



**Aménagement d'un itinéraire cyclable sur les
communes de :**

**SAINT-AVERTIN - CHAMBRAY-LÈS-TOURS -
JOUÉ-LÈS-TOURS - BALLAN-MIRÉ
- DRUYE**

**BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
PRÉALABLE**

Juillet 2021



SOMMAIRE

1 LE PROJET	3
2 LES MODALITES MISES EN OEUVRE POUR LA CONCERTATION	7
2.1 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE	6
2.2 L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	6
2.2.1 LA COMMUNICATION	6
2.2.1 LA MISE A DISPOSITION DU DOSSIER TECHNIQUE	6
2.2.3 LES MOYENS D'EXPRESSION	6
3 LE RECUEIL DES AVIS ET L'ANALYSE	7
3.1 LE RECUEIL DES AVIS	7
3.2 L'ANALYSE DES AVIS	7
4 CONCLUSION	

1 LE PROJET

Rappel des objectifs et caractéristiques du projet :

Dans le cadre de la mise en œuvre de son schéma directeur cyclable, Tours Métropole Val de Loire souhaite aménager des itinéraires cyclables structurants permettant de sécuriser les déplacements à vélo, de développer la pratique quotidienne du vélo et la portée des déplacements réalisés (moyennes et longues distances) en attirant un maximum d'usagers, des plus jeunes aux plus anciens, pour tous les motifs de déplacements (quotidiens, de loisirs et touristiques) et pour toutes les pratiques (vélos à assistance électrique, vélos cargos, remorques), de relier rapidement, de manière sécurisée et confortable toutes les communes de la Métropole, de la périphérie au centre, mais également les communes périphériques entre elles, avec des connexions possibles et facilitées vers les territoires limitrophes.

Le projet de réalisation de l'itinéraire cyclable reliant Saint-Avertin à Druye, dénommé itinéraire cyclable n°4, répond à ces objectifs, en s'attachant par ailleurs à résorber les discontinuités, et en s'intégrant dans le réseau cyclable des différentes communes traversées par l'itinéraire.

L'itinéraire, qui comprend 28 km de voies à aménager ou à créer, constitue un axe à fort potentiel de report modal vers le vélo, compte-tenu du nombre important de pôles générateurs de flux recensés dans un proche périmètre.

Une première étape consiste à aménager et améliorer le réseau cyclable existant sur le territoire des communes de Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours et Ballan-Miré.

Les travaux seront réalisés par étape, et hiérarchisés en fonction des enjeux sécuritaires, de résorption de discontinuités mais également des projets locaux de voirie programmés sur les territoires.

Dans un second temps, le réseau cyclable sera ensuite développé pour se prolonger à l'Ouest jusqu'à Druye.

PLAN D'ENSEMBLE DE L'ITINERAIRE CYCLABLE n°4



Un axe cyclable scindé en deux sections

Cet axe cyclable n°4 reliant Saint-Avertin à Druye, d'une longueur totale de 28 km, présente deux sections bien distinctes :

- Une section urbaine dense de 12 km avec la desserte potentielle de nombreux pôles générateurs de flux cyclables : entre Saint-Avertin et Ballan-Miré
- Une section rurale de 8 km : reliant Druye à la ZA de la Chataigneraie à Ballan-Miré

La section urbaine Saint-Avertin - Ballan-Miré

Synthèse sur Saint-Avertin

Le tracé emprunte majoritairement l'avenue du Général de Gaulle, aménagée en pistes cyclables monodirectionnelles.
La problématique générale sur l'axe repose sur la sécurisation des traversées, au niveau des giratoires et des carrefours à feux.
La section courante ne nécessite que peu d'interventions.

Il est à noter qu'un secteur n'a pas été traité : autour de l'Hôpital, dans l'attente des aménagements définitifs de la 2^e ligne de tramway et des insertions possibles avec le réseau cyclable.

Synthèse sur Chambray-lès-Tours

Le tracé proposé emprunte la rue David Néel et le chemin blanc jusqu'à l'éco-quartier limitrophe avec Joué-lès-Tours, majoritairement sur des aménagements cyclo-piétonniers mixtes.
Les enjeux sont à la fois la cyclabilité des aménagements mixtes, le traitement de quelques points durs et le choix d'un tracé évident pour les cyclistes.

L'insertion avec la ligne de tramway au niveau de l'hôpital fait choisir une alternative à la rue Laurencin par la rue Rolland Pilain, plus directe.

Synthèse sur Joué-lès-Tours

L'étude de faisabilité a permis d'étudier un tracé par le collège Vallée Violette puis le Boulevard Jean Jaurès pour la desserte des nombreux commerces sur l'axe et des établissements scolaires.
Le reste du tracé s'appuie sur différents types d'aménagements cyclables, allant de la bande cyclable à la piste bidirectionnelle (Boulevard des Bretonnières notamment).
Les enjeux sont essentiellement le traitement des discontinuités et l'aménagement des intersections, notamment les traversées de branches d'accès au boulevard périphérique et à l'autoroute.

Synthèse sur Ballan-Miré

Le tracé sur Ballan-Miré présente une longue discontinuité cyclable (Boulevard du général de Gaulle) ; pour le reste, le tracé s'appuie sur des pistes bidirectionnelles existantes de bonne qualité.

La problématique majeure est donc d'assurer la continuité cyclable de la section manquante et le traitement de quelques intersections.

A l'Ouest de la zone d'activité de la Chataigneraie, le tracé s'appuie sur la RD 751c sur une section rurale, en appui sur une ancienne bande dérasée multifonctionnelle quasi inexistante aujourd'hui.
L'enjeu sur cette section rurale, comme sur la suivante jusqu'au bourg de Druye, est de bien définir la typologie de l'aménagement cyclable.

La section rurale Ballan-Miré - Druye

Comme pour la section précédente à l'Ouest de la ZA de la Chataigneraie, le tracé s'appuie sur la RD 751c, sur une ancienne bande dérasée multifonctionnelle jusqu'au giratoire d'accès à l'A85.

Enjeux

Au vu du nombre important de pôles générateurs directement desservis par le tracé (commerces de proximité, centres commerciaux, écoles collèges et lycées, zones d'habitat dense et zone d'activités, équipements publics), cet axe **mérite un traitement de type « autoroute à vélo »** dans sa partie urbaine dense, soit la section comprise entre Saint-Avertin, Joué-lès-Tours et Ballan-Miré.

