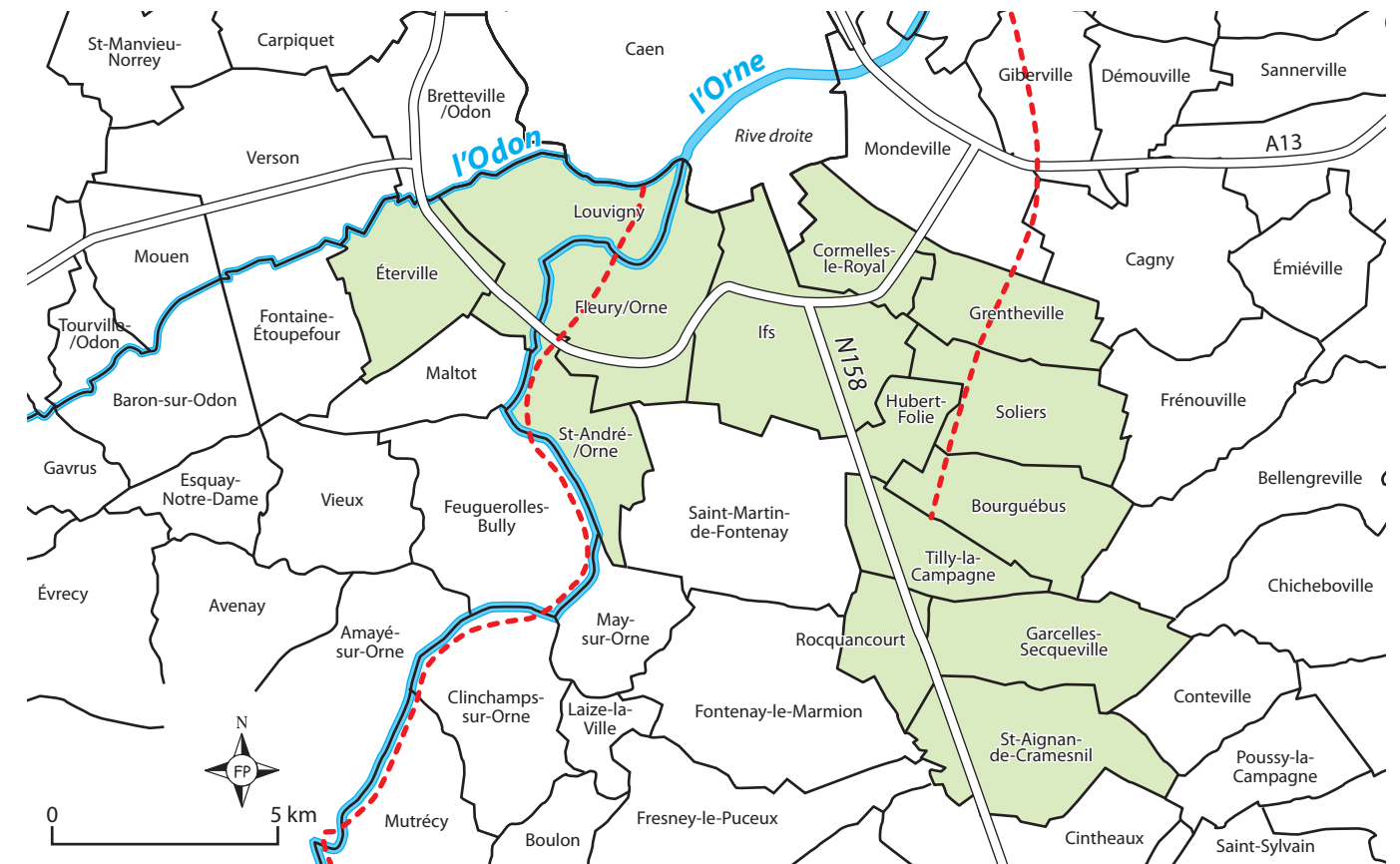


# D - ZONE SUD



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.

