



Tours, le 6 juin 2018

Propositions du Collectif Cycliste 37

pour une bonne prise en compte du vélo dans la 2ème ligne du tramway tourangeau

Dans le cadre de la concertation publique en cours, le Collectif Cycliste 37 souhaite apporter sa contribution, de par son expérience et sa vision des usages du vélo, pour une bonne prise en compte de ce mode de déplacement dans le projet.

Concertation

La concertation doit être un des moteurs pour la création de cette nouvelle ligne de tramway. Les associations d'usagers (piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes) doivent être intégrées au processus de choix de ces nouvelles infrastructures afin que la vision de l'usager, ainsi que son expérience, soient toujours entendues. Bien entendu, les arbitrages reviendront toujours au donneur d'ordre, mais en prenant soin d'étudier toutes les possibilités. Une réelle concertation implique la mise à disposition de plans détaillés des aménagements prévus, tronçon par tronçon, afin que la place des différents modes de transport soit lisible avant que les travaux ne soient lancés.

Choix et priorité des aménagements cyclables

L'amélioration des conditions de circulation des *modes actifs* (marche et vélo) doit être un facteur déterminant dans le choix des aménagements ou itinéraires cyclables. Le passage du tramway ne doit pas interdire l'accès aux vélos, ce qui reviendrait à faire de certaines rues de nouvelles coupures urbaines.

- En fonction de la largeur et de la longueur des axes empruntés par le tramway, le choix des aménagements cyclables doit se faire dans l'ordre suivant :

1. piste cyclable bidirectionnelle,
2. piste cyclable unidirectionnelle,
3. bande cyclable...

Le *trottoir partagé piétons-cyclistes*¹ doit rester une exception, acceptable seulement dans les zones à faible densité de passage.

- La réalisation d'itinéraires cyclables juxtaposés au tracé de la ligne de tramway doit être une priorité, pour obtenir des **itinéraires rapides et directs**, plutôt que lents et tortueux. En cas de rares impossibilités, des itinéraires de contournement de qualité doivent être proposés.

- Si, à titre exceptionnel, le cycliste doit emprunter la même voie que la circulation motorisée la largeur de la chaussée et une communication appropriées doivent inciter les véhicules motorisés à rester derrière le cycliste.

¹ Le trottoir partagé piétons-cyclistes n'a pas d'existence légale. « Il n'existe [...] pas en France de statut réglementant la mixité piétons cyclistes sur une partie de la voirie sans restriction d'âge ou de vitesse ». Source : CEREMA, https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/Annexe_2_-_Trottoirs_partages_pietons-cyclistes_a_l_etranger-Belgique_UK_cle03f4ae-1.pdf

- La conception des aménagements cyclables doit prendre en compte les **vélos spéciaux** qui ont des exigences en terme de gabarit et de maniabilité :

- vélos cargos : véhicules d'avenir, qui représentent une alternative à la voiture individuelle en ville aussi bien pour un usage privé que pour un usage professionnel.
- vélos pour personnes à mobilité réduite : usage qui pourrait être nettement encouragé grâce à des aménagements cyclables adaptés.
- tandems, tricycles couchés, vélomobiles, etc. nécessitent des aménagements cyclables qui permettent leurs usages en sécurité.

Les vélos spéciaux ont de grands rayons de braquage et supportent mal les chaussées avec des dévers trop importants.

Niveau zéro

- Pour la sécurité des cyclistes et pour un meilleur confort de circulation, les ressauts sur les itinéraires cyclables doivent être évités en adoptant le principe du **niveau zéro** : pas de rebord ou ressaut pour passer de la chaussée au trottoir ou à un aménagement surélevé.

- Si des bouches d'égouts, grilles ou trappes d'accès ne peuvent pas être évitées sur un itinéraire cyclable, il faut faire en sorte que celles-ci ne présentent aucune gêne pour les cyclistes en les positionnant au même niveau que la chaussée.

Obstacles

Les obstacles sur les aménagements cyclables sont à proscrire : poteaux, lampadaires, poubelles, etc. Si la présence d'un obstacle ne peut être évitée, il faut prévoir au moins 1,6 mètre de dégagement pour la circulation des vélos. Cet obstacle inévitable devra aussi être muni de bandes ou peintures réfléchissantes pour être visible la nuit.

Continuité cyclable

- La nouvelle ligne de tramway doit être l'occasion de relier des aménagements existants pour améliorer le **réseau des itinéraires cyclables** de la Métropole. Une attention particulière doit être apportée sur les carrefours qui engendrent des difficultés importantes de repérage pour les cyclistes.

