

Les itinéraires et trajets de l'agglomération de Tours

Analyses et préconisations

Le livre blanc du CC37, tome 1 préparé par la commission Aménagement

sous la direction de François Sarrazin, vice-président



Ce livre blanc est le produit d'un travail collectif réalisé par un groupe de travail, composé de Marie-Agnès Daumain, Joël Dugain, Thierry Ressault et François Sarrazin, qui a conçu une méthode d'analyse et synthétisé les contributions des « arpenteurs » qui ont examiné sur le terrain les différents itinéraires. Le lien avec le groupe de travail « Boucle à vélo » de Tours (plus) a été maintenu par Fabien Frugier, Martin Ray et François Sarrazin.



Les « arpenteurs » ont été Pierre Bochnakov, Marie-Andrée Chambert, François Dalverny, Marie-Agnès Daumain, Philippe Daumain, Joël Dugain, Armelle Gallot-Lavallée, Mathieu Godlewski, Virgile Kere, François Lafourcade, Marie-Françoise Patois, Ugo Robert, François Sarrazin.

La proposition d'aménagement du pont de St Cosmes proposée par Thomas Joire réalisé en 2010.

Un second groupe de travail, composé de Benoît Bourdache, Pierre Bochnakov, Thierry Ressault et François Sarrazin, a assuré la relecture complète du document et confirmé son écriture. Ce livre blanc cumule plus de 250 heures de travail.

Nos priorités pour le cœur d'agglomération :

du maillage, de la continuité et de la fluidité

A la demande de Monsieur Gillot, président du groupe des circulations douces au sein de la commission des transports et infrastructures de Tours Plus, le CC37 a dû formuler ses priorités d'aménagements cyclables en octobre 2015. Cela n'aurait pas été possible sans le travail de réflexion engagé depuis le mois de février et qui est restitué ci-après dans le Livre Blanc.

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.



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 Sépard 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 Sépard 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 Tonnellé, 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

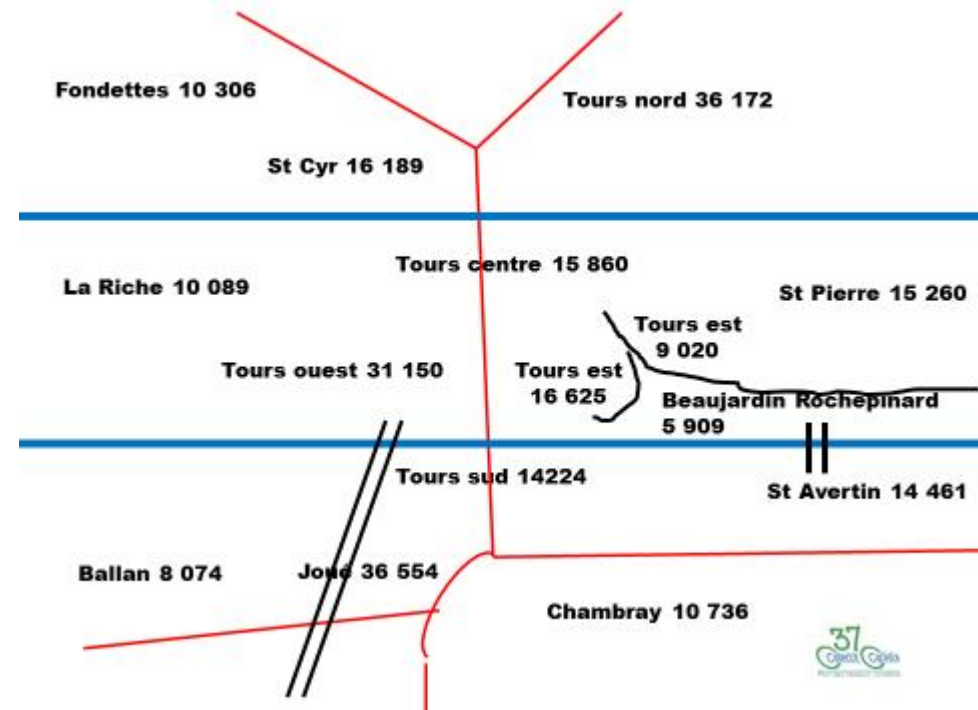
En prenant le parti de ne pas toucher à la rue Nationale et à l'avenue de Grammont, où la confrontation permanente des piétons et des automobiles ne rend possible la circulation des cyclistes qu'à petite vitesse, nous considérons que les améliorations ponctuelles sur les itinéraires déjà constitués par 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.

Cette formalisation de nos priorités n'a été possible que parce que nous avons entamé, depuis février 2015, un travail approfondi d'analyse de terrain et grâce à l'invitation qui nous a été faite de participer au groupe de travail « Boucle à vélo » de Tours (plus) qui nous a donné accès à une documentation cartographique précieuse. Celle-ci est mentionnée au bas des illustrations. Nos cartes de travail, dont une seule est publiée ici, ont été élaborées à partir du logiciel libre OpenStreetMap.

Introduction

L'usage de la bicyclette sur l'agglomération de Tours est plus un problème qu'une solution.

La topographie du territoire de l'agglomération de Tours est un obstacle majeur à l'usage de la bicyclette puisque le franchissement des coteaux au nord et au sud de la plaine alluviale entre Loire et Cher est particulièrement violent pour les non-sportifs et plus généralement pour toutes les personnes en condition physique moyenne. Ces difficultés concernent la moitié de la population de l'agglomération, puisque approximativement, 25 % de la population se situe sur le plateau nord, 25 % sur le plateau sud et 50 % dans la plaine alluviale (interprétation réalisée à partir des données IRIS¹ de l'INSEE du recensement général de la population de 2011).



¹ L'INSEE a développé un découpage du territoire en mailles de taille homogène appelées IRIS2000. Ce sigle signifie « Ilots Regroupés pour l'Information Statistique » et fait référence à la taille visée de 2 000 habitants par maille élémentaire.

Pour autant, là où l'usage de la bicyclette pourrait être aisé, ce sont les obstacles qui dominent. Les ruptures dans la mise en place des pistes et des bandes cyclables, l'absence de jalonnement clair identifiant des points de départ et d'arrivée ayant du sens pour les habitants et les cyclistes de passage constituent une entrave au bon usage quotidien de la bicyclette, pourtant gage d'une décongestion automobile du centre-ville et d'attraction pour les touristes.



L'ambition de ce projet est de renforcer le maillage, la continuité dans les aménagements cyclables pour faciliter la fluidité de la circulation cycliste.

Tours-centre : 16 points de passage obligés	p. 12
Les équipements à vocation collective	p. 14
La localisation des zones d'activités met en évidence six grands pôles	p. 19
La méthode d'analyse	p. 24
L'outil méthodologique	p. 26
Les analyses	p. 32
Pont Napoléon – Pont Saint-Sauveur par le boulevard Tonnellé	p. 34
Pont Saint-Sauveur – Pont Napoléon par les rues de Chinon, Georget ...	p. 36
Pont Napoléon – Pont Saint-Sauveur par les Prébendes	p. 38
Pont Saint-Sauveur – Pont Wilson	p. 40
Pont Wilson – carrefour de Verdun : trois parcours analysés	p. 42
Carrefour de Verdun - Pont Wilson par la rue de Buffon	p. 47
Pont de Fil –rue Edouard Vaillant	p. 49
Pont Mirabeau – rue Edouard Vaillant par les rues de la Fuye et Jolivet	p. 52
Les bords de Loire : pont de l'autoroute A 10 – boulevard Tonnelle	p. 55
Boulevards Heurteloup et Béranger	p. 57
L'enjeu stratégique de l'aménagement de la rue d'Entraigues	p. 59
Boulevards Winston Churchill et Richard Wagner	p. 63
Le pont de Saint Cosme	p. 66

Tours-centre : 16 points de passage obligés

La caractéristique discriminante de l'aménagement cyclable de Tours réside dans l'existence de 16 points de passages obligés que constituent les ponts : quatre ponts sur la Loire, six ponts sur le Cher, dont quatre sont essentiels, des ponts autoroutiers et des ponts de chemins de fer. Ainsi fleuves, autoroutes, voies rapides, chemins de fer isolent le centre-ville du reste de l'agglomération. Cette évidence est facilement oubliée par les habitants et les aménageurs. Cette évidence s'est rappelée à notre bon souvenir avec l'incendie du pont SNCF de Grammont, provoquant l'interdiction temporaire de toute circulation motorisée.

Ces 16 points de passage obligés déterminent un rectangle dans lequel se concentrent les équipements de toutes natures au service de la population, les établissements d'enseignement, principalement les lycées et les formations universitaires, la plus grande partie des emplois, la localisation des entreprises et d'une part non négligeable du commerce aux particuliers. L'évidence est que le cœur de Tours est le centre névralgique des activités de son agglomération et ses habitants ont toute nécessité de s'y rendre avec une certaine régularité.

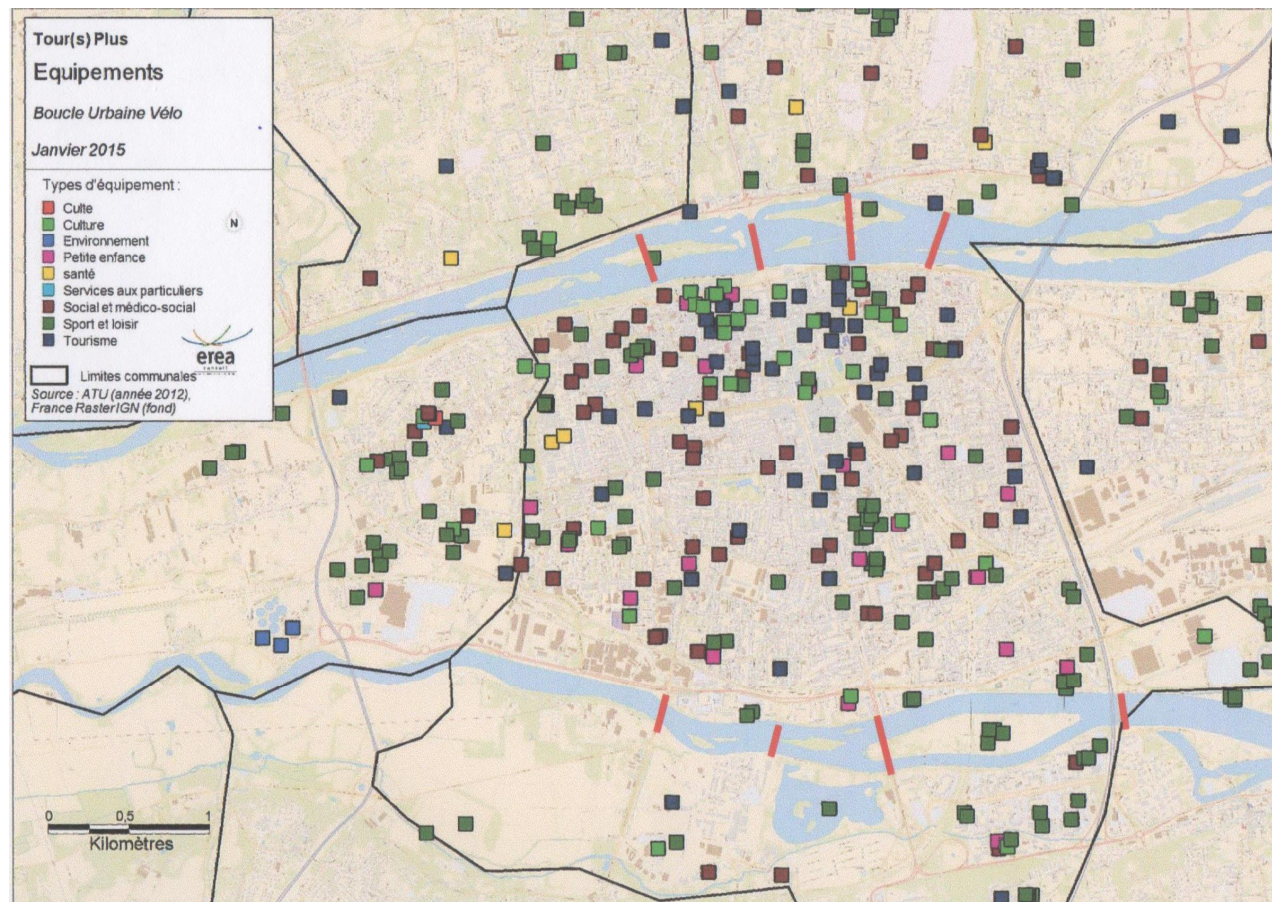
Dès lors, tout projet d'aménagement cyclable à vocation communautaire nécessite de faciliter l'usage de la bicyclette entre ces points de passage obligés et le centre de l'agglomération, puisque tout habitant a besoin de s'y rendre à un moment ou à un autre de sa vie de travail scolaire ou professionnel, de sa vie sociale, de sa vie administrative, de sa vie économique et de sa vie de loisirs.

