



COMMUNIQUE DE PRESSE

Requalification de l'avenue de Grammont : une évolution esthétique sans vision d'avenir

Jeudi 13 décembre 2018, les cyclistes tourangeaux ont pu découvrir les premières esquisses du projet de requalification de l'avenue dans quelques médias locaux. Si le projet est évoqué de temps en temps, c'est la première fois qu'il est aussi concret et que le citoyen peut juger des orientations prises par la municipalité. Les cyclistes tourangeaux, qui ont fait le choix de ce mode de déplacement économique, bon pour la santé et la planète, et le plus efficace en ville (vitesse moyenne, peu encombrant...) si on lui en donne la possibilité, n'ont pu qu'être déçus par ce projet, qui ne tient compte que de l'aspect esthétique sans l'ambition de promouvoir la mobilité active dans la ville.

La situation actuelle : les cyclistes "oubliés" sur l'avenue de Grammont

L'avenue de Grammont est un axe majeur nord/sud de la ville de Tours et fait partie de l'itinéraire de la *Loire à Vélo* qui traverse Tours (1). Longue de 2,7 kilomètres, large de 35 mètres et parfaitement rectiligne, elle est principalement occupée par la circulation motorisée (2 voies de bus, 4 voies de circulation automobile - en comptant les contre-allées et le stationnement en épi de chaque côté de l'avenue). Le piéton bénéficie quant à lui de trottoirs - de 3 et 4 mètres par endroits. Et les cyclistes dans tout cela ? Ils roulent dans les contre-allées, souvent ralentis par les voitures qui cherchent à se garer ou veulent traverser l'avenue pour tourner à gauche (interdit sur les voies centrales). Les cyclistes sont souvent gênés aussi par les voitures stationnées sur les trottoirs. A chaque intersection, ils doivent être très vigilants et prudents s'ils ne veulent pas être renversés par les voitures arrivant des voies centrales. Autant dire que les cyclistes tourangeaux attendaient avec une certaine impatience des changements qui leur permettraient de se déplacer plus rapidement et avec un meilleur niveau de sécurité.

Un projet porteur de futurs conflits piétons/vélos

Les cyclistes tourangeaux n'ont pu qu'être déçus par ce qui leur est proposé, sur un axe qu'ils avaient dénoncé comme difficile et inconfortable lors du dernier baromètre des villes cyclables : un véritable statu quo sur le partage de l'espace, le seul réel changement étant que le stationnement en épi deviendra longitudinal, ce qui permettra d'élargir les trottoirs. Mais à part l'aspect esthétique, aucune mesure significative n'est prévue pour améliorer le quotidien des cyclistes : ils seront condamnés à circuler, soit sur des voies encombrées par des voitures, soit sur des aires piétonnes où les problèmes de cohabitation avec les piétons continueront d'être exacerbés ; pire, l'obligation de création d'aménagements ou d'itinéraires cyclables lors des travaux de voirie ne semble pas respectée (2).

Ce projet de requalification est indigne d'une ville qui prétend au titre de Capitale du Vélo (3). Ce projet ne répond pas aux enjeux du changement climatique. A l'heure où Tours Métropole Val de Loire concrétise la révision de son schéma directeur cyclable (4), et se dit prête à y consacrer un budget pour la première fois conséquent, ce projet de requalification de l'avenue ne répond pas aux attentes et aux espoirs des citoyens qui aspirent à vivre dans des villes plus agréables, moins polluées, attractives et apaisées.

Les associations d'usagers demandent à être consultées pour améliorer ce projet

Les associations qui oeuvrent chaque jour à promouvoir une nouvelle forme de mobilité tournée vers l'avenir (5) et qui n'ont pas été associées à la réflexion sur le projet de l'avenue de Grammont, demandent à la mairie de Tours de revoir sa copie, d'écouter tous les usagers de la rue et d'entamer une réelle consultation pour améliorer ce projet nécessaire, mais qui sera réussi seulement si il est accepté par la population tourangelle. Alors que l'avenue de Grammont a été surnommée "les Petits Champs Elysées de Tours", sa grande sœur parisienne sera équipée, quant à elle, d'une piste cyclable large de 3.5 mètres dès 2019 !

CONTACTS :

Rue de l'Avenir - ruedelavenir.com - 07.83.15.49.07

Collectif Cycliste 37 - cc37.org - 07.89.61.18.91

Roulement à Bill - <http://www.roulementabill.org/>

(1) [ADT de la Touraine](http://www.touraineloirevalley.com). Touraine Loire Valley.

<https://www.touraineloirevalley.com/preparer/itinerance/velo/la-loire-a-velo/>

(2) [L228-2 du Code de l'environnement](#) : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » (source : <https://www.fub.fr/droit>)

(3) Extrait d'une interview de Christophe Bouchet. Raphaël CHAMBRIARD. [Le maire de Tours mise sur le développement durable](#). *Nouvelle République*, 21 octobre 2017.

(4) [ATU] *Pratique du vélo : vers un changement de braquet ?* L'[Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours](#) présente le numéro 13 de **Questions de Mobilité** qui a pour titre : [Pratique du vélo : vers un changement de braquet ?](#)

(5) "Le [Plan de Déplacements Urbains \(PDU\)](#) définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, à l'échelle du périmètre de transports urbains. Approuvé par le Sitcat le 19 décembre 2013, il fixe des objectifs ambitieux mais réalistes d'évolution des parts modales". Ainsi, le PDU promeut un fort développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement avec une évolution de 4 à 9 % de part modale entre 2008 et 2023.