alors que la circulation automobile est dense aux heures de pointe. De l'autre côté, la liaison avec les pistes cyclables le long de la D7 est problématique comme nous l'avions signalé en 2018 (voir l'étude de 2018 sur les communes de Caen-la-Mer : *zone nord, Cambes-en-Plaine - Épron*). Depuis, il n'y a pas eu d'amélioration sur ce carrefour dangereux.

Note : C.



Rue d'Épron : entrée de la piste en venant de Couvrechef.



Piste longeant la rue d'Épron.

« *Calvaire Saint-Pierre, Université* » est un ensemble artificiel et hétéroclite : au sud un des plus vieux quartiers de Caen entre l'église Saint-Nicolas et le château ducal ; au nord du château, l'Université reconstruite ici après la 2^{ème} guerre mondiale (le Campus 1) tout comme le nouveau quartier du Calvaire Saint-Pierre ; enfin, tout au nord, le Campus 2 beaucoup plus récent.

7.1.2. D7, rue Jacques Brel, avenue de la Côte de Nacre

Axe analysé avec le quartier *Pierre Heuzé* (voir en 8.1).

7.1.3. Boulevard du maréchal Juin

Du carrefour de la Côte de Nacre au boulevard Jean Moulin (sur 570 m), les deux bandes cyclables sont de largeur variable, suite aux différents travaux effectués (transformation du carrefour et de l'arrêt de bus) mais permettent néanmoins de circuler un peu à l'écart de la circulation automobile dense sur cet axe. Dans les deux sens ces deux bandes croisent plusieurs entrées/sorties de parking où la vigilance est de mise.

Note : B.



Avenue du maréchal Juin : sortie du parking du centre commercial.



Avenue du maréchal Juin : carrefour avec le boulevard Jean Moulin.



Avenue du maréchal Juin : le long du Campus 2.

7.1.4 Boulevard Jean Moulin et rue des Vaux de la Folie

Une piste bidirectionnelle chemine sur le trottoir à l'est du boulevard Jean Moulin (dans le sens nord – sud). Le revêtement est de qualité médiocre sur le tronçon entre la CPAM et le croisement avec la rue de la Girafe. Après ce carrefour, la piste se prolonge le long du boulevard (quelques racines) puis s'en écarte et croise l'entrée du stade du Calvaire Saint-Pierre (revêtement dégradé) avant de longer la rue des Vaux de la Folie en passant au-dessus du périphérique.

Cette piste de 1.200 m, qui permet de se sentir en sécurité, est reliée à la bande cyclable du boulevard Juin au nord et à la piste de la Vallée des Jardins au sud.

Note : B.



Le long du boulevard Jean Moulin, avant d'arriver à la rue de la Girafe.



La traversée du stade du Calvaire Saint-Pierre : revêtement médiocre.



Rue des Vaux de la Folie : le pont sur le périphérique.

7.2. Entre le périphérique et l'axe Bosnières - Creully

7.2.1. Rue Jules Verne

De part et d'autre de la chaussée, la bande cyclable de la rue Jules Verne ne fait que 70 m de longueur reliant le périphérique à l'avenue de Thiès puis aucun aménagement entre cette dernière et les pistes menant à la Vallée des Jardins ou au boulevard maréchal Juin.

Par contre, suite aux travaux du nouveau réseau de tramway, la liaison avec l'avenue Copernic a été améliorée (transformation du carrefour du périphérique).

Note : C.



