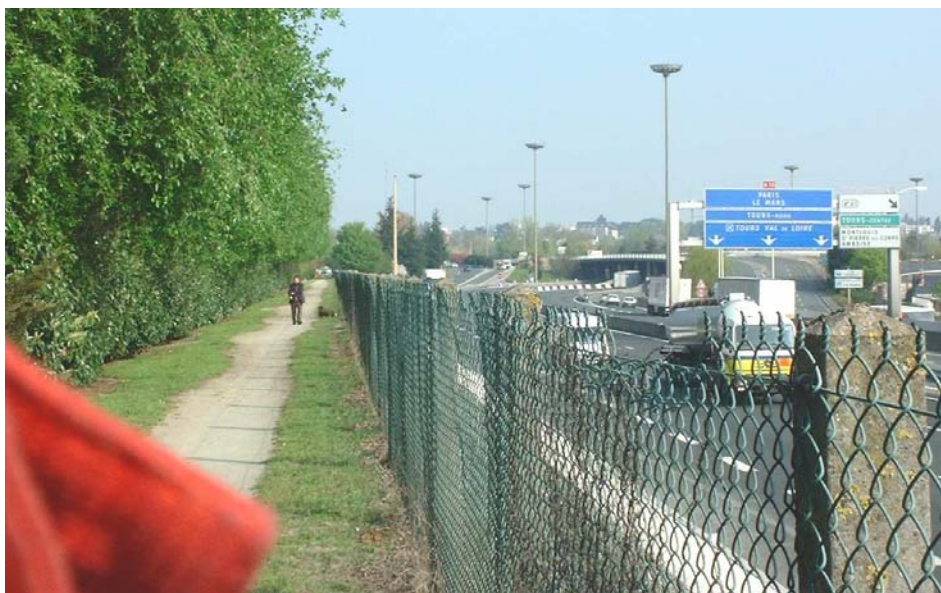


Propositions pour des Axes cyclables d'Agglomération



Une belle opportunité de voie verte urbaine est offerte par le Canal de Jonction aujourd'hui écrasé par l'autoroute. Le halage, qui a échappé aux destructions, surplombe l'agglomération.

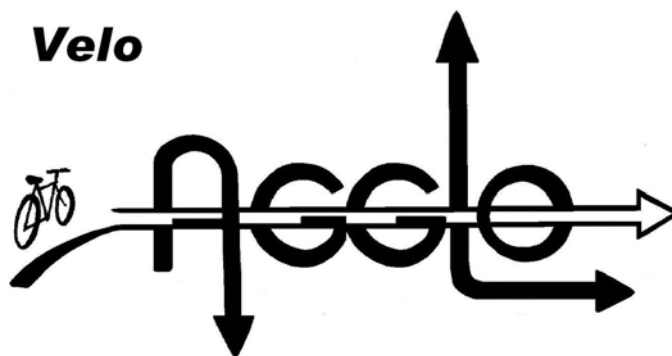


Sorties d'agglomération
Ponts
Transversales
programmation

**COLLECTIF CYCLISTE
D'INDRE ET LOIRE**

95 rue de Tours
37 270 ST MARTIN LE BEAU
☎ 02 47.50.69.74
<tours@fubicy.org>

Velo



Voies cyclables d'Indre- et – Loire
Dossier VCTE 01005
octobre 2009
Téléchargeable sur <<http://tours.fubicy.org>>

SOMMAIRE

1	SORTIES D'AGGLOMERATION.....	5
1.1	SORTIE OUEST LUYNES LE LONG DE LA LOIRE <u>RIVE NORD</u> :	5
1.2	SORTIE OUEST ST GENOUPH LE LONG DE LOIRE <u>RIVE SUD</u> :	5
1.3	SORTIE OUEST LOIRE- A- VELO VERS SAVONNIERES EN BORD DU CHER	5
1.4	SORTIE OUEST BALLAN VERS DRUYE, VALLERES, AZAY- LE – RIDEAU.	5
1.5	SORTIE SUD D86 ROUTE DE MONTS :	5
1.6	SORTIE SUD RN 10 VERS VEIGNE	7
1.7	SORTIE SUD DE L'HIPPODROME	7
1.8	SORTIE SUD RD 943 (EX-RN-143) CIMETIERE	7
1.9	SORTIE SUD TRANSEUROPEENNE EUROVELO 3 VERS LE TUNNEL DU CHENE PENDU.	7
1.10	SORTIE EST LARCAY VERETZ.....	7
1.11	SORTIE EST VOIE VERTE DU CHER RIVE NORD :	7
1.12	SORTIE EST VICTOR- LEFEVRE SUR RD 140	8
1.13	SORTIE EST DES EPINES FORTES.....	8
1.14	SORTIE EST MARCEL- CACHIN	8
1.15	SORTIE EST METAIRIE LOIRE A VELO RIVE SUD.....	8
1.16	SORTIE EST DES VARENNES LOIRE A VELO RIVE NORD.....	8
1.17	SORTIE NORD RD 910 VERS PARÇAY- MESLAY ET MONNAIE	8
1.18	SORTIE NORD NOTRE-DAME D'OE ET BEAUMONT LA RONCE RD 928.....	8
1.19	SORTIE NORD RD 938 (EX-RN 138) VERS SEMBLANÇAY	9
1.20	SORTIE NORD SAINT-PATERNE	9
1.21	.SORTIE NORD VELOURTE TOURS-LE MANS CAEN.	9
2	PONTS.....	10
2.1	LOIRE ; PONT MIRABEAU	10
2.2	LOIRE ; PONT WILSON	10
2.3	LOIRE ; PONT NAPOLEON	10
2.4	LOIRE ; PONT DE LA MOTTE.....	10
2.5	LOIRE ; PONT DE SAINT- COSME.....	10
2.6	CHER ; PONT D'ARCOLE	10
2.7	CHER ; PASSERELLES DE L'ILE BALZAC.	10
2.8	CHER ; PONT DU LAC (OU PONT DU SANITAS).....	10
2.9	CHER ; PASSERELLE FIL D'ARIANE	10
2.10	CHER ; PONT SAINT-SAUVEUR	10
2.11	CHER ; PONT DE LA ROCADE OUEST	10
2.12	AUTOROUTE A10 ; QUAI DE LA LOIRE RD 751	12
2.13	AUTOROUTE A10 ; TUNNEL AVENUE JEAN- BONNIN.....	12
2.14	AUTOROUTE A10 ; PONT DU MILIEU.....	12
2.15	AUTOROUTE A10 ; PONT RICHARD WAGNER	12
2.16	AUTOROUTE A10 ; PASSAGE PROMENADE DE FLORENCE.....	12
2.17	AUTOROUTE A10 ; PASSAGE PROMENADE DE SEGOVIE.....	12
2.18	AUTOROUTE A10 ; PONT STENDHAL.....	12
2.19	AUTOROUTE A10 ; TUNNEL DE MONTJOYEUX	12
2.20	AUTOROUTE A10 ; PONT RD 943 SUR AVENUE DE LA REPUBLIQUE	12
2.21	AUTOROUTE A10 ; PASSAGE EMILE-BEAUDOT	12
2.22	AUTOROUTE A10 ; PASSERELLE PHILIPPE MAUPAS ;	12
3	TRANSVERSALES EST- OUEST;.....	13

3.1	LA RUE DE SUEDE.....	13
3.2	L'AVENUE DANIEL-MAYER.....	13
3.3	AXE DE COTEAU	13
3.4	RN 152 RD 952 FONDETTES ; SAINT- CYR ; TOURS ; STE RADEGONDE	13
3.5	QUAIS DE LOIRE RIVE SUD.....	13
3.6	AXE CENTRAL HEURTELOUP- BERANGER.	13
3.7	ENTRAIGUES- CHARLES-GILLE EDOUARD- VAILLANT, PONT DU MILIEU STALINGRAD	13
3.8	BOTANIQUE LIBERTE ZAMENHOF YVAUDIÈRES	15
3.9	RIVE SUD DU CHER : RUE DU PONT- AUX- OIES, RUE DES MARINIERS).....	15
3.10	MONTJOYEUX- BEAULIEU.....	15
3.11	VALLEE VIOLETTE TROUSSEAU	15
3.12	GLORIETTE- ATRIUM	15
4	<u>TRANSVERSALES NORD-SUD.....</u>	16
4.1	SPDC JEANNE- LABOURDE PONT DES EPINES FORTES	16
4.2	SPDC JEAN-JAURES LES PEUPLERAIES.....	16
4.3	SPDC AV. POMPIDOU.....	16
4.4	AXE PAUL- BERT ARCOLE	16
4.5	AXE TRANCHEE- ALOUETTE.....	16
4.6	AXE PONT NAPOLEON, PONT SAINT- SAUVEUR	16
4.7	AXE CHAMBRAY- JOUE	16
5	<u>GENERATEURS DE FLUX</u>	17
5.1	<u>LES GARES SNCF</u>	17
5.1.1	GARE DE TOURS :	17
5.1.2	GARE DE SAINT-PIERRE- DES- CORPS :	17
5.1.3	GARE DE JOUE- LES- TOURS :.....	17
5.1.4	GARE DE LA MEMBROLLE :.....	17
5.1.5	GARE DE NOTRE DAME D'OE :.....	17
5.1.6	GARE A ROUVRIER : FONDETTES :.....	17
5.1.7	GARE A ROUVRIER : METTRAY ;.....	17
5.2	<u>LES DOMAINES UNIVERSITAIRES.....</u>	17
5.2.1	LA FACULTE DES LETTRES	17
5.2.2	LA FACULTE DES SCIENCES	18
5.2.3	LA FACULTE DE DROIT/ ECOLE POLYTECHNIQUE	18
5.3	<u>LES HOPITAUX ET CLINIQUES :.....</u>	18
5.3.1	L'HOPITAL TROUSSEAU.....	18
5.3.2	L'HOPITAL BRETONNEAU	18
5.3.3	CLINIQUE DE L'ALLIANCE	18
5.3.4	CLINIQUE VINCI.....	18
5.4	LES PARKINGS RELAIS	18
6	<u>SIGNALISATION ET JALONNEMENT.....</u>	19
7	<u>HARMONISATION DES AMENAGEMENTS.....</u>	19
7.1	<u>SORTIES D'AGGLOMERATION EN VOIE VERTE.....</u>	19
7.2	<u>SORTIE DE LOISIRS EN VOIE PARTAGEE</u>	19
7.3	<u>SORTIES UTILITAIRES SECURISEES.....</u>	19
8	<u>.....</u>	20
8	<u>.....</u>	21