Il existe déjà des usages cyclables très établis sur certaines portions du tracé (Av. de Gaulle sur St Avertin, secteur Vallée Violette sur Joué-lès-Tours) et notamment des jeunes ; il s'agit à la fois de fidéliser ces usages par une **sécurisation des points durs restants** et de fluidifier les flux nouveaux (VAE, vélos hors gabarit type cargo) par des aménagements plus adaptés.

Enfin, la résorption des discontinuités majeures (autour de l'Hôpital Trousseau et à proximité de la gare SNCF de Ballan-Miré) et le traitement de points durs majeurs (bretelles d'accès au périphérique et à l'autoroute) permettront d'aménager un axe totalement cyclable et attractif pour l'ensemble des usages.

2/LES MODALITES MISES EN OEUVRE POUR LA CONCERTATION

2.1 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE

La concertation publique est conduite en application des dispositions du Code de l'Urbanisme, et notamment les articles L 103-2 L103-3, R 103-1 et R103-2.

Elle a pour objectif de :

- Donner l'accès à l'information conformément à la réglementation en vigueur,
- Sensibiliser la population aux enjeux du territoire et à sa mise en valeur,
- Faire évoluer le projet dans ses orientations et sa conception par l'exposition des attentes des idées et des points de vue afin de favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs,
- Optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

2.2 L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Par arrêté N°2021/22 du 5 mars 2021, les objectifs et les modalités de la concertation ont été définis.

La concertation a été ouverte après la signature de l'arrêté pour une durée de 40 jours, du 8 Mars au 16 Avril 2021.

2.2.1 LA COMMUNICATION

Une communication a été réalisée sur le site internet de la Métropole Tours Val de Loire. L'ensemble des communes concernées ont également relayé l'information par affichage ainsi que sur leur site internet.

2.2.2 LA MISE A DISPOSITION DU DOSSIER TECHNIQUE

Un dossier technique de présentation du projet avec des supports graphiques a été mis à disposition au siège de la Métropole et dans les mairies concernées, étant consultable aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Ce dossier a également été mis en ligne sur le site internet de Tours Métropole Val de Loire et celui des communes concernées.

2.2.3 LES MOYENS D'EXPRESSION

Le public pouvait s'exprimer et faire connaître ses observations tout au long de la concertation.

Un registre papier a été mis à disposition aux lieux de consultation du dossier technique.

Par ailleurs, il était également possible d'émettre un avis ou des observations par correspondance postale et /ou sur l'adresse mail « lti4concertation@tours-metropole.fr » dédiée à cette concertation.

3/LE RECUEIL DES AVIS ET L'ANALYSE

3.1 LE RECUEIL DES AVIS

18 avis ont été enregistrés. Ils ont tous été reçus par courriel.

Les avis sont émis majoritairement par des administrés. Une association, le Collectif Cycliste 37, s'est également exprimée.

3.2 L'ANALYSE DES AVIS

Les avis, qui portent pour la plupart sur des thématiques telles que le choix et la pertinence du tracé ou les usages et la sécurité, sont majoritairement favorables projet.

L'analyse détaillée des avis figure dans les tableaux suivants.

Remarques et observations :

L'aménagement prévu démarre à la limite des communes de St Avertin et de Larçay, mais se situe sur une voie très circulée: rue Paul-Louis Courier à Larçay, rue des Placiers à St Avertin (en rouge pointillé). Les préconisations d'amélioration de l'existant sont adaptées à la situation et doivent être réalisées.

Demande d'informations complémentaires :

- Rue des Placiers : axe de transit motorisé pendulaire :
- Nombre de véhicules / jour
- Nombre de véhicules aux heures de pointe

Les aménagements cyclables sur St Avertin sont structurés par l'avenue du Général de Gaulle avec une potentielle poursuite par les zones résidentielles de Larçay. La plage de Larçay est un idéal but de promenade et de pique-nique à l'occasion de sorties familiales et amicales.

C'est donc une bonne chose que de prévoir un aménagement par les rues de l'Ormeau et Mandela. La pertinence de cette proposition vaut pour sa capacité à créer, dans la continuité de la rue de l'Ormeau, une liaison cyclable avec les secteurs résidentiels de Larçay par la rue des Naudinières. Nous soutenons cette préconisation à la condition de la faire connaître à la commune de Larçay et à l'intercommunalité de Tours Est Vallée pour que la continuité des aménagements soit réellement mise en place.

Par ailleurs nous constatons que la rue de la Braquerie constitue un point de passage pour se rendre dans la forêt de Larçay.

Nous recommandons donc un court aménagement cyclable bidirectionnel pour faire la jonction entre la rue de l'Ormeau et la rue de la Braquerie.

Les préconisations prévues par le consultant au niveau des carrefours et de la réparation des revêtements conviennent.

Commentaires du Maître d'ouvrage :

L'aménagement de l'itinéraire cyclable n°4 entre Druye et Saint-Avertin s'inscrit dans la mise en œuvre du schéma directeur cyclable métropolitain dont l'un des objectifs est de constituer un réseau cyclable interconnecté avec celui des EPCI limitrophes. C'est dans ce contexte que la réalisation des aménagements de cet itinéraire s'effectuera en concertation étroite avec la commune de Larçay et la Communauté de Communes Touraine-Est Vallées.

Bonjour,
Je voulais vous donner l'avis d'un cycliste amateur et également automobiliste en ce qui concerne la signalisation au sol de la piste cyclable, en particulier au niveau des intersections (exemple segment 23 - Saint Avertin).
Cette signalisation par des carrés est comprise par la cycliste comme le marquage de la piste cyclable. Mais l'automobiliste comprend que les voitures venant de ce côté de l'intersection doivent lui céder le passage.....
D'où parfois de malheureuses et dangereuses incompréhensions entre automobilistes, avec passages en force surprenants.
Sinon, l'initiative est belle dans son ensemble.
Cordialement,

La jonction avenue de la République / rue Rolland Pilain : segment 100a n'est pas judicieuse
En raison de l'accès difficile à la rue Pilain pour les véhicules (camions et voitures) venant de Tours ou de l'autoroute.
La rue Pilain pourrait être élargie au moins sur la droite lorsqu'on arrive de Tours.

