



8 - LA PIERRE-HEUZÉ

Ce quartier nord-est de Caen est caractérisé par une intense circulation quotidienne (tramway, bus, voitures, motos, vélos, trottinettes...) tant aux heures de pointe que dans la journée. Ce trafic à la fois pendulaire (matin et soir) et continu est lié aux nombreuses infrastructures implantées sur cette zone (sites administratifs de la région ou du département, CHU, centre François Baclesse, lycées, collèges, CROUS, cité universitaire de Lébisey, trésorerie générale, industries et commerces de grande distribution...). Mais ce territoire est également le maillon reliant la ville de Caen aux nombreuses communes du littoral. Des pistes cyclables ont été créées depuis plusieurs années, bien souvent sans continuité, par exemple vers Hérouville-Saint-Clair (2^{ème} ville du Calvados par sa population).



Le rond-point du péricentre : vers l'avenue Copernic.

Avenue de la Côte de Nacre : la division de la piste bidirectionnelle en deux pistes unidirectionnelles en arrivant à l'avenue Morice.



Avenue de la Côte de Nacre : le feu tricolore trop rapide pour les cyclistes.



8.1. Axe Délivrande, Côte de Nacre et Jacques Brel

8.1.1 En montant vers le nord

Départ du carrefour de la Pigacière (altitude 22 m) jusqu'à la frontière avec Épron, en passant par les ronds-points Verne-Copernic (65 m) et de la Côte de Nacre (Juin-Becquerel : 58 m) jusqu'à l'entrée d'Épron. Au-delà c'est la D7. Voir la carte générale de la **Pierre Heuzé** ci-contre et le zoom du **Calvaire Saint-Pierre** en 7.

La rue de la Délivrande ne dispose pas d'aménagement cyclable sauf dans son appendice entre l'avenue Copernic et le pont de tramway sur le périphérique, vers l'entrée du CHU. Sur cette portion parallèle à l'avenue de la Côte de Nacre il existe un bout de piste cyclable unidirectionnel, sans continuité, en partage avec la circulation automobile et la voie de tram. Une curiosité sans intérêt puisque les cyclistes n'ont pas le droit de franchir le pont du tramway.

Note : E.

Le rond-point Verne-Copernic, ou du péricentre, est très amélioré par les derniers travaux. Il est désormais aménagé d'une manière satisfaisante pour les cyclistes.

Note : A.

Le début de l'avenue de la Côte de Nacre est un très bel aménagement en site propre, bidirectionnel avec 2 tunnels à hauteur du franchissement du périphérique (c'est le fameux « os à moelle »). Il se divise en deux pistes unidirectionnelles à partir du feu à hauteur de l'entrée du plateau du CHU par l'avenue du professeur Morice (63 m).

Note : A.

La suite de la Côte de Nacre n'est pas à la hauteur.

Tout d'abord, pour les cyclistes, la durée du feu tricolore permettant de traverser la voie ascendante de l'avenue de la Côte de Nacre et d'atteindre l'avenue du professeur Morice est beaucoup trop courte, c'est un inconvénient majeur.

Ensuite, la piste vers le rond-point de la Côte de Nacre est en proximité immédiate de la voie automobile sur laquelle la circulation est intense et anxiogène. Enfin, les derniers 50 mètres sont étroits, boueux, dangereux avec des trous remplis d'eau.

Note : C.

Le rond-point de la Côte de Nacre est configuré comme celui du péricentre. Il se contourne en sécurité si l'on respecte le code de la route.

Note : A.

La rue Jacques Brel est de la même médiocre qualité que ce qui précède sur l'avenue Côte de Nacre.

Note : C.



Avenue de la Côte de Nacre : l'état lamentable de la piste montante.



Rond-point de la Côte de Nacre : au fond à gauche, le CHU.

8.1.2. En descendant vers le sud

La piste allant de la D7 jusqu'au feu rouge du CHU, longe le Campus 2 puis le centre commercial. En proximité immédiate de la voie de circulation automobile, elle est également très anxiogène et de mauvaise qualité.

Note : C.

La piste bidirectionnelle est rejointe à l'entrée du plateau du CHU, elle transite par « l'os à moëlle » jusqu'au rond-point Verne-Copernic. L'avenue de la Côte de Nacre se termine à l'avenue de Bruxelles. Le cycliste peut utiliser le couloir des bus depuis le rond-point.

Note : A.

La rue de la Délivrande est alors un toboggan non équipé, que l'on peut à peine shunter par la rue du colonel Usher et l'avenue de Lausanne (voir en 7.2.6.).

Note : E.



Avenue de la Côte de Nacre : l'état pas bien brillant de la piste descendante.



Avenue de la Côte de Nacre : arrivée de la piste descendante au feu avec l'avenue Morice. Pas terrible.



