

Contribution du Collectif Cycliste 37,

au Dossier de demande de Déclaration
d'Utilité Publique (DUP)

pour la réalisation de la 1^{ère} ligne de
tramway de l'agglomération
tourangelle

*association membre de la FNAUT Centre,
de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy),
et
Délégation Régionale de l'Association Française des Véloroutes
et Voies Vertes (AF3V)*

Juillet 2010

Introduction

Le Collectif Cycliste 37, association membre de la FUBICY, (ci après nommé CC37) se réjouit de la réalisation de la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle, signe d'une volonté forte de modification de la politique des déplacements à l'avantage des transports en commun et des modes actifs, conformément aux objectifs du PDU. L'objectif de cette contribution est de faire des propositions d'amélioration afin de participer à la réussite du projet de tramway. En effet un tramway réussi contribuera à la baisse de la circulation automobile, entraînant une augmentation de la sécurité et du confort de circulation pour les cyclistes.

Par rapport au projet tel qu'il est présenté, le CC37 a 3 revendications majeures :

- Une piste cyclable bidirectionnelle doit être aménagée sur le pont Wilson en lieu et place de la chaussée mixte VL-vélos en sens nord-sud, côté aval ;
- Le fonctionnement de la place Jean-Jaurès et de ses connexions avec les boulevards Béranger, Heurteloup, et l'avenue de Grammont doit être complètement revue avec la création de réels aménagements cyclables et l'étude de tous les flux pour supprimer tous les conflits d'usage existant à l'heure actuelle ;
- Un aménagement cyclable de la rue de la Gitonnière à Joué lès Tours pour faire la connexion entre la sortie de l'aménagement cyclable de la rue Jean Monnet et la rue de la Douzillère d'un côté, la route de Monts et les aménagements cyclables menant à l'Indre à Vélo de l'autre côté.

A- GENERALITES

Principes d'aménagement

Le CC37 apprécie la recherche de séparation des flux, gage d'une meilleure sécurité de circulation. En particulier, le CC37 refuse les aménagements sur lesquels les cyclistes et les automobiles circulent ensemble sur la plateforme du tramway (triple mixité). Or les plans d'aménagement présentent 3 zones de circulation en triple mixité : rue Pinguet Guindon à Tours Nord, rue Charles Gille à Tours Centre et rue Gamard à Joué lès Tours. Le CC37 demande donc que les études de ces zones soient reprises pour supprimer ces aménagements accidentogènes.

Le CC37 demande que soit aussi assurée la séparation des flux cyclistes et piétons, particulièrement sur les linéaires de grande longueur, propices à des vitesses considérées comme élevées pour des piétons : la réglementation européenne considère comme normale une vitesse de 25km/h pour des cyclistes puisque c'est la vitesse à laquelle se coupe l'assistance des vélos à assistance électrique. Le cas du nouveau pont sur le périphérique sud à Joué lès Tours est l'exemple caricatural de ce qu'il ne faut pas faire. Les aménagements au droit de plusieurs stations posent questions dans leur définition actuelle, les cyclistes étant incités à traverser la station en rasant le tramway à l'arrêt, avec les risques de collision avec les usagers descendant du tramway que cela implique (station Coppée par exemple, mais beaucoup d'autres cas).

Le traitement des carrefours en général doit être complété par l'intégration des traversées cyclables. Selon les termes du Code de la Route, les cyclistes ne peuvent pas emprunter les passages pour piétons, point qui ne semble pas complètement compris et intégré dans l'agglomération de Tours.

Renforcement de l'intermodalité

- Si un tramway est conçu seul, ce sera une réalisation pauvre. Il convient donc de prévoir dès maintenant la réalisation d'un Pôle Multimodal sur la Place de la Gare de Tours. On n'en parle pas dans le dossier de DUP.
- Nous insistons particulièrement sur la nécessité de créer une Vélostation dans le cadre de ce Pôle Multimodal.
- Une carte multimodale sera inévitablement créée. Elle doit inclure des facilités pour les cyclistes : pour la location de courte durée, pour le stationnement sécurisé, voire pour le transport de la bicyclette.
- Le CC37 demande que le projet de tramway soit l'occasion de réaffirmer l'intermodalité, par l'installation de capacités importantes de stationnement vélos à chaque station et notamment de parcs de stationnement vélos sécurisés voire gardiennés aux stations les plus importantes. Ces stationnements sécurisés doivent permettre par exemple aux personnes travaillant dans les zones industrielles ou d'activité situées dans le périmètre du tramway

(Aéroport, ZI de Saint Symphorien, SKF, hyper centre, CHRU Bretonneau, ...) d'y laisser leur vélo la nuit pour finir leur trajet d'accès au travail.

- Le CC37 revendique par ailleurs la possibilité de **monter dans la rame** avec son vélo, sous réserve d'affluence, comme cela est le cas dans la plupart des agglomérations françaises équipées de tramway. Cette possibilité est particulièrement adaptée au franchissement d'obstacles naturels tels que la Tranchée mais offre aussi un élargissement du périmètre d'attractivité de la ligne de tramway à des personnes qui ne feraient pas plusieurs kilomètres en vélo mais souhaitent se déplacer par des moyens de déplacement respectueux de l'environnement.
- Le vélo pliant a un rôle à jouer pour un certain type de public réalisant des parcours complexes. Un chèque vélo peut encourager ces matériels particuliers (subvention à l'achat d'un vélo neuf).

Impacts temporaires dus au chantier

Le CC37 demande que soit lancée une promotion forte de l'usage du vélo comme moyen de déplacement pendant les chantiers en tant que mesure réductrice des impacts sur les déplacements. En effet, les chantiers se caractériseront par une occupation forte de l'espace. Le vélo étant le véhicule le moins consommateur d'espace par personne transportée, tant en circulation qu'en stationnement, une augmentation de la part modale du vélo sera une mesure très efficace de la réduction des impacts.

A Bordeaux, 3000 vélos ont été mis gratuitement à la disposition des résidents pendant la durée des travaux (dispositions maintenues ensuite). Il est nécessaire d'établir rapidement un service de location de courte durée. Même si les services Velov ou Vélib ont montré leur difficile transposition dans des villes de taille moyenne comme Tours, des solutions existent pour une location à la journée, dans des conditions adaptées à notre agglomération.

Impacts permanents sur la circulation

L'insertion du tramway va générer des modifications lourdes du schéma de circulation, dont les conséquences à l'échelle des quartiers considérés ne semblent pas prises en compte. Le CC37 s'inquiète de deux zones en particulier :

Secteur Gare SNCF de Tours – Place Jean-Jaurès

La rue Charles Gille supporte actuellement un fort trafic de transit venant de l'avenue de Grammont et se dirigeant vers le boulevard Heurteloup. On peut espérer que ce trafic se réduira mais il ne disparaîtra pas complètement et devra s'écouler par la place Jean-Jaurès, dont la configuration n'est pas revue. Or le fonctionnement de la place Jean-Jaurès est à l'heure actuelle très insatisfaisant, avec des conflits d'usage généralisés : conflit entre les cyclistes se dirigeant vers la rue Nationale et les automobilistes faisant le tour de la place, conflit entre les piétons venant de la partie centrale de la place et se dirigeant vers les parties arborées de la place et les automobilistes faisant le tour de la place, conflits entre les cyclistes venant de l'avenue de Grammont et se rendant vers la rue Nationale et les piétons traversant la place, conflits entre les cyclistes et les bus se dirigeant vers le boulevard Heurteloup, ... Ces conflits seront multipliés par l'augmentation du trafic détourné de la rue Charles Gille. Il est donc impératif de revoir complètement le fonctionnement de cette place, en tenant compte de tous ses usages et de tous ses usagers.

Par ailleurs, le CC37 demande que soit créé un véritable axe de circulation cyclable partant de la gare en direction de l'ouest de la ville. A cet égard, les conclusions de la pièce E4 §6.5.3.6 ne sont absolument pas acceptables : « *La liaison douce Grammont/Gare pourra s'effectuer soit par la rue de Bordeaux qui est piétonne, soit par le boulevard Heurteloup qui possède d'ores-et-déjà un itinéraire cyclable.* » Les flux de piétons sur la rue de Bordeaux ne permettent pas d'envisager de la prendre à vélo, sans compter son occupation régulière par le marché aux livres et son occupation permanente par des terrasses de café. Quant au boulevard Heurteloup, l'itinéraire cyclable (bande cyclable très insuffisante) s'arrête à la rue de Buffon, et la partie centrale est occupée plusieurs mois par an pour des événements culturels et commerciaux la rendant impraticable en vélo (marché de Noël, Vitiloire, ...).

Secteur du terminus sud Parc-Relais Jean Monnet

Le fait que le Parc-Relais ne soit pas connecté directement au boulevard périphérique va entraîner une augmentation du trafic automobile dans la rue de la Gitonnière et au pied du lycée Jean Monnet, alors que les déplacements cyclables venant du nouveau pont ne sont pas maîtrisés par des aménagements permettant toutes les directions à vélo.

Plans détaillés des travaux

Les plans détaillés des travaux ne sont évidemment pas disponible à ce stade du projet. Cependant le CC37 réaffirme avec force que la différence entre un aménagement réussi et un aménagement raté tient à très peu de chose, un exemple a déjà été donné dans la contribution au projet Mobilitours sur le cas précis de la piste cyclable de la rue Henri Bergson à Saint Cyr sur Loire :

« Par ailleurs, la création d'aménagements cyclables réellement incitatifs et sécurisés est un exercice délicat et nécessitant le sens du détail. La photo de l'aménagement de la rue Bergson à Saint Cyr sur Loire montre un exemple frappant (aux deux sens du terme) d'un danger créé par un détail raté : les potelets servant à empêcher l'intrusion des voitures sur l'aménagement cyclable sont situés dans l'axe de circulation des cyclistes, qui les heurteront à tout coup la nuit ou par visibilité mauvaise. »

Cette photo a été reprise dans le dossier de présentation du projet de tramway, signe que tout n'a pas été compris.

De même à Bordeaux la différence entre un aménagement raté et un aménagement qui aurait pu être réussi est un ressaut de 2cm sur la chaussée !