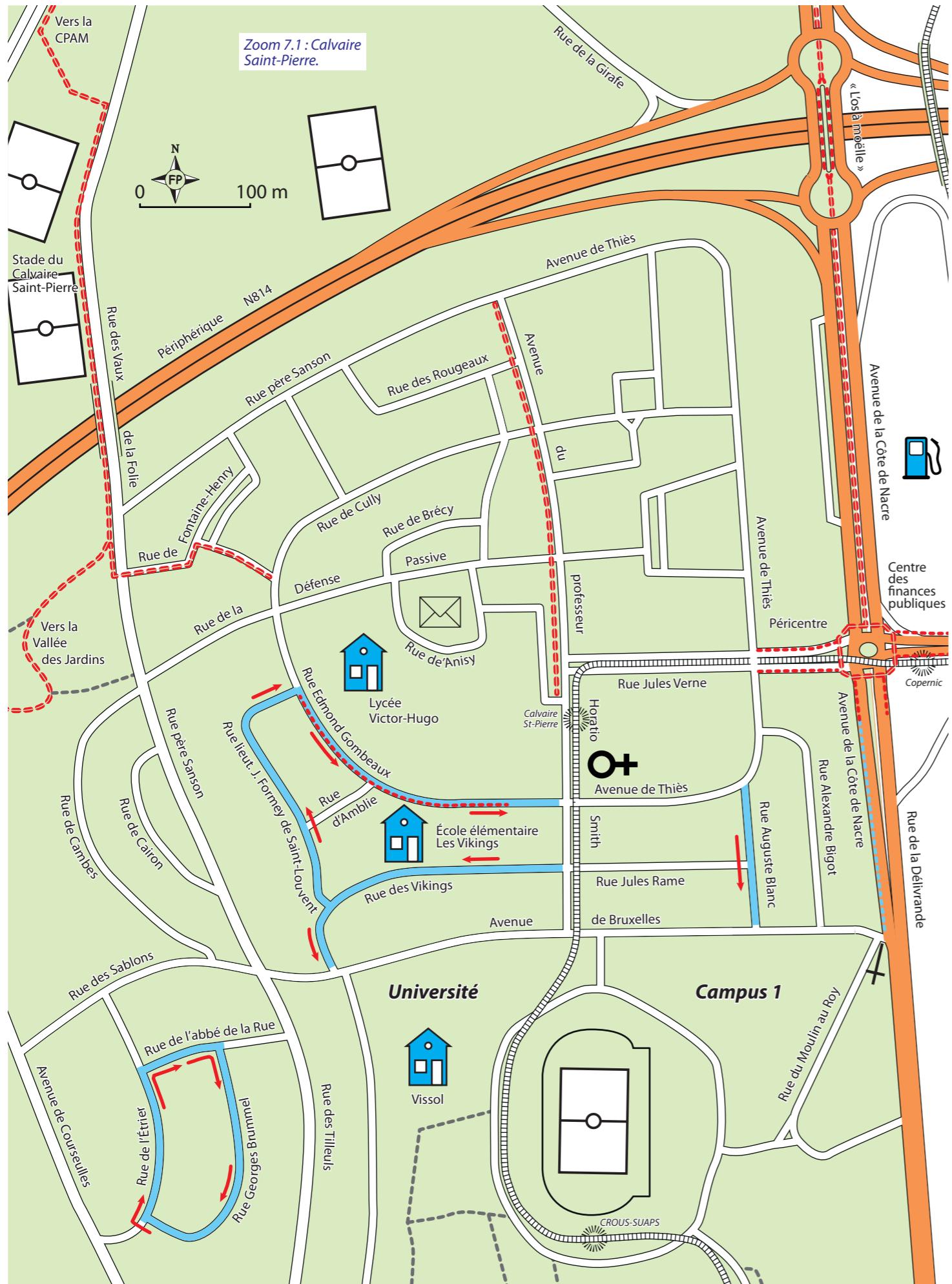
Fin de piste rue Jules Verne, en arrivant sur la rue de Thiès.



Rue Jules Verne : arrivée sur le carrefour Copernic-Côte de Nacre.



Carrefour entre le boulevard Jean Moulin et la rue de la Girafe.



7.2.2. Avenue du professeur Horatio Smith

Cette piste cyclable à double sens, longue de 350 m environ et large de 1,40 m, relie la station de tram du Calvaire St Pierre (au sud) à la rue du père Sanson (au nord).

Dans sa partie sud, elle longe la station de location de vélos et l'arrêt de bus. Aux heures de sortie des élèves du lycée Victor Hugo elle est souvent encombrée. Elle croise la rue de la Défense Passive puis les rues de Cully et des Rougeaux sur lesquelles elle est prioritaire.

