Réseau Cyclable Structurant Tours Métropole Val-de-Loire

Bilan de la concertation préalable

Itinéraire 3
Chanceaux-sur-Choisille <> Chambray-lès-Tours

Du 27 novembre au 22 décembre 2023

Tours métropole Val de Loire

SOMMAIRE

1 LE RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT **5**
Présentation de l'itinéraire 3 6

2 LE DÉROULEMENT ET LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION **7**
Le cadre de la concertation 7
Les objectifs majeurs de la concertation 7
Le déroulement de la concertation 7

3 L'ANALYSE DES AVIS EXPRIMÉS **16**

4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION **24**
Une concertation bien accueillie 24
Les enseignement communs aux 5 itinéraires soumis à la concertation 24
Les enseignement spécifiques à l'itinéraire 3 25

5 LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET **25**

PRÉAMBULE

Une phase de concertation réglementaire s'est déroulée du **27 novembre au 22 décembre 2023** sur cinq itinéraires du Réseau Cyclable Structurant de Tours Métropole Val de Loire.

Les 5 itinéraires soumis à concertation ont été présentés afin de permettre à chaque habitant de s'informer librement sur l'avancement de la politique cyclable et les aménagements prévus, poser des questions ou émettre un avis sur le projet.

Différents temps, selon des formats variés afin de toucher le plus grand nombre, ont été proposés au public : une réunion publique, un atelier avec les étudiants à l'Université, trois points d'information.

Le dispositif de concertation s'est également appuyé sur un questionnaire en ligne diffusé largement sur les canaux numériques de Tours Métropole Val de Loire. Ce questionnaire a également été mis à disposition en version papier lors des points d'information.

Le public a eu la possibilité de s'exprimer sur chaque itinéraire *via* des registres papier mis à disposition en mairie, par courrier ou par voie électronique.

Le présent document a pour objectif de retracer le déroulement de cette phase de concertation réglementaire et ses principaux avis et résultats pour l'itinéraire 3.

Quatre autres bilans ont été établis pour les itinéraires 1,2, 7 et 10.

Ce bilan fera l'objet d'un arrêté de Tours Métropole Val de Loire, conformément à l'article L. 103-6 du Code de l'urbanisme afin d'entériner la validité réglementaire de la concertation et permettre aux études de se poursuivre.

1. Le Réseau
Cyclable Structurant

Tours Métropole Val de Loire poursuit depuis plusieurs années une politique cyclable ambitieuse intégrant les enjeux de mobilités, de cadre de vie et de transition écologique. Objectif : augmenter la pratique du vélo dans les trajets du quotidien.

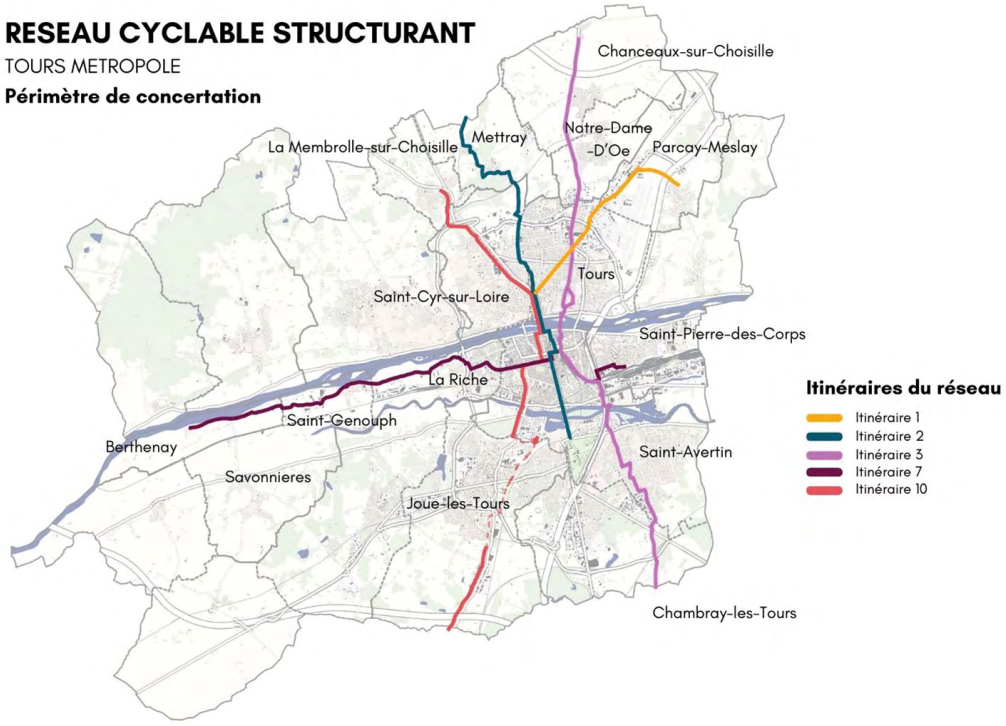
Restée relativement stable ces dernières années, la part de déplacements qui s'effectuent en vélo sur le territoire métropolitain est estimée à 4%. Elle demeure très éloignée de l'objectif fixé par le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération tourangelle qui prévoyait d'atteindre 9% des déplacements en vélo à l'horizon 2023.