Le CC37 est à la disposition des concepteurs pour apporter le regard de pratiquants quotidiens sur les plans afin d'avoir des aménagements parfaitement conçus et réalisés.

De mêmes le CC37 peut apporter sa compétence sur le comportement des cyclistes et des autres usagers de la route en présence de cyclistes pour affiner les détails des plans d'aménagement.

B- ANALYSE CRITIQUE DES SITUATIONS PROJETEES - Commentaires détaillés du Tome 1 Pièce C : Plan général des travaux

Remarques générales

Le CC37 regrette le manque de vues en coupe dans cette partie du dossier, sections utiles à la compréhension du projet. Des sections auraient permis de préciser les largeurs prévues pour les différents types de circulation et notamment de vérifier la conformité des largeurs des aménagements cyclables et piétonniers aux différentes réglementations.

Les aménagements cyclables fixes (parcs de stationnements vélos par exemple) ne sont pas représentés.

Les équipements de signalisation de type feu rouge ne sont pas non plus signalés, or le fonctionnement des carrefours est totalement différent selon l'équipement ou non. La pertinence de l'aménagement doit pouvoir être jugée selon l'ensemble des équipements, ce qui n'est pas le cas.

Dans un grand nombre de carrefours, les traversées cyclables soit ne sont pas prévues, soit sont prévues en utilisant les passages pour piétons. Or selon les termes du Code de la Route, les passages pour piétons ne sont pas autorisés aux cycles. Donc des traversées cyclables spécifiques, parallèles aux passages piétons doivent être ajoutées.

Les propositions d'amélioration du CC37 sont indiquées en rouge sur les extraits de plan.

En bleu les commentaires issus de la contribution du CC37 à la concertation « Mobilitours ».

Séquence 1

Planches 1-1, 1-2

Le projet n'indique pas de continuité cyclable jusqu'au parc relais. Il n'est pas prévu de traversée cyclable de la rue du Colombier pour rejoindre la piste cyclable monodirectionnelle située au nord de la rue du Colombier.

La zone de stationnement sécurisé pour les vélos n'est pas indiquée. Si elle est située dans le bâti projeté, elle se trouve loin de la station, avec pour conséquence de faire circuler les cyclistes dans la zone de stationnement VL, situation dommageable pour la sécurité des cyclistes. Le CC37 demande à ce que le stationnement pour les vélos (sécurisé et non sécurisé) soit installé au plus près de la station.

Terminus Nord

Le CC37 demande que soient créées au terminus des possibilités importantes de stationnement de vélo, ce qui permettra d'augmenter la zone desservie.

Planche 1-3

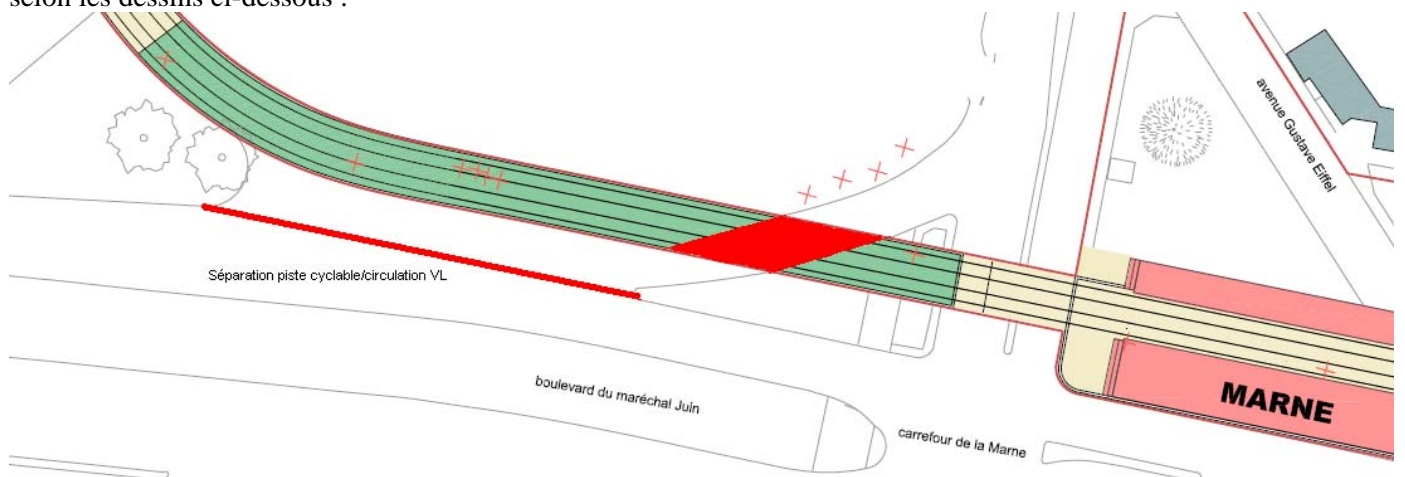
Il existe à ce jour une piste cyclable bidirectionnelle au nord de la rue du Colombier entre le boulevard du maréchal Juin et les rues Ronsard-Védrines. A l'est de ce carrefour, le projet prévoit de renvoyer la circulation des vélos dans la circulation générale. Une traversée cyclable doit donc être prévue au niveau du carrefour Colombier-Ronsard.

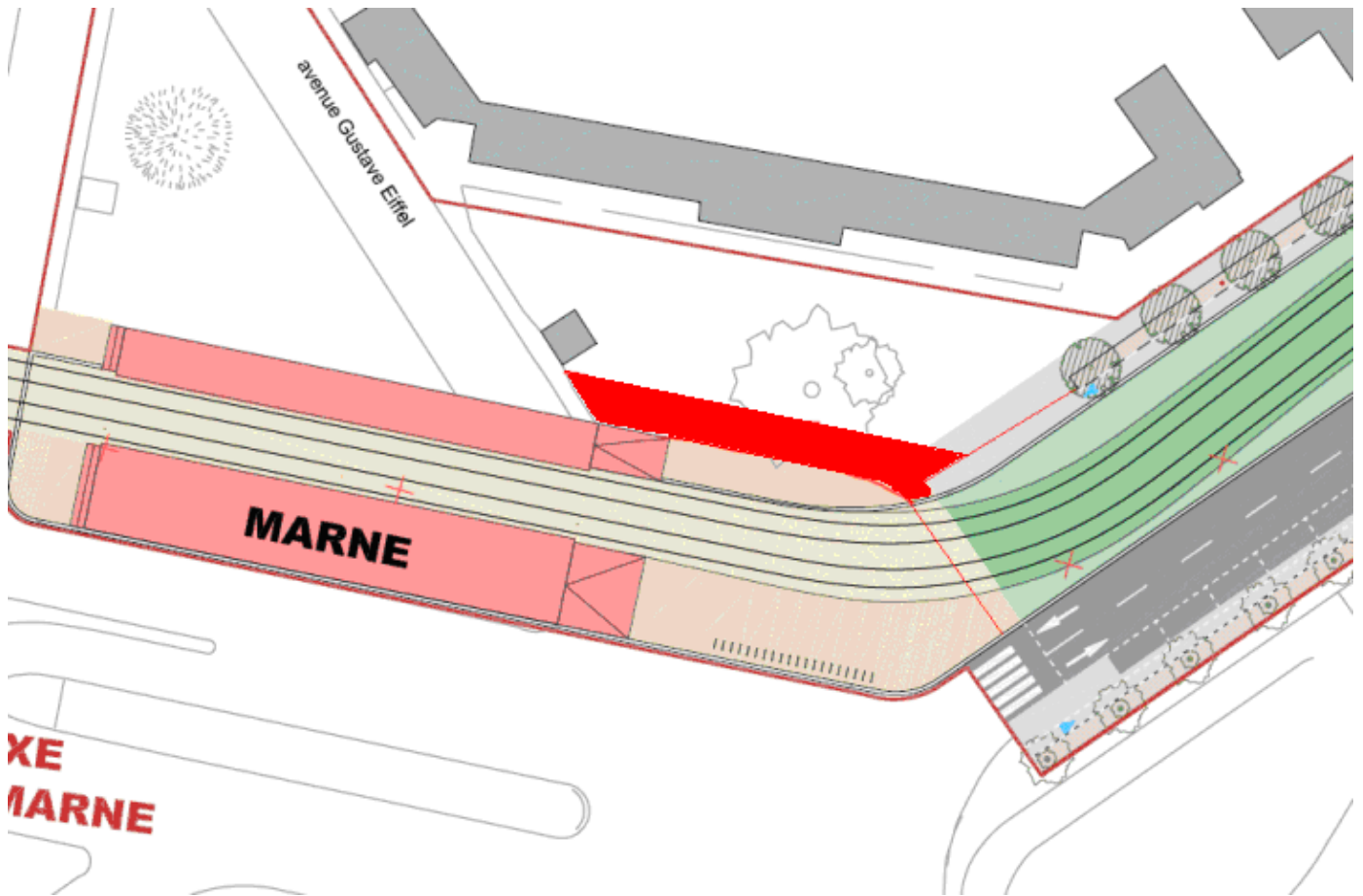
Le projet prévoit de dévier la piste cyclable situé à l'est du carrefour entre le boulevard du maréchal Juin et la rue du Colombier. L'allongement de plus de 100m du cheminement cyclable n'est pas acceptable. Le CC37 demande que soit conservé le cheminement actuel, selon le dessin ci-dessous :



Planche 1-5

Les aménagements dans l'emprise du projet ne permettent pas l'ensemble des connexions cyclables, et même en supprimant certaines existantes. Le CC37 demande que soient réservées à la circulation cyclable les portions de voie de circulation générale supprimées par le projet : extrémité sud de l'avenue Gustave Eiffel (connexion entre les avenues de l'Europe et Eiffel et l'avenue Maginot à l'arrière de la station Marne) et la bretelle entre l'avenue Maginot et le boulevard du maréchal Juin (en intégrant un revêtement de voirie pour une traversée de la plateforme), selon les dessins ci-dessous :





