

Note à l'attention du groupe technique « Boucle à vélo » de Tours Plus

Suite à la demande du 23 septembre 2015 de Monsieur Gillot, président du groupe des circulations douces au sein de la commission des transports et infrastructures de Tours Plus, le CC37 formule les préconisations suivantes.

Le point de vue du CC37 sur les priorités à mettre en œuvre pour l'aménagement cyclable du cœur d'agglomération est fondé sur une mise en perspective de ce centre. Cette analyse fait apparaître le centre-ville de Tours comme une presqu'île que relie 16 points de passage obligés pour franchir fleuves et voies ferrées, boulevard périphérique et autoroute. Ce centre-ville est un rectangle qui concentre le centre historique touristique, les équipements de toute nature au service de la population, les administrations départementales et nationales, les établissements d'enseignement, principalement les lycées et les formations universitaires, une grande partie des emplois, de la localisation des entreprises et une part non négligeable du commerce aux particuliers. Le centre-ville est bien le centre névralgique des activités de son agglomération et donc ses habitants ont la nécessité de s'y rendre avec une certaine régularité.

Par conséquent, tout projet d'aménagement cyclable d'intérêt communautaire sur Tours nécessite de mettre en œuvre des transversales aisées, sécurisées et efficaces permettant d'aller de part en part et au-delà des 16 points de passage obligés. Soucieux du bien commun, nous ne demandons pas des investissements d'exception. A chaque fois que c'est possible nous nous inscrivons dans des projets en cours et des itinéraires pour partie déjà réalisés dont nous nous efforçons de réduire la discontinuité.

Au final, nous proposons cinq priorités regroupant neuf itinéraires schématisés en trait continu rouge sur le plan suivant.





**Nos priorités pour le cœur
d'agglomération :
du maillage, de la continuité
et de la fluidité**

Octobre 2015

Priorité N° 1 Nord – Sud Tours-Est

L'itinéraire le long de l'autoroute, depuis le bord de Loire jusqu'au pont d'Arcole en intégrant les connexions vers l'avenue Jacques Duclos et le boulevard Richard Wagner, vers l'île de Balzac par la promenade de Florence, est notre première priorité. En effet le quartier Blanqui et Mirabeau est impraticable pour rejoindre les rues de La Fuye et Jolivet où, par ailleurs la confrontation avec les automobiles est très forte. Cet itinéraire doit être continu et sans arrêt puisqu'il constitue une alternative commune à la Loire à vélo et au chemin de St Jacques à équidistance des gares SNCF de Tours et St Pierre des Corps. Il comportera également trois connexions avec St Pierre des Corps par l'avenue Jean Bonnin, les rues Sémard et des Ateliers pour le quartier gare et la gare SNCF, et enfin l'accès au centre commercial des Atlantes. C'est le projet le plus coûteux de nos préconisations, mais également le plus nécessaire. Il devrait pouvoir s'intégrer dans le projet de reconfiguration de l'autoroute. C'est une double piste cyclable.

L'itinéraire Pont de fil – rue Edouard Vaillant par les rues des Amandiers, de la Barre et Bernard Palissy est un véritable axe de centre-ville qui passe par le centre historique de la ville de Tours, la gare SNCF, les centres administratifs de la ville et du département, et permet la liaison St Symphorien St Avertin. Il est le complément indispensable du précédent. Il s'agira ici d'une amélioration sensible de l'existant, par l'aménagement en double sens cyclable et itinéraire prioritaire pour sa première partie et l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, dignes de ce nom et de bout en bout, sur la rue Edouard Vaillant.

Priorité N° 2 Nord – Sud Tours-Ouest

Actuellement seulement praticable dans le sens Pont St Sauveur – Pont Napoléon, et encore de manière discontinue, l'itinéraire par les rues de Chinon, Georget et Delpérier est l'itinéraire le plus court, le plus direct et le plus tranquille entre le pont St Sauveur et le pont Napoléon. Son aménagement en double sens cyclable et voie prioritaire permettra une circulation avec moins de feux tricolores (moins huit) que l'itinéraire des rues Léon Boyer et Giraudeau et ne met pas les cyclistes au milieu des automobiles et en confrontation régulière avec les bus.