Tours-centre : 16 points de passage obligés



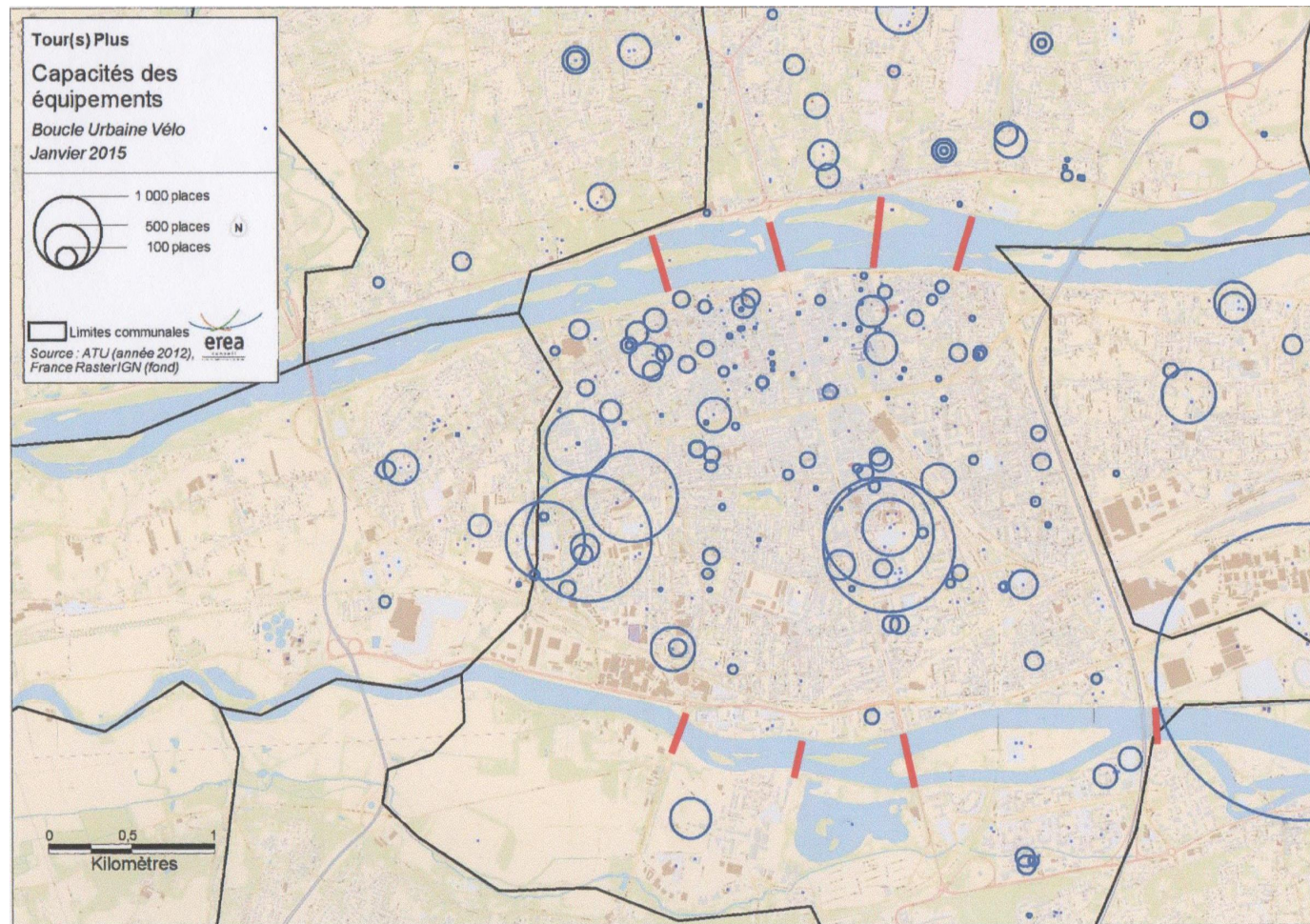
Les équipements à vocation collective

La cartographie des équipements montre la concentration de ceux-ci dans le centre-ville, principalement les équipements de culture, de sport et de loisir, de tourisme, les équipements sociaux et médico-sociaux, les équipements administratifs, quoique non mentionnés par EREA Conseil². Les équipements de santé (hôpital Bretonneau, hôpital Clocheville, la clinique Saint-Gatien) sont de très forts générateurs de trafic.

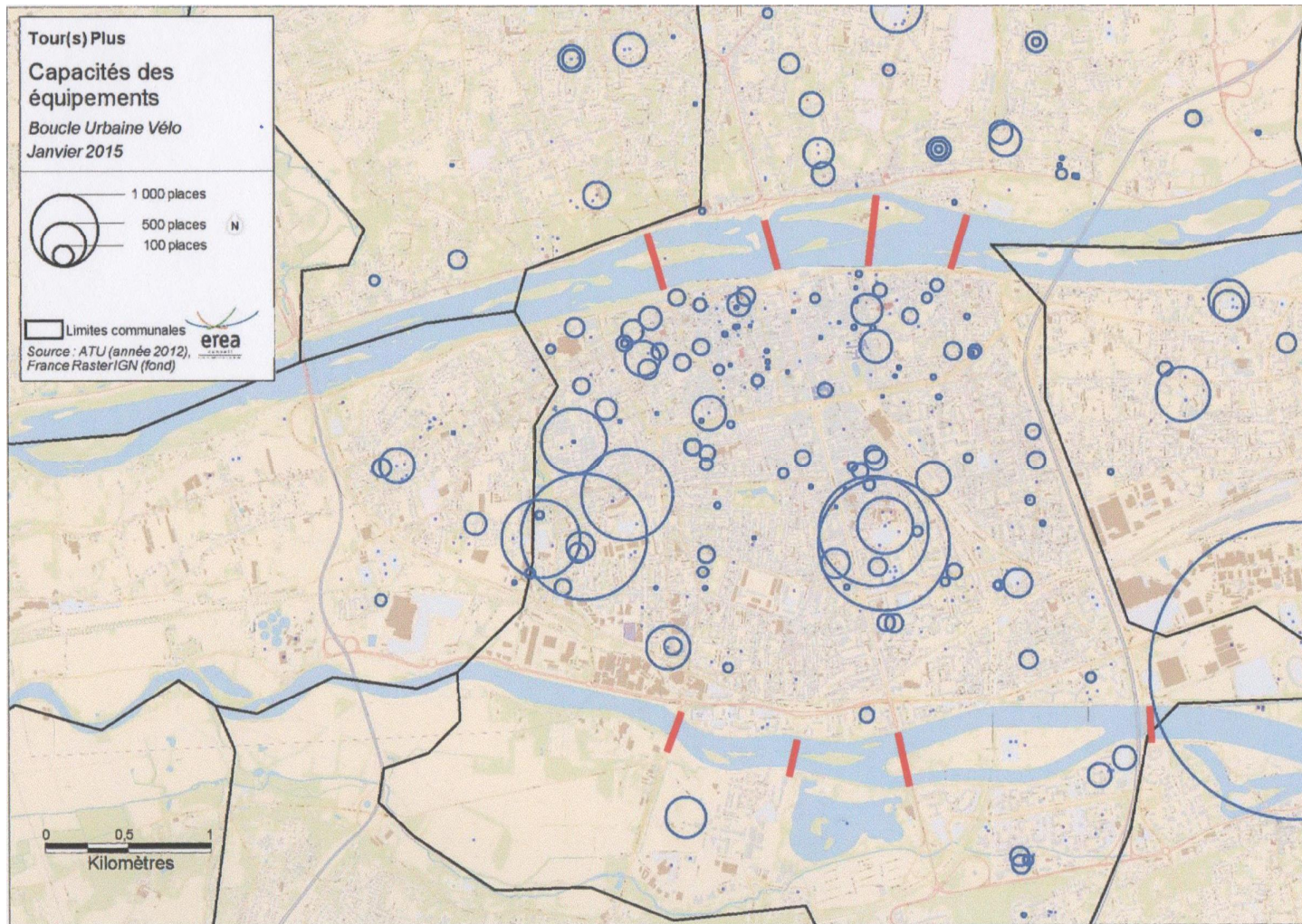


² EREA Conseil est un bureau d'études en urbanisme, environnement et transports publics. Il intervient dans tous les domaines de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la mobilité. Sous contrat avec Tours(plus), il a préparé l'analyse du terrain et élaboré des propositions d'aménagement.

L'analyse des capacités de fréquentation de ces équipements met en évidence la place étonnamment importante des équipements sportifs qui drainent un très grand public, aussi bien pour la pratique sportive, l'entraînement que l'assistance aux grands événements sportifs.



La localisation des établissements d'enseignement renforce cet effet de concentration dans le centre de l'agglomération, mais sans plus.

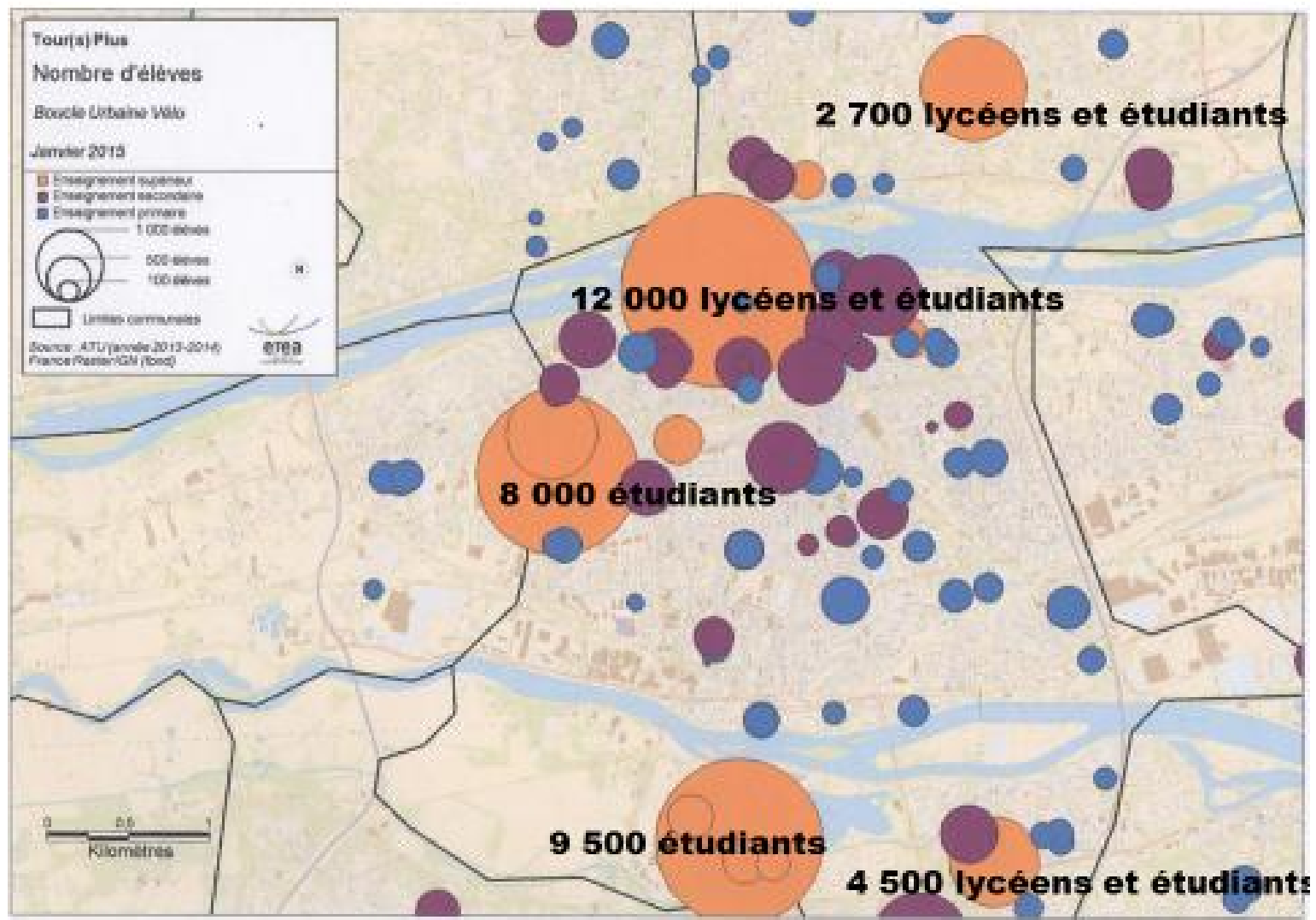


Par contre, l'évaluation des effectifs concernés fait apparaître l'effet d'hyper-concentration dans le centre historique de Tours avec la faculté de Lettres et surtout les lycées. L'évaluation de 2013-2014 de l'Atelier d'Urbanisme donne 12 000 lycéens et étudiants.

