

Les itinéraires et trajets du barreau sud de l'agglomération de Tours

Ballan-Miré, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, St Avertin

Analyses et préconisations

Le livre blanc du CC37, tome 2
préparé par la commission Aménagement

sous la direction de François Sarrazin, vice-président



Le barreau-sud



Ballan-gare Chambray-médiathèque St Avertin

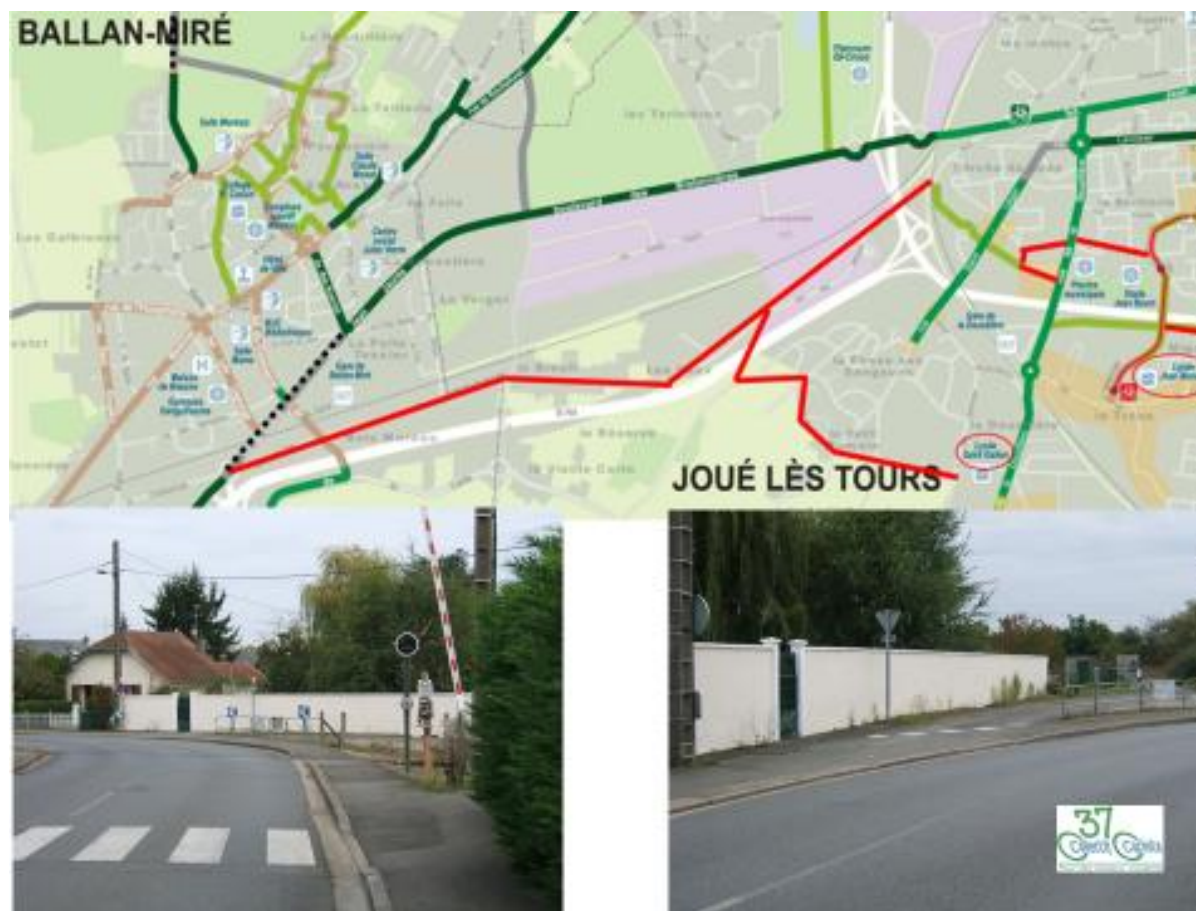
Ballan-gare : un relais d'intermodalité

L'itinéraire « officiel » de notre parcours Ballan – Joué – Chambray - St Avertin débute au rond-point de l'ancienne route de Chinon. Il passe par la rue du Carroi Foin, puis par la rue de Bois Moreau, rue « entravée » par un grand nombre de chicanes dont l'effet bénéfique est de réduire la vitesse des automobiles. Il arrive à Joué les Tours par une rue également tranquille jusqu'à la zone artisanale, malgré la vitesse inconsidérée de quelques automobilistes, au moment des allers et retours des « travailleurs ».