8	<u>PROGRAMMATION DES REALISATIONS, PRIORITES</u>	21
8.1	<u>LES RUPTURES D'ITINERAIRES A COMBLER</u>	21
8.1.1	SORTIE RD 910 VERS PARÇAY- MESLAY ET MONNAIE. (1.17)	21
8.1.2	SORTIE SUD D86 ROUTE DE MONTS (1.5)	21
8.1.3	SORTIE OUEST BALLAN VERS DRUYE, VALLERES, AZAY- LE – RIDEAU (1.4)	21
8.1.4	SORTIE EST VICTOR- LEFEVRE SUR RD 140 (1.12)	21
8.1.5	SORTIE SUD DE L'HIPPODROME (1.7)	21
8.1.6	SORTIE VERS NOTRE-DAME D'Oe ET BEAUMONT LA RONCE (1.18)	21
8.1.7	SORTIE EST DES VARENNES LOIRE A VELO RIVE NORD	21
8.2	<u>LES LINEAIRES PEU COÛTEUX A TRAITER EN PRIORITE</u>	21
8.2.1	SORTIE SUD RD 910 VERS VEIGNE	22
8.2.2	SORTIE EST LARCAY VERETZ	22
8.3	<u>GRANDS PROJETS</u>	22
8.3.1	SORTIE SUD TRANSEUROPEENNE EUROVELO 3 VERS LE TUNNEL DU CHENE PENDU	22
8.3.2	SORTIE SUD RD 943 (EX-RN-143) CIMETIERE	22
8.3.3	SORTIE OUEST LUYNES LE LONG DE LA LOIRE <u>RIVE NORD</u>	22
9	<u>LES DOSSIERS NOIRS DU COLLECTIF CYCLISTE 37</u>	22
9.1	LES PONTS	22
9.2	SORTIE SUD RD 943 (EX-RN-143) CIMETIERE (1.8)	22
9.3	BOULEVARD DU MAL JUIIN ET PONT MIRABEAU (1.18)	23
9.4	FONDETTES LUYNES ET SAINT-ETIENNE DE CHIGNY (1.1 ET 1.21)	23

Propositions pour des Axes d'agglomération

Synthèse du travail de commission

Il est impossible de tout prendre en considération. Nous nous bornons dans cet opuscule à définir ce qui nous paraît être l'essentiel.

Mais il n'en est que plus urgent parce qu'essentiel justement.

Nos propositions ne sont que des propositions. Nous pouvons discuter de chacun des points décrits en dessous.

Il serait imprudent de considérer nos propositions comme de la surenchère ou de l'irréalisme. Au contraire, la liste que nous proposons n'est qu'un minimum de base pour une bonne circulation à vélo.

Il est désormais entendu que la bicyclette est un moyen important de transport qui, par ailleurs, contribue efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

1 SORTIES D'AGGLOMERATION

1.1 SORTIE OUEST LUYNES le long de la Loire Rive Nord :

Les villes de Fondettes et Luynes ne sont pas au bord immédiat de la Loire.

Cependant l'élargissement de la RD 952 (ex- RN 152) laisse un beau délaissé pour une piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à St Etienne- de- Chigny. Les villes et hameaux situés en haut de coteau ou au pied peuvent être facilement reliés par les intersections aménagées sur la RD 952.

Or cette sortie ne figure pas sur le guide des itinéraires cyclables 2008- 2009 de Tour(s) Plus.

1.2 SORTIE OUEST ST GENOUPH le long de Loire Rive Sud :

Le Chemin de Gevrioux est sur le plan d'agglomération . Nous souhaitons une amélioration du revêtement sans pour cela favoriser l'arrivée de plus d'automobiles.

La route principale D88 dite de Saint- Genouph convient bien à ce trafic gênant et dangereux.

Le chemin de Gevrioux est à intégrer dans un itinéraire complet de sortie d'agglomération allant du Pont Mirabeau au Bout du Monde.

Il convient de poursuivre les aménagements dans le prolongement du Quai Proudhon à Tours.

Un accès à la future passerelle est indispensable.

Puis cheminement à définir jusqu'à Berthenay, ceci pour se connecter à la Boucle Cyclable du Bout du Monde (confluence Cher et Loire).. C'est en même temps une occasion pour les habitants de La Riche et Saint-Genouph de pouvoir atteindre facilement Loire- à- vélo à Savonnières.

1.3 SORTIE OUEST LOIRE- A- VELO vers Savonnières en bord du Cher

Il est important de souligner que la rue du Pont au Oies constitue un intéressant itinéraire bis d'accès. Il peut satisfaire des randonneurs qui se rendent à La Riche ou dans les quartiers ouest de la ville.

1.4 SORTIE OUEST BALLAN vers Druye, Vallères, Azay- le – Rideau.

Le très bel ensemble de l'avenue de Chinon à Joué- les- Tours permet de rejoindre sans mal la commune de Ballan-Miré. Quelques améliorations sur certaines ruptures permettent de continuer encore très loin vers l'ouest en utilisant la RN 751 délaissée après la construction de l'A85.

Les lignes droites rapides et directes sont utiles pour les déplacements journaliers.

1.5 SORTIE SUD D86 route de Monts :

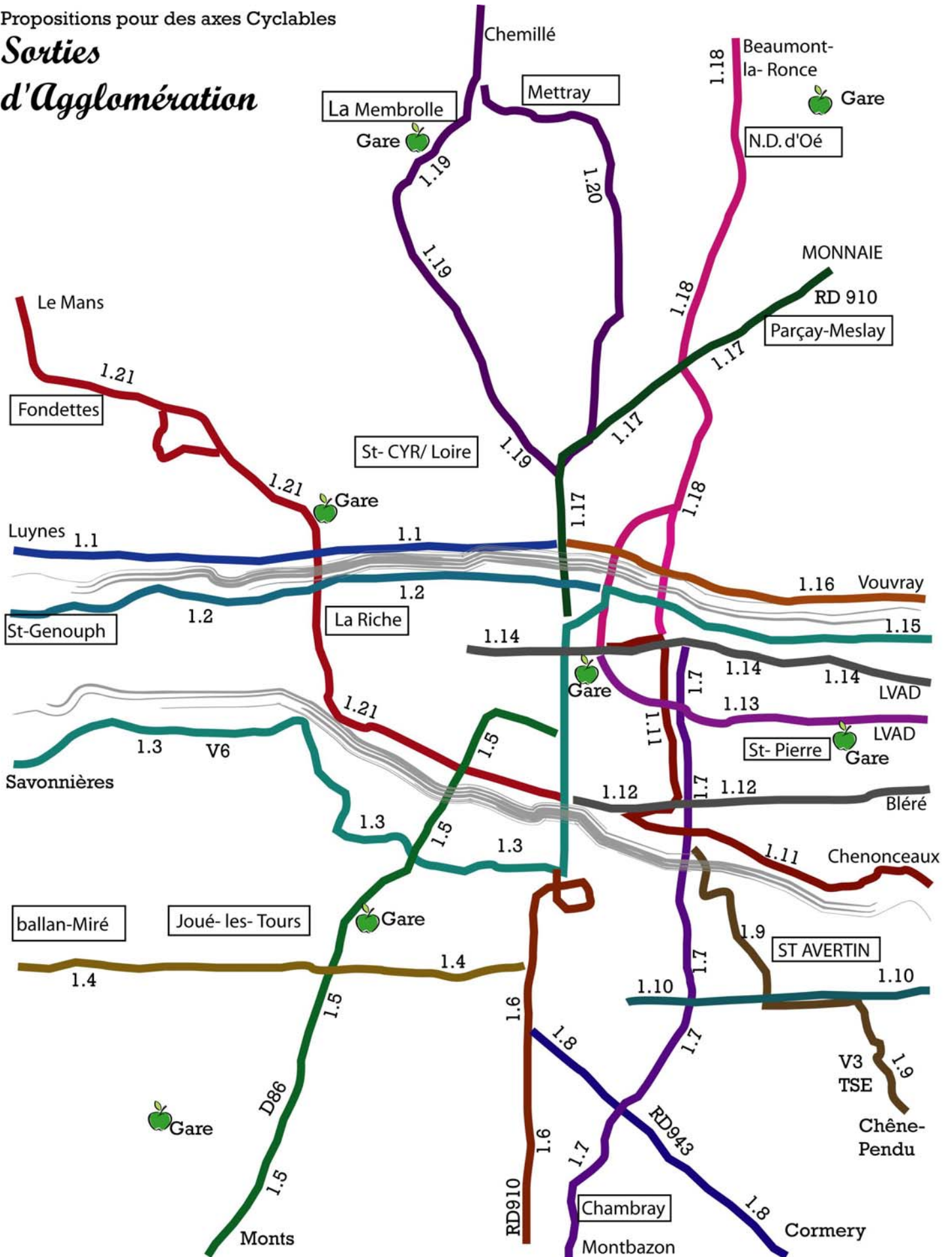
C'est une opportunité excellente à ne pas manquer car les réelles sorties sud d'agglomération sont très rares. Par ailleurs elle doit être mise en valeur comme telle sur le schéma d'agglomération.

Au départ du Pont Saint-sauveur, les aménagements de l'avenue de Pont-Cher doivent être promus à un statut communautaire. Cette avenue est directe, rapide et lisible par les usagers.

Dans le prolongement, la rue de Pont-Volant et la rue des Martyrs permettent de rejoindre directement la rue de Verdun et les aménagements de la D86 en direction de Monts.

La proximité de la gare SNCF de Joué est un point fondamental pour le développement des circulations douces dans le sud de l'agglomération.

Sorties d'Agglomération



1.6 SORTIE SUD RN 10 vers Veigné

L'aménagement de cette avenue est une évidence.