Bonjour, concernant la partie située sur Saint-Avertin, je me demande si il ne serait pas plus simple d'aménager la partie finale de la rue de l'Ormeau (en grande partie aménagée) pour les cyclistes et les faire passer par la rue Mandela (aménagée) plutôt que celle du placier, et de vouloir faire passer tous les automobilistes par un circuit de contournement dans un quartier résidentiel avec des véhicules garés de chaque côté sans possibilité de se croiser aisément ainsi que beaucoup d'enfants à proximité...cela me semble créer beaucoup de trafic alors que les cyclistes venant du placier préféreront passer par la rue de l'Ormeau qui elle ne présente pas de côte à monter.

Le traitement des intersections constitue en effet un enjeu majeur pour le projet qui prévoit d'aménager chaque intersection pour rendre prioritaire le cheminement cycliste.

Chaque traversée doit en effet être visible et également lisible pour l'ensemble des usagers de la route.

Ainsi, le projet s'attachera à matérialiser de manière lisible (coloration de la chaussée avec de la résine-agrégats, déploiement d'une signalisation horizontale explicite (pictogrammes + chevrons), conformément aux dispositions du référentiel technique adossé au schéma directeur cyclable.

La rue Rolland-Pilain se situe sur le tracé envisagé pour l'aménagement cyclable en liaison avec Saint-Avertin. L'aménagement intégrera le franchissement sécurisé de l'avenue de la République.

Cette rue présente en effet une emprise disponible intéressante (11 m environ) pour l'aménagement d'une liaison douce. Les études de projet devront confirmer la possibilité de prévoir une piste cyclable bidirectionnelle de 4 m, une chaussée de 5.5m de largeur et un trottoir de 1.4m.

Les études d'Avant-Projet permettront de déterminer quel est le tracé optimal. Les usages semblent aujourd'hui assez largement localisés sur la rue du Placier.

Si la rue Mandela présente une large emprise et des aménagements de bonne qualité, la rue de l'Ormeau présente une configuration et un bâti qui ne permettent pas de libérer une emprise pouvant permettre la circulation des cyclistes en site propre.

Remarques et observations :

J'ai regardé le dossier avec beaucoup d'intérêt. Et je ne doute pas du bien-fondé de la chose.

Cependant l'expérience que j'ai des chemins/itinéraires piétonniers transformés en véloroutes ou voies mixtes (sur l'île d'Oléron entre St Denis d'Oléron et la Brée par exemple, le long de la côte) me fait apporter deux remarques importantes :

- le quasi-bitumage du chemin, même d'une couleur "nature", fait que la piétonne que je suis n'éprouve plus aucun plaisir à y marcher parce que ce n'est tout simplement plus un chemin !

- surtout, le véloroute devient tellement emprunté par des cyclistes roulant à assez vive allure qu'il devient, dans la pratique, inutilisable pour les piétons car beaucoup trop dangereux ! Les pauvres piétons sont condamnés à marcher en file indienne sur un "bas-côté" plus ou moins inexistant, avec risque de se tordre les pieds en prime. Où est le plaisir de la marche dans ces conditions? Les voies mixtes, à l'usage, me paraissent une aberration. Un chemin, c'est fait pour marcher au milieu, pas sur les bords !!!

Je précise que je suis riveraine du Chemin Blanc à Chambray et que je l'emprunte régulièrement, pour aller me promener mais aussi, entre autres, avec une brouette pour aller au conteneur à verres vides au bout du chemin !!!

Bonjour,
Voici mes remarques concernant l'itinéraire 4 :

- Je voudrais qu'il y ait une plus grande fluidité au niveau du carrefour de l'avenue du grand Sud et la rue Alexandra David Néel/rue Emile Baudot. Il n'est pas simple pour les cyclistes de traverser ce carrefour. (SEG 102).

Commentaires du Maître d'ouvrage :

Il est précisé que le réseau cyclable métropolitain structurant doit, de manière générale, permettre la circulation fluide des cyclistes à allure soutenue sur chacun des itinéraires inscrits au schéma cyclable.

Afin de permettre un usage partagé du chemin blanc dans un cadre confortable et sécurisé, il fera l'objet d'un élargissement à 4 mètres, ce qui permettra de concilier les usages liés à la prise en compte des cyclistes et des piétons qui sont nombreux dans ce secteur.

Le chemin blanc à Chambray-lès-Tours s'inscrit dans un environnement propice à l'instauration d'une voie verte qui permet à la fois à la circulation des piétons et des cyclistes.

Enfin, le revêtement en enrobé beige qui caractérise et identifie le réseau cyclable structurant permettra également une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure.

La traversée sera aménagée par un dispositif de marquage dédié aux cyclistes et modernisation du dispositif de rappel du feu piétons/ cyclistes.

<ul style="list-style-type: none"> • SEG 110-111 : je ne comprends pas pourquoi la piste cyclable passe à gauche pour ensuite traverser de biais le carrefour. Je pense que, d'instinct, les cyclistes vont continuer tout droit et rester sur la droite et je trouve la traversée très dangereuse. • SEG 111B : je n'ai pas trouvé d'indications concernant ce croisement dans le document. Je souhaiterais que le carrefour qui mène à l'écoquartier La Guignardière (rue Guillaume Louis/chemin Blanc) soit sécurisé. La traversée de la rue Guillaume Louis est dangereuse. • Il me semble important que cet itinéraire 4 soit pensé et préparé en anticipant également l'arrivée de la 2ème ligne de tram sur Chambray. Il faut créer une continuité entre les moyens de transport et ne pas perdre en fluidité ; créer une harmonie et complémentarité entre les mobilités douces. • Je pense que les futurs aménagements ne doivent pas se faire au détriment de la biodiversité et de l'environnement naturel de certains tronçons. Le confort de circulation est important mais doit prendre en compte notre impact environnemental. Il faut faire en sorte que l'on puisse circuler dans des espaces agréables. • Il faut également penser à des stationnements sécurisés à des points névralgiques du parcours car ces itinéraires ne seront utilisés si les usagers peuvent garer leur vélo en toute sécurité. Lieux de stationnement: hôpital, 	<p>Le projet rétablira la trajectoire cycliste au Nord de la rue Carpeaux et proposera par ailleurs la sécurisation du carrefour avec la rue de la Fontaine Blanche (un plateau ralentisseur sera aménagé pour apaiser la circulation motorisée et sécuriser la traversée des piétons et cyclistes).</p> <p>L'intersection du chemin blanc et de la rue Guillaume Louis au droit de l'éco quartier sera bien aménagée dans le cadre du projet, à l'aide d'un plateau ralentisseur permettant la traversée sécurisée des piétons et cyclistes.</p> <p>L'itinéraire n°4 desservira les stations de Tramway de l'avenue de la République, ce qui favorisera l'intermodalité.</p> <p>Tours Métropole accorde une grande importance à la prise en compte de l'environnement et à une bonne intégration de ses aménagements dans le cadre de vie. Ainsi, des aménagements qualitatifs (tels qu'éclairage adapté des infrastructures, aménagements paysagers etc.) seront déployés si nécessaire. A Chambray-lès-Tours, l'aménagement d'une voie verte de 4 m de largeur au droit du chemin blanc s'inscrira dans le cadre d'une rénovation complète du dispositif d'éclairage public, qui sera d'ailleurs complété par de nouveaux points lumineux afin de traiter les zones d'ombre.</p> <p>La politique cyclable de la Métropole est globale : la réalisation d'infrastructures cyclables s'accompagnera de la mise en place de services destinés aux cyclistes : les espaces dédiés au stationnement ont toute leur place dans le dispositif, notamment au niveau des pôles de centralité.</p>
--	---

