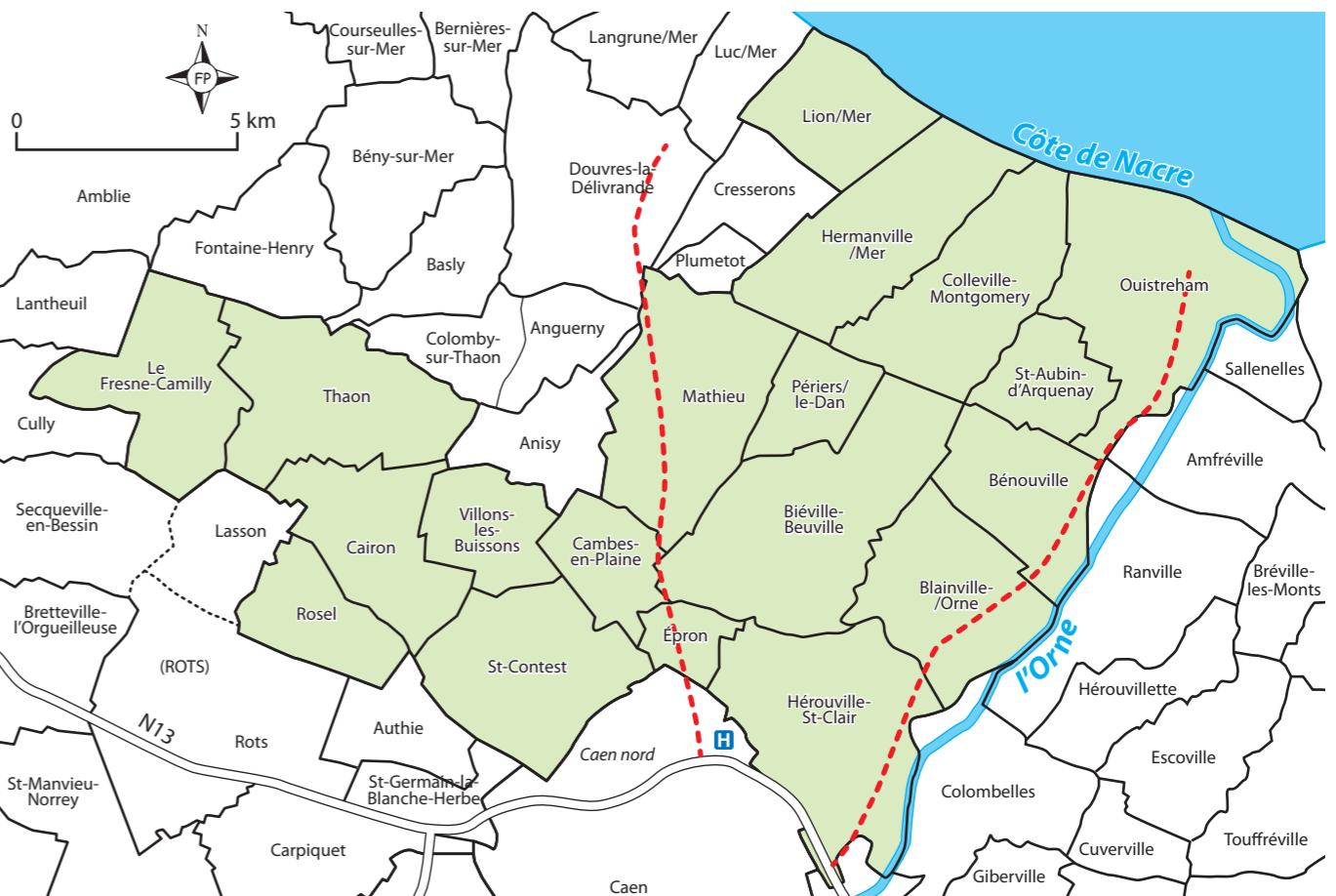


# B - ZONE NORD



La zone nord de Caen-la-Mer est vaste (122 km<sup>2</sup>). Elle s'étend en V vers le Bessin au nord-ouest et jusqu'à la mer au nord-est. Elle est longée sur son flanc est par l'Orne et le canal de Caen à la mer.

Elle regroupe 19 communes et accueille plus de 65 000 habitants. Les communes les plus peuplées se situent à la périphérie de Caen, le long de l'Orne et en bord de mer. Après Caen, 106 000 habitants, Hérouville-Saint-Clair est la plus importante commune de Caen-la-Mer, accueillant 22 500 habitants..

Les aménagements cyclables de cette zone sont dominés par deux axes de très bonne qualité :

- une première voie verte sud-nord, le long de la D7, mène de Caen à Douvres-la-Délivrande et à la mer en passant par Épron et Mathieu ;

- une deuxième voie verte court vers le nord-est sur le chemin de halage du canal de Caen à Oustreham.