La largeur y est et l'installation d'une bande cyclable serait facile. Les commerces sont nombreux et la desserte de ceux-ci est un impératif.

Des tronçons de l'avenue de Bordeaux (entre l'Alouette et le centre commercial) sont anormalement oubliés depuis des décennies. Plusieurs aménagements sont d'une simplicité trop évidente.

Ces ruptures discréditent totalement l'ensemble des aménagements. Le trafic très important limite considérablement les possibilités de déplacements cyclables.

Le tout serait en bonne connexion avec les aménagements de Chambray ou de Joué les Tours.

1.7 SORTIE SUD DE L'HIPPODROME

Une sortie de ville est quasiment construite depuis St Avertin en passant par la rue de Beugaillard puis l'avenue de la Branchoire vers l'avenue l'Hippodrome. Depuis le Lac de Chambray, un prolongement vers Montbazou et la Vallée de l'Indre est à établir, indépendamment de la RN 10.

C'est un bel ensemble de pistes cyclables (parfois bandes) qui est réalisé.

Pour rejoindre le cœur de l'agglomération, le plus direct passe le Boulevard Pompidou qui est encore de conception hétérogène.

1.8 SORTIE SUD RD 943 (ex-RN-143) CIMETIERE

Il est difficilement croyable que la RN 143 qui a été modifiée et remodelée plusieurs fois n'ait jamais reçu des aménagements dignes de ce nom. Les dessertes sont nombreuses à commencer par l'hôpital Trousseau ; Mais aussi vers des dessertes plus lointaines comme les cimetières d'Esvres.

Certains cyclistes doivent parcourir des distances importantes pour aller au travail. Il n'est donc pas du tout aberrant de réclamer un aménagement cyclable décent de la RD 953 jusqu'à Cormery.

Les nombreux giratoires qui s'installent ajoutent encore à l'insécurité ambiante.

L'expansion de la RD 953 doit cesser, ainsi que les explosions pavillonnaires dans les campagnes isolées.

1.9 SORTIE SUD TRANSEUROPEENNE Eurovelo 3 vers le Tunnel du Chêne Pendu.

Cet itinéraire porté par l'association Cyclo- TransEurope a fait l'objet de diverses concertations. Il doit être valorisé dans le schéma d'agglomération.

Le passage sécurisé du Pont d'Arcole est à réaliser impérativement pour assurer la liaison Saint-Avertin Tours.

Dans l'attente, la traversée du Cher peut s'effectuer par l'île Balzac. Les chemins en sol granuleux sont actuellement très inconfortables.

Sans aller dans les détails, nous souhaitons une connexion confortable depuis Arcole jusqu'au centre-ville (via le Quai Carnot). Puis accès au Parc de la Camusière par la rue Saint-Michel (malgré les problèmes fonciers qui se posent).

Par l'Avenue du Gal de Gaulle, depuis le Gymnase des Onze Arpents, il faut rejoindre le Bois des Hâtes puis le tunnel du Chêne Pendu.

1.10 SORTIE EST LARÇAY VERETZ

L'av. du Gal de Gaulle à Saint-Avertin est une réalisation remarquable qui structure bien les déplacements dans cette partie sud de l'agglomération. Des prolongements doivent donc être trouvés ceci en restant sur le coteau car l'ancienne RN 76 n'est pas cyclable du tout malgré une diminution du trafic et un ralentissement général.

C'est la seule opportunité de circulation en rive sud du Cher.

Vers l'Est on rejoint les hauts de Larçay et on peut aussi souligner une relation vers Véretz car ces deux communes étouffent sous la pression automobile de la RD 956 (ex-RN 76). On peut rejoindre ainsi Saint-Martin-le-Beau et même Bléré tout en restant sur les hauteurs.

Un deuxième itinéraire plus touristique mais plus complexe (signalétique indispensable) est emprunté par certains cyclistes bien informés.

1.11 SORTIE EST Voie Verte du Cher Rive Nord :

Une sortie en Voie Verte a un potentiel très important le long du Cher. Depuis le Pont d'Arcole, le chemin de halage offre de splendides promenades. Tout d'abord il faut longer les installations nautiques (voie revêtue) pour rejoindre le chemin de Saint-Pierre-des-Corps en très mauvais état. C'est une option pour rejoindre Chenonceaux via Véretz, Azay-sur-Cher et Bléré.

Cette voie verte est reconnue comme d'intérêt identique à Loire à Vélo.

Son prolongement naturel par Saint-Aignan se fait par le Canal de Berry pour réaliser une voie en site propre jusqu'à Montluçon.

En agglomération la continuité naturelle en voie verte se fait par le halage du Canal de Jonction (au dessus de la rue d'Estienne- d'Orves) le long de l'autoroute.

1.12 SORTIE EST VICTOR- LEFEVRE sur RD 140

Une remarquable piste cyclable existe le long de la RD 140 en direction de St Martin le Beau et Bléré. Son prolongement est à l'étude au Conseil Général. Une fréquentation diversifiée y existe, attirant même les adeptes du rollers, en raison de la qualité du revêtement.

Manque une sortie d'agglomération digne de ce nom. Le Boulevard Jacques- Duclos est dangereux et n'est pas entièrement aménagé. La rue du Colombier à SPDC est souvent sale et implique un rallongement.

Vers l'ouest les aménagements attendent leur pendant Est : BD Wagner, Churchill et Louis XI.

La Piste Victor-Lefèvre attend donc un axe majeur dans l'agglomération pour sa propre valorisation.

1.13 SORTIE EST des Epines Fortes

Le départ s'effectue par le Boulevard Edouard- Vaillant. Le franchissement de l'autoroute A 10 est une difficulté importante. Aussi, ne doit pas être délaissée l'opportunité du Pont du Milieu.

Un magnifique linéaire existe depuis la rue des Ateliers, puis en continuant par l'avenue de Stalingrad. Plus loin, le chemin des Epines Fortes conduit jusqu'à La Ville aux Dames. Son prolongement par la rue Madame permet de rejoindre quasiment la ville de Montlouis au niveau de la RD 142. Le chemin est malheureusement écrasé par les installations du TGV à la hauteur de la piste de karting.

1.14 SORTIE EST MARCEL- CACHIN

Un beau linéaire existe depuis le carrefour Jean- Jaurès à St Pierre des Corps en utilisant le Boulevard Marcel- Cachin à SPDC puis l'avenue Jeanne d'Arc à La Ville aux Dames.

C'est la continuation naturelle du Boulevard Heurteloup puis de l'avenue Jean- Bonnin bien aménagée.

On rejoint ainsi assez facilement la RD 142 à proximité de la Zone Commerciale de La Ville aux Dames et une continuité pourrait exister vers Montlouis avec un peu de volonté politique.

Les aménagements existants sont à revoir dans leur quasi-intégralité.

1.15 SORTIE EST METAIRIE Loire à Vélo Rive Sud

Une voie existante qui passe sous l'autoroute A10 près de la RD 751 à St Pierre des Corps. Nous regrettons l'emploi d'un stabilisé compacté alors que les automobiles ont droit à un bitume bien roulant, par exemple dans le parc de la Métairie.

1.16 SORTIE EST DES VARENNES Loire à Vélo Rive Nord

Cette liaison que nous avons mise en évidence dès les années 90 permet une sortie remarquable vers l'Est.

Aujourd'hui on sort par une remarquable piste aménagée en bord de Loire et qui conduit jusqu'au site de Marmoutier.

Etant peu confiants dans la cyclabilité de la RD 1 en pied de coteau, nous avons alors valorisé une « Véloroute des Varennes » qui dans le val longe grosso-modo la voie ferrée jusqu'à Amboise et Blois.

Cette opportunité a encore son opportunité.

1.17 SORTIE NORD RD 910 vers Parçay- Meslay et MONNAIE

C'est un axe important que les aménagements alentours ne peuvent remplacer. Trop souvent les cyclistes sont obligés d'emprunter l'avenue André-Maginot (non aménagée sur la première et dernière parties). Le trafic y est important et les nombreux giratoires n'ajoutent pas à la facilité des déplacements.

La desserte de nombreux commerces et établissements (dont la Maison des Sports de Touraine !!!) est incontournable.

Cet itinéraire conduit à la Grange de Meslay et Monnaie. De là, des itinéraires par petites routes peuvent conduire à Château-Renault.

Le trafic est trop important pour que nous puissions nous satisfaire de bandes et l'espace existe pour la réalisation de pistes des deux côtés de la route.

Au cœur d'agglomération cet axe passe naturellement par la rue Nationale, le pont Wilson et l'avenue de la Tranchée.

1.18 SORTIE NORD Notre-Dame d'Oé et Beaumont la Ronce RD 928

Un itinéraire judicieux est proposé par le Pays Loire Nature qui depuis Langennerie (RD 928) bifurque vers Cerelles pour se diriger ensuite vers Beaumont- la- Ronce et Marray.

Collectif Cycliste 37 Propositions pour des Axes d'Agglomération Octobre 2009

Ceci correspond bien aux aménagements de la RD 928 Tours Langennerie qui doivent être améliorés notamment au niveau des accès (carrefour de la Marne). Cet itinéraire jalonné peut être établi depuis le Pont de Fil par la rue du Pont Volant.

1.19 SORTIE NORD RD 938 (ex-RN 138) vers Semblançay

Nous attendons avec impatience la réalisation de l'avenue Charles de Gaulle à Saint-Cyr sur Loire sans laquelle aucune liaison rapide et sécurisante ne peut exister.

Au-delà, il faut impérativement rejoindre La Membrolle avec des pistes en raison du trafic important. C'est une ville de l'agglomération d'où partent plusieurs itinéraires d'importance.

Des bandes larges peuvent suffire pour atteindre la limite de l'agglomération avant Semblançay si la vitesse automobile est vraiment contenue. Notons en passant que l'espace ne manque pas pour construire deux pistes cyclables. Par ailleurs on construit des autoroutes et des périphériques pour alléger l'agglomération mais on ne diminue pas le nombre exagéré de voies.

1.20 SORTIE NORD Saint-Paterne

Un autre itinéraire se dessine depuis le schéma du Pays Loire Nature. Il passe par les villes suivantes : Mettray, Saint-Antoine du Rocher, Rouziers, Louestault, Chemillé- sur- Dême.