médiathèque, centre commercial Cultura, écoles, éco-quartier...

J'habite le quartier de la fontaine blanche à Chambray les Tours et me déplace quotidiennement à vélo dans l'agglo, depuis 4 ans, seul ou avec mes enfants. Mes trajets sont utilitaires : professionnels, liés aux contraintes domestiques et scolaires des enfants. Cela représente 15 km quotidien en moyenne, toute l'année, de mon domicile à mon travail à Tours Centre, vers les écoles de mes enfants et/ou les différents commerces et services de Chambray.

Je vous remercie de nous donner la parole sur ce projet d'itinéraire cyclable, et les moyens de le comprendre grâce à la description du parcours d'une grande clarté mis à disposition.

Je relève les points suivants, le plus important étant l'inadéquation de l'objectif d'autoroute à vélo avec la proposition faite sur le segment 102.

Merci de votre attention.

1- L'aménagement du segment 102 ne convient pas. Contrairement à ce qui est proposé, l'alternance des feux ne convient pas. Il existe une incohérence : la traversée des cyclistes et piétons est mise en concurrence avec le passage des voitures de la rue David Neel et de la rue E Baudot vers l'avenue du Grand Sud direction Sud. C'est extrêmement dangereux et cela constitue un frein majeur à la circulation cycliste notamment des plus jeunes.

Par ailleurs, la circulation sur l'avenue du Grand Sud est importante à toute heure et les feux malheureusement pas toujours respectés. Les vitesses des véhicules sont régulièrement excessives à ces intersections. Tout ceci rend le cycliste extrêmement vulnérable en cas de collision. S'ajoute à ce risque majeur l'inconfort d'être exposé aux fumées d'échappement nocive des véhicules lorsqu'on attend entre deux feux, ce qui est inévitable actuellement.

Un réel aménagement de type autoroute à vélo devrait envisager une passerelle reliant la rue E Baudot et la rue David Neel en surplombant l'avenue du Grand Sud. La sécurité et le succès de cette autoroute à vélo sont à ce prix, car les dispositifs flashs et les marquages au sol n'ont

Le projet ne prévoit pas la création d'une passerelle, considérant que la traversée de l'avenue du Grand Sud peut être sécurisée par l'instauration d'un aménagement permettant un passage en deux temps lorsque les véhicules sont à l'arrêt.

<p>jamais protégés les cyclistes des collisions ou de la pollution.</p> <p>2- "Seg 110a, 111a et b : remplacement des barrières contrôle d'accès actuelles, trop contraignante pour des vélos avec sacoche, remorque ou vélo cargo. Du mobilier, de type demi-barrière serait adapté". Les vélos cargos VAE et les vélos avec sacoche passent sans difficulté en ralentissant par ces barrières. Le chemin blanc est totalement indemne de 2 roues motorisés. Il serait dommage de trop élargir le passage au risque de permettre le passage de 2 roues motorisés, extrêmement dangereux sur cette section où circulent énormément d'enfants.</p> <p>Le chemin blanc est par ailleurs relativement peu large, notamment aux heures de pointe comme les heures d'écoles. L'élargir serait bénéfique mais comment ?</p> <p>3- Il faut sécuriser l'intersection entre le chemin blanc et la rue Guillaume Louis, qui va devenir beaucoup plus passante avec l'éco quartier et qui n'est pas du tout protégée.</p> <p>4- Par ailleurs, l'esplanade formée par le trottoir en amont de l'intersection accueille des bennes de verres. Ceci provoque le rejet d'éclat de verre sur la voie cyclable très souvent.</p> <p>5- Enfin, cette zone est très souvent le siège de stationnement "sauvage" de véhicules pour accès aux différentes bennes ou autres. Cela bloque régulièrement le passage. Interdire l'accès aux véhicules motorisés sur tout ou partie de cette esplanade serait un plus.</p>	<p>Concernant les dispositifs anti-accès motorisé, le remplacement des barrières par un équipement plus adapté (demi-barrières ou potelets) est prévu dans le cadre du projet.</p> <p>Le projet prévoit bien l'élargissement du chemin blanc, avec une largeur cible de 4 mètres.</p> <p>L'intersection du chemin blanc et de la rue Guillaume Louis sera bien aménagée dans le cadre du projet, à l'aide d'un plateau ralentisseur permettant la traversée sécurisée des piétons et cyclistes.</p> <p>Dans le cadre de l'aménagement de ce carrefour, le déplacement du point d'apport volontaire pour verres et vêtements est prévu.</p>
<p><u>Remarques et observations :</u></p> <p>Bonjour,</p> <p>Utilisant le vélo pour me rendre à la gare, j'emprunte en toute sécurité la piste cyclable existante jusqu'au rond-point mais ensuite je dois traverser celui-ci pour accéder à la route et partager la fin de mon trajet avec les voitures.</p>	<p><u>Commentaires du Maître d'ouvrage :</u></p> <p>Deux discontinuités importantes ont en effet été identifiées à Ballan-Miré le long de la RD 751c : l'une entre la rue des acacias et la rue de la gare, l'autre avenue du Général de Gaulle. Elles seront traitées par l'aménagement d'une piste sécurisée dédiée aux cyclistes.</p>