Les équipements sont particulièrement nombreux et denses sur Hérouville-Saint-Clair, importants sur Saint-Contest et en cours de maillage et de connexions intercommunales le long de la vallée de l'Orne et avec Biéville-Beuville.

Le long de la côte de Nacre, il n'y a pas encore de coordination permettant la réalisation d'une voie verte littorale qui n'est pour l'instant qu'à l'état de pointillé.

Six communes ne proposent aucun équipement cyclable : Le Fresne-Camilly, Thaon, Rosel, Cairon, Villons-les-Buissons et Périers-sur-le-Dan. Ça ne les empêche pas d'être fréquentées par les amateurs de balades à vélo.



### 3 - a - HAUT CRÉPON - COLOMBELLES : la piste de l'avenue du Haut Crépon

Piste en double sens débutant sur le rond-point du Drakkar et aboutissant avenue de Gaulle. Longueur 380 m, largeur 3,80 m.

Bifurcation par la rue des Eudistes par une bande simple en double sens de 0,95 m.

Continuité vers la piste de l'avenue de Gaulle puis vers la route de Colombelles ou traversée vers la rue d'Épron. Vers le sud, continuité avec la piste de la Grande Delle ou la piste du boulevard du Val.

Aménagement incontournable en raison de son positionnement central et du fort trafic. Plutôt agréable mais jamais clairement destiné aux cyclistes.

**Note globale : B.**



Voir page suivante : 3 - b - Les pistes de la route de Colombelles (D226a et D226b).

### 3 - b - HAUT CRÉPON - COLOMBELLES : les pistes de la route de Colombelles

Bandes cyclables unidirectionnelles situées de part et d'autre de la D226a et de la 226b sur une route alternativement à 2 ou 4 voies. Elles débutent à la jonction de la voie verte Caen-Ouistreham le long du canal (altitude 2 m) pour atteindre le carrefour de Lébisey sur l'avenue Charles de Gaulle (63 m).

Longueur 2 100 m. Largeur 1,45 m.

En allant vers Lébisey, la continuité est vite interrompue par l'embranchement avec la rue du Four, vers Beauregard, et par les deux bretelles permettant de rejoindre la D515 vers Caen ou Ouistreham. À Lébisey, elle se fait vers la rue de la 3<sup>ème</sup> Division d'Infanterie Britannique, de l'autre côté du carrefour de Lébisey, et vers la Fonderie en passant par la piste en double sens de l'avenue de Gaulle.

En revanche, il n'y a pas de continuité vers Colombelles où l'on doit franchir le pont dans le trafic intense. Une fois le pont de Colombelles passé, le cycliste retrouve une bande cyclable située de part et d'autre de la route, assez bien sécurisée au rond-point suivant. La continuité avec la voie verte du canal est excellente dans les deux sens. La traversée de la route D226 est sécurisée et se fait par un passage piéton et un damier vert bien visible.

Aménagement indispensable sur un axe important. Surtout praticable en descente avec précautions aux carrefours, difficile en montée avec 4 traversées de bretelles d'autoroute périlleuses bien qu'en principe sécurisées.

Note globale : B.



Le départ de la bretelle vers Caen.



Le départ de la rue du Four.



Près du pont tournant de Colombelles, le petit parking et le départ de la piste montante vers Lébisey.



En quittant le rond-point du Drakkar.



### 4 - LA GRANDE DELLE : la piste du boulevard de la Grande Delle

Nouvelle piste unidirectionnelle qui relie le rond-point du Drakkar à l'avenue de la Valeuse, utilisant en fin de parcours une petite bande cyclable préexistante boulevard du Val.

Longueur 480 m, largeur 1,45 m.

Aménagement assez agréable mais pas vraiment indispensable sur une rue assez peu fréquentée. Un itinéraire bricolé, comme souvent à Hérouville-Saint-Clair.

Pour le cycliste qui craint l'axe Grande Delle - avenue du Parc Saint André, une combine consiste à prendre le début du boulevard du Val, à couper par un sentier le bosquet entre le boulevard du Val et celui de la Grande Delle, à prendre la piste 7 en sens inverse pour rejoindre la continuité de la Grande Delle vers la rue Alexander Fleming.

Note globale : B.



1 - La piste en quittant la rue Eugène Quesnel.



2 - Au milieu des Portes de la Mer. La piste s'arrête et il faut sauter sur le trottoir pour passer devant l'arrêt de bus.



3 - Après avoir franchi le pont sur la D515, on s'approche de l'espace Val Saint Clair et du boulevard du Val.