La sortie d'agglomération s'effectue donc par Mettray.

Deux liaisons sont à privilégier :

- l'une par La Membrolle (via l'avenue du Gal de Gaulle qui est à finir ; RD 938). (en utilitaire)
- L'autre par La Colonie et la rue de Perrée (dans un cadre plus tranquille). L'accès urbain se fait par la rue de Jemmapes et la rue de Hollande.

De nombreux établissements scolaires bénéficieraient d'aménagements cyclables y compris à Mettray.

1.21 .SORTIE NORD Véloroute Tours-Le Mans Caen.

Cette sortie d'agglomération est inscrite au Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes et figure dans le schéma du Pays Loire Nature.

L'itinéraire pressenti passe par les villes suivantes :

Tours Fondettes Pernay Ambillou Souvigné et Château- La Vallière

Il est donc important d'assurer cette sortie.

L'itinéraire le plus opportun semble le suivant :

Traversée de Loire par le Pont de Saint-Cosme (à ouvrir aux circulations douces).

Quai des Maisons Blanches ; rue des Hautes Roches ; rue Ronsard. Des améliorations sont à apporter en bord de Loire.

A Fondettes cet itinéraire empruntera depuis le centre la rue de la République vers le Nord ou alors rue du Chevalier De la Barre.

Etant donnée l'éparpillement de l'urbanisme, le trafic est partout démesuré et des solutions sécurisantes sont à privilégier

2 PONTS

2.1 Loire ; Pont Mirabeau

Celui-ci ne possède pas d'aménagements cyclables alors que les potentialités dans les deux sens sont nombreuses.

Dans les deux sens quelque chose est à penser sans travaux importants :

- Deux voies d'autobus ouvertes aux vélos
- Ou sinon créer des aménagements en réduisant le nombre de voies pour les automobiles.

2.2 Loire ; Pont Wilson

La circulation centrale des autobus ne favorise pas une cohabitation avec les vélos.

2.3 Loire ; Pont Napoléon

Enfin un pont bien aménagé ! C'est presque le seul !

Les accès vers les deux extrémités du pont sont à améliorer pour une circulation apaisée. Car l'entrée et la sortie sont difficiles (sans monter sur les trottoirs !)

2.4 Loire ; Pont de la Motte

C'est un pont SNCF dont les possibilités d'encorbellement n'ont peut-être pas toutes été étudiées.

2.5 Loire ; Pont de Saint- Cosme

Un double pont, deux fois interdit aux cyclistes pour des raisons incompréhensibles.

Toute la technologie ne peut rien face à l'obstination d'un ou deux responsables hermétiques aux circulations douces.

2.6 Cher ; Pont d'Arcole

C'est le pont le plus à l'Est sur le Cher, le suivant se trouvant à Véretz.

Traditionnellement utilisé par les cyclistes, ceux-ci se trouvent peu à peu repoussés sur les trottoirs. C'est un secteur très dangereux qu'il faut rapidement éliminer.

Nous préférons une voie en ligne droite sans demander aux cyclistes des détours pénalisants. Et quatre voies pour les autos (plus quatre sur l'autoroute gratuite), c'est beaucoup trop.

2.7 Cher ; passerelles de l'île Balzac.

Peu à peu les franchissements par les cyclistes s'officialisent par il reste beaucoup à faire pour que ces passerelles puissent être considérées comme des axes de cheminement.

2.8 Cher ; Pont du Lac (ou Pont du Sanitas).

Un pont bien aménagé avec deux pistes unidirectionnelles un peu étroites. Nous préférons un grand trottoir mixte en cet endroit. Le revêtement est trop ancien.

2.9 Cher ; passerelle Fil d'Ariane

Une bonne passerelle vers les Deux-Lions mais dont les accès ne sont pas encore bien lisibles. Elle fait un peu double emploi avec le Pont Saint-Sauveur et cette passerelle cherche son utilité dans les itinéraires d'agglomération.

2.10 Cher ; Pont Saint-Sauveur

Ce pont est bien aménagé. Hélas, il est désormais entouré de giratoires rapides et très fréquentés aux deux extrémités. Ce qui fait un ensemble peu réjouissant pour les cyclistes. On ne flâne pas : on file !

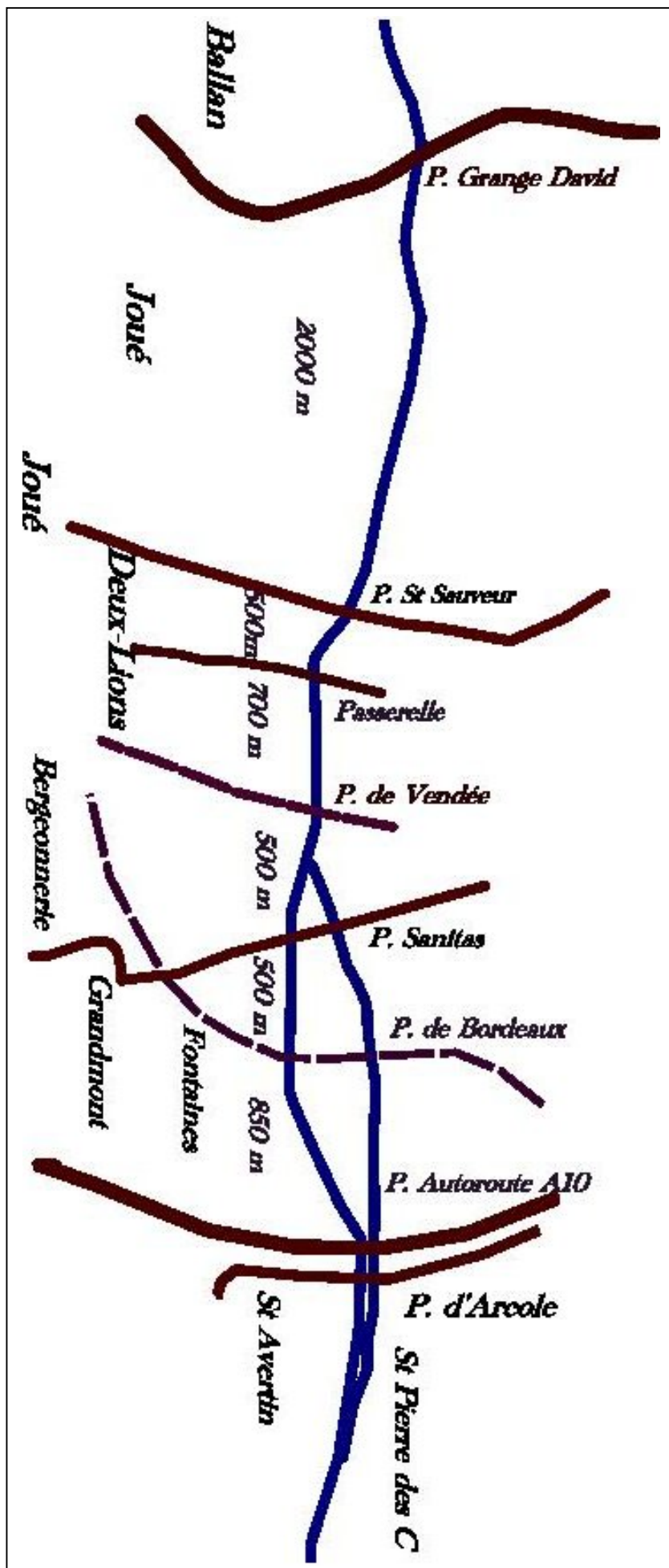
Et pourtant, c'est un état de fait qui nous révolte.

2.11 Cher ; pont de la Rocade Ouest

Fermé aux circulations douces, ce pont rendrait cependant bien des services. Son ouverture aux cyclistes établirait enfin des liaisons directes entre La Riche et Joué. Une liaison nord Sud évitant le centre-ville de Tours pourrait enfin émerger.

Les déplacements à La Riche sont fortement hypothéqués par la présence de la voie ferrée puis de la rocade.

PONTS SUR LE CHER



2.12 Autoroute A10 ; Quai de la Loire RD 751

C'est à St Pierre des Corps un des rares franchissements de l'autoroute. Le Boulevard en levée (Quai de la Loire) est mal aménagé en raison d'un stationnement important de Poids Lourds.

Pourtant, les riverains, ou les personnes qui se rendent au travail par ce chemin ont droit à un meilleur cheminement.

2.13 Autoroute A10 ; Tunnel Avenue Jean- Bonin

C'est un bon passage sous l'autoroute ; Hélas, les aménagements intéressants de l'avenue Jean- Bonin se terminent un peu avant et il faut alors « se débrouiller » pour atteindre le Boulevard Heurteloup.

La connexion cyclable est urgente et indispensable.

2.14 Autoroute A10 ; Pont du Milieu

C'est un pont qui a subi bien des vicissitudes au cours des précédentes décennies. Toujours est-il qu'aujourd'hui ce passage n'est pas idéal pour les cyclistes. Les prolongements vers SPDC sont à améliorer pour mieux profiter de cette unique possibilité de franchir l'autoroute.

Ainsi un double-sens cyclable est à étudier dans la rue Pierre- Sémard.

2.15 Autoroute A10 ; Pont Richard Wagner

Nouvellement aménagé, il devient facilement franchissable ; certains prolongements sont en rupture.

2.16 Autoroute A10 ; Passage Promenade de Florence

Il est possible de passer sous l'autoroute A10 dans de bonnes conditions en utilisant la Promenade de Florence derrière le Quartier des Rives du Cher.

Il faut la valoriser car elle permet de rejoindre les complexes sportifs et le centre scolaire Becquerel Corneille. Cette voie permet aussi d'éviter l'avenue Jacques Duclos pas encore complètement aménagée.

Par ailleurs l'avenue de Florence, dans le prolongement mériterait une réhabilitation avec bandes cyclables convenables.

2.17 Autoroute A10 ; Passage Promenade de Ségovie

Il n'est pas suffisamment connu et on comprend là la nécessité d'une bonne communication sur les grands axes d'agglomération.