La traversée de la zone artisanale de Joué les Tours se fait sur une route très large, où l'intensité du trafic est faible ou moyenne. La police municipale a fait des contrôles de vitesses dont il faudra solliciter les résultats. Cette zone est peu fréquentée par de gros camions. La sortie de la zone artisanale se termine par le pont sur le périphérique et se poursuit par le passage à niveau de la ligne de chemin de fer de Loches. A cet endroit, la rue est un peu sinueuse et devient étroite, ce qui génère une certaine dangerosité par la proximité des véhicules à cet endroit-là.





La sortie du passage à niveau s'opère par une bifurcation à trente degrés ou épingle à cheveux. Celle-ci devra être impérativement réaménagée pour faciliter la circulation des vélos : déplacement d'un grillage et stationnement de voitures, élargissement de l'angle d'entrée dans la voie suivante.

Le parcours se poursuit par des jardins familiaux tranquilles où la voie goudronnée tolère un double sens cycliste et le stationnement temporaire des automobiles des jardiniers. La voie goudronnée est actuellement dégradée, il conviendra de la remettre en bon état. Le croisement de la rue de Saint Léger peut être dangereux à cause d'une relative intensité du trafic. Il faudra peut-être envisager l'implantation d'un refuge.



Après les jardins familiaux, la rue des Rossignols ou la rue des Mésanges permettent d'accéder à la rue de la Douzillère. Il s'agit d'une zone résidentielle où le partage de la rue est aisé. Sur la rue de la Douzillère, les pistes cyclables unidirectionnelles sont bien aménagées et constituent une bonne protection malgré l'intensité du trafic. Bifurcation par la rue Jean Bouin et la piscine municipale avec deux bandes cyclables unidirectionnelles déjà aménagées.





Nouvelle bifurcation pour prendre un double-sens cyclable le long du tramway avec une faible confrontation avec les piétons. Nouvelle bifurcation pour la traversée réglementée de la ligne du tramway qui fait arriver dans une ancienne rue goudronnée, actuellement dégradée, qui sera à réhabiliter. L'environnement est boisé et longe l'arrière du lycée Jean Monnet. Ensuite une chicane conduit sur un chemin de terre enserrée dans un double grillage longeant encore un petit bois, la station de traitement des eaux et le château d'eau de la ville de Joué.

La sortie de ce chemin du château d'eau constitue un point noir, puisqu'elle croise la route de Monts où la circulation est assez dense (à qualifier avec les services techniques). Un refuge sera à installer et en cas d'impossibilité un feu tricolore à déclenchement manuel sera indispensable.



Nouvelle bifurcation, route de Monts, avec une piste cyclable à double sens qui sera à aménager jouxtant le trottoir actuel jusqu'au rond-point. Cependant il faudra maintenir la bande cyclable actuelle dans la direction de Monts, puisqu'elle peut être utilisée pour aller directement vers Monts.

Ainsi la piste à double sens est nécessaire pour limiter les franchissements des voies à la hauteur du rond-point où la confrontation avec les véhicules est toujours défavorable aux cyclistes. Le rond-point donne indirectement accès au boulevard périphérique.

Une autre bifurcation rejoint l'aménagement fait par la ville de Joué pour les lycéens résidents à la Vallée Violette, au-dessus du périphérique et de la ligne de chemin de fer Tours-Bordeaux. L'aménagement, de fait à double sens, s'il a le mérite d'exister, est imparfait. Il traverse une sortie du périphérique : il manque de part et d'autre de la voie un panneau : danger piétons et cyclistes. Ensuite le franchissement de la voie d'accès au périphérique est protégé par un feu tricolore. L'un des trottoirs du pont a été aménagé par un élargissement. On se demande pourquoi son élargissement est réduit alors qu'il y a largement la place pour les véhicules qui ne passent que de manière alternée.