Aucune continuité tant au nord (vers la piste reliant le Calvaire Saint-Pierre à la CPAM) qu'au sud (vers le campus 1 notamment ou le Péricentre)

Note : C.



Avenue du professeur Horatio Smith : départ, au carrefour Sanson-Thiès.



Avenue du professeur Horatio Smith : croisement avec la rue de Cully.



Avenue du professeur Horatio Smith : fin de la piste, près du tramway.

7.2.3. DSC des rues Gombeaux, des Vikings, Formey de Saint-Louvent et Auguste Blanc

Ces quatre rues sont en double sens cyclable dans un quartier pavillonnaire où la circulation est modérée. Le revêtement de la bande cyclable rue Edmond Gombeaux, séparée du reste de la chaussée par une succession de plots, est en très mauvais état.

Remarque : La rue Gombeaux ou l'avenue de Thiès pourraient constituer le maillon permettant de relier les pistes situées à l'est du Calvaire Saint-Pierre (avenue de la Côte de Nacre et boulevard Copernic) à celles situées à l'ouest (venant de la Vallée des Jardins et de la CPAM).

Note : B.



Fin de piste rue Edmond Gombeaux, en arrivant sur Horatio Smith.



Fin de la rue Formey de Saint-Louvent sur l'avenue de Bruxelles.



Entrée est de la rue des Vikings.

7.2.4. DSC des rues Brummel, de l'Étrier et de l'abbé de la Rue

Les DSC rues l'abbé de la Rue, de l'Étrier et Georges Brummel concernent un quartier pavillonnaire, à l'écart des rues passantes, et sont donc d'un intérêt limité pour les déplacements à vélo dans Caen.

Note : B.



Rue de l'abbé de la Rue.



Rue de l'Étrier.



Rue Georges Brummel.

En haut, elle prend à droite la rue du père Sanson sur quelques mètres, et s'engage à gauche dans la rue de Fontaine-Henry pour se terminer sur la rue de Cully au bout de 1.400 m.

Par l'avenue de Courseulles, on peut aussi monter à ou descendre de la **Folie-Couvrechef** en empruntant une des deux bandes cyclables (voir 6.1.6). Dans cette direction comme dans l'autre, ça monte ! Un petit développement s'impose, à moins de bénéficier d'une assistance électrique.

Note : B.



Traversée du boulevard Jean Moulin : arrivée de l'allée de la Verte Vallée.



Le long du boulevard Jean Moulin : la nouvelle belle piste avant de descendre dans la Vallée des Jardins.



Traversée de la Vallée des Jardins. Tronçon bénéficiant d'un éclairage au sol.

7.2.5. Du sud du boulevard Jean Moulin au Calvaire Saint-Pierre via la vallée des Jardins

Du sud vers le nord, la piste bidirectionnelle commence par longer le boulevard Jean Moulin côté est, s'en écarte et s'enfonce dans la Vallée des Jardins, croise la piste partagée vélos/piétons venant du jardin des plantes via la rue des Jardins, puis remonte vers l'avenue de Courseulles qu'elle longe à l'ouest et coupe au bout de 100 m pour rejoindre par une rude côte en lacets le **Calvaire Saint-Pierre**.



Avenue de Courseulles : arrivée de la piste venant du boulevard Jean Moulin, via la Vallée des Jardins.



Traversée de l'avenue de Courseulles : début du raidillon.



Rue de Fontaine-Henry : l'itinéraire se poursuit juste à l'arrière de l'auto.



Rue de Fontaine-Henry : fin de l'itinéraire vers la rue de Cully.

Un nouveau tronçon (réalisé fin 2019) du futur périphérique à vélo permet de relier le **Calvaire Saint-Pierre** à la **Folie-Couvrechef** et au quartier **Maladrerie, Saint-Paul et Saint-Gabriel** via la Vallée des Jardins, l'extrémité sud du boulevard Jean Moulin et la Verte Vallée (voir 4.7 et 6.1.2). Côté sud, ce tronçon devrait être relié à une future piste le long du boulevard Richemond et aux équipements du boulevard Dunois.

Elles peuvent aussi être utilisées en continuité de la rue de Lébisey via la rue Maurice Souriau sur la **Pierre Heuzé** (voir en 8.10).