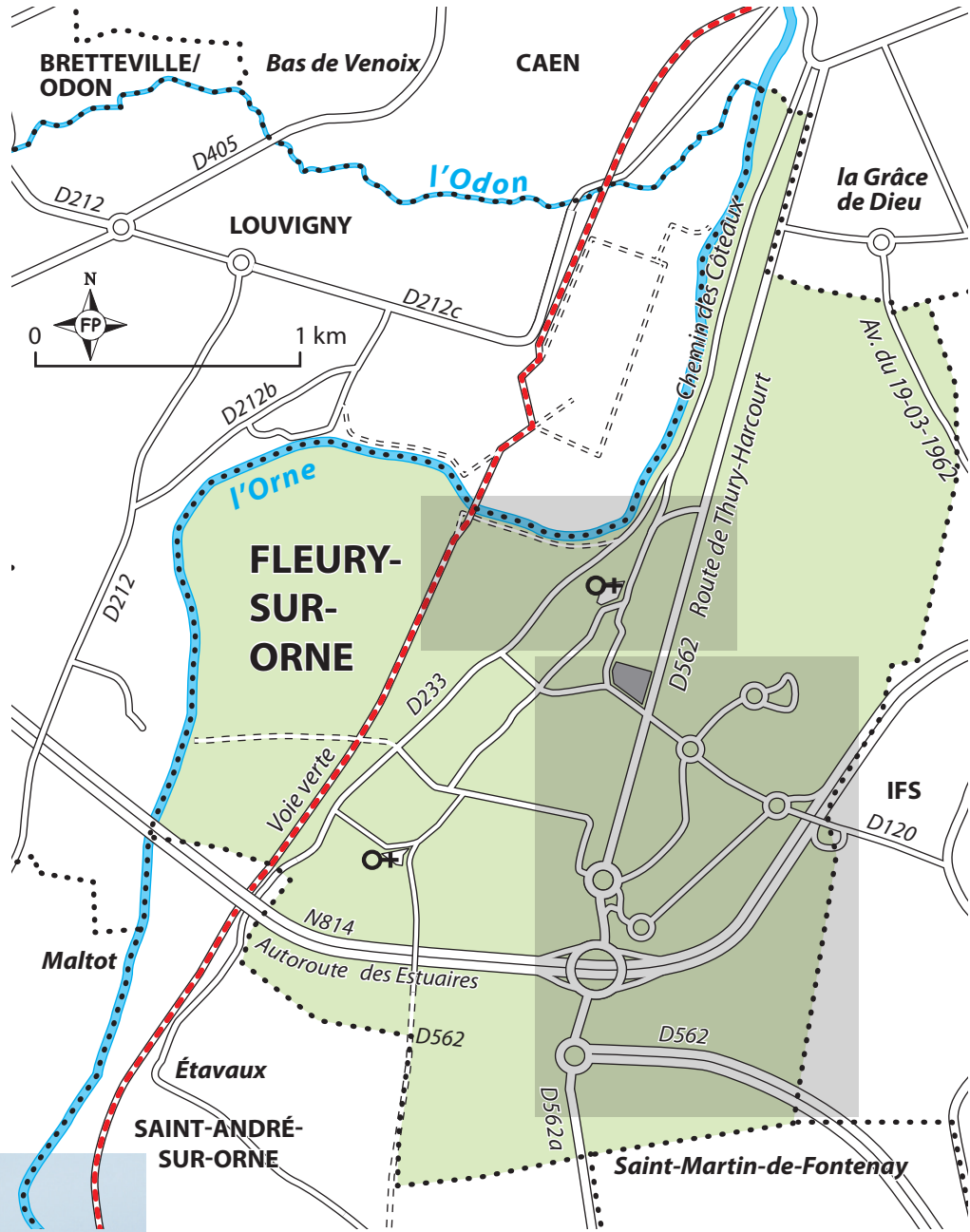
Avant de rejoindre Caen-la-Mer, les huit communes de la plaine de Caen, de Grentheville à Saint-Aignan-de-Cramesnil ont développé un réseau cyclable qui peut dans bien des cas servir de modèle, permettant tous les déplacements à vélo, dans les communes et de communes à communes.



# FLEURY-SUR-ORNE

À Fleury-sur-Orne, on touche le meilleur, le moins bien, l'inutile et le pire en matière d'équipement cyclable :

- le meilleur, c'est le centre ville avec sa zone 30 ;
- le moins bien, c'est l'accès difficile à cette bourgade ;
- l'inutile, du moins pour l'instant, c'est l'ensemble des équipements dans la zone « Ikéa-Castorama » ;
- le pire, c'est la piste qui franchit le périphérique le long de la D562.