Ensuite, le cycliste se trouve face à un problème. La voie actuelle aménagée va vers le quartier de la Vallée Violette. Soudain, l'aménagement s'arrête pour un chemin de falun, puis il faut traverser une pelouse pour franchir un grillage, ouverture illégale, qui permet d'accéder à un chemin très pratiqué mais boueux lorsqu'il pleut. Cheminant ainsi, on traverse la rue d'Amboise et l'on poursuit par un autre chemin, très pratiqué mais toujours illégal pour aboutir au carrefour des Argousins. On l'a compris cet itinéraire est fondé sur un usage en infraction avec les droits de propriété.



Le parcours légal devrait utiliser la route en l'élargissant pour y installer une piste en double sens cyclable. Ensuite le parcours légal va s'installer sur un ancien chemin vicinal, déjà empierré, qui restera à asphaltier. Il rejoint le carrefour des Argousins.

A cet endroit, une bifurcation utilise des rues résidentielles à faible circulation pour aboutir à la rue Guillaume Louis équipée d'une piste à double-sens cycliste sur un trottoir partagé. Bien qu'étroit cet aménagement semble satisfaisant. Pour autant ce parcours est temporaire, puisque la ville de Chambray a pour projet l'aménagement de terres, actuellement agricoles, pour y implanter l'éco-quartier de la Guignardière et y tracer une voie en ligne droite qui ira du carrefour des Argousins au chemin blanc (désignation locale). Ce chemin blanc va permettre d'aller sans encombre jusqu'au carrefour des Maréchaux. Ce carrefour sera à réaménager au moment des travaux de rénovation du pont de l'autoroute, son aménagement actuel n'est pas totalement cohérent.



La voie Emile Baudot et le pont autoroutier du même nom sont aménagés par un double sens cyclable jusqu'à la route de Bordeaux qui se traverse en deux fois grâce aux feux tricolores, quelques fois très longs. Auparavant et sur la droite, un aménagement sera à réaliser à partir de la rue du Télégraphe pour accéder à la zone commerciale par la rue Henry Potez. Ensuite un trottoir partagé sur la rue Alexandra David Néel autorise la circulation des cyclistes jusqu'à la gendarmerie de Chambray-les-Tours. En face se situe la médiathèque. Nous proposons que ce soit ce bâtiment qui soit utilisé comme référence du jalonnement.

Chambray-les-Tours : le pôle d'attractivité central

A cet endroit plusieurs possibilités existent.

1. Branche Chambray-Sud

Depuis la médiathèque, cette branche bifurque à droite et va vers le sud, par la rue Roland Pilain vers Décathlon actuellement, mais aussi à terme vers la nouvelle zone commerciale de la Petite Madeleine. L'aménagement de bandes cyclables, de pistes cyclables et de trottoirs partagés existe déjà. Il sera seulement à améliorer dans les détails. Néanmoins nous avons constaté que le carrefour de cette rue avec la rue des Petites Maisons était incompréhensible, car non aménagé d'une part et sans marquage au sol d'autre part. Ainsi, nous constatons que les aménagements actuels permettent d'aller dans la zone commerciale de Chambray de part et d'autre de l'avenue du Grand-Sud, certes aménagée avec des bandes cyclables mais sont peu agréables de par l'intensité du trafic automobile de l'ancienne nationale 10.

2. Branche Chambray - St Avertin

Cette seconde possibilité bifurque vers l'est de manière très peu claire pour aller vers l'hôpital Trousseau. Ici se situe un vrai point noir. L'avenue de la République, route de Loches, est peu ou mal aménagée du carrefour de l'avenue de Grand-Sud à l'hôpital Trousseau. Les salariés de l'hôpital s'en plaignent. C'est un véritable obstacle à leur utilisation de la bicyclette pour aller travailler. Entre la médiathèque et l'hôpital, il y a donc un chaînon manquant pour un itinéraire

cohérent à travers tout le plateau de St Avertin jusqu'à la rue des Placiers et permettant aux habitants de St Avertin d'aller à l'hôpital et de remonter vers les zones commerciales. L'avenue du Général de Gaulle est actuellement bien aménagée même si des problèmes de signalisation pourraient être améliorés.