Séquence 2

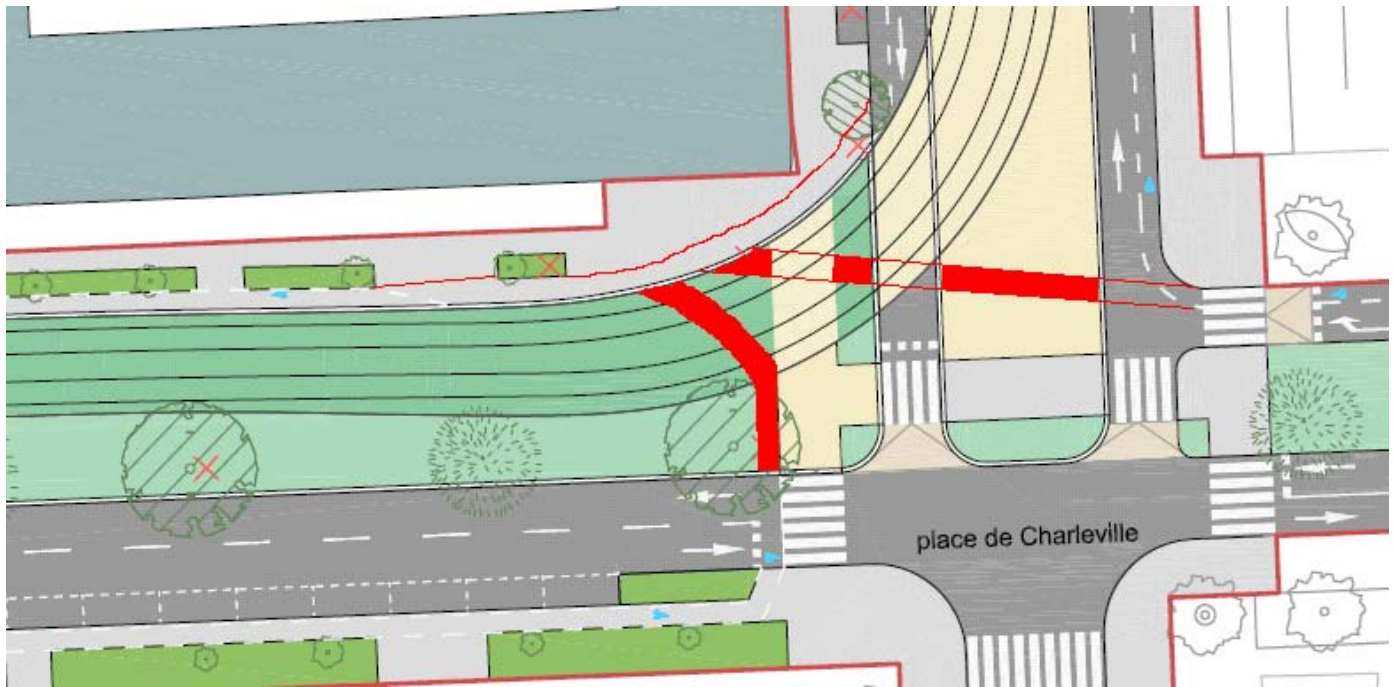
Planche 2-2

La piste cyclable prévue sur le côté sud de l'avenue de l'Europe est située le long de la plateforme. Cette situation risque de créer des conflits d'usage lors de la traversée de la station Coppée, les cyclistes continuant tout droit en traversant le quai. Par ailleurs, la largeur à l'arrière du quai n'est pas suffisante pour accueillir la mixité des modes doux. La configuration est à revoir, par exemple en envisageant une station de type « trottoir » pour le quai sud de la station Coppée (le décalage vers le nord de la plateforme conduisant à une station en courbe préjudiciable à l'embarquement des usagers à mobilité réduite).

Planche 2-3

L'aménagement de la place de Charleville, à l'intersection de l'avenue de l'Europe et de la rue de Jemappes, ne permet pas l'ensemble des connexions.

- Connexion Jemappes est->Europe est : le CC37 demande une liaison directe dans l'intérieur de la courbe de la plateforme, le tracé actuel obligeant les cyclistes à emprunter la plateforme ;
- Un conflit existe entre les cyclistes empruntant l'avenue de l'Europe d'ouest en est et les automobilistes tournant à gauche vers le sud de la rue de Jemappes, un marquage au sol est demandé pour matérialiser la traversée, ainsi qu'un aménagement de traversée du terre-plein central ;
- Une traversée de la plateforme est demandée pour permettre aux cyclistes venant de la rue de Lille (par exemple) de traverser l'avenue de l'Europe vers le nord et l'ouest (ils ne feront pas le détour jusqu'à la rue de Calais) ;
- Le fonctionnement général de la place de Charleville est à revoir avec un œil de cycliste.



La continuité de la bande cyclable au droit de la station Beffroi à l'ouest de la rue de Jemappes pourrait être assurée en augmentant légèrement la largeur de l'emprise et en prenant sur la place du Nord.

Planche 2-5

Giratoire Jemappes-Daniel Mayer : le CC37 demande que la bande cyclable de la rue de Jemappes soit tracée jusqu'à la bande cyclable du giratoire, afin de protéger les cyclistes des véhicules tournant à droite par une réservation de l'espace.

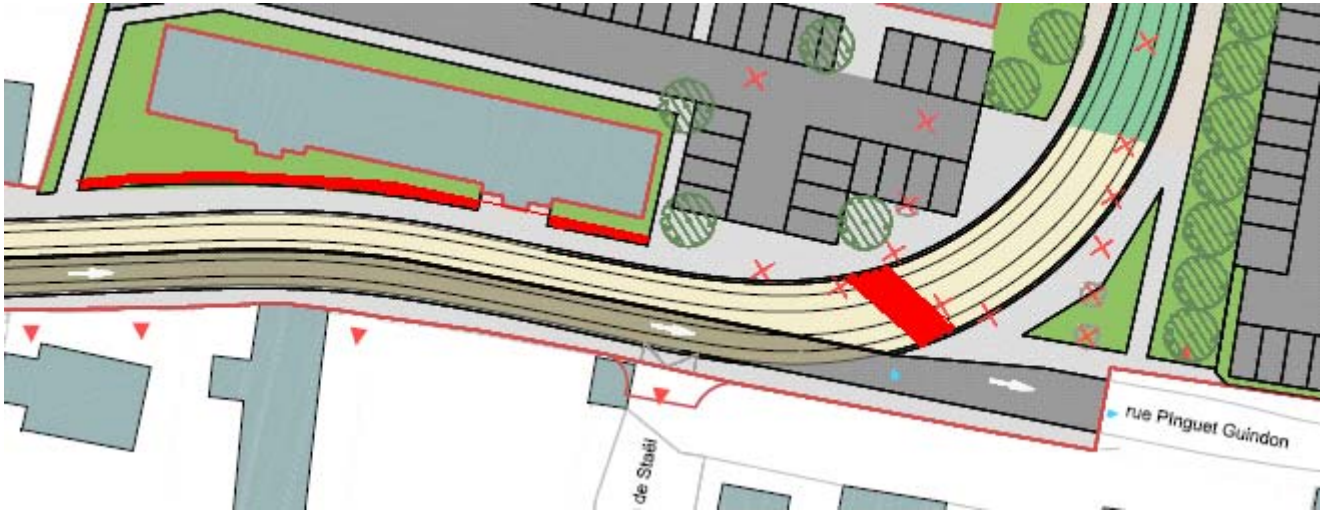
Séquence 3

Planche 3-1

Le CC37 demande que la rue Pinguet Guindon conserve son double sens cyclable sur toute sa longueur, notamment pour la desserte du groupe scolaire Notre Dame des Ailes.

Le cheminement cyclable sur la partie de la rue Pinguet Guindon empruntée par le tramway doit se faire en dehors de la plateforme afin d'éviter la triple mixité VL/vélos/tramway, situation particulièrement accidentogène car les cyclistes prennent l'ornière du rail en sifflet sous la pression des automobilistes les suivants. La largeur engazonnée à l'est de la rue doit être réduite afin de dégager la largeur nécessaire à ce cheminement cyclable bidirectionnel.

La traversée cyclable de la plateforme doit être clairement signalée afin d'éviter la prise en sifflet (notamment par les jeunes cyclistes du groupe scolaire Notre Dame des Ailes).



Une piste cyclable est indiquée le long de la plateforme dans la traversée de l'actuel espace Gentiana, le CC37 demande que la traversée de l'avenue Maginot dans la direction de la rue de Beauverger au sortir de cet espace soit améliorée.

Liaison Maginot / Jemmapes

Variante de tracé : le CC37 demande que soit favorisé le choix du tracé évitant la mixité de circulation avec les voitures. Ce point n'a été que partiellement pris en compte.

La création d'un site propre cyclable bidirectionnel est à intégrer dans l'emprise nouvelle créée par l'infrastructure du tramway. Nous constatons la satisfaction de notre demande.

Le CC37 demande à être associé aux réflexions sur l'intégration des modes doux.

Planches 3-2, 3-3

Le CC37 demande que des traversées cyclables de l'avenue Maginot soient prévues place Pilorget, rue Jeanne d'Arc et rue du président Coty, notamment pour la desserte du marché de la place Coty. En effet, le stationnement automobile étant encore plus difficile les jours de marché, l'usage du vélo pour y aller est d'autant plus pertinent.