En venant de Saint-André, une pancarte signale aux cyclistes qu'ils vont perdre la priorité mais le rond-point D526/D526a est bien aménagé.



L'accès à Fleury en venant de Caen n'est pas évident. On ne peut prendre la D223, « chemin des Coteaux », qu'en venant du viaduc de la Cavée. Si l'on vient du boulevard Lyautey ou de la rue Branville, il faut suivre l'avenue d'Harcourt pendant 1760 m, dans le flux de la circulation automobile, jusqu'à la rue François Mitterrand.

Si l'on vient du sud, par la D526a et la D526, on est obligé de passer par le dangereux rond-point au-dessus du périphérique. Le plus sûr, c'est de passer par la voie verte de la Suisse Normande et de prendre le chemin menant à l'auberge de l'Île Enchantée une fois l'Orne franchie.



Ce n'est pas le cas au grand rond-point central. A dieu vat !



## Les pistes de la route d'Harcourt et le franchissement du périphérique

Depuis le carrefour avec la D120 (menant à Ifs) jusqu'au carrefour avec la D89 au centre de Saint-André-sur-Orne, deux pistes à sens unique encadrent l'ancienne route de Thury-Harcourt sur 3 250 mètres. Sommaires, d'une largeur de 1,20 m en moyenne, elles ont longtemps été agréables et utiles, permettant aux cyclistes de ne pas rouler dans le flux des automobiles. À l'époque on les aurait notées B, voire A malgré un revêtement tout juste passable et une fin abrupte en venant de Saint-André. Mais les choses se sont gravement dégradées avec la réalisation du périphérique sud.

Trois ronds-points sont à franchir :

- les deux situés de part et d'autre du périphérique sont corrects et peuvent se contourner en relative sécurité ;
- ce n'est pas le cas pour le grand rond-point au dessus du périphérique, les pistes s'arrêtant à son entrée. dans les deux sens, le seul aspect positif étant la priorité qui s'applique à ceux qui sont sur le rond-point, cyclistes ou véhicules motorisés.

La difficulté de franchissement est presque la même que celle de l'échangeur de la Pierre Heuzé entre Caen et Hérouville-Saint-Clair.

Note globale : E.





Des aménagements qu'on ne peut pas considérer comme étant cyclables.



La belle piste cyclable à double sens.

## La piste de l'avenue des Dignes

Sur 670 m de longueur et 2 m de largeur, une belle piste suit la totalité de l'avenue des Dignes. Il n'y a aucun signalisation, ni sur le sol, ni par des pancartes, mais c'est probablement une piste cyclable (ou cyclo-pédestre ?) à double sens.

Le début sud, côté Castorama, est rude avec un trottoir à sauter. Après ça va, le cycliste reste prioritaire sur les rues affluentes, sauf la 3<sup>ème</sup>, comme l'avenue.

Il y a une bonne continuité dans les deux sens avec la route d'Harcourt et la D120.

Mais, on ne voit pas bien l'intérêt d'une telle piste et il est probable que l'investissement aurait pu se faire ailleurs.

**Note globale : C.**

## Les pistes du boulevard de la Suisse Normande et de la D120

Des pistes cyclables sont annoncées depuis le rond-point avec la D562 (côté Castorama) tout au long du boulevard de la Suisse Normande jusqu'à Ikea, et le long de la D120 de chaque côté des deux voies de circulation. Elles sont en site propre, séparées des véhicules motorisés par une petite bande végétale, sauf au niveau des ronds-points.

Deux types de piste :

- d'une part, des successions de dalles en béton vaguement jointes, côté est du boulevard de la Suisse Normande et côté nord de la D120 ;
- d'autre part, sur le côté ouest du boulevard de la Suisse Normande et le côté sud de la D120, des pistes d'une largeur de 2 mètres, avec un beau revêtement, à double sens.

Seules ces dernières peuvent être considérées comme étant des équipements cyclables, sur une longueur totale de 1 900 mètres

Accès faciles, continuités correctes.

Mais là encore, ces pistes sont-elles utiles dans un tel endroit, sauf peut-être le long de la D120 entre Fleury et Ifs ?

