

## **Contribution du Collectif Cycliste 37, association membre de la Fubicy, au projet Mobilitours présenté en concertation publique**

### **Préambule**

Le Collectif Cycliste 37 (ci-après nommé CC37) note et salue la volonté politique de briser le cercle vicieux de l'usage de l'automobile pour redistribuer l'espace urbain au détriment de la voiture. Cependant, le CC37 ne pense pas que la modification des comportements individuels pourra se faire rapidement par la seule incitation sans créer de contrainte à l'usage de la voiture.

Mobilitours est présenté comme un projet en faveur des transports en commun et de l'intermodalité. Il peut être déploré que le Sitcat n'ait pas le même périmètre que les autorités responsables de la voirie et de la circulation, ce qui permettrait une vision plus globale des aménagements, et particulièrement l'intégration d'un réseau cyclable dans les études d'un réseau global de circulation.

Les objectifs poursuivis par la réalisation d'une première ligne de tramway seront plus facilement atteints avec un transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo :

- Plus régulier : une portion non négligeable du tracé étant prévue en zone mixte voiture-tramway, la diminution du nombre de voitures favorisera la régularité ;
- Non polluant : le vélo est par essence un moyen de déplacement non polluant, économe en énergie.

### **Eléments de contexte**

Favoriser l'usage du vélo rejoint les objectifs énoncés : le vélo ne provoque aucune des incidences dommageables listées. Le CC37 regrette que, malgré plus de 15 ans de revendications, les avancées annoncées en matière de déplacements ne nous semblent pas probantes :

- Les 105km d'itinéraires cyclables sont en grande partie des itinéraires de liaison, où rien n'a été fait pour sécuriser la circulation des cyclistes, ou des aménagements cosmétiques (contre-allées de l'avenue de Grammont par exemple) ;
- Le réseau cyclable comporte encore beaucoup trop de hiatus et de lacunes
- Il est relativement facile d'afficher un linéaire important mais les traitements des carrefours et intersections sont de qualité nettement inférieure, avec une généralisation des ronds-points giratoires, qui sont particulièrement dangereux pour les cyclistes ;
- Un certain nombre de nouvelles infrastructures routières n'intègrent pas la problématique cycliste, au mépris des avancées législatives récentes (loi sur l'air, ...) : pont de St Côme, ...

Par ailleurs, la création d'aménagements cyclables réellement incitatifs et sécurisés est un exercice délicat et nécessitant le sens du détail. La photo de l'aménagement de la rue Bergson à Saint Cyr sur Loire montre un exemple frappant (aux deux sens du terme) d'un danger créé par un détail raté : les potelets servant à empêcher l'intrusion des voitures sur l'aménagement cyclables sont situés dans l'axe de circulation des cyclistes, qui les heurteront à tout coup la nuit ou par visibilité mauvaise.

### **Mobilitours: Projet global de développement des transports urbains pour une mobilité durable**

Le CC37 encourage les deux axes présentés en faveur de la mobilité durable. Il s'étonne cependant que les figures ne montrent pas les émissions de CO<sub>2</sub> générés par un cycliste, le vélo entrant dans les deux catégories de véhicule non polluant et de mode doux.

Les dispositions en faveur de l'intermodalité doivent prendre en compte l'usage du vélo dans les différents modes de transports et la possibilité de passer du mode vélo aux autres modes de transports, en particulier les transports collectifs. Entre autres, il doit être possible de laisser son vélo en sécurité aux stations de transport en commun et de pouvoir emprunter le tramway avec son vélo (sous réserve d'affluence). Le CC37 demande à être associé aux études de ces dispositions afin que leur réalisation réponde au mieux aux besoins des cyclistes.

Le CC37 apprécie la possibilité offerte aux cyclistes d'utiliser des portions de plus en plus importantes de la voirie réservée aux bus, confortant souvent un usage répandu dû à la plus grande sensation de sécurité éprouvée par les cyclistes. La mise en œuvre d'un nouveau réseau de bus entraînera sans doute une extension de la voirie en site propre réservée aux bus, le CC37 demande la prise en compte la plus large possible de l'usage mixte bus-vélo dès cette mise en œuvre.

## **Une première ligne de tramway**

Le CC37 approuve pleinement le choix du tramway ferré, seul à même d'offrir la capacité de transport permettant un report modal de grande ampleur et de permettre à plus long terme une intégration des déplacements urbains et couronne par l'utilisation de matériel de type tram-train. Cette intégration sera un des enjeux majeurs de mobilité future. Il regrette cependant qu'une partie importante du tracé soit envisagée en site mixte avec les voitures, néfaste en terme de régularité et donc d'attractivité.

## **Une colonne vertébrale d'un réseau global**

De la même façon que les sites propres bus sont autorisés aux cyclistes, le tracé des lignes de tramway, correspondant à des axes forts de déplacement, doit absolument être associé à des aménagements cyclables de haute qualité sur toute leurs longueurs. La réalisation du tramway ne doit en aucune façon amputer l'espace cyclable ni aboutir à une dégradation des performances du mode de déplacement vélo mais au contraire permettre une augmentation de ces performances. Le CC37 demande que des pistes cyclables séparées soient créés partout où la largeur des emprises le permet, et que la circulation des vélos soit autorisée sur la plateforme du tramway partout ailleurs. Des aménagements de type trottoir cyclable ou conduisant à une mixité piétons-vélos ne sont pas considérés comme des solutions satisfaisantes du fait des risques de conflit générés avec les piétons et doivent être bannis.