Afin d'impulser une nouvelle dynamique, un nouveau schéma directeur cyclable a été approuvé en Conseil métropolitain le 28 février 2022. Il intègre la réalisation d'un Réseau Cyclable Structurant composé à terme de 13 itinéraires pour un linéaire de 350 km. Les aménagements réalisés dans le cadre de ce réseau répondront principalement à 5 objectifs : continuité, sécurité, performance, confort et lisibilité.

La première tranche de réalisation de ce réseau concerne 7 itinéraires pour un linéaire de 110 km. Deux itinéraires ont déjà fait l'objet d'une concertation réglementaire en décembre 2020 (itinéraire 9) et en avril 2021 (itinéraire 4). Les études sur ces itinéraires se poursuivent et les premières réalisations sont visibles depuis 2021 et se poursuivront dans les années à venir.

Les 5 itinéraires soumis à concertation sont :

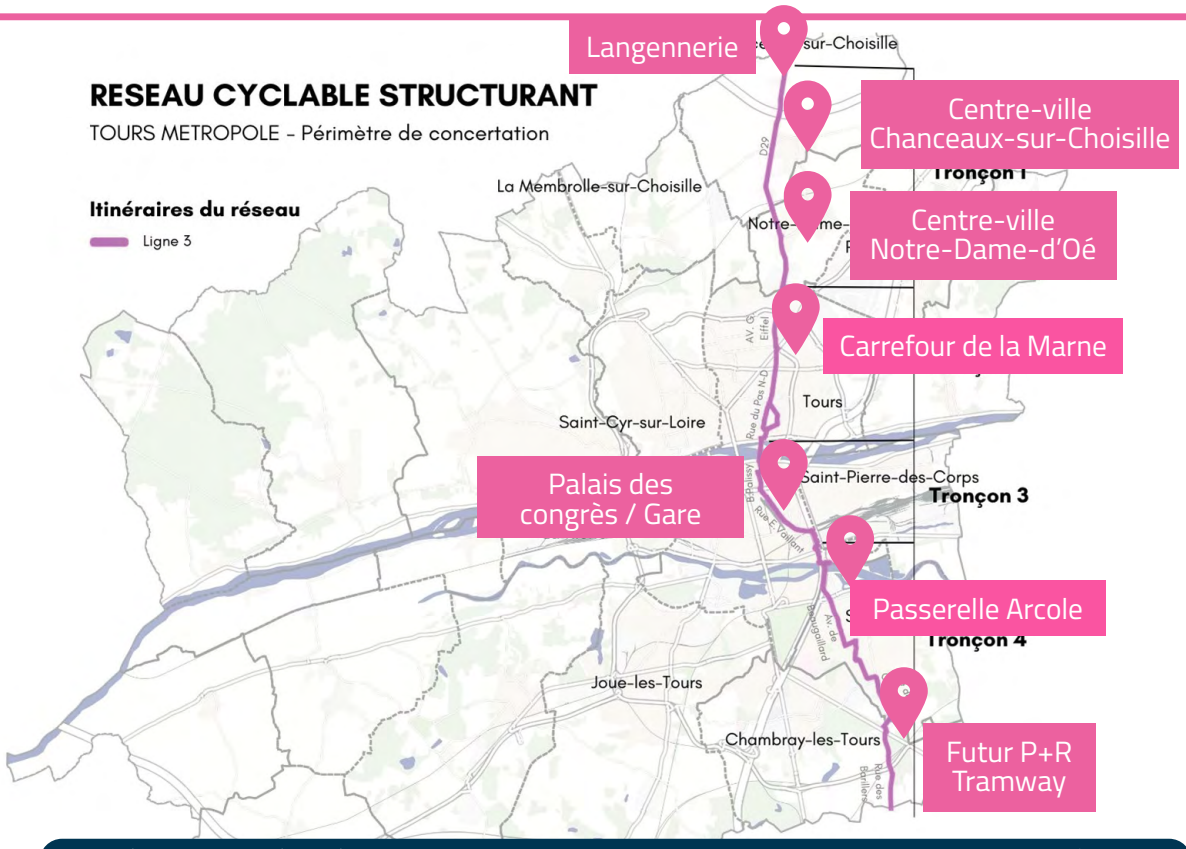
- **L'itinéraire 1** entre Parçay-Meslay et Tours Nord.
- **L'itinéraire 2** entre Mettray et Sud de Tours.
- **L'itinéraire 3** entre Chanceaux-sur-Choisille et Chambray-les-Tours.
- **L'itinéraire 7** entre Berthenay et Saint-Pierre-des-Corps.
- **L'itinéraire 10** entre La Membrolle-sur-Choisille et Joué-les-Tours.



PRÉSENTATION DE L'ITINÉRAIRE 3

>Longueur : 23 km.