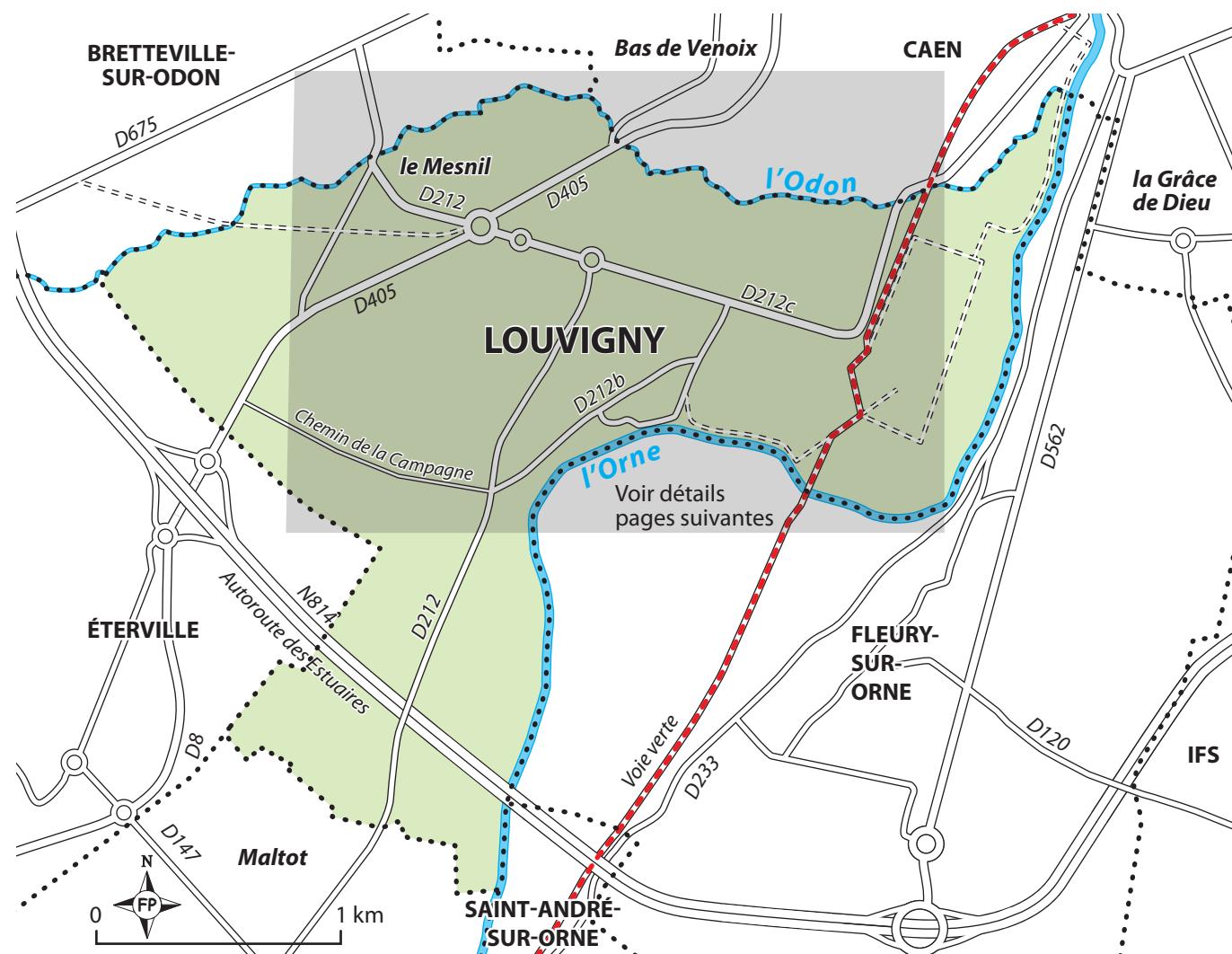
**Note globale : B.**

Il faut encore signaler la très belle piste qui relie le quartier universitaire d'Ifs (boulevard Yitzhak Rabin) à la Grâce de Dieu de Caen (Avenue du père Charles de Foucault) et qui transite par Fleury-sur-Orne le long de l'avenue du 19 mars 1962. Note globale A.

Voir à Ifs Plaine.