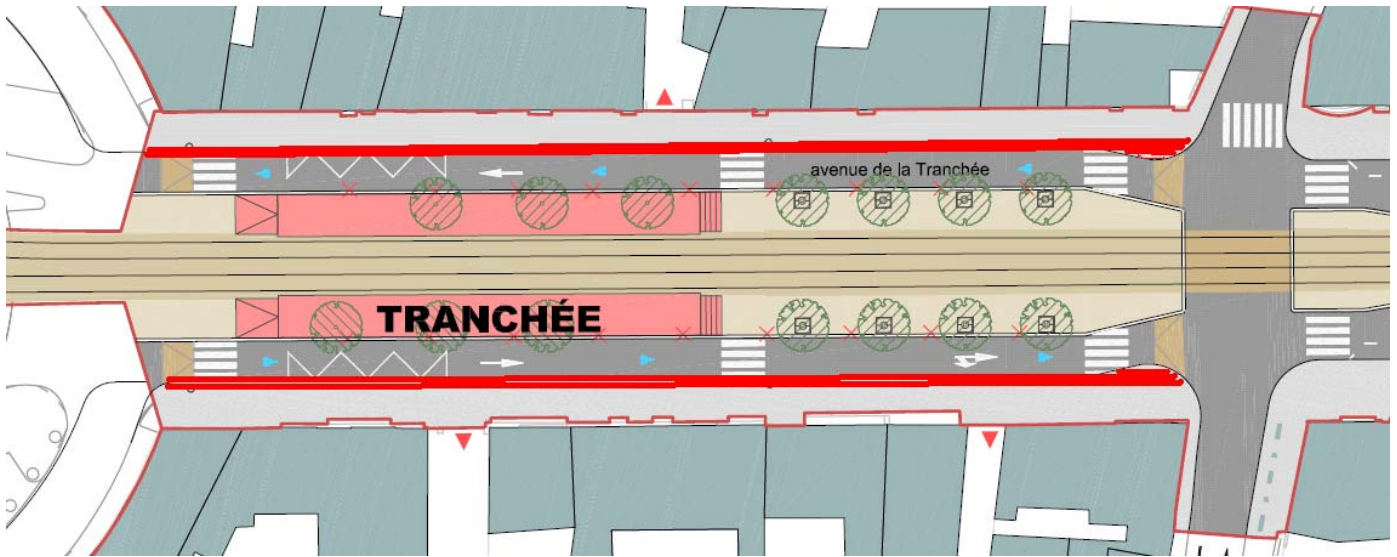
Avenue de la Tranchée – Avenue Maginot

Le CC37 demande que soient étudiées des bandes cyclables. En effet, sur une chaussée de 3.5m de large gardé pour les convois exceptionnels, le cycliste ne doit pas être intégré à la voie de circulation lorsqu'il est doublé par une automobile. Le danger est donc très grand dans le rond point que la roue du vélo s'engage dans l'ornière du rail, faisant chuter le cycliste d'où le risque de se faire écraser par le premier automobiliste qui n'aura pas eu le temps de freiner. A contrario, lorsque le cycliste ne risque pas d'être doublé, il peut sereinement croiser le rail avec un angle suffisant pour ne pas chuter. Le risque d'accident entre un cycliste et un tramway circulant dans le même sens est donc extrêmement réduit.

Séquence 4

Planche 4-1

Actuellement les pistes cyclables de l'avenue de la Tranchée sont continues jusque et y compris sur la place de la Tranchée. Le CC37 demande que soit conservée cette continuité, en réduisant la largeur de la voie de circulation VL. Le tracé actuel renvoie les cyclistes dans la circulation générale dans le haut de l'avenue, avec un risque très important de conflit avec les bus au droit de la station, ce qui n'est pas acceptable.



Avenue de la Tranchée

Le CC37 demande la création de véritables pistes cyclables lors du réaménagement, la largeur totale de l'avenue permettant d'éviter cette circulation en contre-allée.

Planche 4-2

Même demande que pour la planche 4-1 au droit de la station Mi-côte.

De plus le CC37 demande des traversées cyclables indépendantes au carrefour de la rue de la Pierre.

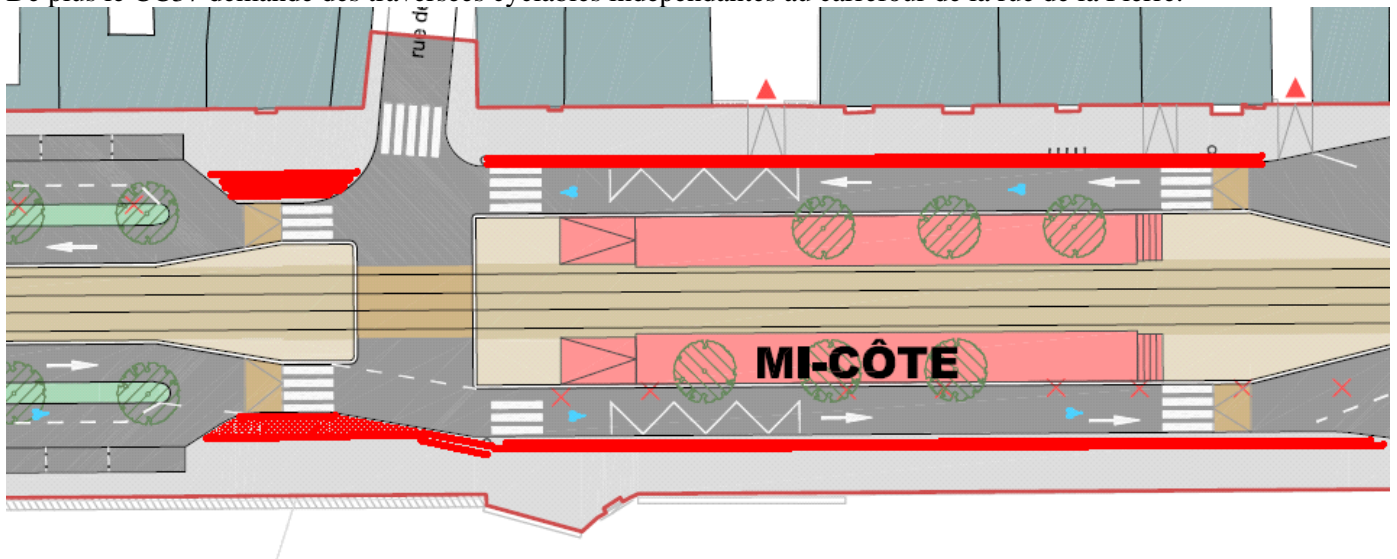


Planche 4-3

La position relative de la piste cyclable et des arrêts de bus au droit de la station Choiseul conduit à un conflit d'usage entre les cyclistes et usagers du bus en montée et en descente, avec un risque supplémentaire pour les passagers descendant du bus sans visibilité de la part des cyclistes.

Le CC37 demande à ce que l'arrêt de bus soit commun avec le quai du tramway afin de supprimer ce risque, ce qui procure l'avantage d'extraire les bus des aléas de la circulation automobile. Ainsi la régulation des feux permettrait aux bus de démarrer avant les automobiles pour la traversée du pont Wilson.

Séquence 5

Planche 5-1

Le CC37 demande que l'ensemble des connexions soit possible, avec des aménagements conformes à la politique générale d'aménagement de la ville de Tours : sas cyclables et bandes d'accès à tous les accès au carrefour, en profitant de la surface disponible par une largeur généreuse des bandes d'accès. En particulier, le CC37 demande que des bandes d'accès soient installées sur le pont Wilson depuis la culée du pont jusqu'au carrefour pour éviter aux cyclistes d'être bloqués dans les files d'automobiles qui ne manqueront pas de se former.

L'entrée du quai Paul Bert doit être équipée d'une piste cyclable permettant de rejoindre la piste cyclable aménagée sur le linéaire du quai.

La liaison quai Portillon -> pont Wilson doit être mieux traitée, notamment au niveau de l'insertion des cyclistes dans la circulation générale sur le pont. De manière plus générale, le CC37 demande que les aménagements permettent le tourne-à-droite systématique sans être contraints par les feux de circulation, les surfaces sur la place Choiseul permettant de réaliser cet aménagement.

Sur le pont Wilson proprement dit, le CC37 est en désaccord avec la justification du projet (pièce E3 §3.4.3.2) présentant la variante 1 comme plus favorable que la variante 2. Seule la variante 2 permet la sécurisation totale du linéaire par la séparation de chaque type de flux (piétons, cyclistes, VL, tramway). Le CC37 demande que cette variante soit mise en œuvre le plus rapidement possible, en n'autorisant à la circulation automobile que le sens sortant du centre-ville (chaussée amont) et en convertissant la chaussée aval en une piste cyclable bidirectionnelle.

Dans l'attente, un marquage cyclable au centre des chaussées est demandé afin de signifier à tous les usagers l'impossibilité pour les VL de dépasser les cyclistes.

Pont Wilson

Le CC37 demande que ce pont structurant de l'agglomération tourangelle soit réservé en priorité au tramway et aux modes doux. Une largeur suffisante de bandes cyclables est à créer pour relier le nord de l'agglomération et le centre ville commercial de Tours sur cet ouvrage traversant la Loire.

Planche 5-2

Le CC37 formule pour l'extrémité sud du pont Wilson les mêmes demandes que pour l'extrémité nord : possibilité de toutes les connexions cyclables, sas cyclables et bandes d'accès, élargissement des bandes d'accès existantes sur la place Anatole France, ...

Planche 5-3

Le CC37 souhaite avoir des détails sur le régime du carrefour rue Nationale-rues des Halles et de la Scellerie (carrefour à feux, priorité à droite, ...) et demande à ce que le choix du régime du carrefour prenne en compte l'insertion des cyclistes venant de la partie sud de la rue Nationale.

Rue Nationale

Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé dans le cadre de la création de la zone de rencontres, statut futur de cette rue.

Planche 5-4

Le CC37 s'étonne de la faible emprise du projet sur la place Jean-Jaurès. Le projet de tramway doit être l'occasion d'une refonte totale de la circulation sur cette place dont le fonctionnement actuel est totalement insatisfaisant.

Circulation venant de l'avenue de Grammont

Du fait du projet de tramway, le plan de circulation du centre-ville va être complètement modifié, la transformation de la rue Charles Gille d'une voie de transit en voie de circulation locale va entraîner un report de la circulation sur la place Jean-Jaurès, vers le boulevard Heurteloup. La situation de la bande cyclable à droite de la place Jean-Jaurès entraîne un cisaillement des flux VL (forcés à tourner à droite pour assumer le caractère giratoire de la place) et cyclistes continuant tout droit dans la partie centrale vers la rue Nationale. Les conflits d'usage entre VL et cyclistes seront augmentés.