<p>J'ai manqué à plusieurs reprises de me faire renverser dans ce rond-point donc j'espère vivement que le futur aménagement évitera aux cyclistes d'emprunter cet axe très fréquenté.</p> <p>De plus il est vrai que pour se rendre dans le centre de Ballan-Miré il manque effectivement une continuité de la piste cyclable sur le boulevard du général de Gaulle pour récupérer la piste menant à Joué-lès-Tours.</p> <p>Cordialement</p> <p>*****</p>	
--	--

<p><u>Remarques et observations :</u></p> <p>Contribution du Collectif Cycliste 37 (synthèse dont l'intégralité est jointe en annexe).</p> <p>Le projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable, qualifié de ligne 4, sur le plateau sud de Tours Métropole ne soulève pas de questions majeures sur les communes de Saint Avertin, Chambray-lès-Tours et Ballan-Miré. Dans l'ensemble les préconisations du consultant sont celles que l'on attend pour un tel itinéraire.</p> <p>Sur Saint Avertin, nous sommes favorables à la proposition d'aménagement des rues de l'Ormeau et Mandela, dans la mesure où elles favoriseront la continuité cyclable sur la commune de Larçay. En complément nous recommandons un court aménagement cyclable bidirectionnel pour faire la jonction entre la rue de l'Ormeau et la rue de la Braquerie, pour donner la possibilité d'une jonction avec la forêt de Larçay.</p> <p>Sur Chambray-lès-Tours, nous suggérons pour sortir de l'hôpital Trousseau de rejoindre le chemin rouge en longeant au sud le centre de traitement et de régulation de l'alerte, SAMU centre 15, et de prendre la rue Jacques Monod pour croiser perpendiculairement l'avenue de la République et ainsi rejoindre la rue Roland Pilain avec l'avantage d'un feu tricolore déjà existant.</p>	<p><u>Commentaires du Maître d'ouvrage :</u></p> <p>Les études d'Avant-Projet permettront de déterminer quel est le tracé optimal. Les usages semblent aujourd'hui assez largement localisés sur la rue du Placier.</p> <p>Si la rue Mandela présente une large emprise et des aménagements de bonne qualité, la rue de l'Ormeau présente une configuration et un bâti qui ne permettent pas de libérer une emprise pouvant permettre la circulation des cyclistes en site propre.</p> <p>Le secteur du CHU Trousseau a volontairement été exclu des propositions compte-tenu des incertitudes liées aux mutations urbaines importantes que va connaître ce secteur à moyen terme notamment en lien avec les projets NHT et du Tramway. A ce stade, le passage par la rue Monod est possible tout comme celui par la rue de la petite alouette.</p> <p>Les aménagements futurs prendront en compte les continuités cyclables entre Saint-Avertin et Chambray-lès-Tours.</p>
--	--

<p>Par contre nous nous étonnons de l'absence d'évidence des aménagements cyclables au sein de l'écoquartier. S'il semble que la dominante soit l'implantation d'une piste bidirectionnelle, celle-ci disparaît en plein milieu. Nous demandons donc des éclaircissements sur les conditions de circulation des piétons et des cyclistes dans cet écoquartier.</p> <p>Sur Ballan-Miré, il y a une contradiction entre ce qui est annoncé dans le dossier de concertation, avec deux pistes unidirectionnelles en site propre entre la rue de la gare et le rond-point du général de Gaulle, et ce qui a été dit en réunion de concertation, l'implantation d'une piste bidirectionnelle en site propre. Nous ne sommes favorables qu'à la seconde option.</p> <p>Par contre, ce qui est proposé sur Joué-lès-Tours manque totalement de crédibilité rue de Verdun et sur 450 m boulevard Jean Jaurès entre les rues Gamard et Gallieni. De manière plus générale ce qui est proposé sur le boulevard Jean Jaurès est sujet à caution d'une part à cause de l'omniprésence de stationnements longitudinaux, de la présence de commerces : atelier automobile Speedy, le commerce Les Belles Caves, le magasin Picard et le garage Renault, qui occasionnent des entrées et sorties intempestives d'automobiles et de stationnements sauvages sur les aménagements cyclables. Sur la rue Verdun, c'est à une refonte totale de la configuration viaire qu'il faut attendre.</p> <p>Faire croire que l'on peut aménager une autoroute à vélos entre les rues Gamard et Gallieni défie l'entendement, tellement jusqu'à ce jour tout a été fait pour favoriser l'omniprésence de l'automobile. Les préconisations du consultant n'apportent aucunes garanties crédibles.</p> <p>Ce n'est pas par hasard que le Livre Blanc du CC37 de 2015 avait éliminé cette option, les mêmes problèmes étaient déjà présents.</p> <p>Enfin nous demandons que le franchissement de la ligne de chemin de fer Tours Bordeaux soit fait sur un ouvrage spécifique pour les piétons et les vélos.</p> <p style="text-align: center;">*****</p> <p>Belle étude du "Barreau Sud" de l'agglo qui reprend bien les prérogatives avancées dans le</p>	<p>Lors de la phase Avant-Projet, les conditions de circulation des cyclistes dans l'éco-quartier, dont les aménagements ne sont pas finalisés à ce jour, ne manqueront pas d'être explicités.</p> <p>L'enjeu principal du projet sur le territoire de Ballan-Miré consiste à résorber les deux discontinuités importantes qui existent à ce jour le long de la RD 751c.</p> <p>Si le projet prévoit de conforter la piste bidirectionnelle existante dans la traversée de Ballan-Miré, la présence d'un passage à niveau constitue une contrainte forte qui impose de prévoir un franchissement du passage à niveau en pistes monodirectionnelles.</p> <p>La définition du tracé précis et des caractéristiques de l'itinéraire cyclable dans la traversée de Joué-lès-Tours fera l'objet d'une concertation approfondie en lien avec la commune et le Collectif cycliste 37 lorsque des propositions opérationnelles auront été esquissées (phase d'Avant-Projet).</p> <p>Ces observations ont été soumises au maître d'œuvre pour examen en lien avec la commune concernée des possibilités d'optimiser le tracé.</p> <p>La construction de cet ouvrage ne fait pas partie du programme de l'opération.</p>
---	--