# LOUVIGNY



En venant de Caen, trois voies permettent d'entrer sur la commune de Louvigny :

- la très belle voie verte de la Suisse Normande depuis l'hippodrome de Caen ;
- la piste cyclable le long de la D405, rejointe depuis le Bas de Venoix, par la rue de Québec ;
- le long de la D212, en venant de Bretteville-sur-Odon et après avoir franchi un petit pont sur l'Odon.

## La piste cyclable à double sens le long de la D405

Large de 2,5 m et longue de 540 m elle suit au nord la D405 dont elle est séparée par une haie. Son revêtement de goudron est de bonne qualité mais devient de plus en plus cahoteux sous l'effet de la poussée des racines des arbres qui la bordent. Venant de la rue de Québec, à partir du Zénith son accès est facile et sans danger. Elle débouche sans problème sur le rond-point du carrefour D405/D212, près de la zone commerciale.

**Note globale : B.**



En venant de la rue de Québec, vers Louvigny, le long de la D405.

## Le long de la D212 et de la 212c

Une piste cyclable à double sens franchit l'Odon sur la frontière entre Bretteville et Louvigny.

Venant de Louvigny pour aller vers Bretteville, elle fait suite à une piste à sens unique au nord de la D212. Venant de Bretteville pour aller vers Louvigny, il faut

traverser la D212, rouler sur la voie automobile pendant une cinquantaine de mètres et prendre sur la droite, le long de la D212, une autre piste cyclable à sens unique vers le rond-point de la zone commerciale. Ces deux pistes sont larges d'un peu plus d'un mètre. Le revêtement goudronné est correct. La connection entre ces deux pistes et celle qui contourne l'extérieur du rond-point est correcte et sécurisée.

Le contournement du rond-point par une piste cyclable est correct quand au revêtement et à la largeur des voies. Il est à double sens depuis la D405 jusqu'à la traversée de la D212 venant de Bretteville. Mais il faut bien respecter les stops et se méfier des véhicules automobiles qui arrivent souvent avec une vitesse élevée.

Entre ce rond-point et le carrefour D212/route de Thury-Harcourt, deux pistes, de chaque côté, d'une qualité identique à celles évoquées plus haut cheminent en sens unique. Le franchissement du petit rond-point permettant l'entrée vers le centre commercial et la jardinerie est délicat, peu marqué. On ne sait pas si c'est sur une piste cyclable ou un trottoir pour piétons.

De la route de Thury, pour aller vers Caen, il n'y a plus qu'une piste à double sens sur le talus qui borde au nord la D212c. La piste est de bonne qualité, large de deux mètres, longue de 430 m. Elle s'arrête au niveau de la rue des Rosiers. il faut alors poursuivre sur la voie automobile. À partir de la Grande Rue (D212b), une piste non goudronnée, large de deux mètres et longue de 600 m, mène d'une manière agréable à la voie verte.

Au total, sur 2 300 m, les équipements sont d'une qualité moyenne et discontinus.

**Note globale : C.**

## Autres équipements

Du rond-point (D405/D212), un chemin roulant sur une ancienne voie ferrée, entre la D212 et la D405, rejoint Bretteville-sur-Odon au niveau du croisement entre la D675 et l'autoroute des Estuaires.

Le « chemin de la Campagne », goudronné mais peu carrossable, relie d'est en ouest la D202 à la D405. Réservé aux engins agricoles il est autorisé aux cyclistes. Le débouché sur la D405 est périlleux.

Près du quartier du Mesnil, la rue d'Aunay-sur-Odon est longée à l'ouest par une piste à double sens sur 280 m, sans intérêt.

## Le franchissement du périphérique

Il est aisé par la D212 (non équipée pour les cyclistes) et très facile par la voie verte en passant par Fleury-sur-Orne. Par la D405 il est à éviter et il y a d'autres alternatives sur Éterville.



Entrée de la voie cyclables à double sens, sur la D212c.



En allant vers Caen, le long de la D212c.