Circulation en provenance du boulevard Heurteloup

La partie centrale du boulevard Heurteloup (mail) ne peut en aucun cas être considérée comme un itinéraire cyclable, celle-ci étant occupée plusieurs mois par an par divers événements culturels ou commerciaux (marché de Noël, Vitiloire, ...). La chaussée nord du boulevard Heurteloup doit être réduite à 2 voies de circulation VL, ce qui libère la largeur nécessaire à une piste cyclable de 3m de largeur, largeur nécessitée pour permettre aux cyclistes de tourner à droite dans la partie étroite de la rue Nationale, où ils sont autorisés à circuler sur la plateforme, sans risque de chute dans la gorge des rails. Le réaménagement de la place pourrait permettre la création d'un véritable parvis devant la mairie, pour les événements s'y déroulant (mariages par exemple, pendant lesquels les véhicules des convois stationnent de façon totalement illégale à cheval sur la chaussée et le trottoir, ce qui constitue un encouragement au non respect des codes).

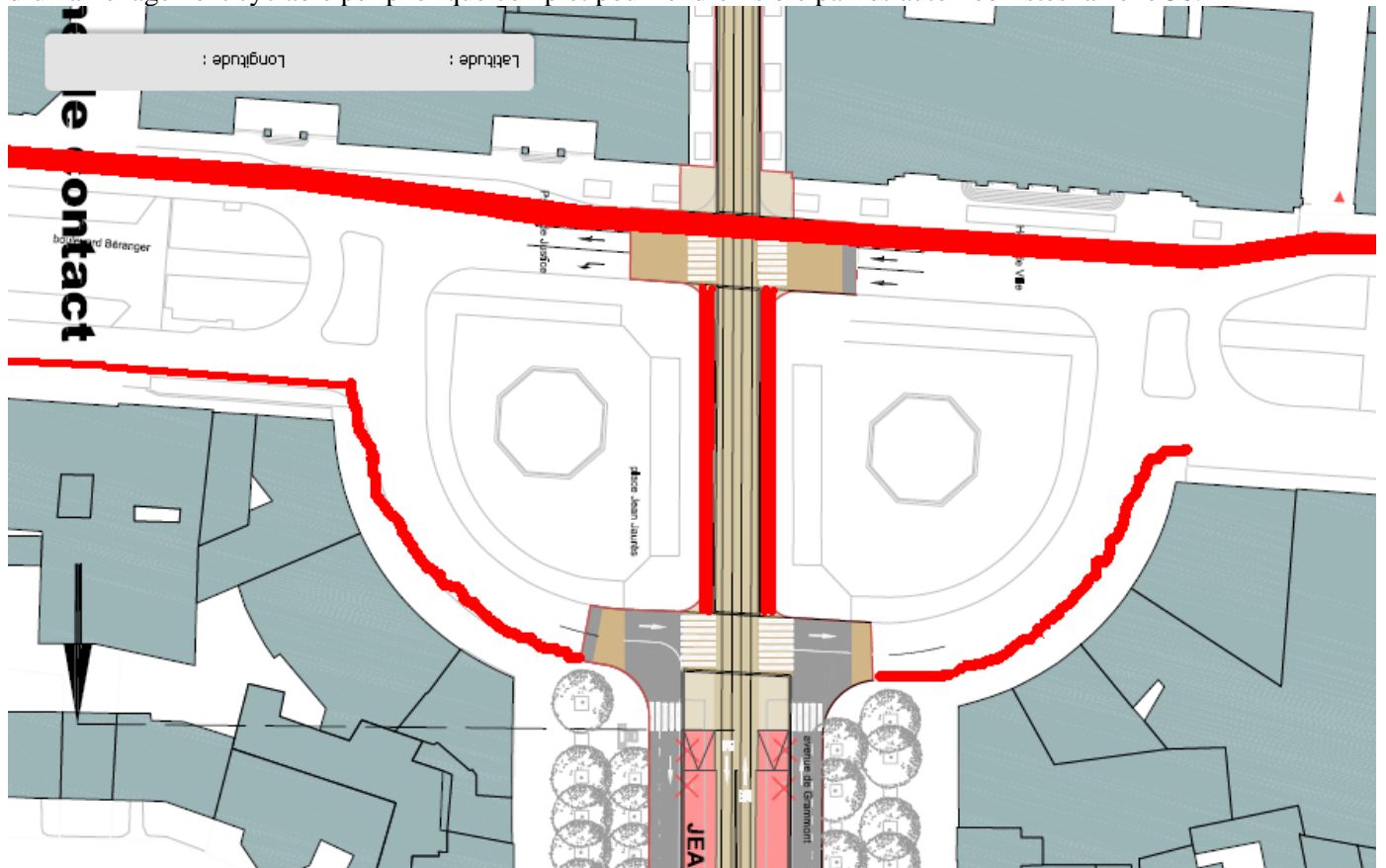
Circulation en provenance de la rue Nationale et au centre de la place Jean-Jaurès

La chaussée de la partie centrale de la place Jean-Jaurès, entre les 2 bassins, doit être élargie pour créer une piste cyclable de chaque côté de la plateforme, permettant une séparation des flux cyclistes, piétons et tramway. L'entrée du boulevard Béranger, de manière symétrique à la sortie du boulevard Heurteloup doit être réduite à 2 voies VL pour permettre le virage en toute sécurité des cyclistes venant de la rue Nationale.

Circulation en provenance du boulevard Béranger

La bande cyclable existant sur le boulevard Béranger doit être prolongé jusque et y compris sur la place Jean-Jaurès. De même que le boulevard Heurteloup, la partie centrale (mail) ne peut en aucun cas être considérée comme un itinéraire cyclable du fait de la tenue en cet endroit du marché aux fleurs et autres marchés.

La place Jean-Jaurès est actuellement déclarée en zone 30, mais 5 voies de circulation sont dévolues à la circulation des automobiles, ce qui est une négation du concept de zone 30 ! De ce fait, la place Jean-Jaurès doit être équipée d'un aménagement cyclable périphérique complet pour rendre lisible par les automobilistes la zone 30.



Avenue Grammont et place Jean Jaurès

Le CC37 demande à être associé à la redéfinition de ce secteur d'échanges tramway-bus pour permettre de privilégier le vélo et surtout son insertion dans le cheminement pour rejoindre la rue Nationale. Le cheminement actuel entre l'avenue de Grammont et la rue Nationale est actuellement très dissuasif : suppression de la bande cyclable à l'entrée

de la place Jean Jaurès, cisaillement vers le site propre bus de fait impossible, d'où circulation obligée des vélos dans une contre-allée de largeur très insuffisante, cisaillement dangereux pour les cyclistes malgré la présence du sas (pas toujours respecté) dans la partie giratoire de la place Jean Jaurès.

Séquence 6

Planche 6-1

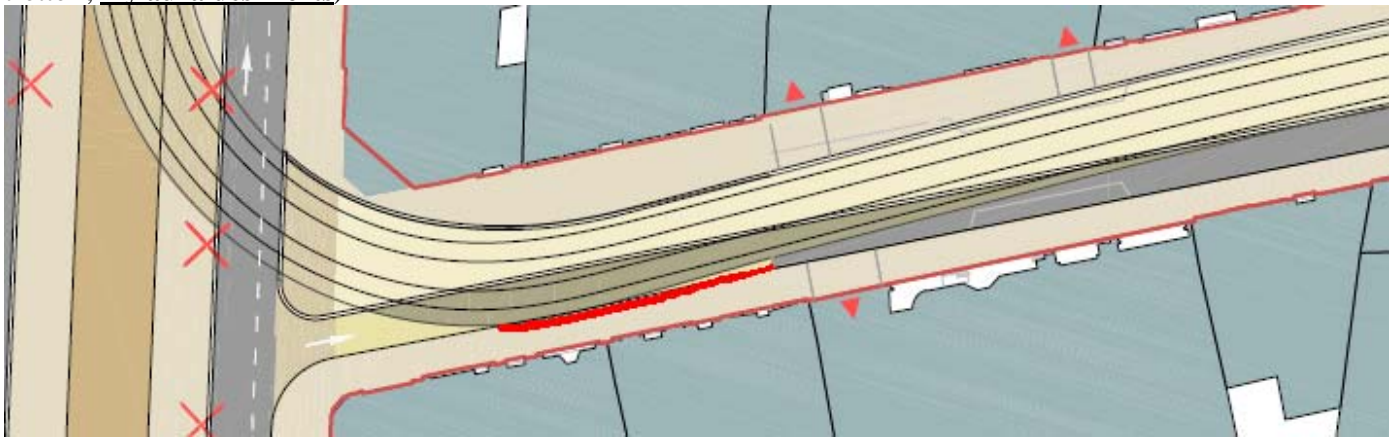
Le CC37 déplore la confirmation du sens unique pour les cyclistes de la rue Charles Gille, même s'il peut en comprendre les raisons techniques. La mise en double sens cyclable aurait été l'occasion de créer une sortie de gare en direction de l'ouest de la ville.

La rue de Bordeaux ne peut en aucun cas être considéré comme un axe cyclable, de par sa nature de rue piétonne commerçante et étant le lieu de manifestations diverses (marché aux livres, ...). L'indication de direction Loire à Vélo depuis la gare par la rue de Bordeaux est de ce point de vue une aberration : imagine-t-on un groupe de 20 cyclistes randonneurs avec sacoches et remorques passer par la rue de Bordeaux le premier samedi de Soldes !!!!!!!!!

Afin de créer cette sortie de gare vers l'ouest, essentielle au développement de l'intermodalité, le CC37 demande la création d'un véritable axe cyclable gare-boulevard Heurteloup-boulevard Béranger et une entrée de la gare depuis les rues Origet et Blaise Pascal par le sud de la station Gare à côté de l'accès direct piétons.

A l'inverse, le CC37 demande que soit prévue et aménagée une traversée cyclable de l'avenue de Grammont depuis la rue d'Entraigues vers la rue Charles Gille en direction de la gare.

