

Nos 18 propositions pour améliorer le projet actuel vs **Ce qui a été réalisé**



1/- Transformer la bande cyclable en piste cyclable (avec bande de séparation rugueuse de 10 cm minimum) pour éviter les conflits d'usage avec les piétons :

La bande cyclable n'a pas été transformée en piste, même si une bande à usage podotactile de 10 cm fait office de séparation entre la zone piétonne et la zone cyclable.

2/- Élargir la piste à 2,2 m. au lieu des 1,8 m prévu, pour permettre aux cyclistes de se doubler sans difficulté, et tenir compte des vélos spéciaux (le [CEREMA](#) préconise 2 mètres minimum) :

La largeur de la bande cyclable a été maintenue à 1,8 mètre, réduite à 1,7 mètre au niveau des bornes d'entrée ou sortie des zones à trafic limité. Elle peut être plus large par endroits. Il n'est donc pas possible à des cyclistes de se doubler facilement ou en toute sécurité sur les portions de 1,8 mètre de large: il est alors nécessaire de doubler par la droite (non conforme au code de la route), en empiétant sur la zone piétonne et en générant des risques de conflit avec les piétons.

3/- Piste cyclable prioritaire aux intersections (rue Auguste Comte, place Michelet, rue Grécourt) :

La bande cyclable n'est pas matérialisée à l'intersection qui donne sur la place Michelet. Les intersections avec les autres rues (A. Comte, Grécourt, Salengro, Origet) n'ont pas été refaites. Les circulations cyclistes ne sont donc pas prioritaires dans cet aménagement, contrairement à ce qui est défini dans le Code de la route ([art. 415-3](#)).

4/- La piste cyclable doit être clairement identifiée et identifiable (couleur contrastée par rapport à la zone piétonne) :

La bande cyclable n'est pas clairement identifiée ni identifiable, puisqu'y ont été posés les mêmes pavés que sur la zone piétonne; la position différente des pavés pour matérialiser des bandes n'est pas suffisante pour identifier clairement l'aménagement cyclable.

5/- Revêtement : lisse et roulant, ne doit pas être glissant par temps humide : (Attention ! le revêtement à destination des piétons doit lui aussi être confortable, sinon ils risquent de marcher plutôt sur la piste cyclable)

Le revêtement n'est pas lisse. Les joints ne sont pas au niveau zéro comme cela avait été garanti. Les pavés rendent le freinage moins efficace qu'un revêtement classique plat et avec une bonne accroche. Cela pose donc un problème de sécurité pour les cyclistes. Si nous n'avons pas eu de retour de cyclistes concernant un problème de pavés glissants, la séparation mise en place entre la zone cyclable et piétonne pour les personnes non ou mal voyantes, qui affleure par endroits à plus de 1,5 cm, pose un réel problème de sécurité pour les cyclistes et les piétons (risques de chute, en se prenant les pieds ou les roues dans ces «rails»).

6/- Pictogrammes visibles tous les 10 mètres et présents dans les intersections :

Sur 110 mètres de long de chaque côté de l'avenue, 10 pictogrammes vélos côté Est et 7 pictogrammes vélo côté Ouest, mais absents dans les intersections. Les pictogrammes ne sont pas assez visibles et ne sont pas non plus conformes aux [instructions interministérielles sur la signalisation routière \(IISR\)](#)



7/- Signalisation de la trajectoire cyclable (pictogrammes + chevrons) dans les intersections non refaites :

Cette signalisation au sol n'a pas été faite, ce qui pose un problème d'entrée dans l'aménagement cyclable, mal identifiée.



8/- Traversée piétons + vélos de l'avenue de Grammont à matérialiser :

Non réalisé.



9/- Plots épais: minimum 1,4 mètres d'espacement (norme PMR) / équipés de bandes réfléchissantes :

Cet écart minimum n'a pas été mis en place. Il varie entre 1,03 m et 1,3 m par endroits, quelquefois un peu plus. A part les bornes amovibles qui sont larges et munies de bandes réfléchissantes, les autres plots sont sombres, fins et dépourvus de bandes réfléchissantes, donc peu ou pas visibles de nuit.



10/- Autorisation d'accès motorisé : uniquement pour les secours et les déménagements :

L'accès à la zone de trafic limité se fait par appel ou utilisation d'un badge.



11/- Zone de livraison à matérialiser clairement au sol, accompagnée d'un panneau :

La zone de livraison (équivalant à 2 places de voitures) est identifiée par un panneau (horaires: de 6H à 11H) mais n'est pas clairement matérialisée au sol.



12/- Quelques places de parking à durée limitée (20 minutes) avec temps restant (comme au centre de Joué-les-Tours) :

Cette proposition n'a pas été retenue.



13/- Stationnement vélo : renforcer le stationnement vélo à l'extérieur de la limite du projet :

Le stationnement vélo n'a pas, semble-t-il, été renforcé, mais paraît suffisant pour le moment.



14/- Zéro ressaut au niveau de l'aménagement cyclable et de ses accès :

Un joint d'une largeur d'environ 1,5 mètres a été réalisé au niveau de l'entrée sur la rue Grécourt; rien sur la sortie rue Auguste Comte.



15/- Double sens cyclable sur toute la place Michelet :

Le double sens cyclable n'a pas été mis en place intégralement sur la place Michelet, seulement sur l'accès par l'avenue de Grammont.



16/- Délimitation de l'emprise des terrasses au sol (ligne + plots) :

La délimitation des terrasses des commerces (bars, restaurants, etc.) n'est pas matérialisée. A ce jour, une seule terrasse est sortie et ne dépasse pas la rigole d'évacuation des eaux de pluie (une consigne a-t-elle été passée dans ce sens ?)



17/- Intersection rue Auguste Comte : pas de revêtement différent pour les voitures (reprendre ce qui est prévu pour l'accès à place Michelet) :

Cette intersection n'a pas été touchée pendant la phase 1.

18/- Zone fleurie : délimitation de cette zone avec de petites barrières. Attention de ne pas planter des arbustes ou fleurs débordantes ou avec des épines.

La délimitation actuelle des zones fleuries se fait par des cordes attachées à des piquets; une taille régulière des arbustes sera nécessaire pour qu'ils ne débordent pas sur la bande cyclable.