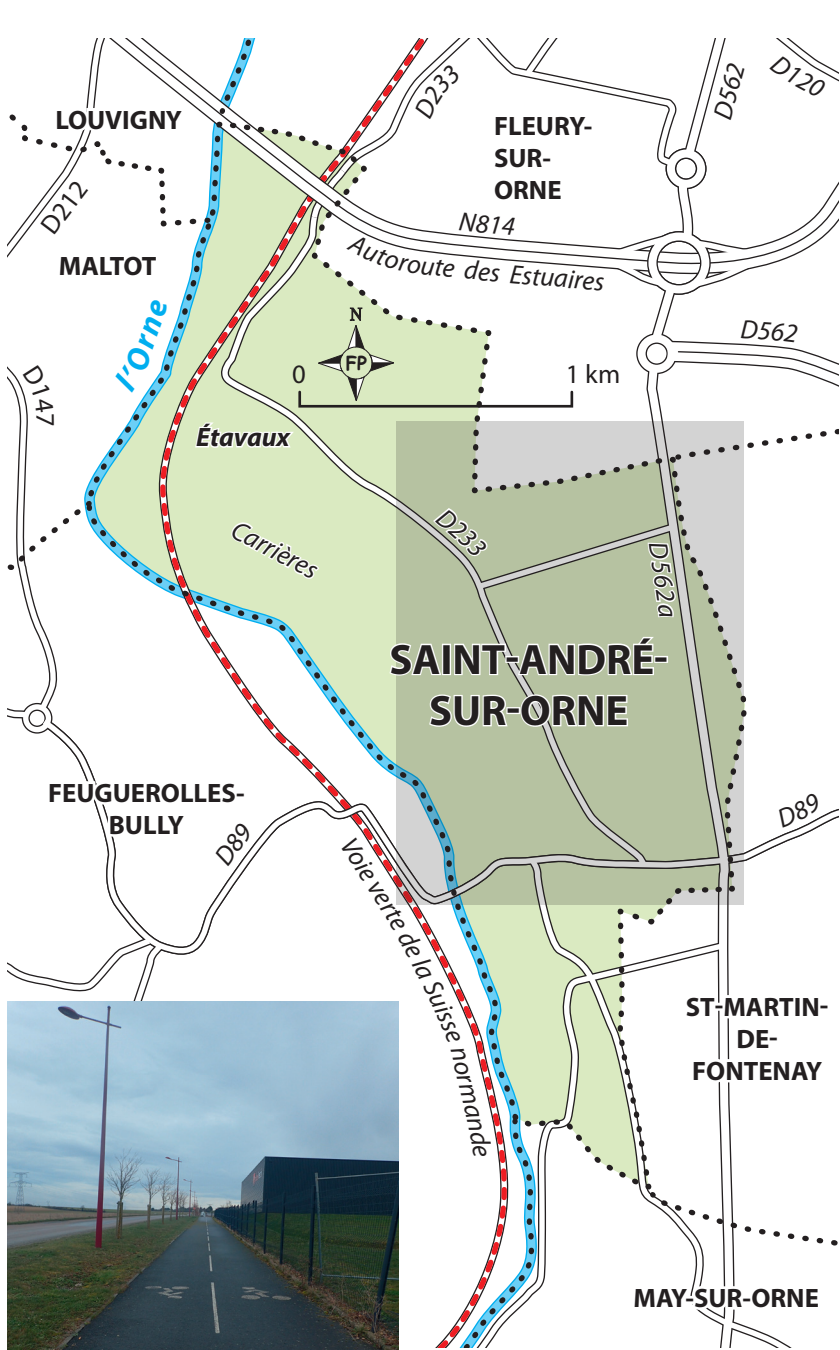
Vers la voie verte de la Suisse Normande.







# SAINT-ANDRÉ-SUR-ORNE



## Les pistes le long de la D562 et de la D562a

Nous les avons vues à propos des équipements de Fleury-sur-Orne.

Note globale : E.