Par ailleurs le passage est aménagé au minimum

2.18 Autoroute A10 ; Pont Stendhal

Les quartiers des Fontaines et des Granges- Galand sont isolés car les communications manquent. Le pont au dessus de l'autoroute dans le prolongement de l'avenue Stendhal (Fontaines) peut être facilement aménagé et proposer un tourne à gauche vers les Granges- Galands. C'est d'une banale urgence.

2.19 Autoroute A10 ; Tunnel de Montjoyeux

Il est étroit et malcommode mais il existe. Les itinéraires qui y mènent ne sont pas suffisamment aménagés et manquent donc de lisibilité.

2.20 Autoroute A10 ; Pont RD 943 sur Avenue de la République

A l'extrémité Sud de la Faculté des Sciences, ce pont n'est incroyablement non-aménagé. C'est une urgence sociale en raison de la proximité des Facultés, des écoles d'infirmières ou de technologie, de l'Hôpital Trousseau.

2.21 Autoroute A10 ; Passage Emile-Beaudot

Le franchissement s'effectue par piste bidirectionnelle et permet une liaison entre Chambray Centre et Joué les-Tours.

2.22 Autoroute A10 ; Passerelle Philippe Maupas ;

Cette possibilité relie aujourd'hui Chambray vers la poly-clinique Vinci mais pourrait se prolonger utilement.

3 TRANSVERSALES EST- OUEST;

3.1 La rue de Suède

est un axe Est – Ouest d'un bon intérêt. Les prolongements vers l'ouest sont possibles. Un petit problème foncier gêne considérablement le prolongement vers l'Est en bordure de la base aérienne.

3.2 L'avenue Daniel-Mayer

Elle est réalisée dans une bonne qualité et sera un axe majeur de déplacements vélos Est-ouest. Vers Saint- Cyr la continuité s'installe vers le stade Guy- Drut par la rue de la Ménardière. Par contre, les prolongements vers l'est sont à rechercher.

3.3 Axe de coteau

Depuis la mi-longueur de l'av. de Gaulle à Fondettes un itinéraire Est Ouest se dessine vers Saint- Cyr par la rue Romain- Rolland à prolonger plus encore vers la Rue des Rimonneaux pour rejoindre l'avenue Maginot. Après un détour au sommet de la Tranchée un prolongement par la rue de la République vers la piscine des Tourettes est opportun et plus encore vers l'Est.

3.4 RN 152 RD 952 Fondettes ; Saint- Cyr ; Tours ; Ste Radegonde

Les déplacements le long de cette route importante sont à sécuriser absolument. Il existe des aménagements qui peuvent être améliorés un peu partout.

Des ruptures sont très pénalisantes, y compris pour les personnes handicapées qui sont bloquées en plusieurs endroits.

Notamment le franchissement du **carrefour de la Tranchée** est actuellement presque impossible. La signalétique autos ne peut s'appliquer aux cyclistes qui doivent trouver leur passage en ligne droite. Ceci dans les deux sens. Le problème est trop lourd pour être détaillé ici.

Aux abords du Pont Mirabeau c'est le même problème sur le **Quai Paul-Bert**. Car si la nouvelle voie verte des bords de fleuve rend bien des services, elle ne peut prétendre tout résoudre.

3.5 Quais de Loire Rive Sud

C'est un axe fondamental qui est encore peu identifié et qui manque de lisibilité.

Des ruptures lourdes existent comme au niveau de la Bibliothèque de Tours ou de la Rue des Tanneurs. Une alternative se construit peu à peu derrière les bâtiments en bordure des quais mais ces itinéraires de promenade conviennent peu à des trajets utilitaires.

Une réflexion est nécessaire pour bien définir cet axe car pour l'instant ce qui existe n'a été le fait que de rafistolages sans vue d'ensemble.

3.6 Axe central Heurteloup- Béranger.

Il s'agit de l'axe horizontal réalisé par les boulevards Heurteloup et Béranger. Ces avenues sont dans le prolongement des sorties d'agglomération 1.14 (J. Bonin, M. Cachin) et 1.2 (vers St Genouph).

L'amélioration de cet axe nous est souvent demandée car celui-ci répond à des besoins pratiques par la présence de plusieurs pôles générateurs (hôpitaux, administrations, secteurs d'habitation, etc.)

La circulation sur le terre-plein central du Boulevard Heurteloup, bien que très agréable, ne correspond pas aux besoins des cyclistes pressés qui se rendent quotidiennement au travail.

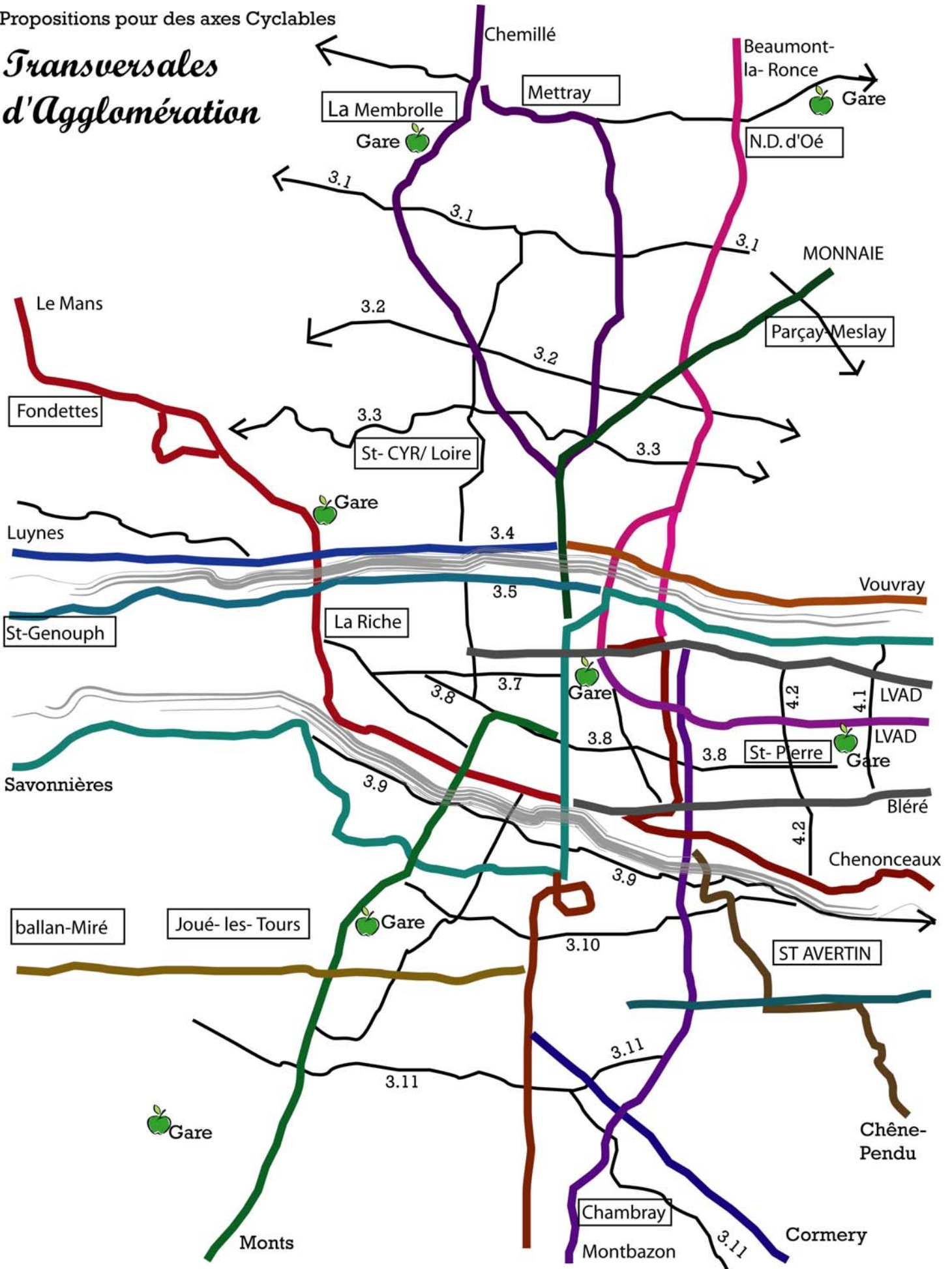
3.7 Entraigues- Charles-Gille Edouard- Vaillant, Pont du Milieu Stalingrad

Dans le prolongement de la rue François- Mitterrand (en construction) à La Riche, les rues d'Entraigues et Charles-Gille sont d'une grande importance pour une circulation dans les parties récentes de la ville de Tours. Cet axe relie déjà l'hôpital Bretonneau, le lycée Balzac et la Gare de Tours. De nombreuses administrations existent dans ce secteur.

La rue Edouard- Vaillant et le Pont du Milieu offrent un débouché vers l'Est et la gare de TGV.

Les accès cyclables vers la gare Saint Pierre des Corps sont peu nombreux et méritent d'être mis en relief.

Transversales d'Agglomération



3.8 Botanique Liberté Zamenhof Yvaudières

Un linéaire Est- Ouest doit absolument émerger mettant en connexion La Riche avec Saint- Pierre- des- Corps. A Tours les boulevards Thiers et gal de Gaulle définissent les bases de cet axe passant par la place de la Liberté. Plus à l'Est, depuis la Rotonde, on entre dans la rue Zamenhof et le tunnel sous la voie ferrée (le tout à aménager dans les deux sens !) puis on roule par l'avenue de la Grange Quillet et l'avenue Yves- Farge dans la ZI des Yvaudières.

Cet axe très pratique dessert vers l'Est le secteur commercial de la Rotonde, puis celui des Atlantes. A l'Ouest, la structuration de La Riche (Zac du Plessis) permettra de structurer plus le linéaire.

3.9 Rive sud du Cher : rue du Pont- aux- Oies, rue des Mariniers)

Il est incontournable de mentionner cet axe au bord du Cher qui attend une meilleure valorisation. Les graviers des Fontaines, un linéaire peu lisible, des revêtements très irréguliers font que cet axe est sous-utilisé.

La Rue du Pont-aux- Oies à l'Ouest mérite valorisation. Le GR3 y passe aussi. La création d'une impasse passées les dernières entreprises permettrait une desserte verte de tout le quartier de la Gloriette tandis que la RD7 conserve toute sa valeur pour les automobilistes.