Les projets d'aménagement du Cher à vélo constituent une possibilité de connexion indirecte par Larçay.

3. Branche St Avertin : une porte d'entrée vers les grands parcours

La troisième possibilité traverse le centre-bourg de Chambray, puis son bois pour rejoindre la route de Loches à la hauteur du lycée agricole et bénéficier du feu tricolore pour la traverser. Actuellement il n'y a pas d'aménagement spécifique après, sauf une possibilité de traverser une zone résidentielle très calme. Par contre la ville de Chambray a acheté une bande de terre et de bois le long de cette route de Loches avec le projet de l'aménager en piste cyclable. Ce parcours permet de rejoindre la rue de Cormery aménagée en bande cyclable unidirectionnelle, ce qui est un moindre mal compte-tenu de l'intensité du trafic automobile, pour atteindre le chemin rural de Beauvais, puis la rue de Bellerie et le chemin du Chêne Pendu qui longe le bois des Hâtes (propriété de la ville de Tours et zone de ballades pédestres).

Il faut rappeler que la rue de la Bellerie et le chemin du Chêne Pendu sont l'un des deux passages obligés du parcours de la route cyclable de St Jacques de Compostelle qui permet de franchir sans encombre par un passage souterrain la route de Loches et plus loin l'autoroute A85. Si leur aménagement n'entre pas dans le périmètre de ce Livre Blanc, il est néanmoins important de mettre en perspective la nécessité de la cohérence entre les aménagements envisagés.

Le barreau-sud et ses connexions avec Tours-centre

Comme partout sur l'agglomération tourangelle, le problème majeur de l'accès aux plateaux est constitué par les coteaux, particulièrement raides, qui font du vélo non un mode de déplacement doux, mais un mode de déplacement dur, tant les pentes sont sévères.



Le barreau-sud



**et ses connexions avec Tours-centre
comme projet d'intérêt communautaire**

1. Premier accès : la cote de la Commanderie à Ballan-Miré

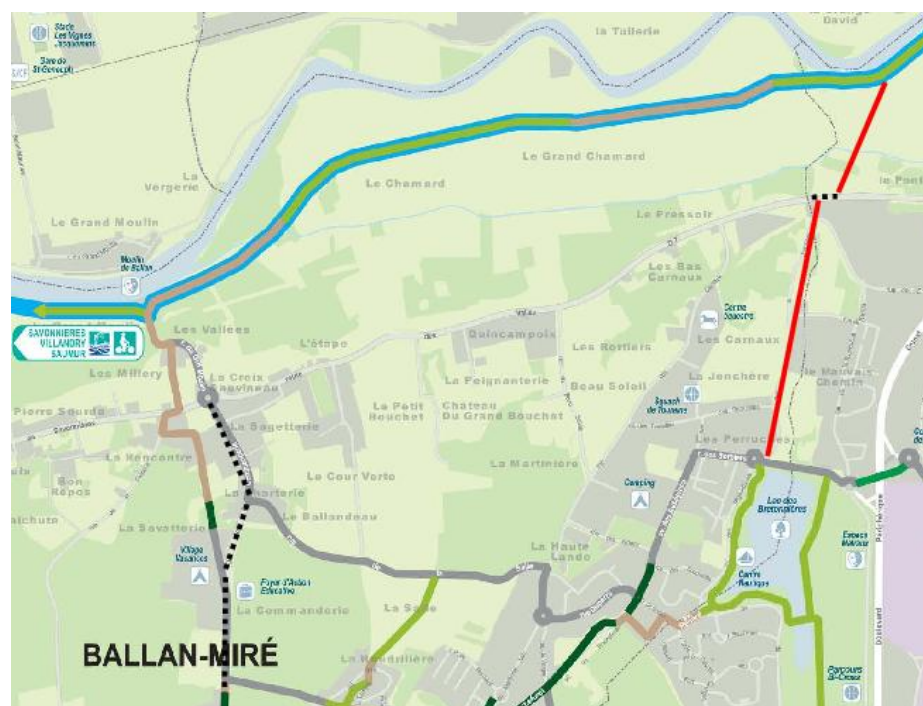
En reprenant notre description à partir de Ballan-Miré, le premier accès concerne la cote de la Commanderie qui permet d'accéder à l'aménagement de la Loire à vélo. Autant la descente est aisée, car les vélos se coulent dans le flux automobile, autant la montée est difficile d'une part par sa raideur sur une courte distance, d'autre part par l'étroitesse de la voie dans sa partie la plus raide, et enfin par la vitesse des véhicules et l'intensité du trafic aux heures de pointe. Ce problème a bien été perçu par les élus locaux et les services techniques qui depuis plus de dix ans ont dessiné un nouvel itinéraire tout-à-fait pertinent du point de vue de la sécurité des cyclistes, mais peu performant semble-t-il du point de vue de l'atténuation de la pente.