Par ailleurs, dans le sens ouest-est (sens de circulation autorisé), la contrainte de rayon de giration du tramway mène à une circulation des VL et des vélos sur la plateforme du tramway, ce qui crée une zone de triple mixité particulièrement dangereuse pour les cyclistes. Le CC37 demande que soit aménagée entre le rail extérieur et le trottoir une largeur minimale de 1.5m clairement signalée comme cyclable pour inciter les cyclistes à éviter la gorge du rail, dont l'angle par rapport à la direction de circulation est nettement inférieure aux 30 degrés spécifiés p124 de la pièce E3 (en clair : sur l'aménagement tel qu'il est représenté avec moins de 1m entre le rail et la bordure du trottoir, **il y aura des morts**).



A l'extrémité ouest de la rue Charles Gille, le CC37 demande que soit réalisée une traversée cyclable de la plateforme indépendante de la chaussée VL pour permettre aux cyclistes de rejoindre la gare.

Rue Charles Gille

Le CC37 demande que cette rue soit traitée en zone de rencontres, où la vitesse est limitée à 20km/h, le vélo et le tramway étant les seuls vrais acteurs de cette rue, la voiture étant tolérée comme la rue de Bordeaux actuelle.

Le CC37 demande que les secteurs piétonniers actuels (parvis de la gare, place de général Leclerc, rue de Bordeaux) soient joints avec la rue Charles Gilles et l'entrée de la rue Blaise Pascal afin de créer un espace pacifié cohérent au pôle d'échange de la gare.

Planche 6-2

Afin de permettre une sortie de la gare en direction du sud, du quartier de Sanitas et de la section aval de la Loire A Vélo, le CC37 demande que soit créé un accès gare vélo parallèle à l'accès gare piétons donnant sur la rue de Nantes. Cet accès devrait se situer à la limite sud du bâtiment de la gare voué à la démolition et traverser la plateforme vers la

piste cyclable indiquée sur le plan. La possibilité de connecter les voies du tramway aux voies du réseau ferré principal serait ainsi réservée pour la réalisation ultérieure d'un tram-train.

Cette piste cyclable s'inscrivant dans un itinéraire de voie verte, sa largeur devrait être de 4,5m au minimum pour absorber ses doubles trafics de voie verte et de piste cyclable urbaine et être bi-directionnelle. Pour ce faire, l'intégralité de la chaussée située à l'arrière du cinéma devrait être réservée à la circulation des modes actifs, les flux piétons et cyclistes étant séparés pour éviter les conflits d'usage générateurs d'accidents.

Gare, Jean Jaurès

Le CC37 demande à être associé aux réflexions sur l'intégration des modes doux.

Le CC37 demande la création d'un site propre vélo bidirectionnel le long du tramway dans l'emprise de la SNCF pour rejoindre la gare et le boulevard Heurteloup depuis le Sanitas.

Le CC37 encourage et soutient la fin du monopole de la voiture rue Charles Gille.

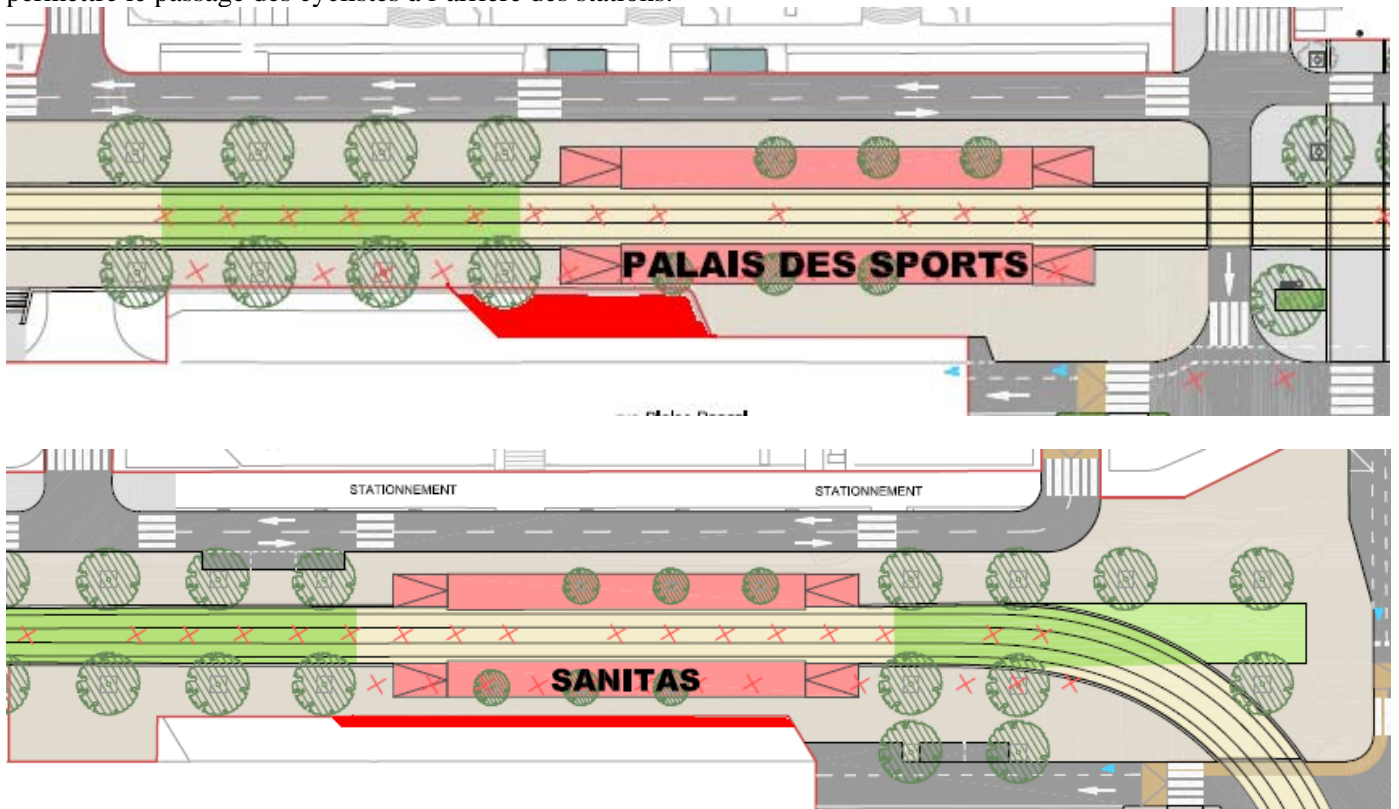
Le CC37 demande que soit prévu dès à présent les réservations foncières permettant à terme une intégration des transports urbains et périurbains de type tram-trains, avec par exemple la largeur nécessaire pour doubler les quais, les connexions entre les voies du tramway et le réseau ferré principal, etc.

Le CC37 demande que le projet de réaménagement de la gare intègre un aménagement de grande ampleur en faveur du vélo : multiplication du nombre de places de stationnement de courte durée, création de places de stationnement de longue durée, sécurisées et gardées, maison du vélo, ...

Séquence 7

Planches 7-1, 7-2

Le CC37 demande que la circulation des cycles soit prévue et organisée sur le mail central situé entre les rues Blaise Pascal-boulevard de Lattre de Tassigny et les allées de la Bourdaisière, du Plessis et de Montrésor, itinéraire qui sera beaucoup plus agréable que les rues Blaise Pascal et boulevard de Lattre de Tassigny pour les randonneurs usagers de la Loire A Vélo. A cette fin, l'aménagement au droit des stations Palais des Sports et Sanitas doit être élargi pour permettre le passage des cyclistes à l'arrière des stations.



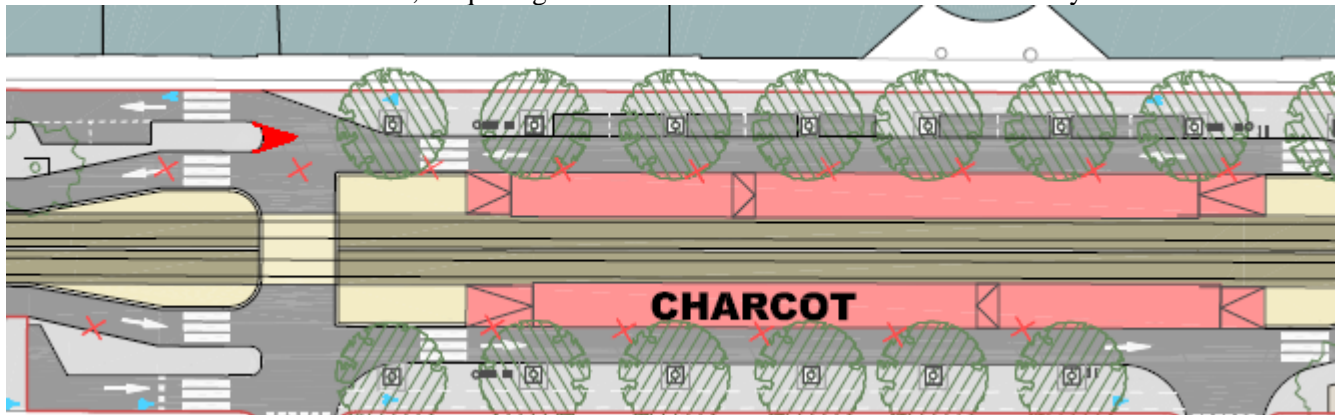
Quartier du Sanitas

Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé.

Planche 7-3

Le CC37 demande que la piste cyclable soit matérialisée sur l'avenue du général de Gaulle y compris dans le carrefour avec l'avenue Saint Lazare, et que soit prévus des feux clignotants cyclistes dans le sens est-ouest de l'avenue du général de Gaulle, comme celui existant rue Edouard Vaillant au carrefour de la rue de la Fuye.

Le CC37 demande que soit revue la géométrie de l'îlot situé au nord-est de la station Charcot. Dans sa configuration actuelle, la circulation des VL au sortir de la station Charcot semble plus dirigée vers la contre-allée que vers la partie centrale de l'avenue de Grammont, ce qui augmentera les conflits entre automobilistes et cyclistes.



Rives du Cher – Avenue de Grammont : boulevard Churchill, avenue de Grammont, avenue de Gaulle

Le CC37 demande que soient créées lors de la reprise de l'aménagement de l'avenue de Grammont de véritables pistes cyclables séparées, les contre-allées actuelles entraînant de fréquents conflits entre les cyclistes et les automobilistes cherchant des places de stationnement. Le CC37 constate que notre demande n'a pas été prise en compte, la création de pistes cyclables localement séparées n'étant due qu'aux contraintes techniques du projet.