Dans le quartier des Deux-Lions la promenade continue sans être vraiment identifiée. De même derrière le Lac de la Bergeonnerie. Aux Fontaines, il manque une signalétique pour rassurer les promeneurs et les guider vers la digue de Saint-Avertin, commune qui fait des efforts jusqu'à la rue des Mariniers et au-delà.

3.10 Montjoyeux- Beaulieu

La zone de Saint-Avertin Joué est très compartimentée en raison de plusieurs facteurs :

Autoroute, ligne TGV, RD 910 (ex-RN 10)

Relief ingrat ; Mais aussi les zones pavillonnaires qui noient les axes de déplacement. Aussi croyons-nous opportune mettre en relief l'itinéraire suivant :

Rue de Grammont (St Av.), Av de Montjoyeux, av de Sévigné (Tours), rue de la Bergeonnerie (Trs et Joué) pour rejoindre la rue Edouard-Branly (Joué) et la route de Beaulieu.

3.11 Vallée Violette Trousseau

Le linéaire est le suivant : rue Claude-Bernard, Rue Guillaume-Louis, Chemin Blanc, Emile- Beaudot, Trousseau. La recherche d'un prolongement vers l'Est fait apparaître un manque cruel de prolongement vers l'Est dont nous pouvons qu'esquisser les pôles :

Poste de Chambray, Stade Omnisport Collège Saint-Etienne, Centre sportif Les Aubuis, Equipements sportifs de La Bellerie. Bois des Hâtes

3.12 Gloriette- Atrium

Un axe horizontal pourrait se dégager encore en profitant des possibilités nouvelles réalisées pour Loire- à- Vélo. Depuis le Golf de la Gloriette (connexions vers Joué ?) on rejoint facilement le quartier des Deux-Lions puis le quartier des Fontaines et les Granges- Galand puis dans le cœur de Saint-Avertin au delà de l'Atrium.

L'enjeu est de désenclaver tous ces quartiers bien étouffés par les grandes artères routières.

La liaison entre les Deux-Lions et les Fontaines est à améliorer impérativement. De même les Fontaines doivent aussi se désenclaver vers l'Est (voir rubrique Ponts > Pont Stendhal).

Les Granges- Galand auraient besoin aussi de s'ouvrir vers l'Est vers le quai Carnot (mais est-ce possible ?).

4 TRANSVERSALES NORD-SUD

Les axes nord-sud sont moins évidents en raison de l'importance des rivières et des voies ferrées dans cette agglomération.

Cependant quelques itinéraires sont à rappeler :

4.1 SPDC Jeanne- Labourde Pont des Epines Fortes

Un axe important qui dessert le LEP Martin-Nadaud, le stade Camelinat, et la ZI des Yvaudières.

Un pont long et difficile à emprunter. Des bandes multi- usagers pourraient rétrécir visuellement la voie des automobilistes.

4.2 SPDC Jean-Jaurès Les Peupleraies.

C'est un axe évident par le Bd Jean-Jaurès. Hélas le Pont Jean-Moulin est difficile et long pour les cyclistes.

On peut rejoindre les équipements sportifs et scolaire du quartier Becquerel- Lac des Peupleraies.

Mais avant il faut affronter la désespérante connexion avec l'av. Jacques-Duclos. Une antiquité !

4.3 SPDC Av. Pompidou

Le faible nombre d'axes Nord- Sud nous oblige à considérer cet axe pourtant peu engageant. Des ébauches d'aménagements offrent des perspectives intéressantes sur la partie Est du Boulevard.

Une rupture gênante existe au niveau du Centre Commercial des Atlantes qui doit être éliminée.

Par ailleurs le Pont d'Arcole est un capharnaüm pour cyclistes.

Tours Voie du Canal

L'actuelle rue d'Estienne d'Orves est agréable mais pour un usage strictement local.

Pour les déplacements d'agglomération ou de loisirs nous préférons nettement la Voie du Canal qui surplombe les deux villes. Une valorisation est nécessaire.

Et puis aussi des prolongements vers le Cher et vers la Loire.

4.4 Axe Paul- Bert Arcole

Un axe est désormais évident pour tous :

Depuis le Pont de Fil vers le Palais des Congrès Le Vinci par les Rues du Chevalier de la Barre et Bernard-Palissy. La Rue Edouard- Vaillant est un axe majeur de déplacements vers le sud via le giratoire de La Rotonde. Des améliorations sont indispensables en plusieurs points.

Sur toute sa longueur le Boulevard Edouard- Vaillant a besoin d'une requalification. Les choix sont difficiles mais incontournables.

4.5 Axe Tranchée- Alouette.

Bien qu'étant un élément de Loire- à- Vélo, l'avenue de Grammont est une non-réalisation. Sur la plupart du trajet, c'est n'est qu'une contre-allée et rien n'indique la position privilégiée des cyclistes. Malgré quelques facilités apportées par certains feux, il faut sans cesse s'arrêter pour une voiture qui gare, pour un livreur, pour une auto mal positionnée aux feux, etc. Le résultat est que le cycliste circule bien moins vite que l'automobiliste donc l'aménagement est inadapté dans une artère principale de la ville.

Tout est à revoir.

4.6 Axe Pont Napoléon, Pont Saint- Sauveur

C'est un axe très important et pourtant il n'existe pas. Beau sur les plans, c'est en fait une succession de pièges à cyclistes au milieu des autos.

La solution passe sans doute par l'aménagement tant attendu des rues Léon-Boyer et Giraudeau. C'est ce que nous réclamons avec insistance.

4.7 Axe Chambray- Joué

L'autoroute, la ligne TGV et la RN 10 sont des barrières difficilement franchissables. Une liaison Chambray-Joué-les- Tours (de cœur de ville à cœur de ville) est nécessaire.

Il est possible de profiter des aménagements existants et de les prolonger vers Joué.

Partant de Chambray, on emprunte la rue de Joué, la rue James Joule puis l'avenue de Maurepas et Guillaume-Louis.

Un prolongement est à établir par l'avenue Claude- Bernard pour franchir le pont de chemin de fer et rejoindre la D86 par la rue de Verdun

5 GENERATEURS DE FLUX

5.1 Les gares SNCF

Elles sont à desservir nettement avec toutes les combinaisons de l'intermodalité. Cinq gares actuellement sont ouvertes au public. Chaque cas est à considérer séparément. Les cyclistes apprécient le transport des vélos dans les TER ce qui n'est pas vraiment possible dans les autocars Fil Vert.

5.1.1 Gare de Tours :

Les capacités de stationnement de vélos sont insuffisantes. Ce n'est pas une nouveauté et l'absence de politique délibérée fait qu'aujourd'hui tout est saturé. Parkings dans la gare et parkings à l'extérieur. Les possibilités d'intermodalités ne sont pas renforcées et nous attendons une Maison du Vélo ainsi qu'une Vélostation.

5.1.2 Gare de Saint-Pierre- des- Corps :

En urgence un parking vélos décent est nécessaire. Le système actuel est trop discret (mauvaise visibilité par le public ; n'inspire pas la confiance car isolé). Il est aussi très insuffisant en volume. Une solution sérieuse devient indispensable. En raison du positionnement de cette gare, un système de parking sécurisé est à établir. Ou bien un système de vélostation avec gardiennage.

5.1.3 Gare de Joué- les- Tours :

Trop isolée aujourd'hui, la gare SNCF doit s'intégrer dans un grand réseau de circulations douces et d'intermodalités. Des aménagements cyclables sont à créer qui draineraient la population mobile. La proximité du centre-ville est une chance à saisir.

5.1.4 Gare de La Membrolle :

La distance de Tours (étant donné le grand virage effectué vers l'Ouest) fait que les prix ne sont pas du tout attractifs. (C'était aussi le cas pour la gare de Fondettes). Une tarification spéciale serait à établir, basée sur le tarif Fil Bleu.

Les accès à cette gare sont catastrophiques, notamment entre la gare et le bourg. La proximité imposante de la RD 938 en est la cause. Le passager qui veut se rendre de la gare à la ville est contraint de circuler sur les trottoirs tant la configuration est inadaptée. Peu de solutions existent aujourd'hui.

5.1.5 Gare de Notre Dame d'Oé :

Cette gare elle-aussi souffre d'un éloignement kilométrique de la gare de Tours Centre. Par contre elle est bien située dans le bourg ; les accès cyclables sont intéressants.

5.1.6 Gare à rouvrir : Fondettes :

La gare de Fondettes pourrait rouvrir à certaines conditions. Un tarif attractif doit être mis au point avec un cadencement des trafics.

5.1.7 Gare à rouvrir : Mettray ;

La gare de Mettray serait très intéressante pour une population assez éloignée du cœur de l'agglomération. Mais une conception nouvelle de la gare serait à établir.

5.2 Les Domaines Universitaires

Ils sont nombreux mais dans l'ensemble s'intègrent bien dans le schéma que nous venons d'esquisser. Un effort important doit être cependant entrepris pour que la population étudiante se lance réellement dans le vélo. L'avenir se joue avec les initiatives de ces jeunes générations.

5.2.1 La Faculté des Lettres

Elle ne possède curieusement pas sa bande cyclable dans la rue des Tanneurs avec un muret qui empêche un demi-tour facile. Cet accès est à établir en urgence. Les parkings sont bien insuffisants et décourageants. Un programme d'ensemble est à entamer.

5.2.2 La Faculté des sciences

Elle attend la réalisation de l'Avenue de Bordeaux (RD 910) pour que la pratique du vélo prenne un essor. Enclavée par la RN 10 et l'autoroute, rien n'est commode. Les connexions avec Chambray sont très hypothétiques. En direction de St Avertin, la liaison est inexistante aujourd'hui.

Le campus de Grandmont est lui-même totalement non sécurisé avec des véhicules aux comportements exagérés.

5.2.3 La Faculté de Droit/ Ecole Polytechnique

Elles sont bien situées dans le quartier des Deux-Lions. Les aménagements récents sont médiocres avec des ressauts et des traversées innombrables de côtés de chaussée.