2. Deuxième accès : la rue de la Jonchère en limites de Ballan-Miré et Joué-lès-Tours

Le deuxième accès part également du centre de Ballan-Miré. Il utilise des aménagements cyclables jusqu'au lac des Bretonnières. Il se situe aux limites de Ballan-Miré et Joué-lès-Tours et se poursuit dans la rue de La Jonchère qui suit le vallon d'un ruisseau. Ce parcours revêt un intérêt très important en ce qu'il se situe à proximité du camping des Mignardières, camping trois étoiles très fréquenté par des touristes étrangers qui viennent visiter le Val de Loire et dont un certain nombre vient avec leur vélo. Un aménagement pour le franchissement de la route de Savonnières est nécessaire : d'une part une signalisation préventive de part et d'autre signalant la traversée de cyclistes, d'autre part un marquage au sol de deux bandes cyclables. Ensuite il s'agit de l'implantation d'une piste cyclable en double sens au nord et au long de la route de Savonnières sur environ 200 mètres pour rejoindre la route du Pont aux Oies. Cette route permet

de rejoindre l'itinéraire de la Loire à vélo. La route peut être qualifiée de cabossée. Son reprofilage serait nécessaire.

A la montée, cet itinéraire se révèle beaucoup plus agréable que la montée de la rue de la Commanderie, du fait de la faiblesse du trafic et de deux stops en milieu de parcours qui ont un réel impact sur la vitesse des automobiles. Que l'on passe par la rue des Perruches ou par la rue des Mignardières, on n'échappe pas aux raidillons.



3. Troisième accès : à hauteur du château de Beaulieu à Joué-lès-Tours

Un troisième accès est envisagé par Joué-lès-Tours qui, à hauteur du château de Beaulieu, permettrait de rejoindre directement l'itinéraire de la Loire à vélo. C'est une initiative très pertinente qui constitue une alternative à l'accès suivant. Comme rien n'existe aujourd'hui, il faudrait certainement étudier un franchissement du coteau en pente douce, ce qui pourrait se faire par un parcours en lacets.



4. Quatrième accès : la rue du Pont-Volant

Le quatrième accès est constitué par la rue du Pont-Volant qui longe la ligne de tramway et qui n'a été aménagée que dans le sens de la montée avec une bande cyclable. La principale critique associée à cet itinéraire concerne l'intensité du trafic automobile sur ce parcours et les deux bifurcations à droite, rue de Beaulieu, puis rue de la Chantepie, largement utilisées par les automobiles qui font que les cyclistes ne roulent que dans la hantise de se faire couper la route par un automobiliste pressé ou inattentionné. Ces difficultés associées à la pente en font une

portion d'itinéraire très désagréable, voire anxiogène. Il n'y a aucune amélioration à attendre car l'aménagement tel qu'il a été fait accumule les contraintes sans solution de rechange.

C'est la raison pour laquelle nous militons pour un projet ambitieux sur le cinquième accès.

**La voie express cycliste
barreau-sud pont du
tramway sur le Cher**



5. La voie express cycliste barreau-sud pont du tramway sur le Cher

Notre présentation se fera à partir de Tours et du boulevard Churchill.

Le pont du tramway a été aménagé avec un trottoir « piéton » et un trottoir « cycliste » beaucoup plus large. Ce parcours retrouve l'ancien tracé d'une voie de chemin de fer. Les anciens ponts ferrés ont été démontés et partiellement rebouchés permettant actuellement une circulation à plat mais avec des chicanes. Cet itinéraire longe d'un côté le quartier des Deux Lions et de l'autre domine le lac et le parc de la Bergeonnerie. Il traverse ensuite l'avenue Marcel Dassault. Cette traversée devra être rendue prioritaire aux cyclistes, comme cela se fait en beaucoup d'endroits en Autriche, par exemple.