La faculté de médecine constitue un pôle supplémentaire très important dans ce centre-ville à hauteur du boulevard Tonnellé. L'évaluation de 2013-2014 donne 8 000 étudiants.

Le troisième pôle étudiant se situe aux Deux-Lions avec 9 500 étudiants, ce qui renvoie à la nécessité de traverser le Cher ce que permettent aisément le pont St Sauveur, la passerelle Fil d'Ariane, le pont du tramway et le pont du Sanitas.

Le quatrième pôle est constitué par l'IUT, l'Institut du Travail Social et le collège-lycée St Grégoire. L'évaluation de 2013-2014 donne 2 700 lycéens et étudiants. Ici, il s'agit de traverser la Loire avec le pont Wilson, le pont de fil et le pont Mirabeau.



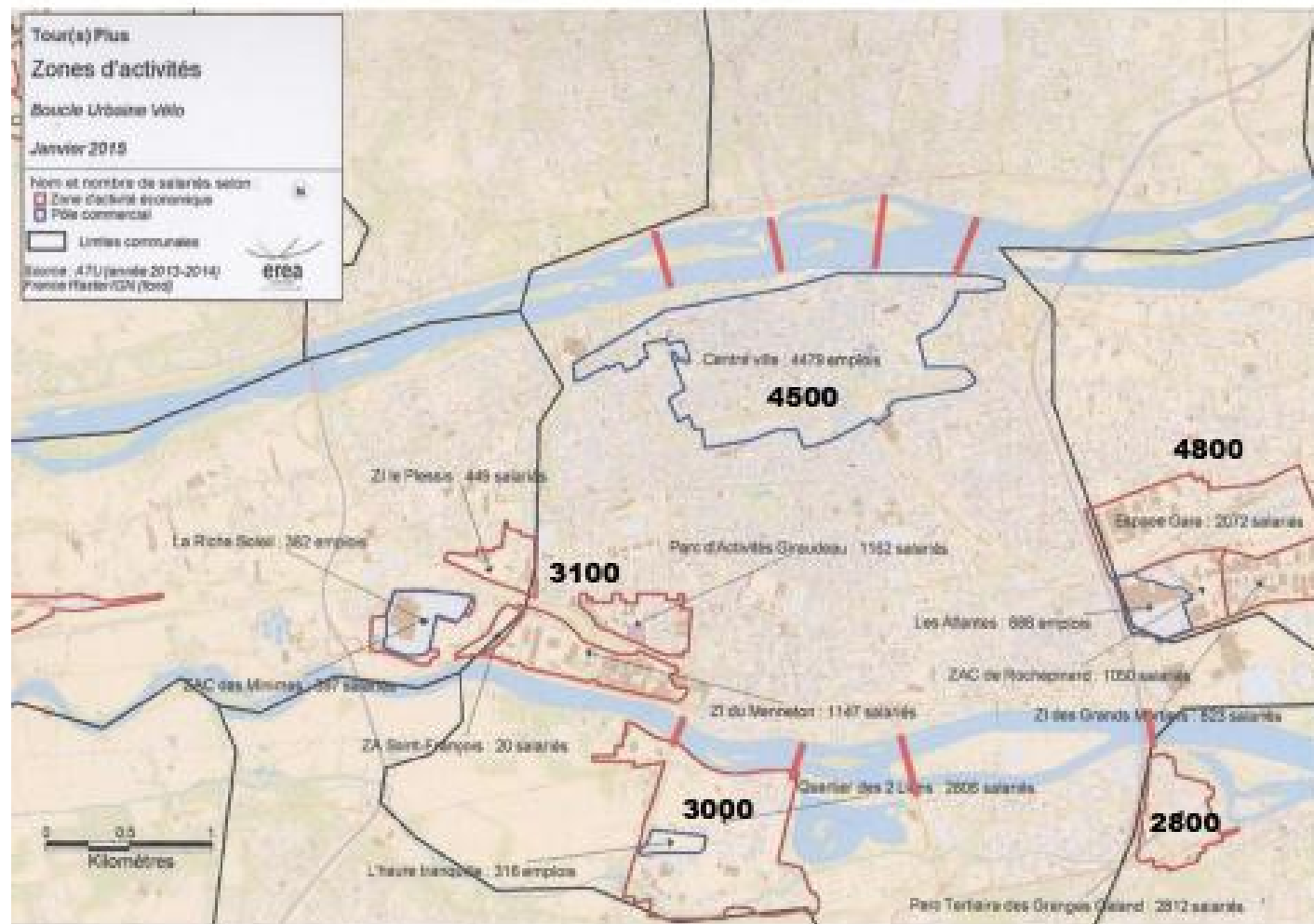
La localisation des zones d'activités met en évidence six grands pôles

1. Le pôle le plus important est celui de l'espace de la gare SNCF de Saint Pierre des corps auquel s'ajoute le trafic qu'elle génère. Y sont associés la ZAC de Rochepinard et le centre commercial des Atlantes. A proximité de St Avertin se situe le parc tertiaire des Granges Galand.

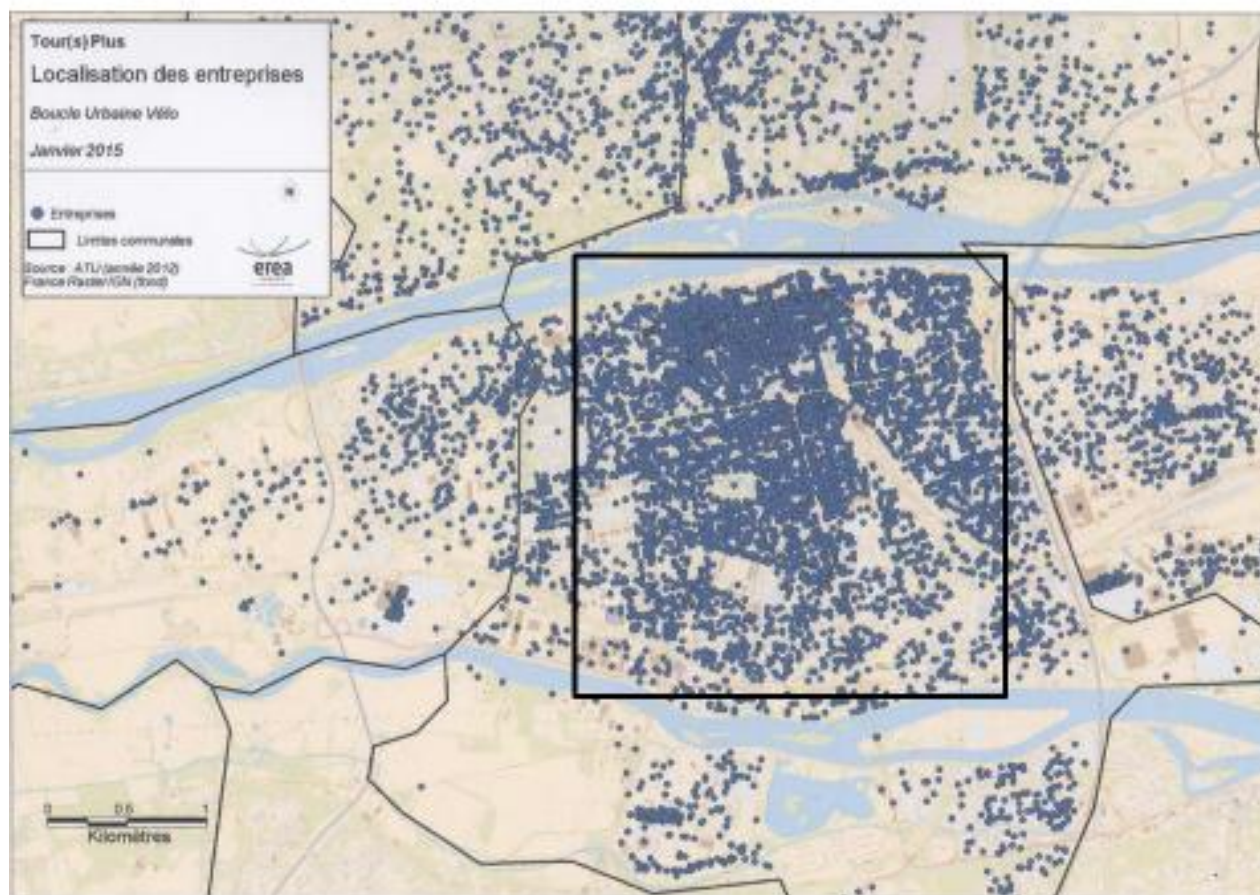
Cette simple mise en évidence de l'importance cumulée de ce pôle pose la question de sa connexion au centre de l'agglomération avec trois obstacles majeurs : l'autoroute et les voies de chemin de fer pour St Pierre des Corps, le Cher pour les Granges Galand.

2. Le centre-ville historique de la ville de Tours regroupe 4 500 salariés auquel s'ajoute le trafic associé à la gare de Tours. En ce qui concerne le personnel hospitalier, les données provenant de Tour(s)plus sont plus incertaines puisque les hôpitaux Bretonneau et Clocheville ne sont pas identifiés. Par approximation, il nous est possible d'estimer le nombre d'employés à quelques 4 000 personnes (données internet du CRHU-2015). Une incertitude demeure pour estimer le personnel de la clinique St Gatien.
3. En allant vers le sud-ouest, mais encore dans le centre de l'agglomération le parc d'activités Giraudeau, les zones industrielles du Menneton et du Plessis, le centre commercial La Riche Soleil totalisent 3 100 salariés.
4. Enfin le pôle des Deux-Lions est évalué à 3 000 salariés, alors que la presse évoquait récemment 4 000 emplois, chiffre plausible du fait de l'ouverture régulière de nouveaux

bureaux. Ici se pose la connexion au centre de l'agglomération. Elle est bien réalisée par les ponts du Cher, St Sauveur, la passerelle Le Fil d'Ariane et le pont du tramway.