Séquence 8

Planche 8-1

Le CC37 demande que soit ajouté un cheminement cyclable vers le sud de l'avenue de Grammont, l'aménagement tel qu'il est présenté étant peu lisible et mal pratique.



Planche 8-3

Le CC37 se réjouit de voir dans le projet que les contraintes futures du tram-train soient intégrées au projet dès ce stade, notamment pour le dimensionnement du nouveau pont sur le Cher. Ceci est bien la preuve que les porteurs du projet ont une vision à long terme des modifications des besoins de déplacement dans l'agglomération et au-delà.

Dans ce contexte, le CC37 s'étonne d'autant plus du dimensionnement au plus juste des espaces réservés aux modes actifs (piétons et cycles) et demande pour le pont sur le Cher que la largeur de la voie verte côté amont soit portée à 4,5m et celle du trottoir côté aval soit portée à 3m.

Le CC37 demande que la rampe bus joignant le pont à l'avenue Jean Portalis soit ouverte à la circulation des cycles et que des trottoirs soient prévus, ce pour permettre aux piétons et aux cyclistes empruntant le pont de rejoindre la promenade sur l'ancien chemin de halage.

Quartier des 2 Lions – Rives du Cher : avenue Jean Portalis, traversée du Cher, mail Suzanne Valadon

Variante de tracé : le CC37 demande que soient favorisé le choix du tracé évitant la mixité de circulation avec les voitures.

Le CC37 apprécie que la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de fleuve offre une possibilité nouvelle de traversée aux piétons et aux cyclistes, (ce qui n'a malheureusement pas été fait lors du doublement du pont de St Côme). Le CC37 demande que les cheminements piétons et cyclistes soient clairement séparés entre eux et de la plateforme du tramway, pour éviter les conflits d'usage.

Planche 8-4

Le CC37 s'insurge contre la suppression de la continuité de la piste cyclable de l'avenue Jean Portalis, supprimée entre la station Université et le portail de la faculté de Droit. Le fait que l'ensemble du quartier des Deux Lions soit traité en zone 30 n'est pas une raison suffisante pour exonérer l'aménageur de créer des aménagements cyclables aux endroits où le trafic le nécessite. De plus la multiplication des insertions des cyclistes dans la circulation des VL augmente les sources d'accident.

Cette suppression est en contradiction avec les engagements du projet, notamment de la pièce A1 §9.2.6.2 sur la partage avec les piétons et les cycles :

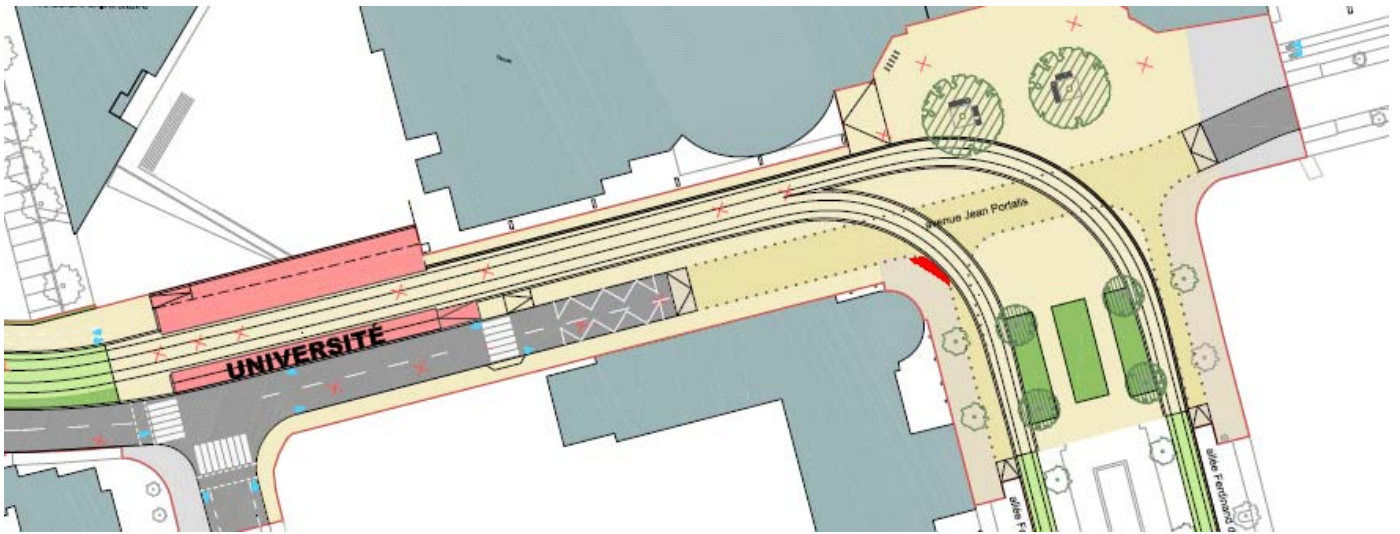
- « Tous d'abord, sur l'ensemble de la ligne, l'aménagement du tramway est conçu pour ne pas interrompre la continuité des cheminements piétons aujourd'hui accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. ». Les pistes cyclables sont des cheminements très appréciés par les Usagers en Fauteuil Roulant, la suppression de la continuité d'une piste cyclable est à cet égard un manque grave par rapport à cet engagement.
- « La mise en place du tramway est également l'occasion de retravailler les itinéraires cyclables. L'aménagement comprend l'insertion de piste cyclable dans chaque rue traversée, sauf impossibilité technique. ». En aucun cas n'est évoquée l'éventualité de supprimer une piste existante.

Planche 8-5

Même remarque que précédemment, le CC37 demande des pistes cyclables séparées sur l'allée Ferdinand de Lesseps, les emprises publiques étant suffisamment large pour cela.

A défaut, le CC37 demande des bandes cyclables sur les chaussées de circulation et que la partie centrale du mail de l'allée Ferdinand de Lesseps soit traitée en aire piétonne, et donc autorisée aux cyclistes roulant au pas, les cyclistes peu expérimentés ou plus fragiles s'y sentant plus en sécurité. Dans ce cadre, des traversées cyclables doivent être aménagées à chaque extrémité, en respectant les angles de sécurité entre la direction des cycles et celle des rails, en particulier à l'extrémité ouest pour rejoindre l'allée Ferdinand de Lesseps au nord de la plateforme, sur laquelle une piste cyclable devrait être créée.

A l'extrémité est (devant la faculté de Droit), un dégagement en largeur doit être prévu entre le trottoir et la gorge du rail, d'une largeur minimale de 1,5m, pour éviter les chutes de cyclistes venant de la partie nord de l'avenue Jean Portalis et tournant à droite vers l'allée Ferdinand de Lesseps.



Quartier des 2 Lions : Allée Ferdinand de Lesseps, avenue Jean de Portalis

Le projet prévoit une très large zone piétonne et cyclable devant la faculté de droit. Le CC37 demande des itinéraires cyclables séparés soient matérialisés dans cette zone, ceci afin d'éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes. A cet égard, l'aménagement de la place de la Liberté (ex place Thiers) nous semble l'exemple type d'aménagement à ne pas reconduire dans une zone de fort passage, chacun se demandant en permanence si il est à sa place. Le CC37 demande à être associé aux études de cette zone.

Planche 8-6

Le CC37 demande que soit aménagée une liaison directe entre les pistes cyclables de l'allée Ferdinand de Lesseps et de l'avenue de Pont Cher, afin de permettre une liaison directe entre le quartier de Deux Lions (notamment le centre commercial de l'Heure Tranquille) et Joué lès Tours.

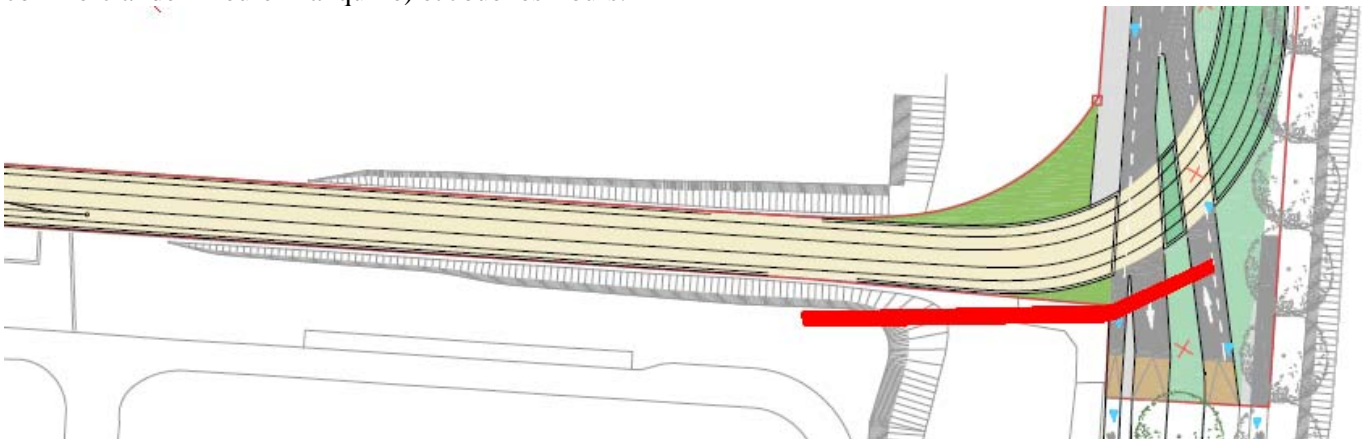


Planche 8-7

Le CC37 regrette que l'aménagement en carrefour giratoire au croisement des avenues de Pont Cher, Marcel Mérieux et Marcel Dassault n'aie pas été revu pour un aménagement moins accidentogène pour les cyclistes, que ce giratoire de grand diamètre.

Le CC37 demande au minimum que les bandes cyclables tracées sur l'avenue de Pont Cher soient prolongées jusque et y compris sur le giratoire Marcel Dassault pour éviter une insertion dangereuse.