Ensuite en sous-bois, cet itinéraire est installé sur le ballast de l'ancienne voie ferrée et rejoint une piste cyclable asphaltée le long et en haut de la route des Deux Lions et de la rue de Tailhar.



Seul problème, au carrefour avec la rue Branly, la piste est coupée obligeant à descendre de la voie pour y remonter après avoir traversé un carrefour très fréquenté. En implantant une passerelle, il sera possible de maintenir la continuité cyclable de l'itinéraire tout en conservant les entrées - sorties favorisant la desserte des quartiers à proximité.



La piste cyclable remonte ensuite jusqu'au pont du boulevard de Chinon, qui passe au-dessus des voies ferrées de la ligne Tours - Bordeaux. Ce carrefour a conservé les contraintes d'aménagement du passage à niveau. Il en résulte une obligation de reprofilage de ce carrefour, voire de destruction totale ou partielle de l'ancienne maison du garde-barrière ou de ses dépendances pour poursuivre en ligne droite le long de la voie ferrée et le parc de la Rabière.



L'aménagement actuel s'arrête soudainement pour bifurquer vers le collège de la Rabière et le lycée professionnel d'Arsonval. La logique serait de poursuivre tout droit jusqu'au barreau sud, ce que la configuration des lieux et leur utilisation actuelle rend possible. Cela permettrait au sud de l'agglomération de disposer d'un itinéraire cyclable de très haute qualité.



Cet axe structurant dessert directement un pôle d'habitat de 44 500 habitants (Joué-lès-Tours 37 000, Ballan-Miré 8 074), cela sans compter les travailleurs du pôle de santé du Vinci et du pôle de formation qui y est associé sur Chambray-lès-Tours. Actuellement les discontinuités d'aménagement et plus encore les absences d'aménagement sont un obstacle majeur à la pratique du vélo.

Tout confondu, cet aménagement de voie express cyclable correspond au pôle de population le plus important de l'agglomération de Tours, aussi bien pour l'usage quotidien que pour l'usage récréatif et touristique.

En effet il permettra aux habitants de Tours centre-ville d'aller vers l'Indre à vélo, la route de Monts étant d'ores et déjà dotée d'aménagements cyclistes à seulement améliorer en quelques endroits pour protéger les cyclistes et en particulier les jeunes enfants de la vitesse des véhicules sur cette route à 90 km/h.

6. Sixième accès : le bois de la Bergeonnerie

Un sixième accès, certes secondaire, ne sera pas oublié ici. La rue de l'Auberdière et le bois de la Bergonnerie permettent de rejoindre le boulevard de Chinon par la rue Albert Camus et la rue de la Croix-Porchette. Il s'agira de garantir le bon entretien de cet itinéraire qui permet de rejoindre les quartiers est de Joué les Tours et ouest de Chambray-les Tours.

7. Septième accès : l'aménagement du carrefour de l'Alouette

En venant de Tours, vers Chambray, la montée de la cote de l'Alouette est bien aménagée. Néanmoins, elle souffre de la présence de piétons, de poteaux, de cyclistes en sens inverse, puisqu'un aménagement manque dans le sens Chambray-Tours ; l'entrée et la sortie de la boulangerie sont des points potentiellement dangereux qu'il faudrait bien signaler, surtout l'entrée qui se fait parfois/souvent à vitesse assez élevée.



L'aménagement du carrefour de l'Alouette

-  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 latérale 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, 30 à 30 km/h.
-  Itinéraire cyclable en sens unique
-  Itinéraire en double sens cyclable hors zone 30

Par contre, au croisement de la rue de la Bergeonnerie, plus aucun aménagement cyclable alors que la circulation automobile est très intense : beaucoup de véhicules stationnent pour des arrêts courts devant le café-tabac, la restauration rapide et la pharmacie (ouvertures de portières et donc risque d'écart par les cyclistes). Le croisement avec la route de Chinon est anxiogène, l'embranchement vers joué les Tours (avant le feu) est dangereux : les marquages sont effacés, la chaussée est en mauvais état (déformation) et le cycliste se retrouve au milieu de la chaussée, impliquant qu'il se fait doubler à la fois par la droite et par la gauche, voire couper la route par des véhicules qui se rabattent sur la droite après l'avoir dépassé. Pourtant, la place des vélos est obligatoirement sur la chaussée et aucun marquage au sol n'indique leur possible présence. C'est encore le cas sur le boulevard de Chinon jusqu'au carrefour de la rue de Chérizy. Dans le sens ouest-est, c'est la même chose.