6.2.4 L'école Supérieure de Commerce

Elle n'est pas des mieux loties dans un quartier particulièrement enclavé. Les connexions doivent être établies vers le centre-ville et vers les communes proches. Le quartier des Fontaines pourrait vivre un décollage de la pratique vélo si des garages sécurisés existaient dans les immeubles. Hélas, tout est encore conçu pour le siècle dernier.

6.2.5 L'Institut de Technologie

Il étouffe sous les sens uniques. Par ailleurs, le pont Mirabeau actuellement très dangereux empêche tout développement des pratiques vélo. La mise en double-sens de la rue du Pont-Volant sera un atout précieux pour ce quartier.

5.3 Les Hôpitaux et cliniques :

5.3.1 L'hôpital Trousseau

Il est difficile à atteindre quand on n'a pas d'automobile. La liaison d'autobus BHNS améliorera sensiblement la desserte.

Cependant des possibilités nombreuses de déplacements sont ignorées tant à l'intérieur de l'enceinte qu'à l'extérieur.

On est frappé en arrivant (ou en y séjournant...) par l'absence d'itinéraires, même courts, de promenade à proximité. Les parkings voitures eux sont bien présents. On y trouve un tennis (!!!) mais pas de promenade simple avec des bancs ou des (sièges assis-debout).

Le parking de stationnement vélos est peu visible et non indiqué. Il est bien conçu (et vite plein) et un deuxième parc sur l'autre aile serait le bienvenu. Vers l'Est des combinaisons diverses sont à établir en connexion avec les réseaux de Chambray et St Avertin.

5.3.2 L'hôpital Bretonneau

C'est aussi un centre universitaire. On entend périodiquement des plaintes à propos du stationnement des automobiles. Quand on circule dans l'enceinte on est surpris par l'insuffisance des aménagements vélos en proportion avec la population étudiante, salariée et de patients. Une politique audacieuse d'entreprise est à entamer avec une stimulation.

A l'extérieur les aménagements cyclables doivent nécessairement être renforcés en convergence vers l'établissement en profitant de toutes les possibilités d'entrées.

5.3.3 Clinique de l'Alliance

Les accès se construisent peu à peu. Hélas sur le site, rien ne console le cycliste qui doit se résoudre à se garer au milieu des voitures.

5.3.4 Clinique Vinci

Très excentrée, la pratique du vélo n'y est pas aisée. Comment aller si loin ? Il est incroyable que les accès principaux n'aient pas été équipés pour les cyclistes.

5.4 Les Parkings Relais

Nous pensons qu'un système de location courte durée est possible sur l'agglomération tourangelle. Les parkings relais pourraient offrir une gamme de service en lien avec le vélo : parking gardienné, location de vélos à un tarif avantageux (comme l'actuel auto + bus)

6 SIGNALISATION et JALONNEMENT

Un jalonnement directionnel serait opportun pour flécher les sorties de ville. Les touristes pourraient facilement s'orienter (les sorties de villes sont les plus complexes). Mais, de fait, beaucoup de cyclistes tourangeaux ignorent tout des opportunités existantes.

Ce serait un outil de promotion de balades dominicales si la sécurisation était bonne.

Il ne nous paraît pas opportun d'installer une signalisation si l'itinéraire contient des ruptures importantes d'aménagement.

Les actuels panneaux DV ne sont en fait ni visibles ni lisibles. Nous attendons quelque chose qui se voie de loin avec une direction simple. Aucune hésitation entre un sens et l'autre ne devrait exister pour les plus mal orientés.

Une valorisation de l'itinéraire est à envisager. Ainsi pour l'itinéraire 1.9 vers le Tunnel du Chêne Pendu on peut signaler le cénotaphe de Paul-louis Courier ainsi que l'emplacement de l'auberge du Chêne Pendu (où se prépara l'assassinat). Le Bois des Hâtes recèle des richesses à valoriser pour une promenade dominicale.

En périphérie, des aménagements de repos ou de pique-nique (pour les itinéraires de loisirs) peuvent constituer un but.

7 HARMONISATION DES AMENAGEMENTS

Nous croyons important de rappeler qu'un axe doit avoir une conception uniforme pour une bonne lisibilité et surtout un véritable succès. Une voie verte, par exemple attire un public important ce qui justifie un investissement de même ampleur. Par contre une rupture par la traversée d'un quartier médiocre et tout l'effet de départ est perdu.

7.1 SORTIES D'AGGLOMERATION EN VOIE VERTE

C'est le plaisir et la sécurité qui priment.

Nous relevons particulièrement l'axe 1.9 en direction du Chêne Pendu qui représentera le linéaire de la véloroute Transeuropéenne Moscou Compostelle (<http://transeuropeenne.free.fr>). C'est un itinéraire à construire en évitant les discontinuités surtout en territoire de Saint-Avertin.

La voie verte 1.11 des bords du Cher en direction de Chenonceaux doit être elle aussi être soignée. C'est pourquoi nous suggérons un prolongement urbain par le halage du Canal de Jonction le long de l'autoroute A 10. Nous rejoignons ainsi en site propre le boulevard Heurteloup dont le terre-plein central conduit là encore jusqu'à la gare de Tours, fait particulièrement exceptionnel.

Loire à vélo bien sûr (1.15 et 1.16 mais aussi 1.3.). Y intégrer aussi la rive nord de Loire 1.1

La liaison vers Château-Renault ne peut se réaliser en site propre que par l'ancienne voie Ferrée au départ de Montlouis- Vernou.

Sans être une véritable voie verte la Piste Victor-Lefèvre 1.12 vers Bléré est de telle qualité qu'elle attire des promeneurs. L'aménagement à St Pierre- des corps (Jacques- Duclos) et à la Ville- aux- Dames (RD 140) doit donc être à la hauteur, privilégiant la sécurité.

7.2 SORTIE DE LOISIRS EN VOIE PARTAGEE

La véloroute vers Le Mans et Caen 1.21 sera inévitablement en voie partagée. Une sécurisation par pistes ou bandes cyclables est nécessaire en territoire d'agglomération (Fondettes).

De même en direction de Chemillé via Mettray par l'avenue de Jemmapes 1.20

La sortie 1.10 vers Véretz et Bléré est très touristique et bien calme. Elle peut être vue sous cet angle. La bonne réalisation de l'avenue de la République encourage à la promenade. Les habitants du secteur sud d'agglomération n'ont pas beaucoup de choix.

Il en est de même de la sortie 1.7 en direction du Lac de Chambray vers Montbazou.

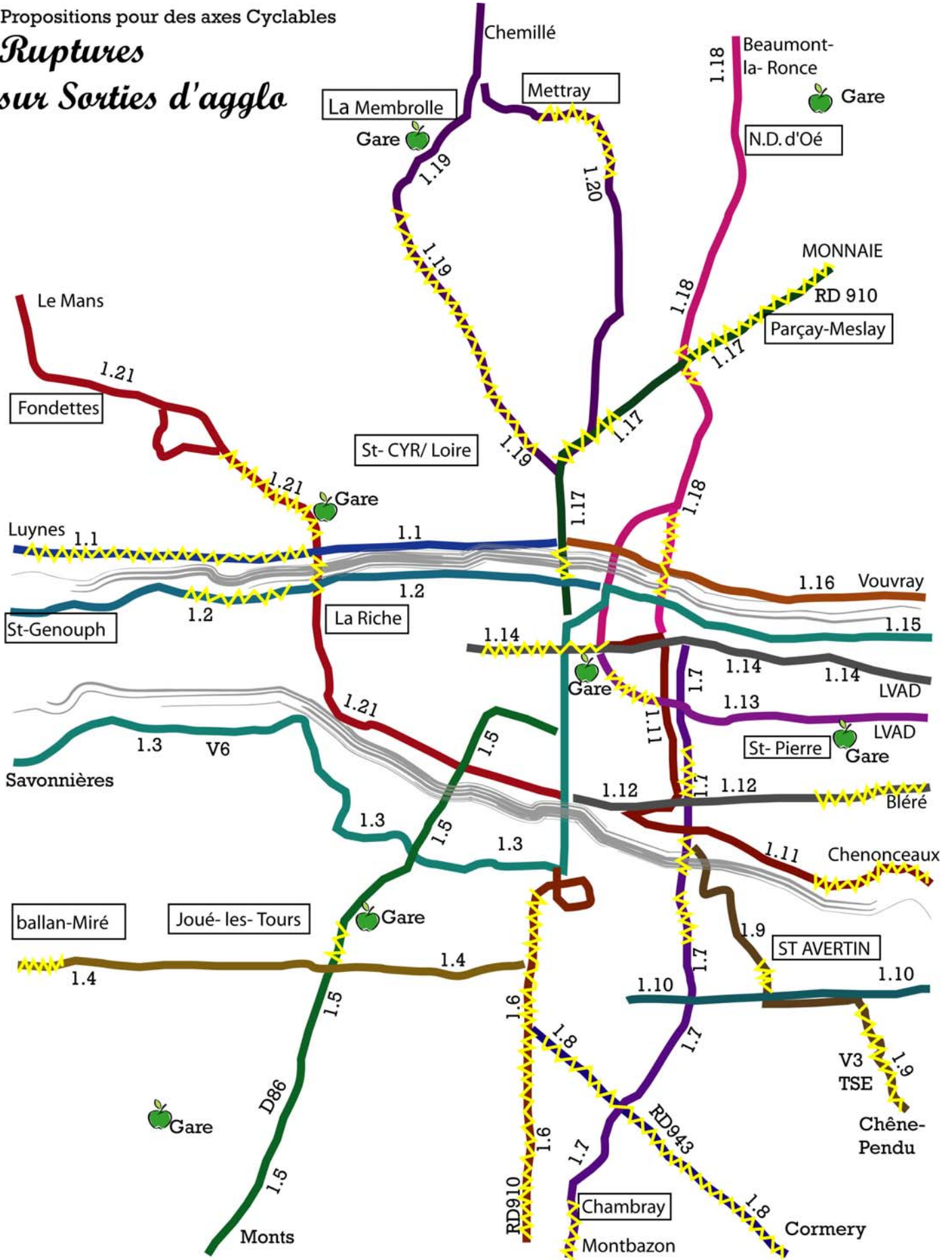
7.3 SORTIES UTILITAIRES SECURISEES

C'est le plus grand nombre des voies. Les exigences sont moins nombreuses en termes de types d'aménagement hormis une logique de linéaire. Ainsi il convient d'éviter des alternances de pistes (bande cyclable puis piste bidirectionnelle de l'autre côté puis bande... etc.) A surveiller sur 1.5 vers Monts.