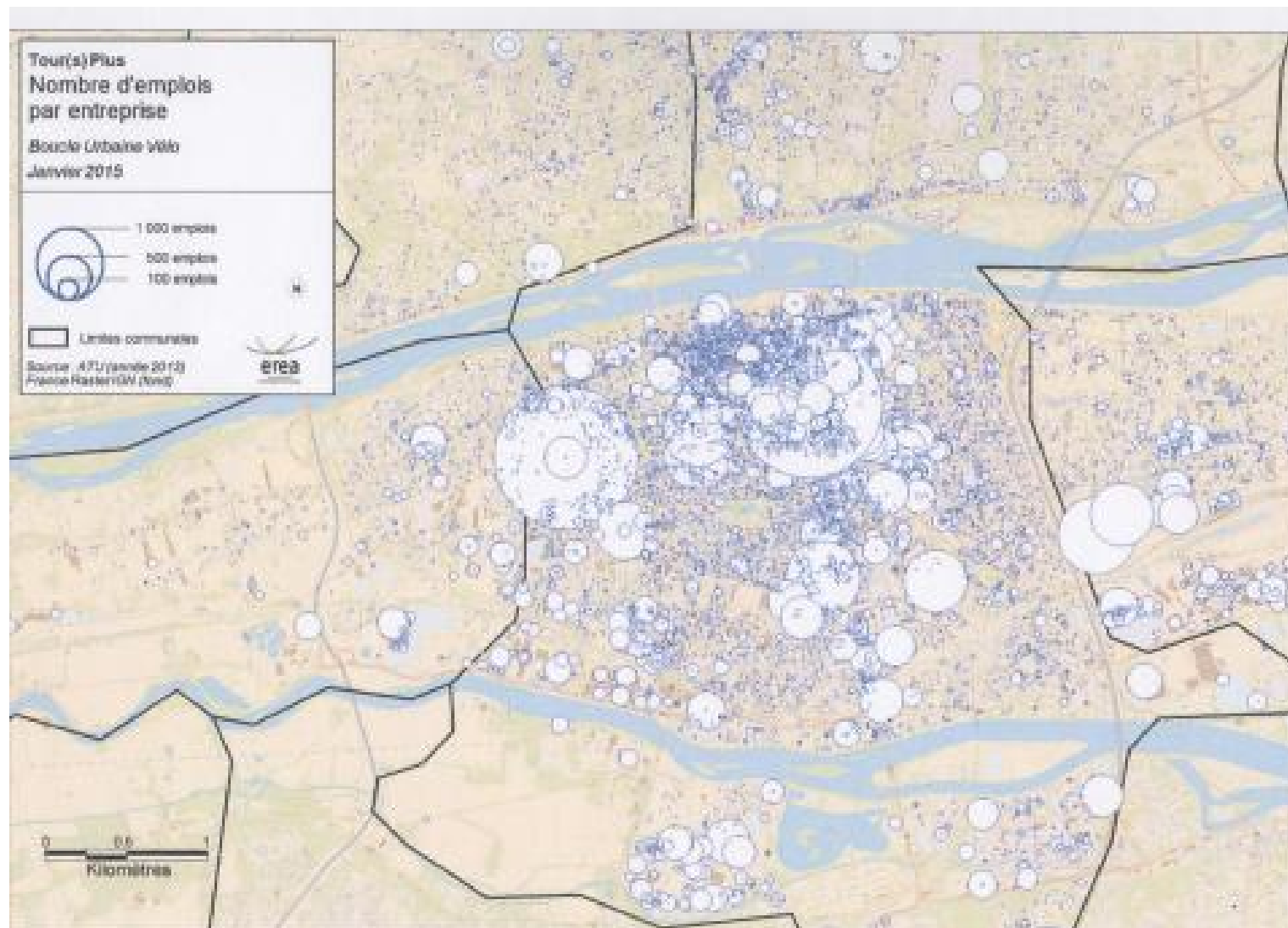


La localisation des entreprises, dont les entreprises unipersonnelles, montre le même effet de concentration sur le centre de l'agglomération. La concentration la plus forte recouvre le centre-ville historique et le vaste secteur entre les boulevards Heurteloup et Béranger, les voies SNCF, la rue Giraudeau, les boulevards Royer et de Gaulle.



La localisation du nombre d'emplois par entreprise fait apparaître les hôpitaux Bretonneau et Clocheville, la ville de Tours, les administrations publiques, la SNCF et le technicentre de la SNCF comme les plus gros employeurs de l'agglomération. Malgré les imprécisions liées à ce type de synthèse de données, les pôles perceptibles sur la carte renforcent l'interprétation précédente avec seulement un effet de concentration supplémentaire qui concerne le haut de l'avenue de Grammont à partir de la place de la Liberté et une grande entreprise à hauteur du Sanitas, non identifiée.

En synthèse, malgré les difficultés éprouvées pour commenter de manière détaillée chaque carte, le constat initial apparaît incontestable : le cœur de l'agglomération de Tours est un immense rectangle dans lequel se concentre l'essentiel de ses activités. Ce constat rend nécessaire sa traversée de part en part en s'appuyant sur les points de passage obligés, si l'on veut faire de Tour(s)plus une agglomération ouverte aux cyclistes du quotidien, du loisir et aux cyclotouristes.



La méthode d'analyse

Pour valider nos hypothèses d'aménagements, nous avons développé une méthode qui s'appuie sur une grille d'évaluation des itinéraires en quelques 110 points.

Un test sur le quartier des Deux-Lions nous a permis de valider la méthode puisqu'il permet de faire figurer sur un plan détaillé les principales caractéristiques de l'itinéraire. Ensuite un travail d'interprétation fait ressortir les points forts et les points faibles.

Ainsi, nous avons pu constater qu'au cœur des Deux-Lions, au croisement de l'allée Ferdinand de Lesseps avec le trajet du tramway, l'absence de marquage au sol de la piste cyclable ne constitue pas une difficulté de circulation, alors qu'au croisement avec l'avenue Jean Portalis à proximité du restaurant universitaire, la fin de la piste cyclable n'est pas indiquée tout comme le changement de direction et la traversée de l'avenue.

De la même manière, les nombreuses sorties de parkings, avec une bonne visibilité, ne constituent pas un danger pour les cyclistes, au contraire de l'avenue Maginot à Tours Nord où les cyclistes sont confrontés à des incertitudes permanentes, du fait de l'absence de visibilité sur ces sorties de parking qui peuvent surprendre et qui sont en grand nombre.

La carte ainsi construite se fait découvrir à haute voix par deux présentateurs : chaque numéro appelle son énoncé qui déroule une description vivante du parcours avec toutes ses caractéristiques.

Field Papers

Pour les revêtements
tout est en bitume
sauf les parties
< >.

< nature des revêtements >

← état des revêtements et obstacles auxquels on ajoute le nombre <http://fieldpapers.org/atlas.php?id=23>

Les bifurcations (5)

<http://fieldpapers.org/atlas.php?id=3gvb4rkz/A1>



L'outil méthodologique

1	Trajet de	à	via	
2	Longueur	km		
3	Direct	oui		
4		non		
5	Bifurcations	nbre		
6	Parcours suppl	km		
7	Continuité aménagée	km		
8	Discontinuité non aménagée	km		
9	Discontinuités gênantes	nbre		
	Revêtements		Désagréable	Dangereux
10	Bitume	km		km
11	Autre du même genre	km		km
12	Béton	km		km
13	Type Loire à vélo	km		km
14	Pavés	km		km
15	Dalles	km		km
16	Revêtement alterné par bande	km		km
17	Falun	km		km
18	Bois	km		km
19	Autre	km		km
20	Total	km		km
	Score de performance			
21	%			
	Score de performance			
22	%			
	Etat des revêtements			
23	Nids de poule	km	Localisations	
24	Bosses	km	Localisations	à pointer sur

25	Bordures dégradées ou dangereuses	km	Localisations	le plan
26	Racines	km	Localisations	mentionner
27	Feuilles	km	Localisations	le numéro dans la voie
28	Flaques d'eau	km	Localisations	
29	Total	km		
30	Score : ligne 29/ ligne 2			
	Obstacles			
31	Faillies Rails	nbre	Localisations	
32	Passages de trottoir	nbre	Localisations	(bateaux ou ressauts)
33	Points dangereux	nbre	Localisations	
34	Intersection	nbre		
35	Priorité à droite	nbre		
36	Balise céder le passage	nbre		
37	Stop	nbre		
38	Feux tricolores	nbre	(un tourne à droite = céder le passage)	
39	Total ligne 35:38	nbre		
40	Score ligne 39/ligne34			
	Ronds-points			
41	Bande cyclable	nbre		
42	Piste cyclable	nbre		
43	Aménagement partiel	nbre		
44	Pas d'aménagement	nbre		
45	Insécurité perçue	nbre		
46	Arrêts de bus	nbre		
47	Chicanes	nbre		
48	Rétrécissement	nbre		
49	Autres	nbre	Localisation	
	Tout obstacle permanent sur la voie : containers à poubelles, poteaux en tous genres etc.			
	Franchissement de voiries potentiellement dangereux			

50	Non-signalé	nbre	Localisation
51	Mal aménagé	nbre	Localisation
52	Score (44:51)/ ligne 2		
	Nature des aménagements		
53	Zone trente	nbre	
54	Zone trente	km	
	Bande cyclable		
55	moins de 1,25	km	
56	1,25 - 1,5	km	
57	le long du stationnement des voitures	km	
58	dans le sens du stationnement		
59	dans le sens contraire		
60	idem avec protection	km	
61	le long du trottoir	km	
62	marquage carrefour	nbre	Continuité du marquage au sol
63	pas de marquage carrefour	nbre	Continuité du marquage au sol
64	double sens matérialisé	km	
65	double sens non matérialisé	km	
	Piste unidirectionnelle		
66	moins de 1,5	km	
67	1,5 - 2 m	km	
68	2 m et +	km	
	Piste bidirectionnelle		
69	- 2 m	km	
70	2 - 2,5 m	km	
71	2,5 m et +	km	
	Voies partagées		
72	Zones de rencontre		
73	Couloir bus-vélo	km	

74	Contre-allées et parking	km	
75	Voies mixtes piétons cyclistes	km	
76	Voies vertes	km	
	Intensité du trafic automobile	à partir de données des services techniques	
77	Faible	km	
78	Moyen	km	
79	Fort	km	
	Zone stationnement sauvage ou de débordement sur la bande cyclable		
80	Stationnement	nbre de place	
81	Stationnement	km	
	Commerces		
82	Empiétement sur la voie	nbre	
83	Empiétement sur la voie	km	
84	Accès aux commerce	nbre	
	Entrées de garage, parking privé ou		
85	public	nbre	
	Zones piétonnes avec forte intensité de flux de piétons		
86		nbre	
87		km	
88	Zones non éclairées	km	
89	Sentiments d'insécurité	nbre	
90	Sentiments d'insécurité	km	
	Attractivité du trajet		
91	Manque entretien	km	Localisation
	Perception de l'environnement		
92	Agréable	km	
93	Désagréable	km	Localisation
94	Peur du trafic automobile (danger)	km	Localisation
95	Stress et inconfort	km	Localisation
96	Pollution sonore	km	Localisation

97	Exposition au vent	km	Localisation
98	Déclivité > 10 %	km	Localisation
99	Déclivité > 5 %	km	Localisation
Durée de trajet en heures creuses			
100	Sportif homme-femme Personne qui se	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
101	ménage	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
102	Enfant (-10 ans) accompagné	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
103	Collégien seul ou en groupe	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
Durée de trajet en heures de pointe			
104	Sportif homme-femme Personne qui se	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
105	ménage	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
106	Enfant (-10 ans) accompagné	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
107	Collégien seul ou en groupe	minutes	localisation des facilités ou des dangersités
Jalonnement			
Signalisation horizontale ou verticale aux intersections ou aux discontinuités d'aménagement			
108	Signalisation absente	nbre	localisation
109	Signalisation incompréhensible	nbre	localisation

Les analyses

La traversée cycliste de Tours est aujourd'hui un problème du fait d'une discontinuité des aménagements et d'une totale absence de jalonnement. En l'état actuel de la situation, la circulation aisée des cyclistes est quasi-impossible en termes de continuité, de rapidité et de sécurité. La traversée intégrale de Tours peut être considérée comme impossible par des collégiens seuls et par des parents avec de jeunes enfants. Pour des adultes, cyclistes confirmés, ce n'est que par leur volonté de s'imposer dans la « jungle urbaine » qu'ils pourront trouver leur voie. Sur ces trois critères, l'absence de continuité et l'incohérence des aménagements sont une évidence.

Pourtant de nombreuses solutions existent, puisque le Collectif Cycliste a relevé pas moins de dix itinéraires nord-sud et de cinq itinéraires est-ouest partiellement existants et aménageables à moindre coût eu égard aux aménagements en sites propres envisagés pour les transports en commun.