## 5 - a - LE VAL : des Portes de la Mer au rond-point du Drakkar

Bande/piste, allant de la rue Eugène Quesnel (altitude 17 m) dans le vieil Hérouville jusqu'au rond-point du Drakkar (47 m).

Longueur 1 830 m, largeur 1,60 m.

Presque tout le temps en montée, parfois raide.

Quasi continuité à partir de la piste du boulevard de la Paix, continuité vers la piste des Belles Portes mais dans de très mauvaises conditions par l'échangeur de la Cité.

Bonne continuité vers la piste du boulevard de la Grande Delle et vers la piste de l'avenue du Haut Crépon.

Aménagement réservé aux cyclistes expérimentés connaissant les lieux, sinon les mauvaises surprises et aberrations se succèdent. Cependant pratique, car long aménagement et nombreux prolongements.

**Note globale : C.**

8 - L'arrivée au rond-point du Drakkar, à la jonction avec la piste du Haut Crépon.



## 5 - b - LE VAL : la piste du boulevard du Val

Bande cyclable unidirectionnelle qui suit entièrement le boulevard du Val depuis l'avenue de la Valeuse (altitude 50 m) jusqu'à la jonction avec la piste des Belles Portes (34 m) en passant par le rond-point du Drakkar (47 m) puis celui du centre commercial du Val.

Longueur 1 830 m, largeur 0,85 m.

Continuité vers le Haut Crépon par le rond-point du Drakkar et vers la piste des Belles Portes.

Aménagement plutôt bien fait, long, tout en descente avec cependant une interruption inattendue devant le parking du magasin Carrefour, sans signalisation, pour reprendre quelques mètres après.

**Note globale : B.**



L'interruption inattendue devant l'entrée du parking de Carrefour.

## 6 - a - HAUTE FOLIE - GRAND PARC : la piste de la rue de Guercheville

Piste en double sens avec ligne médiane qui suit la rue Guyon de Guercheville sur toute sa longueur 350 m, largeur 3 m.

Depuis le rond-point ovale de la Grande Delle on passe par l'entrée du lycée pour atteindre cette piste.

Aménagement qui raccourcit le trajet entre la Grande Delle et la Pierre-Heuzé et permet surtout d'éviter le boulevard de la Grande Delle où le cycliste est serré par les voitures et celui de la Grande Cavée et sa piste impraticable.

Belle piste critiquable pour son entrée, sa sortie, les interruptions nombreuses et l'absence de continuité.

**Note globale : B.**

Rue Guyon de Guercheville : début côté Grande Delle.



Rue Guyon de Guercheville : Après quelques pas.



Rue Guyon de Guercheville : croisement avec la rue du Campus.



Une fin « en eau de boudin » le long du collège Nelson Mandela.



## 6 - b - HAUTE FOLIE - GRAND PARC : la piste du boulevard du Grand Parc et de l'avenue de Berlin

Piste cyclable obligatoire en double sens suivant toute l'avenue de Berlin depuis le rond-point du boulevard de la Haute Folie jusqu'à la Grande Cavée. D'abord située à droite de la rue sur 110 m puis à gauche. Longueur 570 m ; largeur 3 m au mieux. L'aménagement n'est nulle part en continuité avec d'autres.

Un bilan très contrasté entre la première partie d'une centaine de mètres, parfaitement réalisée et la suite, très contraignante voire dangereuse pour le cycliste en raison d'obstacles, d'arrêts obligatoires et de conflits permanents avec les automobilistes. Avant la sortie non aménagée vers la Grande Cavée, qui oblige à mettre pied à terre, la piste longe un parking et sert aussi d'accès à ce parking.

**Note globale : D.**



3 - Piste de l'avenue de Berlin servant de sortie au parking.



6 - Avenue de Berlin. Haute Folie porte 5.



4 - Avenue de Berlin. Haute Folie porte 1.



1 - Avenue de la Grande Cavée au départ de l'avenue de Berlin.

2 - Début de la piste de l'avenue de Berlin en partant de l'avenue de la Grande Cavée. Noter le parking automobile sur la droite.



5 - Avenue de Berlin. Haute Folie, porte 3.



7 - Traversée de l'avenue de Berlin.

8 - Avenue de Berlin. Grand Parc porte 9.



9 - Avenue de Berlin. En partant du rond-point des boulevards de la Haute Folie et du Grand Parc.



## 6 - c, d et e - HAUTE FOLIE - GRAND PARC

De chaque côté des voies du tramway, entre le périphérique nord de Caen (N814) et le rond-point du château d'eau d'Hérouville-Saint-Clair, il y a deux avenues.