## Piste du lieutenant-colonel Jacques Ostiguy :

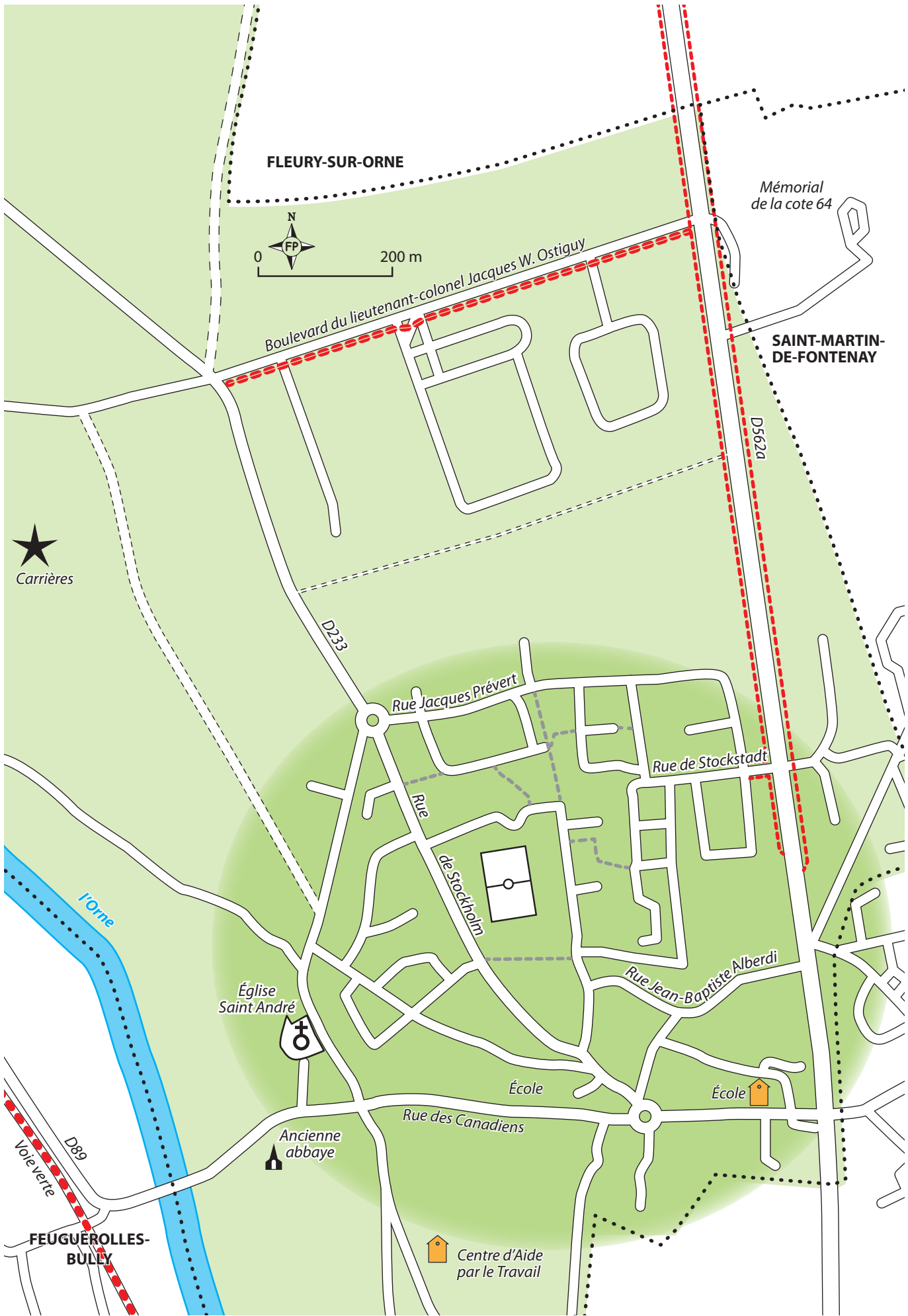
La piste à double sens du boulevard du lieutenant-colonel Jacques Ostiguy est parfaite mais manque de continuité sécurisée vers Caen par la D 562a et de continuité aménagée par la D233.  
Longueur : 775 m, largeur : 3 m.

Note globale : B

Pour aller de Caen à Saint-André, et réciproquement, il n'y a qu'une solution : utiliser la magnifique voie verte de la Suisse Normande !