A l'échelle de l'agglomération, favoriser la place du vélo, c'est d'abord faire des économies, c'est ensuite réduire la pollution. Dans l'aménagement contemporain de l'espace urbain de Tour(s)plus et dans le court terme, c'est l'aménagement des pistes cyclables qui doit être prioritaire sur les transports en commun et la circulation automobile, pour introduire un véritable changement.

Seule l'aisance des parcours, le confort et le plaisir des cyclistes dans leurs déplacements quotidiens, en particulier professionnels, la sécurité des parcours pour les collégiens, les lycéens et les étudiants, sont de nature à inciter les individus à utiliser la bicyclette.

Les itinéraires analysés d'ouest en est, puis nord au sud



Pont Napoléon - Pont Saint-Sauveur par le boulevard Tonnellé

Cet itinéraire est stratégique car il dessert l'hôpital Bretonneau, la faculté de médecine. Il est très moyen dans les deux sens avec un trottoir partagé presque tout du long où la confrontation avec les piétons est permanente. Ce parcours compte sept bifurcations dont trois changements de côté de la voie non ou mal signalés : au bout du pont Napoléon, au carrefour de la rue Lamartine, au carrefour de la rue d'Entraigues. Au bout du pont Napoléon, l'accès au quai port Bretagne n'est pas signalé. Par ailleurs, le long de la Loire on pourrait proposer le passage entre la route et la Loire avec du jalonnement, mais ce serait encore mieux au bord de la Loire.

A la fin de la rue du docteur Chaumier, entre le boulevard Preuilly et la rue Lamartine, il manque une bande cyclable ou un marquage au sol. Ensuite il faut changer de côté de circulation sans signalisation pour rejoindre le trottoir cyclable, trottoir mixte qui passe devant l'école Paul Racault (il y a un panneau en hauteur qui indique un trottoir mixte, mais caché par le feu et les arbres, donc peu visible). Par ailleurs, ce carrefour est très passant et donc dangereux. Les ressauts, grand générateurs d'inconfort et redoutables pour la mécanique des vélos sont à transformer en niveaux zéro.

Au terme du parcours étudié, le boulevard Jean Monnet est en fait un pont qui franchit les lignes SNCF et dont l'aménagement est un sommet d'aberrations. Les cyclistes sont relégués sur un seul trottoir, partagé avec les piétons et à double sens pour les cyclistes. De plus le trottoir, à l'envers du rail de sécurité, est dangereux du fait de l'omniprésence des poteaux aux arêtes vives et en mauvais état et il ne fait qu'1,20 m. L'ouverture du magasin Grand Frais va augmenter la circulation cycliste et donc sa dangerosité. Enfin à la sortie de ce boulevard, dans le sens actuel

de circulation, la sortie de la piste cyclable est dangereuse, car les voitures n'ont pas de visibilité sur la piste cyclable. Ici, tout est à revoir. Il s'agit d'un point noir de l'aménagement cyclable sur Tours.



Pont Saint-Sauveur – Pont Napoléon

par le boulevard Tonnellé à améliorer
Double sens



- à aménager
- Utilisable en l'état
- Piste cyclable (two chaussée)
- Bande cyclable (sur chaussée)
- Zone mixte avec les autres modes doux
Zone piétonne autorisée aux vélos...
- Zone mixte avec modes motorisés apaisés
Zone 30, zone de rencontre, voie sans accès aux vélos...
- Itinéraire de liaison
Itinéraires sans emprise dédiée pour les vélos, mais avec un trafic automobile le plus souvent réduit, ils ont pour vocation de relier entre eux des itinéraires aménagés.
- La Loire à Vélo
Itinéraire interrégional "La Loire à Vélo" qui relie Nevers à Saint-Nazaire en longeant la Loire.
www.loire-a-velo.fr
- Zone limitée à 30 km/h, double sens cyclable autorisé
Zone de rencontre, zone 30, rue à 30 km/h.
- Itinéraire cyclable en sens unique
- Itinéraire en double sens cyclable hors zone 30

Pont Saint-Sauveur – Pont Napoléon par les rues de Chinon, Georget et Delpérier

Très bon itinéraire dans le sens sud-nord, à la condition de supprimer des sens interdits, rue de Chinon, sur le haut de la Delpérier et rue Alleron, en transformant certaines portions en impasse pour les automobilistes.

La rue Auguste Chevallier implique au cycliste de trouver sa place dans la circulation automobile, en particulier à l'intersection de la rue Febvotte, puis dans la rue Auguste Chevalier elle-même, jusqu'au franchissement de la rue du Général Renault, sans pour autant que cela apparaisse comme dangereux pour un cycliste expérimenté. Cependant, cette portion de rue est difficilement praticable avec des enfants. Cette zone, en particulier le croisement de la rue Febvotte, est globalement défavorable aux cyclistes.

Ensuite, l'ensemble des rues pratiquées est très calme. La seule difficulté concerne le haut de la rue Delpérier, à hauteur du collège des Récollets et jusqu'au boulevard Preuilly puisqu'il est impossible de croiser une voiture dans cette rue très étroite. Par ailleurs le stationnement sauvage sur toutes les pistes cyclables aux heures de sortie d'école rend la circulation cycliste malaisée.

Dans le sens nord-sud, cet itinéraire est impraticable dans le bas de la rue Delpérier qui est en sens unique et trop étroite pour croiser les voitures. Cet axe est le plus court, le plus direct et le plus tranquille entre le pont Saint Sauveur et le pont Napoléon. Il devrait être aménagé pour devenir un axe prioritaire de la circulation cycliste en double sens.

Pont Napoléon - Pont Saint-Sauveur par les Prébendes

Le parcours est dans l'ensemble agréable et permet de traverser la ville rapidement. Il passe à proximité de nombreux commerces du centre-ville et en particulier des Halles. L'enchaînement des rues est évident. Les pistes cyclables sont claires lorsqu'elles sont signalées. Son inconvénient réside dans la forte circulation automobile entre le pont Napoléon et le boulevard Béranger. Occasionnellement, le parcours demande de la vigilance et, avec de l'habitude, c'est un parcours relativement sécurisant et fonctionnel. Cet itinéraire est un véritable itinéraire de centre-ville dont les rues sont généralement spacieuses avec des aménagements cyclables et des marquages au sol clairs. On compte cinq bifurcations que le jalonnement rendrait plus évidentes (aux Prébendes et au bout de la place de Strasbourg) mais qui ne constituent pas un obstacle insurmontable au parcours.

Pour autant le rond-point des Tanneurs n'est pas clair, les voitures ont leurs voies, pas les cyclistes. Trouver sa place dans le trafic devient dangereux. Entre la rue des Tanneurs et la rue de la Victoire, des rétrécissements sont pris sur la voie cyclable et constituent un danger. Rue Chanoineau, la piste s'arrête et n'est plus matérialisée. Avant le croisement avec le boulevard Béranger, aucune bande cyclable n'amène sur le sas vélo. Par ailleurs, dans la zone entre le boulevard Béranger et le boulevard Jean Royer, ainsi que rue Jehan Fouquet, la zone trente est mal indiquée. De plus, le marquage au sol est discontinu. Il génère des improvisations des cyclistes pour trouver leur voie.

The map shows the St. Lawrence neighborhood in Montreal. A red line indicates the proposed tramway route, starting from the top left, passing through the center, and ending at the bottom right. A green line indicates the bus rapid transit route, starting from the bottom left, passing through the center, and ending at the bottom right. The map includes labels for various streets, schools, and landmarks. The tramway route is shown as a red line with a dashed section in the center. The bus rapid transit route is shown as a green line with a solid section in the center. The map also shows the locations of several schools, including Collège des Recollets, Collège Ste Jeanne d'Arc, and Collège Jules Ferry. Other landmarks include the Université F. Rabelais, the Jardin de l'Oratoire, and the Casernes Berthelot d'Hubert.

par les rues de
la Victoire,
Chamoineau,
Fouquet,
Lakanal,
Auguste Chevalier

39

Pont Saint-Sauveur - Pont Wilson

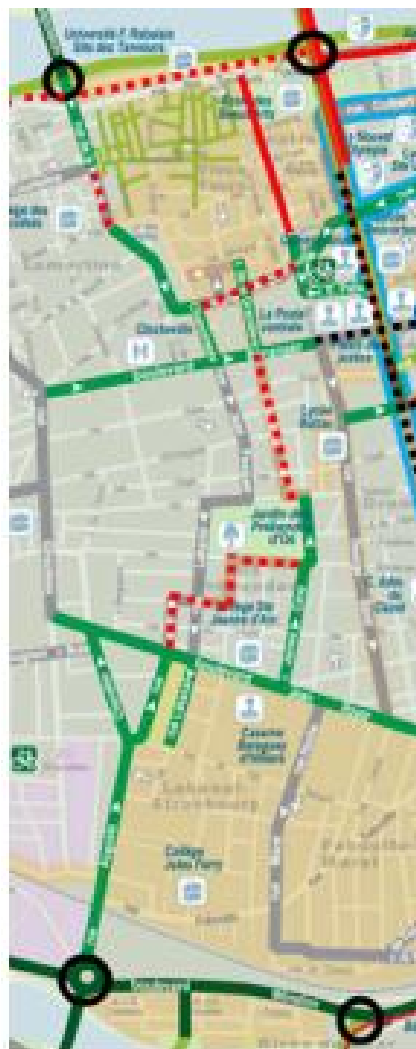
Neuf bifurcations ! C'est le parcours le plus « incohérent » de la traversée de Tours, au sens de moins évident. Beaucoup de bifurcations, trop de confrontations avec les voitures à partir des Prébendes jusqu'à la place du 14 juillet. Inconvénient majeur supplémentaire : 11 priorités à droite, qui obligent les cyclistes à autant de ralentissements et de redémarrages, sources d'effort physique accru. Pour mémoire, tout redémarrage après un arrêt équivaut à parcourir 50 mètres supplémentaire.

Rues Desaix, du général Faidherbe, de Boisdénier, des Prébendes : la chaussée est dégradée avec de nombreuses bosses.

Le point noir : rue Néricault Destouches face l'école St Martin, il y a un rétrécissement de la chaussée et la bande cyclable a disparu dans l'autre sens. Ce secteur est dangereux du fait de l'incohérence de l'aménagement cyclable, le cycliste pouvant se retrouver à tout moment face à un véhicule.

Paradoxalement, la rue Marceau à contre-sens est une voie aisée où le cycliste est relativement préservé par le marquage au sol.

Rue de Constantine, à partir de la rue du Commerce : absence de marquage au sol. Au rond-point, il n'y a aucune signalisation, puis c'est l'absence d'aménagement cyclable sur une voie à fort trafic automobile.



Pont Saint-Sauveur – Pont Wilson

par les rues Auguste Chevalier, Desaix, Faidherbe,
Dusquennes, Boisdénier, des Prébendes,
Sébastopol, de la Grandière,
Néricault Destouches, Marceau



Sens unique

-  à aménager
 -  Utilisable en l'état
 -  Piste cyclable bien chaussée
 -  Bande cyclable (sur chaussée)
 -  Zone mixte avec les autres modes doux
Zone piétonne autorisée aux vélos...
 -  Zone mixte avec modes motorisés apaisés
Zone 30, zone de rencontre, voie sans accès aux vélos...
 -  Itinéraire de liaison
Itinéraires sans emprise réservée pour les vélos, mais avec un trafic automobile le plus souvent réduit, ils ont pour vocation de relier entre eux des itinéraires aménagés.
 -  La Loire à Vélo
Itinéraire interrégional "La Loire à Vélo" qui relie Nevers à Saint-Nazaire en longeant la Loire.
www.loire-a-velo.fr
 -  Zone limitée à 30 km/h, double sens cyclable autorisé
Zone de rencontre, zone 30, rue à 30 km/h.
 -  Itinéraire cyclable en sens unique
 -  Itinéraire en double sens cyclable hors zone 30

Pont Wilson - Carrefour de Verdun : 3 parcours analysés

1. Début par la rue Marceau

Ce parcours commence très mal puisqu'il y a une absence de marquage au sol et de piste cyclable pour le rejoindre à partir du pont Wilson, franchir le rond-point et la rue de Constantine.