L'itinéraire Pont Napoléon ou Pont Wilson - Pont St Sauveur par les rues de la Victoire et Chanoineau ou les rue Constantine, Marceau et Clocheville, puis les rues Fouquet, Lakanal et Auguste Chevalier constitue le parcours de centre-ville par excellence. Il passe par le centre-ville historique et dans le centre-ville commercial. Il n'a de pertinence que dans un aménagement de double sens. En son début, il est une alternative à la rue Nationale.

Priorité N° 3 Ouest – Est Tours-centre

L'aménagement des rues d'Entraigues et Charles Gilles en double voie cyclable prioritaire nous apparaît comme une nécessité absolue en ce qu'elle connecte La Riche, l'hôpital Bretonneau, la faculté de médecine, la gare SNCF. Son prolongement est souhaitable par la

rue Edouard Vaillant vers la rue du Docteur Fournier, puis la rue Pierre Sémard ou la rue des Ateliers à St Pierre des Corps. A la condition d'implantation de parkings vélo sécurisés, c'est un moyen de décongestionner la circulation automobile en direction des gares SNCF. L'aménagement des rues d'Entraigues et Charles Gilles propose un itinéraire calme et direct, sans interruptions intempestives de feux tricolores (moins trois sur l'équivalent du boulevard Béranger) hors de l'intensité du trafic du boulevard Béranger.

L'aménagement du bord de Loire est discontinu, inégalement réalisé et oblige à traverser les quais à plusieurs reprises. Un réaménagement est une nécessité pour la circulation quotidienne, récréative et touristique. Deux aménagements sont à envisager. Nous demandons une continuité d'aménagement asphalté du pont de fil jusqu'à la rue du Docteur Chaumier sur le haut du quai en complément des aménagements déjà réalisés. Un aménagement supplémentaire est nécessaire en bord de Loire, à vocation récréative et touristique, de Saint Pierre des Corps jusqu'au pont de St Cosme à La Riche pour ses vues imprenables sur le fleuve. Son aménagement doit comprendre des facilités de montée et de descente avec l'itinéraire du haut du quai pour en faciliter l'usage quotidien ainsi qu'un éclairage adapté pour faciliter la circulation nocturne solitaire.

Les boulevards Béranger et Heurteloup doivent proposer des pistes cyclables de bout en bout.

Priorité N° 4 Nord – Sud A l'ouest de Tours

Le boulevard Tonnelé, de la Loire au Cher, est un axe essentiel du fait de la présence de l'hôpital Bretonneau, de la faculté de médecine et des équipements sportifs où les voies mixtes piétons cyclistes dominent aux endroits où les piétons sont les plus nombreux. Par ailleurs, le boulevard Jean Monnet ou pont de chemin de fer est à requalifier dans sa totalité. Nous demandons donc un réaménagement cohérent et continu de pistes cyclables performantes et les travaux conséquents qui s'imposent sur le boulevard Jean Monnet.

Priorité N° 5 Nord – Sud Tours centre

En prenant le parti de ne pas toucher à la rue Nationale et à l'avenue de Grammont, où la confrontation permanente des piétons et des automobiles ne rend possible la circulation des cyclistes qu'à petite vitesse, nous considérons que les améliorations ponctuelles sur les itinéraires déjà constitués par les rues du Hallebardier, Denis Papin, Michelet, Buffon et Voltaire, ainsi que leur mise totale en double sens cyclable, peuvent constituer une véritable alternative. Dans le sens nord sud, l'amélioration de la rue Blaise Pascal permettra de rejoindre les avenues de Lattre de Tassigny et de Gaulle. Par contre de la place de la Liberté au carrefour de Verdun, il manque de véritables pistes cyclables unidirectionnelles performantes et une nouvelle configuration du carrefour de Verdun à la hauteur des enjeux cyclistes.

Pour le CC37, François SARRAZIN, vice-président.



**Nos priorités pour le cœur
d'agglomération :
du maillage, de la continuité
et de la fluidité**

Octobre 2015