Le marquage au sol est impératif sur ce carrefour pour bien signaler la place des vélos. Après ce carrefour, il est possible de prendre place sur le trottoir jusqu'à l'allée des Genêts. Néanmoins le trottoir avant la rue de la Fourbisserie est occupé en permanence par des véhicules : sachant qu'il faut slalomer entre les véhicules et qu'il y a fréquemment des flaques d'eau. Après il y a une piste cyclable dont l'accès n'est pas aisé à plusieurs endroits. Ensuite une bande cyclable monte jusqu'au carrefour de la rue Emile Baudot et se poursuit au-delà.

Dans le sens contraire, une bande cyclable va jusqu'au milieu de la cote jouxtant le parc universitaire de Grandmont. Ensuite, plus rien non plus, jusqu'en bas de la cote de l'alouette, où se cumulent intensité du trafic, vitesse, virage, entrée de riverains, pente et accès mal-aisé à la piste en bas (bordure glissante). Une alternative est possible à partir de l'arrêt de bus en site

propre et par la rue Bonamy, les avenues St Vincent de Paul, de Montjoyeux, de l'Alouette et de Grammont.

Dans le même secteur, les habitants de Chambray-lès-Tours utilisent un chemin de terre dans le bois de Grandmont, depuis la route de Loches jusqu'au rond-point de l'avenue St Vincent de Paul, qui devrait être asphalté pour en faire un axe de qualité qui évite le carrefour de l'Alouette.

8. L'aménagement du Pont d'Arcole

La suppression des quatre voies automobiles et leur transformation en trois voies alternées sont une nécessité pour permettre l'établissement d'une voie cyclable en double sens. Cette transformation correspond aux attentes du CC37. Une fois faite, il conviendra d'être particulièrement attentif à trois sorties.



La première, en rejoignant le bord de Cher permet de passer sous le Pont d'Arcole et de rejoindre la promenade de Florence qui permet d'accéder au quartier de Beaujardin et par là de rejoindre le Sanitas et ainsi le centre-ville. La seconde doit permettre d'aller vers l'avenue Jacques Duclos et

donc vers Montlouis. La troisième doit permettre d'aller vers Tours centre et vers le boulevard Richard Wagner.

Ces sorties exigent leurs réciproques, les entrées. De ce fait l'aménagement du passage au-dessus de l'autoroute et leurs connexions vers les différentes avenues et boulevards apparaissent très compliqués mais pas moins nécessaires et indispensables. Ensuite la montée sur St Avertin par l'avenue de Beugaillard va être aménagée par la ville de la manière suivante : suppression de la bande cyclable sur la descente et élargissement de la bande cyclable à la montée. Cette logique est un moindre mal compte-tenu de l'espace restreint.

C'est également par l'île Honoré de Balzac que passe le chemin de Saint Jacques Compostelle. L'itinéraire franchit le Cher par une passerelle piétons et cyclable pour rejoindre la promenade de Ségovie, puis passer sous les ponts de l'autoroute et d'Arcole, puis soit par la rue de Rochepinard, soit par l'impasse Sadi Carnot. Il passe ensuite par le centre-ville de Saint Avertin, 50 mètres de la rue de Cormery, puis la rue St Michel et la rue des écoles. La ville de St Avertin doit acheter une parcelle en cet endroit pour permettre de rejoindre un vallon où une voie asphaltée pour les piétons et les vélos permet de rattraper le boulevard du Général de Gaulle, déjà mentionné et bien aménagé.

Le problème de St Avertin, c'est son centre-ville qui dans configuration actuelle ne permet pas la circulation des bicyclettes en double sens.