Paradoxalement, rue Marceau, alors qu'il existe un vrai marquage au sol, lorsque la circulation automobile est dense, le parcours est difficile du fait des tourne à droite, des manœuvres de stationnement des véhicules et des embouteillages.

Rejoindre l'avenue de Grammont n'est pas évident. A éviter le boulevard Heurteloup et la place du Palais et leurs embouteillages. La rue Georget et la rue Victor Hugo sont une alternative qui confronte les cyclistes aux piétons très nombreux en haut de l'avenue de Grammont.

L'idéal serait de pouvoir rejoindre la rue de la rue d'Entraigues rendue en double sens cyclable, à la condition que la partie de la rue Georget correspondante soit également rendue en double sens cyclable. Ceci serait cohérent avec l'idée d'un parcours alternatif à l'ouest de la rue Nationale dans lequel la confrontation avec les piétons est quasi permanente.



Pont Wilson - Carrefour de Verdun

par la rue Marceau et l'avenue de Grammont

et réciproquement



○ point noir
- - - - - parcours difficile

--- à aménager
— utilisable en l'état

-  Piste cyclable (hors chaussée)
-  Bande cyclable (sur chaussée)
-  Zone mixte avec les autres modes doux
Zone piétonne autorisée aux vélos...
-  Zone mixte avec modes motorisés apaisés
Zone 30, zone de rencontre, voie bus accessible aux vélos...
-  Itinéraire de Raison
Itinéraires sans emprise réservée pour les vélos, mais avec un trafic automobile le plus souvent réduit, ils ont pour vocation de relier entre eux des itinéraires aménagés.
-  La Loire à Vélo
Itinéraire interrégional "La Loire à Vélo" qui relie Nevers à Saint-Nazaire en longeant la Loire.
www.loire-a-velo.fr
-  Zone limitée à 30 km/h, double sens cyclable autorisé
Zone de rencontre, zone 30, rue à 30 km/h.
-  Itinéraire cyclable en sens unique
-  Itinéraire en double sens cyclable hors zone 30

2. Début par la rue Nationale

Ce parcours emblématique de la ville de Tours. Il n'est à conseiller qu'aux touristes et aux amoureux de la ville pour la promenade. Il est praticable avec les enfants, en dehors des heures de pointe du bas de la rue Nationale, où il est nécessaire de le pratiquer à pied. Il n'est pas pertinent pour des déplacements rapides en vélo au quotidien.

Le mobilier urbain mis en place entre la place Anatole France et les rues Néricault-Destouche et Emile Zola est une entrave à la visibilité et à la circulation des vélos. Le matin et le soir, il n'y a plus de piétons mais des automobilistes qui traversent la rue Nationale à vive allure.

3. Début par la rue de Buffon

Elle se fait par la traversée du quai d'Orléans et une bifurcation rue Voltaire. Le début de la piste cyclable sur le quai d'Orléans est mal signalé avec une présence régulière de piétons. Au bout de la rue Voltaire, à hauteur du théâtre, il y a un sens interdit sur 50 mètres sans signalisation d'un tourner à gauche et sans marquage au sol pour indiquer le retour par la rue de la Scellerie pour rejoindre la rue de Buffon. Ceci constitue une rupture totalement incohérente du jalonnement. Tout étranger à la ville et tout local « ignorant » est nécessairement dérouté. C'est un vrai frein, voire un repoussoir, à l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien !

En revanche, le double sens cyclable de la rue de Buffon est bien aménagé. Il débouche sur le boulevard Heurteloup, dont la traversée est rendue totalement incertaine, sans marquage au sol,

sans signalisation attractive pour le cycliste qui doit se déporter vers le passage piétons. La traversée de la place de la gare semble évidente par son aménagement, mais la suite est impossible pour qui ne connaît pas la ville, faute de jalonnement.

Le sens interdit de la rue Charles Gilles empêche d'aller vers la rue Michelet pourtant bien aménagée. La première alternative consiste à prendre la rue Blaise Pascal dont le marquage au sol est parfait, ce qui n'est pas le cas de l'état de la chaussée qui en fait un véritable « tape-cul ».

La seconde alternative réside dans le prolongement le long de la gare et le long du tramway, aujourd'hui sans marquage au sol et sans aménagement. Une bifurcation est obligatoire allée de Montlouis pour rejoindre le boulevard de Tassigny bien aménagé, pour bifurquer ensuite avenue du général de Gaulle. Une absence de marquage au sol à ce croisement génère une indétermination dans la poursuite du parcours. Elle incite à aller directement sur le trottoir alors qu'une bande cyclable existe sur l'avenue du général de Gaulle. Seule aberration ensuite, une légère dérivation au croisement de l'avenue Saint Lazare avec une absence de marquage au sol fait que des véhicules bloquent systématiquement le passage des vélos.

En venant de l'avenue du général de Gaulle, la traversée de la place de la Liberté est un véritable casse-tête sans marquage au sol et sans jalonnement. Faire un tour complet du rond-point, c'est accumuler les confrontations avec les piétons, les attentes aux feux tricolores. Tourner directement à gauche implique de sortir de la piste cyclable, d'attendre au milieu de la voie sur un refuge très étroit, puis recommencer pour l'avenue de Grammont. Visiblement l'aménagement du carrefour de la Liberté n'a pas été conçu pour les cyclistes, c'est une grave erreur.

Poursuite sur l'avenue de Grammont

L'avenue de Grammont par les contre-allées est un parcours de promenade à petite vitesse, potentiellement agréable et praticable avec des enfants, si l'on n'est pas pressé. Ce n'est donc pas un parcours cyclable rapide du fait de la confrontation avec les véhicules en stationnement sauvage et des véhicules qui manœuvrent avec plus ou moins de succès pour se garer sur les parkings en épis et tous ceux qui ne respectent pas la bande cyclable aux croisements et aux feux tricolores. Les cyclistes sont tentés de sauter sur les trottoirs pour éviter les véhicules et dès lors perturbent les piétons. Au final, les aménagements ne satisfont personne, c'est un problème. Enfin les voies de contournement du carrefour de Verdun sont mal calibrées. Elles sont à agrandir. Les ressauts, grand générateurs d'inconfort et redoutables pour la mécanique des vélos sont à transformer en niveaux zéro.

Le parcours de l'avenue de Grammont est un patchwork qui alterne aménagements et simples possibilités cyclables, pas nécessairement claires. Ces dernières sont parfois dangereuses.

Carrefour de Verdun - Pont Wilson par la rue de Buffon

Depuis le carrefour de Verdun et à proximité du pont SNCF, la confrontation est régulière avec les piétons. Jusqu'à la place de la Liberté, les cyclistes sont dans la contre-allée de l'avenue de Grammont, où la circulation est aléatoire. La présence de véhicules stationnés sur les pistes cyclables est trop fréquente. Trop de véhicules manœuvrent avec plus ou moins de succès pour se garer sur les parkings longitudinaux. Trop de véhicules s'arrêtent au feu rouge en plein milieu de la contre-allée, empêchant les cyclistes de passer pour pouvoir profiter des feux clignotants orange qui leur sont destinés.

Place de la Liberté, le marquage est inefficace pour la continuité cyclable, même si la logique du sens de la circulation permet de se faufiler entre les obstacles générés par le mobilier urbain et les piétons en abondance dans ce secteur.

L'accès rue du Hallebardier n'est pas jalonné et le marquage au sol n'existe pas du côté droit, tout comme la bifurcation vers la rue Denis Papin. Ensuite, on bifurque vers la rue Rivière, en piteux état et avec un marquage au sol effacé, ce qui se prolonge au début de la rue Michelet sur 50 mètres avec un très mauvais état de la chaussée.

Cet est une alternative rapide à l'avenue de Grammont. Elle devrait être rendue prioritaire, en particulier au croisement avec la rue Galpin Thiou. Dans l'ensemble, de la rue du Hallebardier jusqu'à la rue Michelet, cette voie cyclable, aisément améliorable, est un havre de sérénité pour

les cyclistes, du fait de la faible circulation automobile, du faible bruit et de la grandeur de la voie qui permet d'anticiper la venue d'autres véhicules et donc de rouler vite sans entrave majeure.

La bifurcation rue Charles Gilles est sans jalonnement, tout comme la traversée de la place de la gare. La zone mixte ou partagée avec les piétons rend cette portion délicate à certains moments de la journée et de la semaine. Par contre, la sortie pour traverser le boulevard Heurteloup est invisible, le panneau existant ne se voit pas naturellement, il est trop haut et il manque une simple flèche au sol. Cette bifurcation est obligatoire pour bénéficier du feu tricolore et traverser sans encombre le boulevard Heurteloup. Une fois passé cet obstacle, la rue de Buffon et la rue Voltaire ne posent pas de problème grâce au marquage au sol.

Le réflexe naturel incite à traverser le quai d'Orléans pour longer la bibliothèque dont le parvis est garni d'obstacles divers, dont les arceaux vélo qui pourraient être mis à l'ouest. On peut noter qu'à l'occasion du Marathon, ces arceaux vélos sont interdits d'utilisation, c'est dire s'ils sont mal placés. L'alternative consiste à rouler à contre-sens sur le quai d'Orléans, mais ce n'est pas si aisé du fait des bicyclettes et des piétons.

Pont de Fil - rue Edouard Vaillant

Ce trajet est quasi linéaire, ce qui justifie sa place ici. La traversée de l'avenue André Malraux n'est pas indiquée. L'aménagement actuel de la sortie du pont de fil vers la rue Lavoisier, puis le passage sous un porche, partagé avec les piétons qui utilisent des marches, pour arriver à la rue des Amandiers contrevient au bon sens et à la simplicité.

Il nous semble que l'axe direct à promouvoir est l'axe rue des Amandiers, rue de la Barre, rue Bernard Palissy. La signalisation de la rue des Amandiers est imparfaite, invisible du fait de stationnements sauvages, et du manque de pictogrammes au sol. Quelques problèmes d'aménagement (bateaux, etc.) sont à revoir. La rue Bernard Palissy est une zone de rencontre mal signalée où la confrontation avec les piétons est omniprésente et le croisement avec les véhicules toujours délicat : circulation et stationnement de la calèche à cheval de Fil Bleu, présence d'un établissement scolaire, de la préfecture et de la file d'attente des étrangers en situation de contrôle administratif, de l'office de tourisme et de commerces avec leur trafic piétons spécifiques. A terme, cette voie devrait être interdite aux automobiles pour en faire une voie express à l'est de la rue Nationale. Globalement la signalisation est inconstante, incohérente et dissimulée.

La signalisation de la traversée de la place de la gare est inexistante, la place du vélo n'est jamais matérialisée, la confrontation avec les automobiles est directe. En effet pour poursuivre vers la rue Edouard Vaillant, la tendance naturelle incite à prendre la voie des véhicules sans marquage au sol, ce qui est dangereux et anxiogène du fait de l'étroitesse de la voie et de la confrontation avec les bus et taxis qui coupent le parcours des cyclistes pour tourner à droite. D'un autre côté, vouloir

[illegible]

 point noir

 à aménager

 parcours difficile

 utilisable en l'état

 Piste cyclable (hors chaussée)

 Bande cyclable (sur chaussée)

 Zone mixte avec les autres modes doux
Zone patrimoniale autorisée aux vélos...

 Zone mixte avec modes motorisés apaisés
Zone 30, zone de rencontre, voie bus accessible aux vélos...

 Itinéraire de liaison
Itinéraires sans emprise réservée pour les vélos, mais avec un trafic automobile le plus souvent réduit, ils ont pour vocation de relier entre eux des itinéraires aménagés.

 La Loire à Vélo
Itinéraire international "La Loire à Vélo" qui relie Nevers à Saint-Nazaire en longeant la Loire.
www.loire-a-velo.fr

 Zone limitée à 30 Km/h, double sens cyclable autorisé
Zone de rencontre, zone 30...jusqu'à 30 km/h.