<p>précédent mandat et en prolongeant jusqu'à Druye.</p> <p>Dans l'ordre quelques remarques à retenir:(qui sont en partie exprimées dans le projet)</p> <p>L'itinéraire projeté retient, dans l'ensemble, un profil en long acceptable pour le vélo (qui n'est pas toujours électrique!)</p> <p>1-Assurer les continuités cyclables sur les différents parcours proposés par les communes</p> <p>2-S'assurer des mises en normes actuellement revisitées des espaces cyclables (CEREMA)</p> <p>3-Chambray les Tours: S'inscrire dans le projet du CHRU Trousseau pour la continuité ente St Avertin et Chambray (Avenue République) (Les intentions sont bien notées sur le projet CHRU)</p> <p>4-Chambray les Tours : Eco Quartier ; Piste Theodore Monod vers piste Alain Bombard...voir étude raccourci en prenant allée (hypoténuse=gain profil en long)</p> <p>5-Joué les Tours: Le circuit noté 1112 adjacent à rue Montrichard ne semble pas étudié? il permettrait de rejoindre la piste cyclable déjà existante à Joué qui passe au-dessus Voie Ferrée et rejoint vers Lycée Jean Monnet et aussi Terminus ligne Tram1</p> <p>6-Joué les Tours: Desserte du Terminus TRAM1 absente de l'étude semble-t-il?</p>	<p>Le projet d'aménagement du réseau cyclable structurant métropolitain prévoit bien d'assurer la continuité avec le réseau secondaire d'intérêt local, qui s'inscrit en rabattement sur ce dernier.</p> <p>Le projet prendra bien en compte les évolutions normatives et en particulier les recommandations émises par le CEREMA.</p> <p>En effet, le projet n'a volontairement pas exploré les possibilités d'aménagement dans le secteur concerné par les évolutions du secteur du CHU Trousseau et de la seconde ligne de Tramway, pour mieux intégrer ensuite les contraintes et possibilités offertes par ces projets lorsqu'ils auront été définis.</p> <p>Cette observation sera soumise au maître d'œuvre pour examen en lien avec la commune concernée des possibilités d'optimiser le tracé.</p> <p>Cette possibilité est bien prévue dans le cadre de l'antenne Sud qui permettrait de rejoindre la VC 300 jusqu'au boulevard périphérique et la rue de Verdun.</p> <p>En effet, l'itinéraire cyclable n°4, qui assure une jonction directe vers Ballan-Miré par la rue de Verdun, ne prévoit pas de desservir directement la station de Tramway « Jean Monnet ». Toutefois, ce pôle générateur de flux, situé non loin du réseau cyclable structurant, est facilement raccordé en rabattement par le réseau cyclable secondaire.</p>
---	---

Remarques et observations :	Commentaires du Maître d'ouvrage :
<p style="text-align: center;">*****</p> <p>Bonjour Monsieur le Président de Tours Métropole Val de Loire, Agé de 66 ans et originaire de la région parisienne, j'habite à Ballan-Miré depuis 5 ans où je suis venu passer ma retraite avec mon épouse, notamment pour y pratiquer le cyclotourisme. Pour cela, nous apprécions beaucoup le réseau des petites routes de campagne ainsi que les pistes cyclables quand elles existent. Toutefois, celles-ci méritent souvent une réfection de leur enrobage car elles sont parfois dans un tel état d'inconfort et donc d'insécurité qu'il est préférable d'emprunter la route, source aussi d'insécurité.</p> <p>Puisque vous nous donnez l'occasion de nous exprimer sur le projet de rénovation et d'amélioration de l'itinéraire n°4 entre Saint-Avertin et Druye, ce dont je vous remercie, je vais profiter de cette opportunité pour partager avec vous quelques remarques. Je pratique très souvent (au moins une fois par semaine) le tronçon entre Ballan-Miré et Druye sur la RD 751C.</p> <p>A partir du point 153 bis aux points suivants, je trouve très bien et sécurisante l'idée de reculer le marquage du CdLP motorisé pour laisser la priorité à la PCB et de marquer la traversée cyclable dans le carrefour. J'ai pratiqué cette règle de code de la route en Allemagne, notamment près du Lac de Constance et cela est très rassurant et sécurisant pour les cyclistes sans nuire aux véhicules motorisés. Cela devrait être généralisé en France.</p> <p>A partir du point 170 jusqu'à Druye, la piste cyclable bi-directionnelle est impraticable car son revêtement est défectueux et son marquage est quasi invisible. De plus, aux points 173 et suivants, dans les courbes la piste est interrompue ce qui présente un danger par le fait que les cyclistes qui pratiqueraient cette piste se retrouveraient brutalement sur la route avec les véhicules motorisés. Cette piste bidirectionnelle est suffisante mais nécessite d'être mieux revêtue, débroussaillée,</p>	<p>Lorsque l'aménagement du réseau cyclable structurant s'appuie sur des infrastructures existantes, celles-ci feront l'objet d'une rénovation si leur état n'est pas compatible avec les critères de sécurité et confort souhaités.</p> <p>La signalisation horizontale (marquage) et verticale (panneaux, signalétique) constituent des points de vigilance, tout comme les interventions d'entretien que nécessitent les infrastructures cyclables.</p>

<p>réalisée en continue jusqu'à Druye y compris dans les virages, mieux signalée. Cordialement et "cyclistement" vôtre.</p>	
---	--