Note : B.

7.2.7. Une lacune à combler

En venant de l'avenue de Courseulles par la rue du Magasin à Poudre, il est interdit de tourner à gauche et de prendre l'esplanade de la Paix et la rue Léon Lecornu pour rejoindre la rue de la Délivrande et le quartier Saint-Gilles.

L'alternative serait de prendre la rue des Sablons et l'avenue de Bruxelles, mais la montée est très forte et l'itinéraire plus long. Et on est condamné à descendre la rue de la Délivrande.

Alors on traverse le Campus 1 par un parcours semé d'embûches, en clandestin. Trouvons une solution pour une traversée sécurisée et agréable pour les cyclistes.



Rue Laumonnier : vers la rue de la Délivrande.



Haut de l'avenue de Lausanne.



Rue du colonel Usher depuis la rue de la Délivrande.

7.3. Sud de l'axe Bosnières-Creully

7.3.1. Axe Desmoueux-Bagatelle

Rue Desmoueux, le double sens cyclable est matérialisé au sol par une bande cyclable qui a l'avantage de mieux séparer les flux (montant et descendant) mais qui crée une confusion chez certains cyclistes qui considèrent cette bande comme étant bidirectionnelle.

Même si des liaisons manquent encore, l'axe « Desmoueux-Bagatelle », sur 500 m, emprunté par de nombreux cyclistes permet de relier le **Centre Ancien** à l'avenue de Creully et à la Vallée des Jardins dans des conditions de circulation relativement apaisées.

Note : B.



Entrée de l'avenue de Bagatelle sur les Fossés Saint-Julien.