L'une, début de l'avenue de la Grande Cavée, mène en sens unique au centre d'Hérouville. L'autre, fin de l'avenue de la Valeuse, permet, à sens unique, de sortir d'Hérouville vers la Pierre Heuzé.

Nous étudierons successivement la piste centripète de la Grande Cavée (6 - c), la piste centrifuge de la Valeuse (6 - d) et les deux ronds points de part et d'autre du périphérique nord, lieux de tous les dangers pour les cyclistes (6 - e).

Voir ce qu'il en est pages suivantes.

## 6 - c - HAUTE FOLIE - GRAND PARC : la piste de l'avenue de la Grande Cavée

Longueur 320 m, largeur 0,90 m.

Continuité non assurée du fait de la rupture du pont de la Pierre-Heuzé, véritable obstacle entre Caen et Hérouville Saint-Clair (voir en 6 - e) et pas de continuité côté Hérouville Grande Cavée.

Un aménagement indispensable en raison du fort trafic mais qui n'a aucun intérêt dans son état actuel, bien au contraire, à cause de son entrée extrêmement périlleuse en venant de Caen.

Note globale : C.



Ci-dessus, l'entrée sud dans l'avenue de la Grande Cavée. Ci-dessous la sortie nord au rond-point du château d'eau.



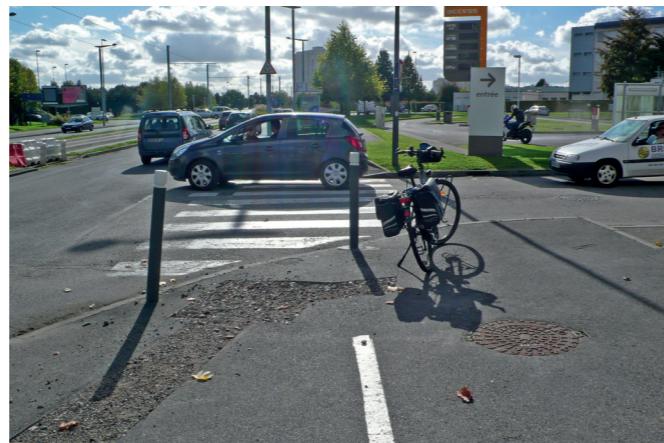
## 6 - d - HAUTE FOLIE - GRAND PARC : la piste de l'avenue de la Valeuse

Longueur 250 m, largeur 0,90 m.

Entrée depuis le rond-point du château d'eau sans indication. Le cycliste n'est en aucune façon guidé vers cet aménagement sans attrait qui sert uniquement de trottoir.

Aménagement qui avait été réclamé mais qui, réalisé sans réflexion, s'avère inutile et dangereux et, qui plus est, sans continuité.

Note globale : E.



Ci-dessus, la sortie sud dans l'avenue de la Valeuse, au niveau de la rue Guyon de Guercheville.  
Ci-dessous, un beau trottoir le long de l'avenue de la Valeuse, mais pas vraiment une piste cyclable.



## 6 - e - HAUTE FOLIE - GRAND PARC : la scandaleuse absence d'équipement à la jonction avec Caen par l'échangeur et le pont de la Pierre Heuzé

La liaison entre les deux villes les plus peuplées du Calvados, à savoir Caen et Hérouville-Saint-Clair est plus que problématique pour les cyclistes : entre le boulevard du Général Vanier, dans le quartier de la Pierre Heuzé à Caen,

et les avenues de la Grande Cavée et de la Valeuse, à Hérouville-Saint-Clair, les deux villes sont reliées par deux ronds points encadrant un double pont au dessus du périphérique, pont qui accueille la circulation automobile mais aussi deux voies de tramway.

Les deux rond-points sont équipés d'une piste cyclable à sens unique sur leur pourtour mais les deux voies du pont sur le périphérique n'en possèdent pas.

Les cyclistes qui se rendent de Caen à Hérouville, et réciproquement, doivent donc, d'une part, céder le passage 9 fois sur un linéaire de 300 mètres, d'autre part, emprunter sur le pont la voie à sens unique sur laquelle circulent tous les véhicules motorisés.

Aux heures de pointe, la circulation entre la Pierre Heuzé et Hérouville se révèle de ce fait extrêmement dangereuse. L'entrée et la sortie du périphérique se prennent à vive allure et le nombre de véhicules circulant ne permet ni la traversée ni l'insertion des cyclistes. Ceci est d'autant plus dommageable que de nombreux établissement scolaires et universitaires se répartissent des deux côtés du périphérique et que de nombreux collégiens, lycéens et étudiants aimeraient pouvoir se déplacer à vélo et en sécurité de part et d'autre de ce pont.

Pas d'équipement : pas de note mais un blâme retentissant.