<u>Remarques et observations :</u>	<u>Commentaires du Maître d'ouvrage :</u>
<p>Bonjour</p> <p>Il serait bien de penser aux lumières sur toute la partie de la piste cyclable, à plusieurs fontaines à eau sur le parcours, et une station de gonflage de pneus.</p> <p>Merci de prendre en compte mes suggestions.</p> <p style="text-align: center;">*****</p> <p>Super tout ça et tout bêtement à quand une liaison LE GRAND PORTEAU, LE PETIT PORTEAU au bourg de CHAMBRAY LES TOURS.... Vous voyez juste pour pouvoir aller chercher son pain en vélo, permettre aux jeunes qui résident dans ces quartiers de se rendre au sport dans le bourg sans que les parents soient obligés de les emmener en voiture Bref ... J'avais déjà soulevé le problème quand mes enfants étaient "jeunes", j'ai laissé tombé depuis longtemps (on va dire 25 ans) pour constater que rien n'a changé pour nous !!!</p> <p style="text-align: center;">*****</p> <p>Bonjour Concernant le 1er segment qui passe rue de Montrichard. Je peux vous affirmer qu'à toute heure de rentrée ou de sortie de classe, il y aura des voitures stationnées à cheval sur la piste cyclable. Les parents stationnent autour de l'entrée du collège, des 2 côtés.</p>	<p>Le déploiement d'un dispositif d'éclairage des infrastructures cyclables n'est pas prévu de manière systématique dans le cadre du projet.</p> <p>L'éclairage des pistes cyclables est généralement assuré par les dispositifs d'éclairage existants ; c'est notamment le cas en milieu urbain où il contribue à assurer la sécurité des usagers de l'espace public, souvent partagé (véhicules, cyclistes, piétons).</p> <p>L'éclairage des pistes cyclables sera mis en œuvre après examen au cas par cas de la configuration du site environnant, en prenant en compte le contexte dans lequel s'inscrit l'aménagement et les enjeux (densité urbaine, accès résidentiels, desserte d'équipements publics, présence d'espaces naturels où le « sur-éclairage » est à proscrire ..).</p> <p>Par ailleurs, la construction des infrastructures cyclables sera accompagnée de services associés tels stations de gonflage, de réparation, dispositifs permettant le stationnement, etc.</p> <p>L'itinéraire n°4, objet de la présente concertation, ne dessert pas ce secteur de la commune de Chambray-lès-Tours situé au Sud, en limite d'Esvres-sur-Indre.</p> <p>L'itinéraire cyclable structurant susceptible d'en assurer la desserte est l'itinéraire n° 3 (axe Chanceaux-sur-Choisille-Chambray-lès-Tours)</p>

Mon avis est qu'il vaudrait mieux aménager la piste cyclable sur la bande déjà existante le long du parking, côté gymnases et terrains. Certes il faut l'élargir et protéger le passage.

Les collégiens qui passent par les zones pavillonnaires et qui empruntent actuellement ce passage devraient alors traverser en face du chemin piéton qui les conduit à l'arrêt de bus des pavillons.

L'idéal sinon serait de mettre cette rue en sens unique, là il aurait la place pour tout le monde mais il faudrait protéger la piste cyclable par un muret ou qq chose qui empêche de se garer à cheval dessus.

Bon brainstorming, merci de votre écoute.

Dans le cadre de l'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Saint-Avertin et Druye, une concertation est réalisée sur la commune de Chambray-lès-Tours.

À la lecture du dossier mis à disposition sur le site de la mairie, je me permets l'observation liminaire ci-après et les remarques suivantes :

En matière de concertation, 4 niveaux sont communément admis :

L'information qui, par le biais d'une communication aux habitants, informe des décisions et des éléments de décision,

La consultation qui consiste à recueillir auprès du public des attentes, des revendications, des suggestions...

La concertation qui est un dispositif public et collectif de confrontation autour d'un projet en vue d'une décision,

La participation qui permet la codéfinition, voire la codécision.

Le document présenté relève de l'information/consultation et non de la concertation puisque son objet est d'enrichir l'état des lieux et les premières propositions d'aménagement. De plus, il ne semble y avoir aucune possibilité de concertation puisque le

Cette proposition sera examinée en lien avec la commune, garante de la police de circulation et de stationnement, dans le cadre des études opérationnelles.

<p>tracé et les aménagements semblent déjà prédéfinis !</p> <p>Le dossier mis à disposition s'avère des plus succincts. Il s'agit en fait d'un descriptif par section avec des propositions d'aménagements basiques qui ne traduisent pas une véritable ambition en faveur du vélo.</p> <p>Ainsi :</p> <p>-Il n'y a aucune donnée environnementale, de trafic, financière permettant de juger de l'intérêt de cet aménagement ! Ne serait-il pas intéressant de pouvoir apprécier le niveau des trafics (vélo) escomptés, avoir des informations sur le report modal espéré, d'apprécier l'intégration de cette « autoroute vélo » dans le réseau routier de Chambray et de son impact sur les autres modes de déplacement, de juger de son interconnexion avec le réseau vélo existant... ?</p> <p>En matière de sécurité, il apparaît que tout ne soit pas fait, notamment sur l'avenue Grand Sud. L'aménagement reste « accessoire » au regard de la plate-forme routière. Il n'y a aucune information sur les aménagements qui inviteront/obligeront les voitures à modifier leur comportement à l'approche du carrefour. Il n'est même pas prévu d'avoir un enrobé de couleur différente pour matérialiser « une traversée cyclable » (le fait de ne pas parler de piste n'est-il pas révélateur ! Un véritable plateau cyclable ne peut-il pas être envisagé ?). L'aménagement proposé ne suit en rien les recommandations du Cerema en la matière.</p> <p>La cartographie aurait pu bénéficier des apports d'un SIG ou d'une cartographie dynamique.</p> <p>Dans quel contexte réglementaire se réalise cette concertation ?</p> <p>Enfin, sauf exception, en matière de concertation un retour est généralement attendu, sous forme d'un bilan, pour justifier et/ou expliquer la prise en compte ou non des avis et propositions recueillis. Qu'en sera-t-il (temporalité et modalité) ?</p> <p>D'une manière générale, le dossier n'est pas du niveau d'une concertation, il est purement</p>	<p>Il est rappelé que la présente concertation publique est conduite en application des dispositions du Code de l'Urbanisme, et notamment les articles L 103-2 L103-3, R 103-1 et R103-2.</p> <p>Elle a pour objectif de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner l'accès à l'information conformément à la réglementation en vigueur, • Sensibiliser la population aux enjeux du territoire et à sa mise en valeur, • Faire évoluer le projet dans ses orientations et sa conception par l'exposition des attentes des idées et des points de vue afin de favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs, • Optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter. <p>Les traversées cyclables seront bien matérialisées par un revêtement de couleur claire (résine ou enrobés clairs) et une signalisation horizontale et verticale adaptées.</p>
---	--

informatif. Il n'apporte aucun élément probant permettant de justifier du niveau de réponse aux objectifs définis en introduction sur le site.