Avenue de Pont-Cher

Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé.

Séquence 9

Planches 9-2, 9-3

Le CC37 demande que les poteaux supports de LAC soient implantés dans le coteau et non au bas de celui-ci, par le biais de servitudes d'ancrages et de décaler d'autant la position de la plateforme vers le coteau. La largeur ainsi dégagée serait mise à profit pour créer une piste cyclable mono-directionnelle dans le sens montant de la rue du Pont Volant, gage de sécurité pour les cyclistes et d'une meilleure fluidité pour la circulation des VL, certains cyclistes ne montant cette rue qu'à vitesse très modérée.

Le CC37 demande que soit prévue une traversée cyclable indépendante de la rue des Martyrs au niveau du croisement avec la rue de la République.

Planche 9-4

De même que précédemment, le CC37 s'inquiète de la circulation prévue des cyclistes sur le quai de la station Gare SNCF Joué.

La section présentée dans la pièce A2 §2-7 OA n°6 indique que les cyclistes passeront dans la direction sud le long du mur de soutènement du pont, ce qui les conduit à cisailer les flux piétons. Le CC37 demande que les positions relatives du trottoir et de la piste cyclable soient interverties pour éviter ce cisaillement.

Avenue de la République (entre le pont SNCF et la rue des Martyrs)

Avenue du Pont Volant et rue des Martyrs (entre l'avenue de la République et la rue Branly)

Centre de Joué-lès-Tours

Le CC37 encourage les aménagements visant à pacifier la circulation dans le centre ville de Joué. Le maintien des flux entrants dans le centre ne semble pas pertinent avec l'objectif de report modal. Un aménagement de type zone 30 est une solution de pacification du flot automobile

Séquence 10

Planche 10-2

Le CC37 comprend du plan que la circulation rue Gamard dans le sens nord-sud se fera en triple mixité vélos et VL sur la plateforme. Le CC37 demande que soit créée une piste cyclable indépendante pour supprimer cet aménagement très dangereux. Si besoin, la plateforme devrait être déplacée localement vers l'est pour obtenir la largeur nécessaire pour séparer la piste cyclable du trottoir (immeuble au coin de la rue Descartes). De plus, cette disposition améliorera la sécurité en ralentissant la circulation des VL par la présence d'une rupture d'alignement.



Avenue de la République (entre la rue Gamard et le pont SNCF)

Le CC37 s'étonne du choix de l'implantation de la station, à distance relativement importante de la gare SNCF et de l'autre côté des voies. Cette gare est une gare d'arrêt général, implanter la station au plus près de la gare peut permettre de créer un pôle d'échange avec les lignes de Chinon et Loches.

L'aménagement de l'îlot Disco devra créer une liaison visuelle entre la gare et la station de tramway.

Rue de la Rotière et rue Gamard

Le tramway passera en site partagé avec le bus. Le CC37 demande que le réaménagement intègre des aménagements cyclables, pour la réalisation desquels il demande à être associé.

Séquence 11

Planches 11-1, 11-2

Le CC37 regrette le manque d'information concernant le quartier de la Rabière. L'argument du projet ANRU est difficilement recevable, celui-ci étant indissociable du projet de tramway. Le projet tramway se défausse de sa responsabilité, les modifications dans le plan de circulation sont du fait du projet tramway.

Quartier de la Rabière

Le CC37 demande à être associé aux réflexions sur l'intégration des modes doux.

Planche 11-3

Encore une fois, le CC37 constate un manque d'ambition et de projection dans la création d'infrastructure. Le pont sur le périphérique crée une discontinuité entre les aménagements situés de part et d'autre du pont et l'aménagement situé sur le pont lui-même.

Les cheminements des modes actifs (piétons et vélos) de chaque côté du pont sont clairement séparés par la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trottoir dévolu à la circulation des piétons. En revanche sur le pont proprement dit, il est prévu une voie verte avec mixité des circulations piétons et vélos.

Nous constatons donc :

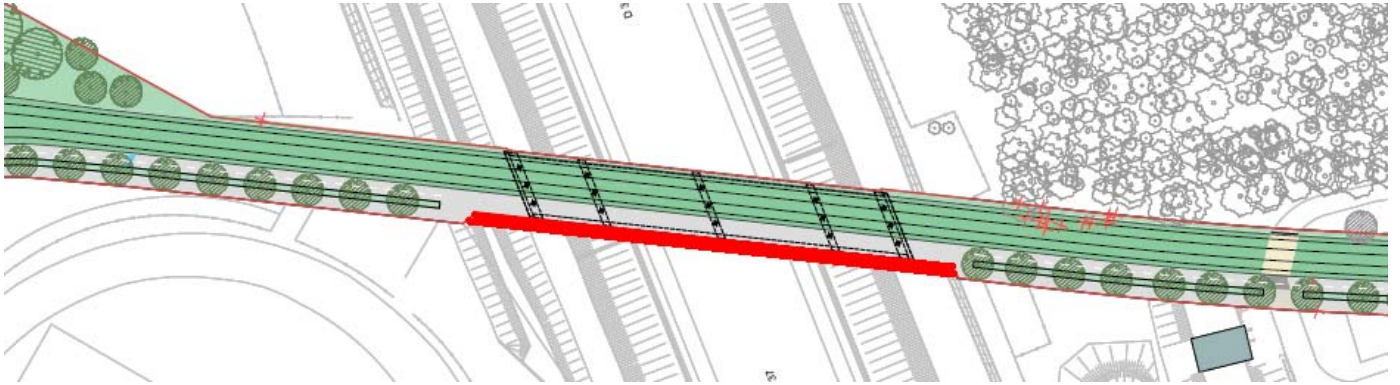
- une incohérence d'aménagement sur son linéaire,
- un risque fort de conflit d'usage, voire d'accidents, entre les piétons et les cyclistes, contraire aux revendications du projet de tramway,
- un manque d'anticipation des évolutions à long terme des besoins de déplacements dans le périmètre, ce pont ayant un rôle extrêmement important de couture urbaine entre les parties nord et sud de la ville de Joué lès Tours.

L'aménagement cyclable se présente sous la forme d'un linéaire de grande longueur (400m entre la station Stade Jean Bouin et la sortie sur la rue Jean Monnet, sans intersection), propice à la pratique de vitesses élevées de la part d'un grand nombre d'utilisateurs potentiels de cet axe, notamment les élèves du lycée Jean Monnet. Pour mémoire, les Cycles à Pédalage Assisté (appellation officielle du Code de la Route des vélos à assistance électrique), autorisés sur ce type d'aménagement, permettent à tout utilisateur de tenir une vitesse continue de 25km/h. Ces vitesses élevées auront un caractère aggravant lors des conflits et des accidents avec les piétons.

Un pont de ce type est un aménagement lourd qui ne pourra pas être élargi lorsque les besoins augmenteront. Il doit donc dès sa conception être dimensionné pour les trafics prévisibles sur toute sa durée de vie, typiquement de 100ans. Les projections à long terme du coût de l'énergie, des contraintes sur le carbone, etc. concluent à une augmentation considérable des mobilités actives (piétons et vélos), pour laquelle ce pont dans sa définition actuelle est insuffisant.

En conséquence, le CC37 demande que la largeur du pont soit suffisante pour y aménager une piste cyclable de 2,5m minimum séparée du trottoir dévolu à la seule circulation des piétons, dont la largeur ne peut pas être inférieure à 1,5m.

Le référentiel voies vertes indiqué sur la section de l'ouvrage présentée dans la pièce A2 §2-8 OA n°7 est inadaptée à un ouvrage dont la fonction sera exclusivement urbaine.



Par ailleurs l'extrémité sud de ce pont doit permettre de rejoindre la piste cyclable longeant le boulevard périphérique entre les rues de la rue de Douzillère et de Verdun, piste cyclable indiqué sur le guide des itinéraires cyclables de l'agglomération tourangelle 2008-2009, édité par Tours +.

De même une traversée cyclable de la rue Mansart doit être prévue et aménagée du côté sud de la station Stade Jean Bouin pour permettre aux cyclistes de rejoindre le réseau de voirie urbaine de Joué lès Tours.

Terminus Joué lès Tours

Le pont franchissant le boulevard périphérique devra être de largeur suffisante pour permettre des flux séparés piétons, vélos (largeur minimale 1.5m par sens de circulation vélo) et tramway. Les accès devront présenter des rampes suffisamment faibles et des largeurs suffisantes pour permettre l'accès du pont à l'ensemble des usagers, y compris personnes à mobilité réduite, usagers en fauteuil roulant, tandems, cycles avec remorque, etc.

Planche 11-4

Le CC37 déplore qu'il se soit pas prévu d'accès direct au Parc Relais depuis le boulevard périphérique sud. En effet, l'accès unique au Parc Relais depuis la rue de la Gitonnière va entraîner un accroissement des flux de véhicules dans cette rue, devant le lycée Jean Monnet, ce qui va augmenter les risques d'accident à la sortie de l'établissement. Par ailleurs, la sortie de la piste cyclable située rue Jean Monnet n'est pas prévue, ce qui va conduire à des conflits d'usage entre les cyclistes et les automobilistes sortant du Parc Relais.

Terminus Joué lès Tours

Tout en étant favorable au report modal, le CC37 s'inquiète de la réalisation d'un parc-relais à proximité d'un lycée, ce qui provoquera la réunion d'un attracteur de trafic automobile et d'une population de lycéens, vulnérable lors de leurs déplacements (forte proportion de piétons et de deux-roues, que le CC37 espère voir de moins en moins motorisés). Le CC37 demande que l'accès principal au parc relais vienne du périphérique, afin de séparer autant que faire se peut les deux types de trafic. Le CC37 demande que soit créées dans le parc relais et autour du terminus des possibilités importantes de stationnement de vélos sécurisés, ce qui permettra d'augmenter la zone desservie.

Le CC37 s'étonne que l'accès au terminus soit envisagé en site mixte.

Pour le Collectif Cycliste 37:

Thomas Joire
37 rue Léon Gaumont
37100 Tours

Le Président

Gérard ROLLIN
95 rue de Tours
37270 Saint Martin le Beau