Avenue de la Côte de Nacre : soulagement et plaisir de rouler sur la piste bidirectionnelle vers l'os à moëlle.



Rue de Lébisey.

8.2. Autres équipements

8.2.1. Rue de Lébisey

En descendant vers le boulevard Clémenceau, piste sur la voie routière, de Copernic à la rue Prentout. La rue de Lébisey est une pénétrante vers la ville de Caen très fréquentée par les véhicules et les bus. Devant le lycée Dumont d'Urville commence une longue ligne droite en descente, qui occasionne une vitesse excessive des véhicules. La limitation à 50 n'est pas respectée. Alors que cette piste est très fréquentée par les cyclistes, le danger vient du différentiel de vitesse des véhicules.

En remontant de la rue d'Hérouville vers Copernic, on laisse sur la droite la rue Emmanuel Desbiot et on prend le court DSC de la rue Lébisey sur un aménagement bien protégé par une bordure en ciment pendant 200 mètres. À mi-côte, cette piste rejoint celle du Boulevard de Brest.

Note B.



Début du court DSC de la rue de Lébisey. à droite la rue Desbiot.

8.2.2. Avenue du général Harris

De Copernic au plateau d'entrée du centre François Baclesse par le boulevard du général Harris, en prolongation de la rue de Lébisey. Cette dernière création d'une piste bidirectionnelle en site propre (emprise sur une voie de circulation) et protégée par une bordure en ciment est l'exemple d'une sécurité importante pour le déplacement à vélo (bonne largeur, revêtement de qualité).

Note A.

Si l'accès au CHU, au centre François Baclesse, au campus de santé (pharmacie, médecine et autres disciplines...) et au service de psychiatrie Esquirol est maintenant convenable, on remarque que la liaison avec Hérouville-Saint-Clair (2^{ème} ville du Calvados) n'existe pas pour le cycliste. Il faut traverser le boulevard Harris, prendre le petit bout de bande cyclable sur le côté droit de la chaussée jusqu'à l'avenue du Parc Saint-André puis se mêler au trafic des voitures. Une continuité est à réaliser.



Avenue Harris : départ d'une belle piste au feu de l'avenue Copernic.



Avenue Harris : de la bonne place sécurisée pour les cyclistes !

8.2.3. Boulevard Henry Becquerel

450 m du rond-point de la Côte de Nacre à l'entrée d'Hérouville-Saint-Clair. Deux bandes cyclables unidirectionnelles, de bonne qualité et bien connectées aux contournements cyclables du rond-point de la Côte de Nacre et du « rond-point » sud de la place de Boston.

La bande sud longe la voie de tramway entre les stations « Côte de Nacre » et « Citis ». La bande nord longe Cycéron et le Ganil.

Note : A.

8.2.4. Boulevard de Brest

Liaison entre la rue de Lébisey et le boulevard Vanier. Piste de chaque côté du boulevard. Accès au lycée Dumont d'Urville. Bon aménagement, de chaque côté du boulevard.

Note : A.

8.2.5. Les DSC rues Souriau et Genestal

Pour passer en sécurité de la rue de Lébisey à la rue de la Délivrande.

Note : A.

8.2.6. Avenue Copernic.

Du péricentre au carrefour Copernic une piste unidirectionnelle sur la voirie, de chaque côté. Largeur classique, un peu juste. Le quartier du *Calvaire Saint Pierre* est ainsi relié au boulevard Harris et au quartier de la *Pierre Heuzé* (collège Lechanteur, CROUS).

Auparavant, une piste rue Jules Verne permettait la continuité vers le lycée Victor Hugo, l'Université et le Boulevard Jean Moulin (anciennement Boulevard Weygand). Cette piste a été supprimée depuis le nouveau réseau de tramway.

Note : B.



Avenue Nicolas Copernic : la piste nord vers le péricentre.



Le rond-point du péricentre en traversant l'avenue de la Côte de Nacre vers l'avenue Nicolas Copernic.



Boulevard Vanier : la fin de la piste bidirectionnelle derrière la station de tramway.