- Le passage du tramway ne doit pas dégrader la *cyclabilité* existante d'une rue ou d'une voie. Il ne doit pas rendre impossible la circulation des modes actifs en *double sens*. Sur un axe à faible trafic motorisé, celui-ci pourra être aménagé en *zone de rencontre* ou bien en *aire piétonne*, quitte à supprimer la circulation motorisée. Pour un axe à plus fort trafic, par contre, la circulation des cyclistes sur les voies de tramway pourra être exceptionnellement autorisée avec un système anti-chute. (voir par exemple : <http://www.strail.de/index.php?id=1248&L=2>)

Intermodalité

- Toutes les stations de tramway devront être équipées de stationnements vélos à proximité (minimum 3 **arceaux** à moins de 25 mètres). Certaines stations qui se situent à côté de grands axes cyclables pourront être munies d'**abris couverts** pour les stationnements de plus longue durée.

- Il est nécessaire de prévoir des **abris vélos clos, sécurisés et bien visibles** à des endroits stratégiques (pas uniquement aux parkings relais du tramway). Ces abris devront être de taille adaptée, avec un certain niveau de « transparence ». Concernant leur droit d'accès, s'il est inclus gratuitement dans un abonnement *Fil Bleu*, il est souhaitable que le montant soit modique, voire gratuit pour les abonnés SNCF par exemple.

- Pendant les travaux du tramway et pendant son exploitation, une **communication** adaptée **faisant la promotion des modes actifs** est nécessaire afin de proposer une

alternative à la mobilité motorisée. Cette communication pourra se faire en station ou sur les différents supports de l'exploitant.

Revêtements

- Pour les pistes cyclables, le revêtement à privilégier est le goudron. Le mélange stabilisé n'est pas souhaitable sur un axe cyclable pour plusieurs raisons : par temps de pluie, ce mélange est collant et salissant. Par temps sec, le stabilisé soulève de la poussière... Dans tous les cas, il participe à une usure excessive du vélo.
- Le confort de circulation du cycliste doit être prioritaire dans le choix du revêtement d'un aménagement cyclable.
- Sur un axe où l'aspect esthétique est important (secteur sauvegardé par exemple), le revêtement de l'aménagement ne doit pas se faire au détriment de la sécurité ou du confort du cycliste : les pavés qui entraînent des vibrations importantes sont à proscrire, et il faut veiller à ce que le revêtement ne soit pas trop glissant par temps de pluie.

Intersections

- Les pistes cyclables en site propre ou en trottoir partagé qui longent la ligne de tramway doivent être **prioritaires sur le trafic motorisé aux intersections** afin de limiter l'effet de discontinuité sur le trajet du cycliste.
- Sur la chaussée, les rails de tramway devront être équipés d'un **système rétractable anti-chute pour les cyclistes**. (voir par exemple : <http://www.strail.de/index.php?id=1248&L=2>)

Cohabitation et partage de la rue avec les autres modes de déplacement

- Plus le trafic motorisé est important, plus la circulation des cyclistes doit être **séparée** de celui-ci.
- La **cohabitation des cyclistes et des piétons** sur un même aménagement doit rester exceptionnelle et non pas la solution de facilité pour éviter de partager équitablement la rue entre les différents modes de déplacement.
- En cas d'impossibilité de départager la voiture et tous les modes actifs, ce sont ces derniers qui doivent être privilégiés.

Liens utiles

- **Collectif Cycliste 37 (CC37)**, *Contribution du CC37, association membre de la Fubicy, au projet Mobilitours présenté en concertation publique, 2009 (?)*, 4 p.
- **Collectif Cycliste 37**, *Propositions pour des axes cyclables d'agglomération*, octobre 2009, 23 p.
- **Collectif Cycliste 37**, *Contribution du CC37 au dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réalisation de la 1ère ligne de tramway de l'agglomération tourangelle*, juillet 2010, 20 p.
- **Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)**, *La prise en compte des déplacements à vélo dans la mise en place de tramways : les préconisations de la FUB*, juin 2012, 28p.
- **Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)**, Jérôme Cassagnes (coord.), *Interaction vélos / tramways. Phase 2*, Journée GERI vélo du 5 décembre 2014, 38 p.
- **Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)**, Jérôme Cassagnes (coord.), *Les interactions vélos / tramways sur le réseau français*, Journée STRMTG du 10 mai 2016, 18 p.
- **Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)**, présenté par Jérôme Cassagnes, *Les aménagements favorisant la cohabitation entre les transports collectifs et le vélo*, Journée d'échanges "Intermodalité : quelle place pour les modes actifs ?", Aix-en-Provence, 27 septembre 2016, 23 p.