Le CERTU et d'autres organismes ont édité des fiches techniques permettant de concevoir des aménagements de qualité (exemples en annexe). Le CC37 demande à être associé dès les phases d'avant projet aux projets de réaménagements, afin d'éviter les erreurs du type de la rue Bergson cité plus haut, ou d'autres.

## **Le détail du tracé**

### **Terminus Joué-lès-Tours**

Le pont franchissant le boulevard périphérique devra être de largeur suffisante pour permettre des flux séparés piétons, vélos (largeur minimale 1.5m par sens de circulation vélo) et tramway. Les accès devront présenter des rampes suffisamment faibles et des largeurs suffisantes pour permettre l'accès du pont à l'ensemble des usagers, y compris personnes à mobilité réduite, usagers en fauteuil roulant, tandems, cycles avec remorque, etc.

Tout en étant favorable au report modal, le CC37 s'inquiète de la réalisation d'un parc-relais à proximité d'un lycée, ce qui provoquera la réunion d'un attracteur de trafic automobile et d'une population de lycéens, vulnérable lors de leurs déplacements (forte proportion de piétons et de deux-roues, que le CC37 espère voir de moins en moins motorisés). Le CC37 demande que l'accès principal au parc relais vienne du périphérique, afin de séparer autant que faire se peut les deux types de trafic. Le CC37 demande que soit créées dans le parc relais et autour du terminus des possibilités importantes de stationnement sécurisé de vélos, ce qui permettra d'augmenter la zone desservie.

Le CC37 s'étonne que l'accès au terminus soit envisagé en site mixte.

### **Quartier de la Rabière**

Le CC37 demande à être associé aux réflexions sur l'intégration des modes doux.

### **Rue de la Rotière et rue Gamard**

Le tramway passera en site partagé avec le bus. Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé.

### **Avenue de la République (entre la rue Gamard et le pont SNCF)**

Le CC37 s'étonne du choix de l'implantation de la station, à distance relativement importante de la gare SNCF et de l'autre côté des voies. Cette gare est une gare d'arrêt général, implanter la station au plus près de la gare peut permettre de créer un pôle d'échange avec les lignes de Chinon et Loches.

L'aménagement de l'îlot Disco devra créer une liaison visuelle entre la gare et la station de tramway.

### **Centre de Joué-lès-Tours**

Le CC37 encourage les aménagements visant à pacifier la circulation dans le centre ville de Joué. Le maintien des flux entrants dans le centre ne semble pas pertinent avec l'objectif de report modal. Un aménagement de type zone 30 est une solution de pacification du flot automobile.

### **Avenue de la République (entre le pont SNCF et la rue des Martyrs)**

### **Avenue du Pont Volant et rue des Martyrs (entre l'avenue de la République et la rue Branly)**

### **Avenue de Pont-Cher**

Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé.

### **Quartier des 2 Lions : Allée Ferdinand de Lesseps, avenue Jean de Portalis**

Le projet prévoit une très large zone piétonne et cyclable devant la faculté de droit. Le CC37 demande des itinéraires cyclables séparés soient matérialisés dans cette zone, ceci afin d'éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes. A cet égard, l'aménagement de la place de la Liberté (ex place Thiers) nous semble l'exemple type d'aménagement à ne pas reconduire dans une zone de fort passage, chacun se demandant en permanence si il est à sa place. Le CC37 demande à être associé aux études de cette zone.

### **Quartier des 2 Lions – Rives du Cher : avenue Jean Portalis, traversée du Cher, mail Suzanne Valadon**

Variante de tracé : le CC37 demande que soient favorisé le choix du tracé évitant la mixité de circulation avec les voitures.

Le CC37 apprécie que la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de fleuve offre une possibilité nouvelle de traversée aux piétons et aux cyclistes, (ce qui n'a malheureusement pas été fait lors du doublement du pont de St Côme). Le CC37 demande que les cheminements piétons et cyclistes soient clairement séparés entre eux et de la plateforme du tramway, pour éviter les conflits d'usage.

### **Rives du Cher – Avenue de Grammont : boulevard Churchill, avenue de Grammont, avenue de Gaulle**

Le CC37 demande que soient créées lors de la reprise de l'aménagement de l'avenue de Grammont de véritables pistes cyclables séparées, les contre-allées actuelles entraînant de fréquents conflits entre les cyclistes et les automobilistes cherchant des places de stationnement.

### **Quartier du Sanitas**

Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé.

### **Gare, Jean Jaurès**

Le CC37 demande à être associé aux réflexions sur l'intégration des modes doux.

Le CC37 demande la création d'un site propre vélo bidirectionnel le long du tramway dans l'emprise de la SNCF pour rejoindre la gare et le boulevard Heurteuloup depuis le Sanitas.