Par ailleurs un **critère de rapidité globale** est nécessaire car on perd énormément de temps dans les détours. C'est le cas pour la RD 910 vers Montbazou 1.6 (bien plus rapide que 1.7 par le Lac).

C'est le cas pour la piste Victor-lefèvre 1.12 vers St Martin le Beau. Les actuels contournement par le Grand Village et la rue du Colombier font perdre 15 mn dans un déplacement.

Ruptures sur Sorties d'agglô



8 PROGRAMMATION DES REALISATIONS, PRIORITES

Nous donnons quelques éléments qui peuvent permettre de choisir des options et décider d'un calendrier de réalisation.

8.1 LES RUPTURES D'ITINERAIRES A COMBLER

Si un itinéraire possède une rupture majeure, c'est un danger que perçoivent particulièrement les cyclistes. Ainsi la fréquentation chute (mais ne disparaît pas). L'effort communautaire à engager n'est pas énorme et il est possible d'obtenir des résultats concrets sans programmation importante. Il est possible ainsi de construire ainsi quelques itinéraires et d'assurer un jalonnement conséquent.

8.1.1 Sortie RD 910 vers Parçay- Meslay et Monnaie. (1.17)

Sur cet axe (Avenues de la Tranchée et André-Maginot) une rupture importante et pénalisante existe dans la première partie de l'**Avenue Maginot**. Cette rupture nuit aussi à l'itinéraire vers Mettray par la rue de Jemmapes. Bien sûr la prolongation de l'Avenue Maginot vers la Maison des Sports et l'aérodrome est une nécessité urgente. Par ailleurs ce secteur ne bénéficie actuellement d'aucun accès cyclable.

8.1.2 Sortie SUD D86 route de Monts (1.5)

La piste de Monts sur la RD 86 a été refaite en 2009 par le Conseil Général. Dans la ville de Joué, un ensemble correct d'aménagements existe. La seule rupture sur cet axe est au cœur de Joué-les-Tours au niveau de la **rue des Martyrs**.

Par ailleurs, le couloir bus dans l'avenue de Pont-Cher résout les problèmes de continuité au niveau de l'accès à Joué. Cette continuité devra être maintenue lors de la réalisation du Tramway.

8.1.3 Sortie OUEST BALLAN vers Druye, Vallères, Azay- le – Rideau (1.4)

Le magnifique Boulevard de Chinon à Joué constitue désormais un impressionnant linéaire très pratique. Hélas au départ (en venant du campus de Grandmont) ce sont quelques **250 mètres** qui manquent dans un secteur dangereux.

A l'autre extrémité, il manque un petit raccordement simple et peu coûteux vers le centre-ville de Ballan. Un prolongement en direction de Druye aurait de plus toute son utilité.

8.1.4 Sortie EST VICTOR- LEFEVRE sur RD 140 (1.12)

Le grand axe Winston-Churchill et Richard-Wagner a été prolongé vers l'Est par l'avenue Jacques-Duclos par une piste bidirectionnelle. Plus à l'Est on atteint la piste Victor-Lefèvre (qui suit la RD 140) passé le pont de TGV. Quand la route départementale 140 sera refaite en territoire de La Ville-aux-Dames, nul doute qu'un aménagement cyclable verra le jour (bien évidemment !). Depuis des années déjà un bas côté en mauvais état (revêtement rouge) permet de circuler dans de pas trop mauvaises conditions.

Il manque donc actuellement en territoire d'agglomération une petite portion de l'**avenue Jacques-Duclos**.

8.1.5 SORTIE SUD DE L'HIPPODROME (1.7)

Un bel ensemble qui mériterait une amélioration dans la **rue de Beugaillard**. Un linéaire de qualité conduit jusqu'à l'aire de loisirs du Lac à Chambray. Un prolongement rural conduit jusqu'à Montbazou.

8.1.6 Sortie vers Notre-Dame d'Oé et Beaumont la Ronce (1.18)

Le double-sens cyclable dans la Rue du Pont Volant permet de rejoindre le boulevard du mal Juin. Pour rejoindre l'avenue Gustave-Eiffel, il est urgent de réaliser des aménagements sur le **carrefour de la Marne**. Un grand giratoire ne sera pas apprécié des cyclistes.

Le bas du Bd du mal Juin mérite aménagement. De même le double-sens de la rue du Pont-Volant résoud grandement la connexion IUT- Centre Ville.

8.1.7 SORTIE EST DES VARENNES Loire à Vélo Rive Nord

La place Choiseul en bas de la Tranchée est une rupture lourde. Des personnes handicapées se plaignent de ne pouvoir franchir cette place, ni par le haut ni par la trémie.

8.2 LES LINEAIRES PEU COÛTEUX à traiter en priorité

De même, de nombreux axes se contenteraient de bandes cyclables réalisées à l'occasion ou ajoutées lors de réfection de chaussée.

8.2.1 Sortie SUD RD 910 vers Veigné

La création de deux bandes cyclables sur la RD 910 sud(ex-RN 10) est d'une simplicité évidente. C'est un axe fort utile pour la desserte des centres commerciaux. Et la réalisation serait simple par un recalibrage de chaussée à l'occasion d'une réfection de chaussée.

Nous attendons depuis des décennies la finition des bandes cyclables sur la RN 10 dans le secteur de l'Alouette.

8.2.2 Sortie EST LARCAY VERETZ

S'appuyant sur l'avenue du gal De Gaulle, on poursuit vers l'Est depuis le Placier. Une simple signalétique permettrait de s'y retrouver sur ces petites routes tranquilles.

8.3 GRANDS PROJETS

Certains itinéraires nécessitent des mois de préparation et une forte volonté des communes traversées. Par ailleurs, le soin consacré à la réalisation sera un gage de son succès. Il est donc essentiel d'entamer au plus tôt des projets cohérents.

8.3.1 SORTIE SUD TRANSEUROPEENNE Eurovelo 3 vers le Tunnel du Chêne Pendu.

Cet axe européen offrira une belle sortie d'agglomération vers le sud. Aucune autre sortie potentiel ne jouit de cette qualité. Sa longueur, sa nouveauté et la diversité des territoires font qu'une coordination communautaire permettra seule d'avancer et d'arriver à une continuité sérieuse.

La lenteur des réalisations et la mobilité des élus et des techniciens font que nous craignons une dissolution du projet initial qui avait recueilli un bon consensus lors d'une assemblée en Mairie de Saint-Avertin le 12 janvier 2007.

8.3.2 SORTIE SUD RD 943 (ex-RN-143) CIMETIERE

Cet axe est urgent et il ne sera pas traité en une seule fois. Cependant étant donné le caractère particulièrement scandaleux du problème, il nous paraît indispensable qu'une étude globale soit élaborée et que les travaux soient étalés dans le temps. Sinon rien ne sera fait.

Quand on a compris l'importance de cet axe, il est impératif de trouver une solution et ne pas attendre.

Voir partie ultérieure « les dossiers noirs du CC37 »²

8.3.3 Sortie OUEST LUYNES le long de la Loire Rive Nord

C'est un vaste projet qui ne se fera pas en un jour. Des promenades en rive nord de la Loire sont demandées régulièrement par des usagers.

Nous pensons particulièrement à la sortie sud de l'agglomération eurovélo 3 par le Bois des Hâtes.

9 LES DOSSIERS NOIRS DU COLLECTIF CYCLISTE 37

Quelques dossiers sont particulièrement lourds à nos yeux. Certains provoquent des réactions virulentes parmi les plus concernés.

9.1 LES PONTS

Il n'est pas possible d'éviter les points noirs que constituent les ponts. Depuis vingt ans le pont de Saint-Cosme est l'objet de toutes les invectives des cyclistes. Comment peut-on construire un pont en éliminant une catégorie d'usagers ? Ce pont ouvrira son bitume aux circulations douces. Alors que ce soit le plus tôt possible !

Le pont d'Arcole est un immense capharnaüm. Il est essentiel de trouver une solution.

De même pour le pont Mirabeau.

Mais la liste est hélas très longue.

9.2 SORTIE SUD RD 943 (ex-RN-143) CIMETIERE (1.8)

Il est indispensable de pouvoir circuler sur cet axe. Des personnes se rendent aux cimetières d'Esvres, d'autres aux activités proches du centre Emmaüs. C'est une urgence à résoudre et **il est scandaleux qu'on en soit encore là.**

En partie urbaine, on ne voit pas très bien pourquoi quatre voies sont nécessaires hormis pouvoir accélérer dans une apparente sécurité. Autre scandale les trottoirs sont envahis par les autos ; de beaux trottoirs larges et récents servent de parkings.

Par ailleurs la structuration progressive à quatre voies de cette sortie exclut peu à peu les cyclistes qui n'ont pas d'alternatives directes. En sortie d'agglomération il est impératif de créer une piste cyclable.

9.3 BOULEVARD DU MAL JUIN ET PONT MIRABEAU (1.18)

Les cyclistes qui doivent franchir quotidiennement le pont Mirabeau sont réellement dans la gêne. Certains utilisent des astuces comme par exemple monter le matin par le Pont de Fil et la rue du Pont Volant et redescendre le soir par le Bd du Mal Juin.

Il est impensable que ceci continue encore longtemps. C'est une question de droit fondamental à circuler et les cyclistes sont exclus en ce lieu de l'usage de la voirie.

9.4 FONDETTES Luynes et Saint-Etienne de Chigny (1.1 et 1.21)

Ces communes n'ont aucune connexion cyclable vers l'agglomération. la RD 952 est trop dangereuse de même que l'avenue du gal De Gaulle à Fondettes (pour une circulation sur le coteau).

Le développement du vélo est gravement compromis par de telles ruptures. Allons-nous enfin sortir du tout auto ?