 Itinéraire cyclable en sens unique

 Itinéraire en double sens cyclable hors zone 30

A partir de la place de la gare, la densité la de circulation est forte, dix intersections pouvant être problématiques, tout comme les garages qui génèrent leurs trafics propres. Quelques aménagements sont à faire dans la première partie de la rue Edouard Vaillant. La deuxième partie après le rond-point de la Rotonde donne un fort sentiment d'insécurité devant l'absence de marquage au sol, la densité et la vitesse du trafic, la présence de bus. L'aménagement semble difficile compte-tenu de la largeur de la rue, pourtant sans stationnement sur la quasi longueur de la rotonde avant le boulevard Wagner. Il semble possible de prendre de la place aux terre-pleins centraux.

Enfin nous constatons une discontinuité d'aménagement pour atteindre le boulevard Wagner.

Pont Mirabeau - rue Edouard Vaillant par les rues de la Fuye et Jolivet

L'aménagement du pont Mirabeau avec son marquage au sol dans la montée et le partage de la voie avec les bus à la descente est une incitation directe à l'utilisation de cet itinéraire par les cyclistes. La tendance naturelle à la descente est de poursuivre par le boulevard Mirabeau, la place Loiseau d'Entraigues, la rue du rempart puis la rue de la Fuye, le tout dans le sens de circulation des véhicules. Mais toute cette portion est sans aménagement cyclable sauf à partir de la rue de la Fuye jusqu'à la Rotonde. Cette voie est à double sens avec un marquage au sol à entretenir pour qu'il soit plus visible par les automobilistes, alors même que c'est le franchissement quasi systématique des bandes cyclables, aux chicanes, par les automobiles qui provoque leur effacement. Par ailleurs le stationnement sauvage des véhicules de part et d'autre des chicanes est permanent. Enfin la limitation de la vitesse à 30 km/h n'est pas respectée.

Le retour peut se faire par la rue Jolivet, encore dans le sens de la circulation. Le stationnement des voitures se fait par alternance tous les 100 ou 200 mètres environ et génère une succession de chicanes qui peut se révéler insécurisante pour les cyclistes, d'autant plus que le stationnement sauvage est là encore permanent au niveau de ces nombreuses chicanes. Cette dangerosité est accentuée par la vitesse des véhicules qui frôlent dangereusement les cyclistes en les doublant. Enfin, on compte 45 sorties de garages particuliers.

Cet itinéraire débouche sur le cul de sac du boulevard Heurteloup alors qu'un aménagement de feu et un terre-plein central permet de traverser cet axe automobile majeur mais sans issue franche puisque la rue René de Prie, très étroite mais en double sens cycliste cyclable, ne permet

pas de croiser une automobile sans monter sur le trottoir en mettant le pied à terre. Il est difficile de faire plus mauvais itinéraire cyclable. Ce parcours dans la rue de Prie est perturbé par quatre priorités à droite, sans beaucoup de visibilité, et 14 portes de garage. Le danger est relatif puisque cette zone est peu dense à la circulation, mais l'insécurité permanente.



Pont Mirabeau– bas de la rue Edouard Vaillant

par la rue de la Fuye
et la rue Jolivet

- point noir
- à aménager
- parcours difficile
- utilisable en l'état
- Piste cyclable (hors chaussée)
- Bande cyclable (sur chaussée)
- Zone mixte avec les autres modes doux
Zone piétonne autorisée aux vélos...
- Zone mixte avec modes motorisés apaisés
Zone 30, zone de rencontre, voie bus accessible aux vélos...
- Itinéraire de liaison
Itinéraires sans empâtement réservés pour les vélos, mais avec un trafic automobile le plus souvent réduit. Ils ont pour vocation de relier entre eux des itinéraires aménagés.
- La Loire à Vélo
Itinéraire interrégional "La Loire à Vélo" qui relie Nevers à Saint-Nazaire en longeant la Loire.
www.loire-a-velo.fr
- Zone limitée à 30 Km/h, double sens cyclable autorisé
Zone de rencontre, zone 30, rue à 30 km/h.
- Itinéraire cyclable en sens unique
- Itinéraire en double sens cyclable hors zone 30

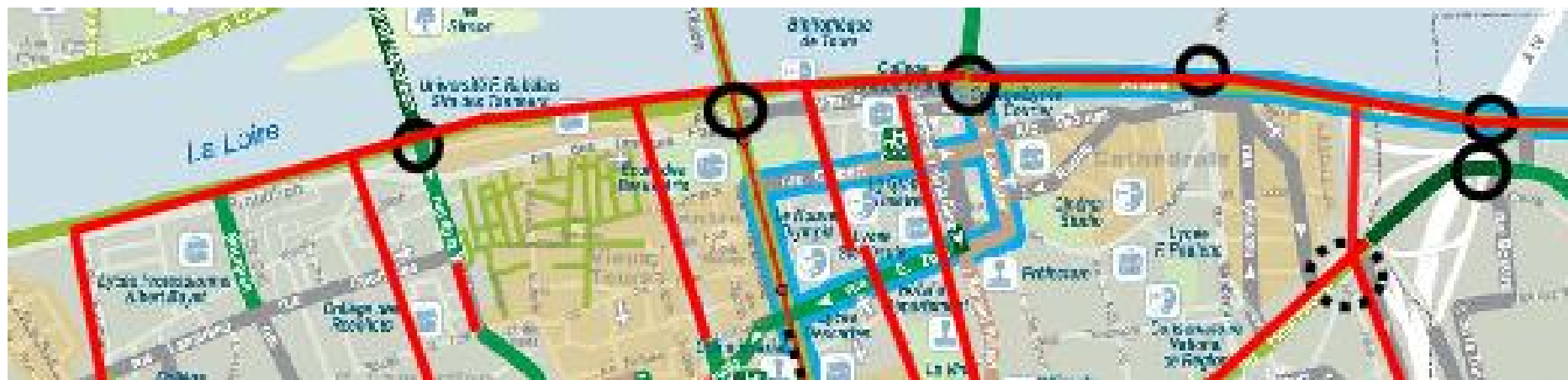
Conclusion intermédiaire : l'aménagement actuel du quartier Blanqui n'a de pertinence que pour les automobiles et sa connexion aux rues de la Fuye et Jolivet est quasi impossible puisque les rues du quartier Blanqui sont en sens opposés à ces deux rues.

Quand bien-même on voudrait passer par le quartier Blanqui, l'entrée du parcours est incertaine : passage par l'avenue Malraux, le parking Blanqui ou la rue Blanqui ?

1. Par l'avenue Malraux, il n'y a pas de bande cyclable à droite de la chaussée.
2. Par la rue Blanqui, le passage est impossible puisqu'il n'y a pas de voie à double sens réservée aux vélos alors qu'il existe un refuge parfaitement sécurisant sur le boulevard Mirabeau.
3. La rue Avisseau est à contre-sens unique automobile, très étroite et de ce fait très défavorable aux cyclistes malgré le double sens autorisé. A sa sortie, il est possible de poursuivre sur quelques 20 m, de traverser le boulevard Heurteloup mais impossible de poursuivre par la rue de la Fuye car en sens unique sur quelques cinquante mètres, interdisant de facto le passage des vélos, compte-tenu de l'intensité du trafic.
4. Il est possible d'aller vers la rue Loiseau d'Entraigues par une traversée du boulevard Heurteloup, un détour et deux feux tricolores, mais cela fait un vrai détour très long à cause des feux.

Devant l'impossibilité d'un aménagement cohérent de l'ensemble du quartier Blanqui, nous abandonnons l'idée d'y faire passer des transversales cyclables pour l'agglomération.

Les bords de Loire : pont de l'autoroute A 10 - Boulevard Tonnellé



L'aménagement de la Loire à vélo, du pont autoroutier au Pont de fil, est interrompu au croisement avec le Pont Mirabeau que l'intensité du trafic automobile rend très difficilement franchissable. Entre le Pont de fil et le Pont Mirabeau, sur la piste de falun le long des platanes, la poussière par temps sec, la gadoue par temps de pluie est une entrave à son usage. En été, les arroseurs automatiques sont mal réglés si bien que le matin on glisse dans une épaisse couche de glaise et le soir on risque la chute si la roue se prend dans des rails durcis par le soleil. Par ailleurs les racines font faire du saute-moutons.

Au Pont de fil, traversée obligatoire de l'avenue André Malraux pour une piste cyclable à double sens jusqu'au carrefour du pont Wilson avec plusieurs carrefours et des piétons en grand nombre aux horaires scolaires. Un certain nombre de cyclistes restent néanmoins sur ce côté du quai avec la piste en falun et la confrontation avec les promeneurs.

Au pont Wilson, ou auparavant au croisement avec la rue Voltaire, la traversée est obligatoire quai André Malraux ou place Anatole France. Puis l'itinéraire est improbable car non jalonné entre la Loire et les bâtiments de l'université François Rabelais, avec un revêtement en falun, de nombreux nids de poule et aucun éclairage la nuit. Ainsi ce parcours est dangereux à cet endroit, même doté d'un bon éclairage sur le vélo. Ensuite il est poussiéreux lorsqu'il fait sec, gadouilleux lorsqu'il pleut, presque jusqu'à la sortie du pont Napoléon. La traversée de cette sortie est difficile en période de forte circulation, malgré un refuge en milieu de chaussée. Une signalisation renforcée devrait protéger les cyclistes et le stationnement sauvage jusqu'au rond-point devrait être proscrit. Puis les aménagements entre la Loire et les immeubles d'habitation sont goudronnés et de qualité sans confrontation gênante avec les piétons. Les nombreux poteaux installés pour empêcher le stationnement des voitures sur le trottoir n'empêchent pas le stationnement sauvage déjà mentionné. Associés aux panneaux de signalisation et aux barrières d'accès, ils obligent les cyclistes à slalomer. Ce parcours devient dangereux si l'arrivée est trop rapide, face à d'autres vélos ou piétons ou en présence de véhicules stationnés en infraction.

Au feu tricolore de la sortie du parking des quais de la Loire, la traversée de l'avenue Proudhon est obligatoire pour une piste cyclable à double sens, de la rue Alleron jusqu'au carrefour de la rue du Dr Chaumier - boulevard Tonnellé, aisée et bien aménagée jusqu'à la rue du Commandant Bourgoin - rue Léon Boyer. Cette piste est plutôt sécurisée car hors du trafic automobile dense des quais. Mais après, les logements, les stationnements, les sorties d'immeubles, la proximité et l'intensité du trafic automobile en font une portion insécurisante et particulièrement désagréable. De plus les voitures stationnent régulièrement sur le passage du trottoir et cela peut rendre la situation difficile (obligation de slalomer entre les poteaux anti-stationnement).

Entre le pont Napoléon et la rue du 501ème, un certain nombre de cyclistes préfèrent rester sur le haut du quai, car c'est beaucoup plus agréable d'avoir la vue sur la Loire, d'être un peu au-dessus des voitures pour les gaz d'échappement. Cela évite également le très long feu de la rue Alleron et la traversée d'un certain nombre de carrefours avec des feux, des arrêts et des redémarrages. Les inconvénients sont les mêmes que ceux déjà évoqués: quand il pleut, c'est gadouilleux avec de nombreuses flaques et quand ça sèche, ça creuse des sillons très désagréables.

Boulevards Heurteloup et Béranger

Pour cette portion, nous avons préféré rouler sur le terre-plein central ; cependant, cet été la chaussée et la signalisation au sol du boulevard a été refaite et elles sont maintenant très convenables.

Le TPC (terre-plein central) est correctement goudronné tout le long, ce qui rend le cheminement très agréable. Quelques point-noirs cependant : le décalage qui existe parfois entre le TPC et le passage protégé pour traverser les rues perpendiculaires. C'est particulièrement le cas au niveau des rues de la Grandière et Marceau. De plus, au niveau de la rue Marceau, il n'y a pas de bateau au niveau du passage protégé, ce qui est désagréable pour les cyclistes, mais bien plus pour les piétons en PMR et voitures d'enfants. Enfin, le TPC est impraticable les mercredis et samedis pour cause de marché.

Sur la section du boulevard Heurteloup, qui est labellisée Loire à Vélo, le revêtement du TPC est déplorable sur toute la longueur. Au niveau du n°41, il existe une voie sans statut bien défini qui

traverse le TPC apparemment dans le seul bût d'éviter aux automobilistes trop pressés d'attendre au feu tricolore pour reprendre le boulevard dans le sens inverse. Aucune signalisation ne protège la traversée pour les piétons et les cyclistes.