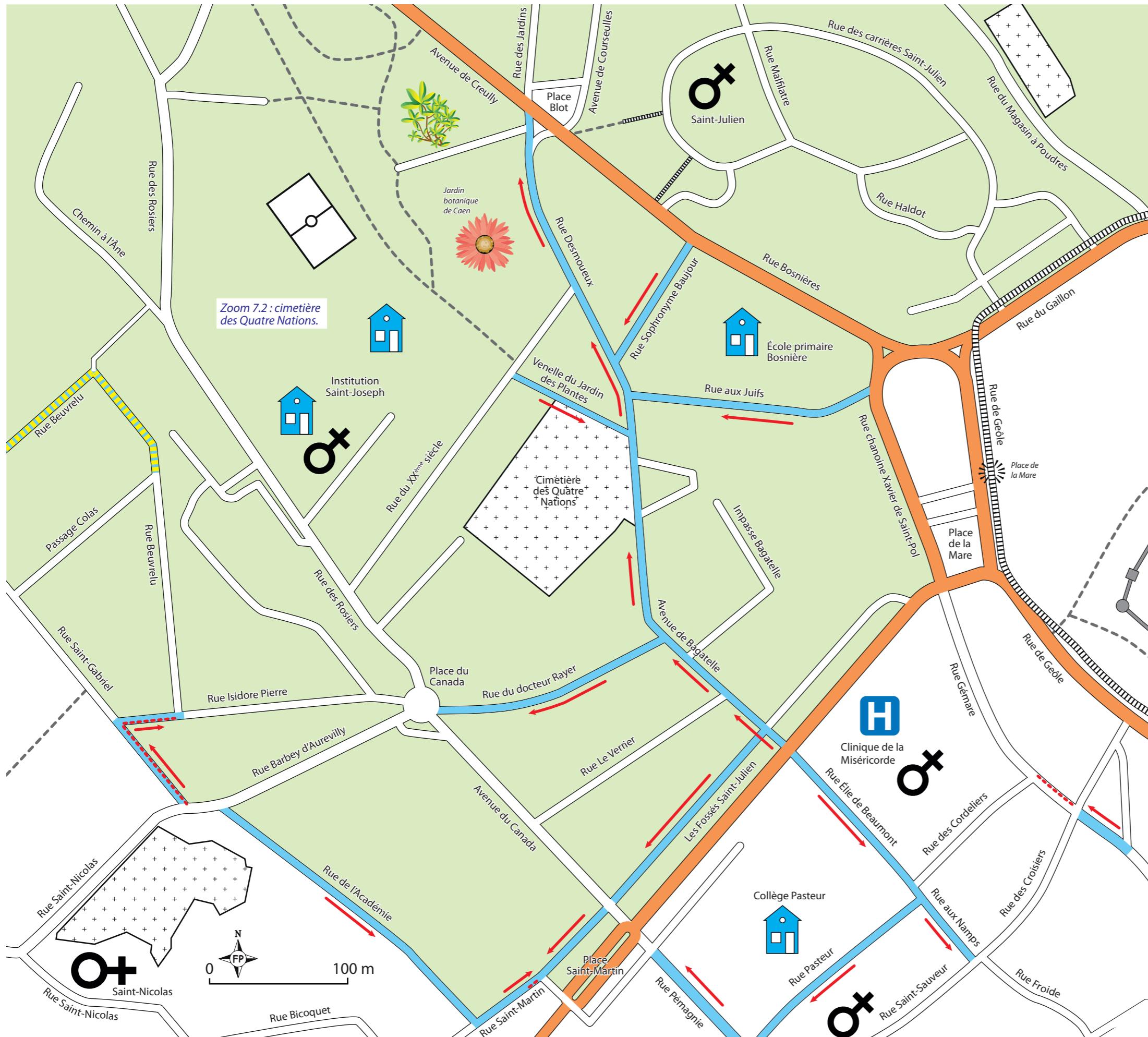


Sortie du DSC de la rue Desmoueux place Blot (jardin public).

Pas de note pour la place Blot et pour cause, il n'y a pas d'aménagement cyclable. Le cycliste y est désemparé et jamais guidé.



Rue Desmoueux, au carrefour avec la rue Sophronyme Baujour.



7.3.2. DSC des rues aux Juifs, Sophronyme Baujour et de la venelle du Jardin des Plantes

On peut regretter l'absence d'un panneau limitant la vitesse à 30 km/h à l'entrée de la rue Sophronyme Beaujour.

Note : B.



Entrée de la rue aux Juifs, en venant de la place de la Mare.



Rue Sophronyme Baujour vers la rue Desmouex.



Venelle du Jardin des Plantes.



Entrée de la rue Saint-Gabriel, en venant de la rue Saint-Nicolas.

7.3.3. DSC des rues du docteur Rayer, Isidore Pierre et Saint-Gabriel

Si c'est clair et intégral pour la rue du docteur Rayer, les DSC des deux autres rues sont limités en longueur et la signalisation y est incohérente ou incompréhensible. Nous pensons que la rue Isidore Pierre doit être déclarée en double sens cyclable en totalité et donc équipée de la signalétique adéquate.

Il en va de même pour la rue Saint-Gabriel.

Note : C.



Rue Saint-Gabriel : fin du DSC avant la rue Isidore Pierre.



Entrée de la rue Isidore Pierre en venant de la rue Saint-Gabriel.



Pas de continuité de la rue Isidore Pierre au niveau de la rue Beuvrelu.

7.3.4. Rue Beuvrelu, venelles et passages

Une partie de la rue Beuvrelu est en zone 20, le reste étant interdit à la circulation motorisée (sauf riverains). Liaison possible avec la rue des Rosiers via le chemin de l'Âne.

Note : B.



Rue Beuvrelu : circulation motorisée interdite, sauf aux riverains.



Rue Beuvrelu : extrémité ouest.



Rue Beuvrelu : zone de partage.



Rue Beuvrelu : entrée sud.

7.3.5. Fossés Saint-Julien, place Saint-Martin, rue de l'Académie

Le DSC de la rue de l'Académie permet d'aller du boulevard Dunois à la place Saint-Martin via la rue Saint-Gabriel en sens unique. On peut regretter l'absence de panneau 30 en bas de la rue de l'Académie et l'étroitesse de la rue au niveau des emplacements de parking.

Note : B.



Contre-allée nord des Fossés Saint-Julien.



Place Saint-Martin : au fond la rue Saint-Martin.



Rue de l'Académie, vue de la rue Saint-Martin. Pas de panneau 30 !



Rue de l'Académie.