Le CC37 encourage et soutient la fin du monopole de la voiture rue Charles Gille.

Le CC37 demande que soit prévu dès à présent les réservations foncières permettant à terme une intégration des transports urbains et périurbains de type tram-trains, avec par exemple la largeur nécessaire pour doubler les quais, les connexions entre les voies du tramway et le réseau ferré principal, etc.

Le CC37 demande que le projet de réaménagement de la gare intègre un aménagement de grande ampleur en faveur du vélo : multiplication du nombre de places de stationnement de courte durée, création de places de stationnement de longue durée, sécurisées et gardées, maison du vélo, ...

### **Rue Charles Gille**

Le CC37 demande que cette rue soit traitée en zone de rencontres, où la vitesse est limitée à 20km/h, le vélo et le tramway étant les seuls vrais acteurs de cette rue, la voiture étant tolérée comme la rue de Bordeaux actuelle.

Le CC37 demande que les secteurs piétonniers actuels (parvis de la gare, place de général Leclerc, rue de Bordeaux) soient joints avec la rue Charles Gille et l'entrée de la rue Blaise Pascal afin de créer un espace pacifié cohérent au pôle d'échange de la gare.

### **Avenue Grammont et place Jean Jaurès**

Le CC37 demande à être associé à la redéfinition de ce secteur d'échanges tramway-bus pour permettre de privilégier le vélo et surtout son insertion dans le cheminement pour rejoindre la rue Nationale. Le cheminement actuel entre l'avenue de Grammont et la rue Nationale est actuellement très dissuasif : suppression de la bande cyclable à l'entrée de la place Jean Jaurès, cisaillement vers le site propre bus de fait impossible, d'où circulation obligée des vélos dans

une contre-allée de largeur très insuffisante, cisaillement dangereux pour les cyclistes malgré la présence du sas (pas toujours respecté) dans la partie giratoire de la place Jean Jaurès.

### **Rue Nationale**

Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé dans le cadre de la création de la zone de rencontres, statut futur de cette rue.

### **Pont Wilson**

Le CC37 demande que ce pont structurant de l'agglomération tourangelle soit réservé en priorité au tramway et aux modes doux. Une largeur suffisante de bandes cyclables est à créer pour relier le nord de l'agglomération et le centre ville commercial de Tours sur cet ouvrage traversant la Loire.

### **Avenue de la Tranchée**

Le CC37 demande la création de véritables pistes cyclables lors du réaménagement, la largeur totale de l'avenue permettant d'éviter cette circulation en contre-allée.

### **Avenue de la Tranchée – Avenue Maginot**

Le CC37 demande que soient étudiées des bandes cyclables. En effet, sur une chaussée de 3.5m de large gardé pour les convois exceptionnels, le cycliste ne doit pas être intégré à la voie de circulation lorsqu'il est doublé par une automobile. Le danger est donc très grand dans le rond point que la roue du vélo s'engage dans l'ornière du rail, faisant chuter le cycliste, d'où le risque de se faire écraser par le premier automobiliste qui n'aura pas eu le temps de freiner. A contrario, lorsque le cycliste ne risque pas d'être doublé, il peut sereinement croiser le rail avec un angle suffisant pour ne pas chuter. Le risque d'accident entre un cycliste et un tramway circulant dans le même sens est donc extrêmement réduit.

### **Liaison Maginot / Jemmapes**

Variante de tracé : le CC37 demande que soient favorisé le choix du tracé évitant la mixité de circulation avec les voitures.

La création d'un site propre cyclable bidirectionnel est à intégrer dans l'emprise nouvelle créée par l'infrastructure du tramway.

Le CC37 demande à être associé aux réflexions sur l'intégration des modes doux.

### **Terminus Nord**

Le CC37 demande que soit créées au terminus des possibilités importantes de stationnement sécurisé de vélos, ce qui permettra d'augmenter la zone desservie.

### **Le tramway en chiffres**

L'étude prend en compte un rayon de 400m pour le calcul des populations desservies, ce qui correspond à une distance parcourue à pied. Toutes les stations et notamment les terminus doivent intégrer des possibilités importantes de stationnement vélo, ce qui permet d'augmenter ce rayon, la distance de pertinence du vélo étant de 1500m, autour d'un parking gardé et sécurisé comme l'ont réalisé les villes de Strasbourg et Montpellier, afin de drainer des nouveaux flux de populations desservies.

### **Conclusions**

Le CC37 demande que le projet Mobilitours soit l'occasion d'un changement de nature du partage de la voirie.

L'ensemble du trajet du tramway doit être accompagné d'un réel itinéraire cyclable de qualité.

Le CC37 demande à faire partie du comité de pilotage et à être associé à toutes les étapes de décision et de réalisation, seule méthode permettant d'éviter des critiques à posteriori.

### **Pour le Collectif Cycliste 37:**

**Thomas Joire**  
37 rue Léon Gaumont  
37100 Tours  
02 47 32 57 63

### **Le Président**

**Jean François HOGU**  
3 Rue Marcel NAY  
37400 Amboise