Bonjour, la fin du tracé n'est pas clair sur la concertation. Le passage par cette route rd751c avec un marquage + zone de protection physique sera utile. Personnellement la fin pourrait se faire en prenant à droite à qqes centaines de mètres avant le rond-point de Druye (par zone entreposage travaux publique) puis repiquer vers rue du pain.

Cette rue, moins dangereuse, est finalement centrale dans la commune et dessert les lotissements et le centre bourg.

DRUYE est incluse dans Tours métropole et doit pouvoir aussi profiter des aménagements sans s'arrêter à la limite communale (comme spécifiée dans la concertation) Bien cordialement

Bonjour Monsieur

Bien que je ne connaisse pas toutes les sections présentées sur ce projet, j'observe que l'analyse du site et les solutions d'amélioration proposées ont fait l'objet d'une analyse approfondie.

Seuls quelques termes techniques tels que « marquage d'une CVCB sur la section courante » ou « Carrefour à la hollandaise » peuvent contribuer à une incompréhension par le public de certaines solutions envisagées.

Je ne peux que féliciter les personnes à l'origine de cette étude.

Je note avec satisfaction que l'étude ne se borne pas simplement à proposer des principes d'aménagement.

Elle mentionne des aspects qualitatifs de réalisation nécessitant une attention particulière des concepteurs pour garantir une bonne adaptation du projet pour les usagers (Prise en compte dans cette analyse des ressauts, des désordres engendrés sur le revêtement par le système racinaire ou nécessité de barrières adaptées pour les vélos avec sacoches ou vélo cargo)

La RD 751c qui relie Druye à Ballan-Miré est une route déclassée et désormais peu utilisée par la circulation automobile. Elle présente donc une configuration idéale pour permettre la circulation des cyclistes, après réalisation d'aménagements.

Il est à ce stade prévu que l'itinéraire 4 rejoigne le bourg de Druye par la rue du Pain.

CVCB= Chaussée à Voie Centrale Banalisée

Le carrefour à la Hollandaise permet la circulation périmétrique en site propre des cyclistes dans un carrefour.

Je profite de ce message pour indiquer que l'installation d'obstacles en dur sur les pistes cyclables est à bannir.

En effet, lorsqu'une piste cyclable est utilisée par un groupe, l'effet de masque de la masse du groupe peut aboutir à découvrir l'obstacle au dernier moment ou pire occasionner une chute.

De même les barrières condamnant l'accès à une piste cyclable devraient être visibles (un peu à la manière des barrières de passage à niveau SNCF) et complétées par des dispositifs de contournement cycliste. Le parfait contre-exemple d'obstacle rendant une piste cyclable dangereuse en conditions de faible lumière est celui équipant la « Loire à vélo » vers l'aquarium de Touraine ou les poteaux bois sur ce même itinéraire en bordure de Loire.

Un excellent exemple de limitation d'accès bien pensé est celui des barrières avec dispositifs de contournement de la piste cyclable empruntant les anciennes emprises du chemin de fer départemental entre Vernou et Reugny.

Enfin, les ressauts peuvent être particulièrement dangereux surtout lors d'une insertion vers une bande ou piste cyclable parallèle à la route. Les continuités de fil d'eau peuvent être assurées avec une égale efficacité par un caniveau plutôt que par une bordure. Car même faiblement saillante elles sont très dangereuses pour des cyclistes utilisant des pneus type course (fins et fortement gonflés).

J'espère que ce projet qui semble répondre à l'attente des usagers se concrétisera dans les meilleurs délais

Cordiales salutations

Bonjour

Je suis très satisfait de voir émerger ce projet.

Elu Municipal à Chambray Lès Tours et pratiquant régulièrement le vélo, je ne peux qu'attirer votre vigilance sur deux zones très sensibles :

- contournement de l'hôpital (à priori les travaux liés à l'arrivée du Tramway devraient sérieusement améliorer la copie existante bien médiocre)

Il peut être précisé que le réseau cyclable structurant métropolitain sera conçu de manière à supprimer les ressauts et à promouvoir systématiquement les franchissements de bordure sans ressaut.

En effet, comme précisé dans le dossier de concertation, le projet n'a volontairement pas exploré les possibilités d'aménagement dans le secteur concerné par les évolutions du secteur du CHU Trousseau et de la seconde ligne de Tramway,

<p>- traversée de la route de Bordeaux dans la continuité de la rue David Neel avec la traversée du pont Baudot au- dessus de l' autoroute. Cette zone constitue un véritable point noir, dangereux, cohabitation avec un flux important de véhicules. Si l'on veut donner à ce tracé une véritable attractivité touristique et quotidienne pour les locaux, un investissement significatif doit être dégagé (passerelle par exemple ...ou autre solution sécurisante)</p> <p>La concertation publique est un bon moyen de capter les observations et idées, l'implication concrète des élus locaux chargés de ce domaine me semble également un atout important. Je souhaite une belle réussite à ce projet</p> <p>Cordialement Christian CHOUTEAU</p>	<p>pour mieux intégrer ensuite les contraintes et possibilités offertes par ces projets lorsqu'ils auront été définis</p> <p>Le projet ne prévoit pas la création d'une passerelle pour franchir l'avenue du Grand Sud, considérant que la traversée de l'avenue du Grand Sud peut être sécurisée par l'instauration d'un aménagement permettant un passage en deux temps lorsque les véhicules sont à l'arrêt.</p>
---	---

Conclusion

La concertation relative au projet d'aménagement de l'itinéraire cyclable n°4 reliant Saint-Avertin à Druye a permis aux habitants et futurs usagers de prendre connaissance du projet, de mieux comprendre les enjeux et objectifs et d'en apprécier ses principales caractéristiques.

Les contributions recueillies par courriel sont globalement positives et encourageantes.

L'analyse des avis reçus permet de tirer un bilan **favorable** au projet.

Ces avis confirment l'intérêt public du projet, valident les valeurs et les objectifs principaux afin de créer un itinéraire cyclable sécurisé et cohérent.

Les quelques points de vigilance relevés dans le cadre de ces contributions permettront de faire évoluer le projet en phase opérationnelle.

ANNEXE Contribution du Collectif Cycliste 37 en date du 16 Avril 2021