Dans l'ensemble, les passages protégés sont bien alignés dans le centre du TPC, mais il existe systématiquement un dénivelé de plusieurs centimètres avec la rue traversée (Petit Pré, Mirabeau, La Fuye). En automne, de nombreuses feuilles tombées des platanes peuvent rendre la chaussée glissante.

Les 100 derniers mètres avant le rond-point de St Pierre des Corps sont très bien aménagés par une piste très bien revêtue et bien délimitée.

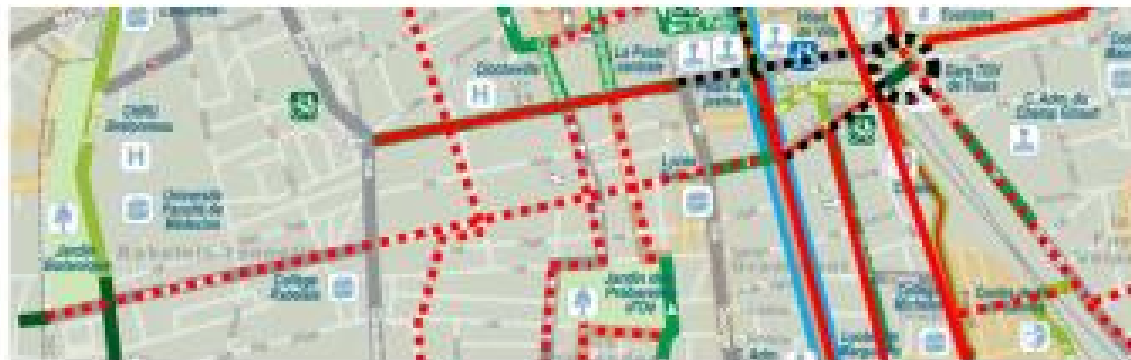
L'enjeu stratégique de l'aménagement de la rue d'Entraigues pour l'agglomération

La rue d'Entraigues nous apparaît comme un parcours alternatif et complémentaire du boulevard Béranger. Il permet de faire le lien entre La Riche, l'hôpital Bretonneau, la faculté de médecine et la gare SNCF de Tours. Il ne comporte que quatre feux sur une longueur de 2 km alors que la portion du boulevard Béranger jusqu'à la gare de Tours en comporte 7, ainsi qu'une zone de fort embouteillage à l'entrée de la place du Palais. Par ailleurs, cet itinéraire est nettement plus calme que le précédent du fait de la faible intensité du trafic.

Bien que non traitée ici, la prolongation de cet itinéraire par la rue du Rempart, transformée en impasse automobile constituerait également une réelle alternative au boulevard Heurteloup avec les mêmes avantages de sécurité et de sérénité.

De la même manière, la prolongation de cet itinéraire par la rue Edouard Vaillant, la rue du Docteur Fournier, puis la rue Pierre Sépard ou la rue des Ateliers à St Pierre des Corps constituerait un axe majeur de décongestion de la gare de St Pierre des Corps à la condition d'offrir du stationnement sécurisé pour les voyageurs ferroviaires.

L'enjeu stratégique de l'aménagement de la rue d'Entraigues pour l'agglomération



Place de la Gare - rue d'Entraigues Est-Ouest

La présence d'un sens interdit de la rue Charles Gilles sur 300 mètres interdit formellement la circulation des cyclistes. Une zone mixte serait compatible avec la circulation des tramways. Actuellement, il n'existe pas de sortie pour la traversée de l'avenue de Grammont pour rejoindre la rue d'Entraigues.

Il manque un « sauf vélo » pour le double sens cyclable du début de la rue d'Entraigues. De la rue George Sand à la rue Sébastopol, un sens interdit sur 200 mètres dénature le projet d'aménagement, qui remet également en cause une file de stationnement.

Le rond-point partiel de la rue François Richer génère une source d'insécurité par son ambiguïté.

Globalement, l'itinéraire est potentiellement bon. La chaussée est en bon état dans ce sens.

Rue d'Entraigues Ouest -Est

De la rue Giraudeau à la rue Sébastopol, le revêtement est en mauvais état sur 800 mètres ainsi que de la rue George Sand à l'avenue de Grammont, sur 200 mètres. Rue Charles Gilles, à l'entrée de la rue, un rehaussement du trottoir est dangereux. Globalement la chaussée est à ré-aplanir.

Boulevard Jean Royer - avenue Charles de Gaulle

Le grand axe boulevard Jean Royer - avenue Charles de Gaulle est un bon aménagement de centre-ville ouest-est qui s'appuie sur la rue Giraudeau, actuel axe nord-sud, ou sur notre axe de préférence de la rue Auguste Chevalier. Il croise l'avenue de Grammont et aboutit à la Rotonde où il rencontre l'autre axe nord-sud à l'est de la ville. Cet axe est important en ce qu'il permet de rejoindre la gare SNCF de St Pierre des Corps par le passage sous l'autoroute et le centre commercial des Atlantes.

Le marquage au sol signale au sol une bande cyclable d'une largeur inférieure à 1,25 mètres, mais ce marquage est en voie d'effacement sur l'ensemble du parcours. Les aménagements sont inconstants dans les intersections ou à une légère inflexion du parcours à hauteur du croisement avec l'avenue Saint Lazare. L'empiétement des bus sur la piste cyclable qui semble systématique constitue un danger permanent pour la circulation des cyclistes. La concurrence est très sévère pour les cyclistes.

Place de la liberté, dans les deux sens, les cyclistes subissent des ruptures d'aménagement et des confrontations directes avec les piétons qui circulent ici en tous sens et avec les véhicules en recherche ou en sortie de stationnement. Par ailleurs, le groupe scolaire Ferdinand Buisson de la place constitue une entrave à la circulation des cyclistes aux heures d'entrée et de sortie. Ensuite la traversée de l'avenue de Grammont est problématique, le refuge n'est pas assez large. Avenue du Général de Gaulle, le stationnement en épi est fréquent et le marquage au sol en voie d'effacement. Par son caractère essentiel, cet itinéraire devrait faire l'objet d'un soin particulier dans son entretien, pour être une véritable incitation à l'usage de la bicyclette.

Boulevards Winston Churchill et Richard Wagner

Du carrefour Verdun au rond-point Saint-Sauveur

Ce trajet semble l'un des plus sûr de Tours, mais dès le départ, des voitures en stationnement sauvages obstruent constamment la piste. Aux arrêts de bus, certains usagers attendent sur la partie cyclable. A la station de lave-auto, aucune signalisation n'offre la priorité aux cyclistes.

La piste cyclable est surélevée par rapport à la route. Le trottoir est lui, surélevé par rapport à la piste cyclable. Lorsqu'elle est obstruée (travaux, stationnement illicite, ...), il faut monter sur le trottoir ou descendre sur la route avec un risque de chute pour contourner l'obstacle. A plusieurs reprises, trottoir et piste cyclable se croisent voire se rejoignent via un plateau commun, ce n'est pas toujours clair.

Le rond-point Saint-Sauveur

Son franchissement est un véritable parcours du combattant. La signalisation au sol est claire, mais l'espace dédié aux modes doux est trop étroit pour permettre une parfaite cohabitation de ceux-ci. La végétation gêne la visibilité. La traversée du boulevard Louis XI et du pont Saint-Sauveur est la plus dangereuse car le flux de véhicules est quasi ininterrompu. L'abaissement du trottoir à l'angle du pont Saint-Sauveur et du boulevard Churchill, est extrêmement mal fait. Reste l'incivisme général des automobilistes !

Du rond-point Saint-Sauveur au carrefour Verdun

Cette partie du boulevard est la plus empruntée par les cycles et possède la particularité d'être à deux endroits à double sens ... ce qui fait que nombre de cycles y circule généralement à double sens sur toute sa longueur. De manière générale, le revêtement est très moyen, voire mauvais par endroit. Point problématique : la bifurcation permettant d'accéder à la passerelle le Fil d'Ariane est à angle droit et coupe la piste cyclable en sens inverse ainsi que le trottoir.

Les abaissements de trottoir sont peu confortables et la priorité est accordée aux véhicules à chaque traversée. Le long du tram, les abaissements de trottoir sont inconfortables. La traversée du mail Suzanne Valadon est curieusement faite. Le parvis de la bibliothèque laisse un passage étroit pour les piétons, les poussettes, les fauteuils roulants et les bicyclettes.

Du Carrefour de Verdun à l'Avenue Jacques Duclos

Au carrefour de Verdun, les abaissements de trottoir sont franchement inconfortables. Le problème majeur concerne la circulation entre les flots d'usagers Fil Bleu. Après, la piste cyclable est très praticable dans ce sens. Les abaissements de trottoir sont peu confortables, et l'implantation des arrêts de bus fait passer un coup devant, un coup derrière ... c'est peu rassurant pour les usagers Fil Bleu. En fin de boulevard, le trottoir mixte se sépare en un trottoir et une bande cyclable (qui commence à s'effacer) le temps de traverser le pont enjambant l'autoroute. Cette partie est plutôt dangereuse, car nombre de véhicules (en particulier les bus), mordent sur la voie vélo au sortir de la rue Édouard Vaillant. La bande cyclable est plutôt étroite, et régulièrement jonchée de gravier, morceaux de plastique tombés des véhicules, etc. Ensuite, deux passages

piétons font affronter un flux de véhicules très important. Un trottoir mixte descend vers l'avenue Georges Pompidou.

De l'avenue Jacques Duclos au carrefour Verdun

L'avenue Georges Pompidou vers la Loire n'est pas aménagée pour les cyclistes, tout comme le carrefour en direction de l'avenue Jacques Duclos. Ce non-aménagement se fait évidemment au détriment des cyclistes. Ensuite sur le boulevard Wagner, la bande cyclable est quasiment effacée, les véhicules à moteurs viennent régulièrement mordre sur la bande cyclable. Ensuite le franchissement du croisement avec la rue Edouard Vaillant n'est pas marqué au sol.

Le reste du boulevard est balisé et très praticable à l'exception des abaissements de trottoir, peu confortables. Au niveau des arrêts de bus, l'espace pour les vélos est plutôt restreint. Quelques stationnements illicites au niveau du café entre les croisements de la rue Bergson et de la rue Christophe Colomb gênent les cyclistes.

Le pont de St Cosme

Le non-aménagement cycliste et piétonnier des ponts de St Cosme du périphérique ouest de l'agglomération de Tours constitue une tache indélébile dans les relations entre les responsables des associations cyclistes et les élus locaux. Cette aberration a été à l'origine de la création du Collectif Cycliste 37, il y a 24 ans. Il y a quelques années, le Collectif a proposé l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont aval, protégée par un muret en béton.

Voie à transformer en Piste Cyclable



Cette proposition n'est pas originale puisqu'il existe des exemples en France où une telle piste cyclable a été créée. Ainsi sur le pont de l'autoroute A7 sur le Rhône entre Saint Fons et Pierre-Bénite ou sur le pont du périphérique nantais sur la Loire, N° 844 entre Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine.

Cette proposition ne nécessite pas de réaliser de nouvelles infrastructures. Elle peut être réalisée sans couper le périphérique. Le coût de réalisation est contenu (réalisation d'un muret de protection et création de quelques centaines de mètres d'enrobé de piste cyclable). Cette réalisation peut être rapide.

Le nombre de voies pour les traversées de la Loire est actuellement déséquilibré : on compte 3 voies dans le sens Nord→Sud pour 2 voies dans le sens Sud→Nord au niveau du périphérique, et 8,5 voies dans le sens Nord→Sud pour 4,5 voies dans le sens Sud→Nord pour l'ensemble de l'agglomération hors autoroute (3/1 au pont Mirabeau, 1/0 au pont Wilson, 1,5/1,5 au pont Napoléon, 3/2 au périphérique). Rien ne justifie qu'il y ait 4 voies supplémentaires dans un sens par rapport à l'autre. Donc la suppression d'une voie dans le sens Nord→Sud n'aura pas de conséquence sur la circulation automobile.

Cette voie réservée pourrait être ouverte aux piétons, aux cycles et aux cyclomoteurs, à l'instar du pont de fil à Tours.