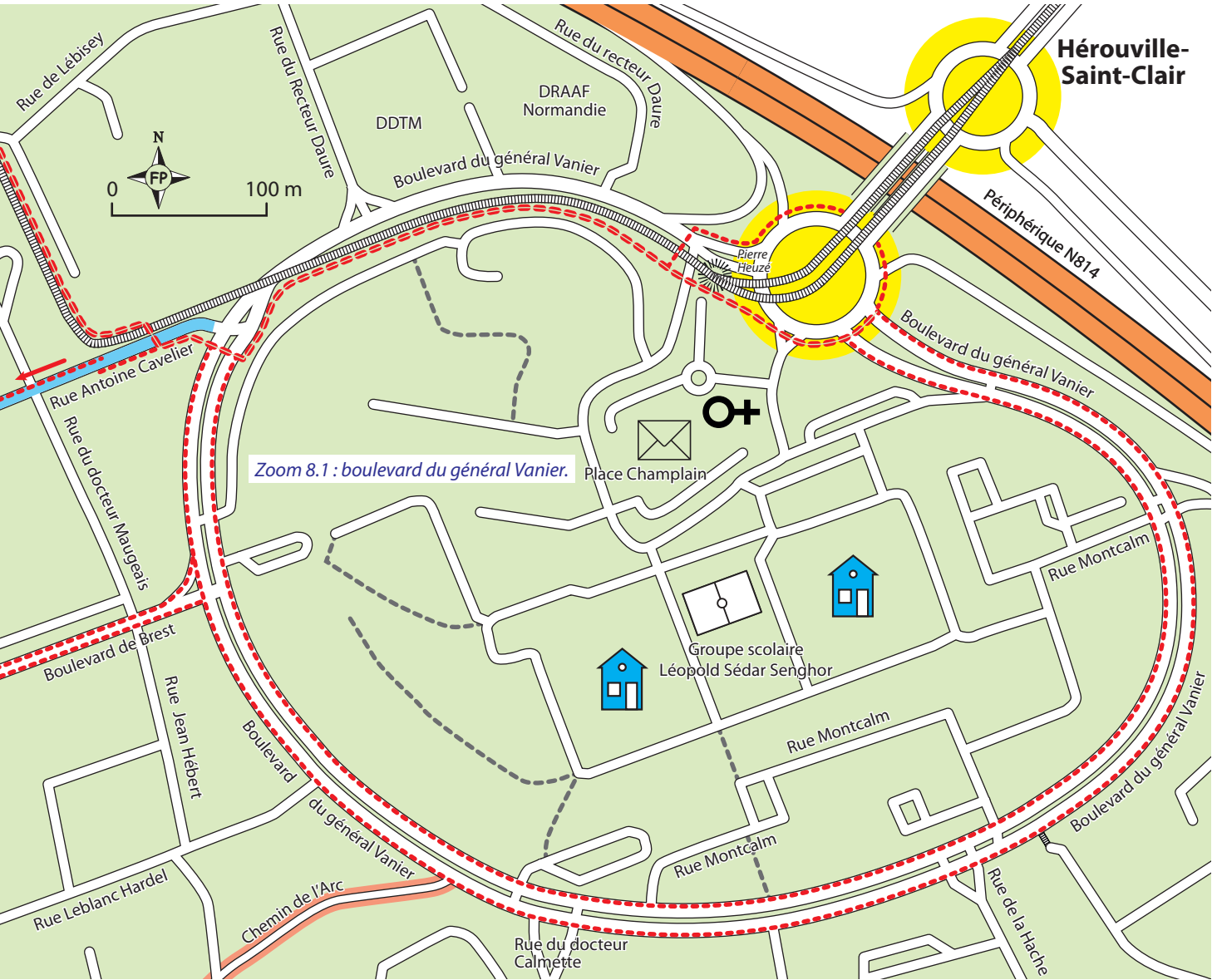
8.2.7. Boulevard du général Vanier

Ce boulevard circulaire dispose d'une piste bidirectionnelle en site propre au nord vers Hérouville-Saint-Clair. Le reste du boulevard est équipé de bandes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée, dans les deux sens. Le tout est de très bonne qualité.

Note : A.



Le tramway s'engage sur le pont au dessus du périphérique, vers Hérouville. Il est bien le seul à être en sécurité.



8.2.8. Rue Antoine Cavelier et tramway

Du boulevard Vanier, au départ de la rue Cavelier, une piste bidirectionnelle en site propre monte en parallèle à la voie du tramway T1 vers la cité U de Lébisey, jusqu'aux avenues Copernic et Harris. Bel aménagement avec plusieurs feux de croisement (tramway et voie routière).

La suite de la rue Cavelier est un DSC équipé d'une bande unidirectionnelle permettant de rejoindre la rue de Lébisey en face du lycée Dumont d'Urville.

Note : A.

Rappelons un énorme point noir maintes fois signalé : le pont de la Pierre Heuzé qui enjambe le périphérique entre deux ronds-points. Le vélo n'y a pas sa place. Par contre les cyclistes sont là !

Signalons un itinéraire précieux : le chemin de l'Arc qui part de la rue d'Hérouville, coupe la rue Jean Hébert et débouche sur le boulevard Vanier. Un havre de tranquillité, bien pratique !



Boulevard Vanier : le rond-point de la roulette russe des cyclistes.



Boulevard Vanier : le rond-point de l'errance des cyclistes.



Rue Antoine Cavelier : la belle piste bidirectionnelle qui va longer la voie de tramway vers l'avenue Copernic.



La belle piste bidirectionnelle qui longe la voie de tramway vue de la cité universitaire de Lébisey.