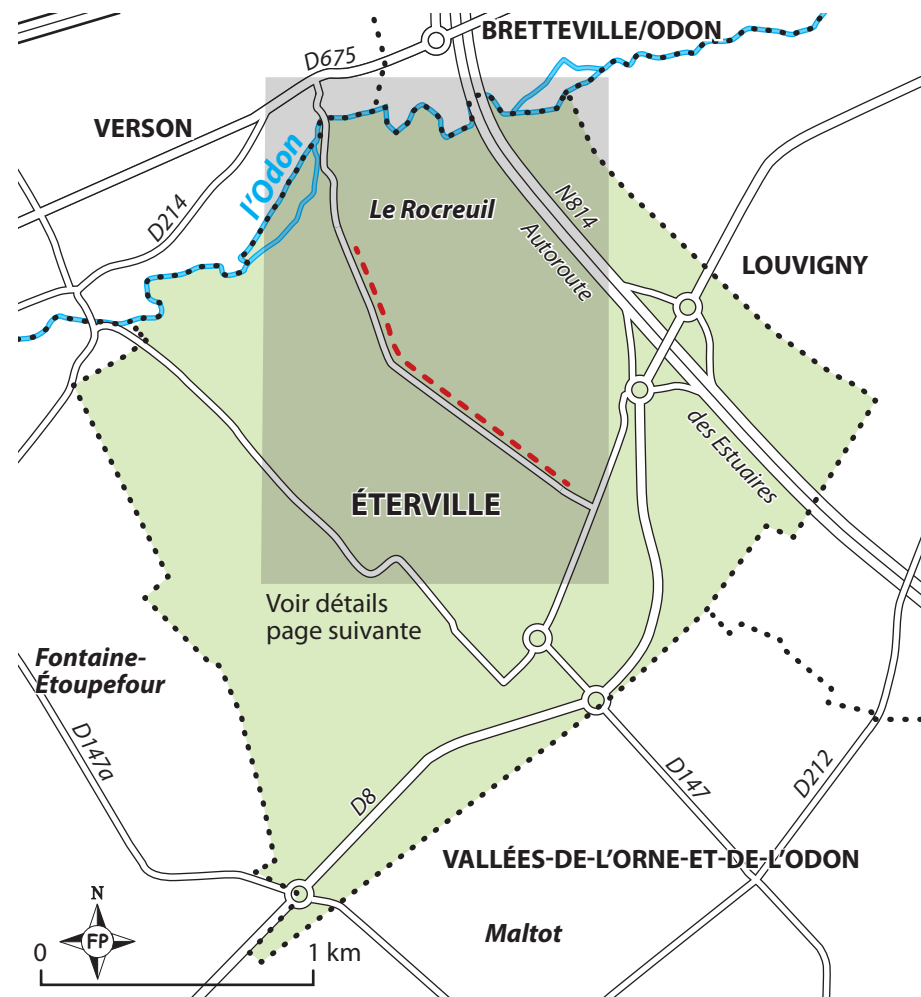


Au-dessus à gauche : la piste Ostiguy. En bas à gauche : le long de la D562a en remontant vers Fleury.  
En bas à droite : idem en venant de Fleury. En haut à droite : l'arrivée rénovée sur Saint-André.





# ÉTERVILLE



Avant de franchir l'autoroute des Estuaires, on peut descendre à droite (1), passer sous l'autoroute en même temps que l'Odon et poursuivre sur le délicieux chemin sinueux (2) dans le fond de la vallée.

Aussitôt après l'autoroute on peut prendre à droite (3), rejoindre le Rocreuil et poursuivre par le chemin de la Frénée vers Fontaine-Étoupefour, Baron-sur-Odon...

On peut aussi prendre à gauche (4), et longer par le chemin des Pépinières le bourg d'Éterville vers le château de Fontaine et Baron-sur-Odon... à moins que l'on préfère prendre la D147a vers Maltot et la vallée de l'Orne...

## Un seul équipement cyclable sur cette commune

Une piste en site propre, intitulée cyclable, longe la rue de Rocreuil puis la rue du Moulin depuis la rue du Bout de Bas jusqu'au hameau du Rocreuil. Large de 2 m, longue de 1 220 m, elle est séparée de la rue du Moulin par une haie. Son revêtement goudronné est correct mais un peu grenu. Entrées et sorties sont correctes. En fait cette sympathique piste est agréable pour les piétons et peu utile pour les cyclistes.

**Note globale : C.**

## Éterville est cependant une commune intéressante pour les cyclistes

Limitée au nord par l'Odon qui la sépare de Verson et de Bretteville-sur-Odon, elle est traversée d'est en ouest par de nombreux chemins, très agréables quand il fait beau, et permettant de suivre au plus près ou un peu à distance la vallée de l'Odon, notamment en venant de Bretteville par la Baronnie et la passerelle du Moulin d'Ardennes.



Vers le Rocreuil.