>Communes desservies : Chanceaux-sur-Choisille, Notre-Dame d'Oé, Tours, Saint-Avertin et Chambray lès-Tours.



L'itinéraire 3 est présenté du Nord vers le Sud, soit de Chanceaux-sur-Choisille vers Chambray-lès-Tours.

2. Le déroulement et les chiffres de la concertation

2.1 LE CADRE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable s'est inscrite dans le cadre légal de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme. Ses modalités ont été définies par arrêté du Vice-Président des mobilités de Tours Métropole Val de Loire le 15 novembre 2023.

Le Réseau Cyclable Structurant se décline en itinéraires. Chaque itinéraire, qui constitue la déclinaison opérationnelle du schéma directeur cyclable du 28 février 2022, est ainsi un projet au sens de l'article du L. 122-1-I du code de l'environnement.

2.2 LES OBJECTIFS MAJEURS DE LA CONCERTATION

- Informer les parties prenantes, dont les habitants, sur les itinéraires 1, 2, 3, 7 et 10 du Réseau Cyclable Structurant en présentant notamment les grands objectifs et les principes d'aménagements envisagés.
- Permettre l'expression la plus large du public et mesurer les attentes des habitants, usagers, et cyclistes du territoire.
- Adapter le programme et les études en fonction des attentes et des besoins exprimés lors de la consultation afin de susciter une adhésion durable.

2.3 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 27 novembre au 22 décembre 2023 inclus.

2.3.1 S'informer

Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, ont eu lieu :

- Une **réunion publique d'information** aux Halles de Tours le mercredi 29 novembre à 18h30.
- Un **atelier de co-construction avec le public étudiant** sur le site universitaire des Deux Lions le vendredi 1er décembre à 14h.
- Un **point info projet** sur le marché de la Rabière à Joué-lès-Tours le jeudi 7 décembre de 10h à 12h.
- Un **point info projet** sur le parvis de la gare de Saint-Pierre-des-Corps le lundi 11 décembre de 17h à 19h.
- Un **point info projet** sur le parvis de la gare de Tours le mercredi 13 décembre de 17h à 19h.

L'information sur les 5 itinéraires concertés et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- une **page projet** sur le site Internet du maitre d'ouvrage : www.tours-metropole.fr :
  - > publication d'actualités sur la concertation,
  - > mise en ligne et téléchargement du dossier de concertation,
  - > invitations à participer aux temps publics,
  - > mise à disposition du questionnaire en ligne.
- des **posts sur les réseaux sociaux** du maître d'ouvrage
- deux **kits de communication** envoyés aux 22 communes de la métropole (comprenant un article court et un article long rédigés ainsi que des illustrations avec un kit envoyé en amont de la concertation et un second durant la concertation pour mettre en place une relance)

- une **campagne d'affichage** sur la concertation à bord du tramway du 4 au 22 décembre 2023

La fréquentation de la page projet sur le site

PUBLICATION D'UNE ACTUALITÉ

917 vues

2,39 minutes (temps moyen de visite)

PAGE SCHÉMA CYCLABLE DANS LA RUBRIQUE «GRAND PROJETS»

1496 vues

524 téléchargements de documents dont :

58% concernent la carte du Réseau Cyclable Structurant dans sa globalité
24% concernent le dossier de concertation (126 téléchargements)
18% autres téléchargements

2,36 minutes (temps moyen de visite)

Sur la page Facebook de Tours Métropole (uniquement), 5 posts ont été publiés entre le 21 novembre et le 22 décembre, pour annoncer le début de la concertation, informer sur la réunion publique et inviter le public à s'exprimer.

Les chiffres des réseaux sociaux du maître d'ouvrage

PREMIÈRE PUBLICATION

4800 vues et 333 réactions

LES 4 PUBLICATIONS SUIVANTES

Entre 1200 et 2000 vues avec une moyenne de 140 réactions par publication

▪ Les articles dans la presse locale

Suite à l'envoi d'un communiqué de presse le 27 novembre 2023 aux différents médias locaux, plusieurs articles annonçant l'objet et les modalités de la concertation sont parus dans les journaux locaux suivants *La Nouvelle République* et *ActuTours*, ainsi que sur les radios locales comme *RTL2* et *France bleu*.

Métropole de Tours. Pistes cyclables : c'est le moment de donner son avis

Dans le cadre de la mise en œuvre de son Schéma directeur cyclable Tours Métropole Val de Loire engage, du 27 novembre au 22 décembre, une concertation. Explications.

À terme, 13 itinéraires pour un total de 350km supplémentaires verront le jour sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire, ainsi que des nouveaux aménagements dédiés aux mobilités douces.

En 2001, la communauté d'agglomération Tour(s)Plus a élaboré son premier schéma directeur cyclable. Le Plan de déplacements urbains (PDU), approuvé en 2013, a depuis fixé l'objectif d'atteindre 9% des déplacements en vélo à l'horizon 2025.

Approuvé en conseil métropolitain le 22 février 2022, le nouveau schéma cyclable propose l'aménagement d'un réseau structurant de 350 km sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole.

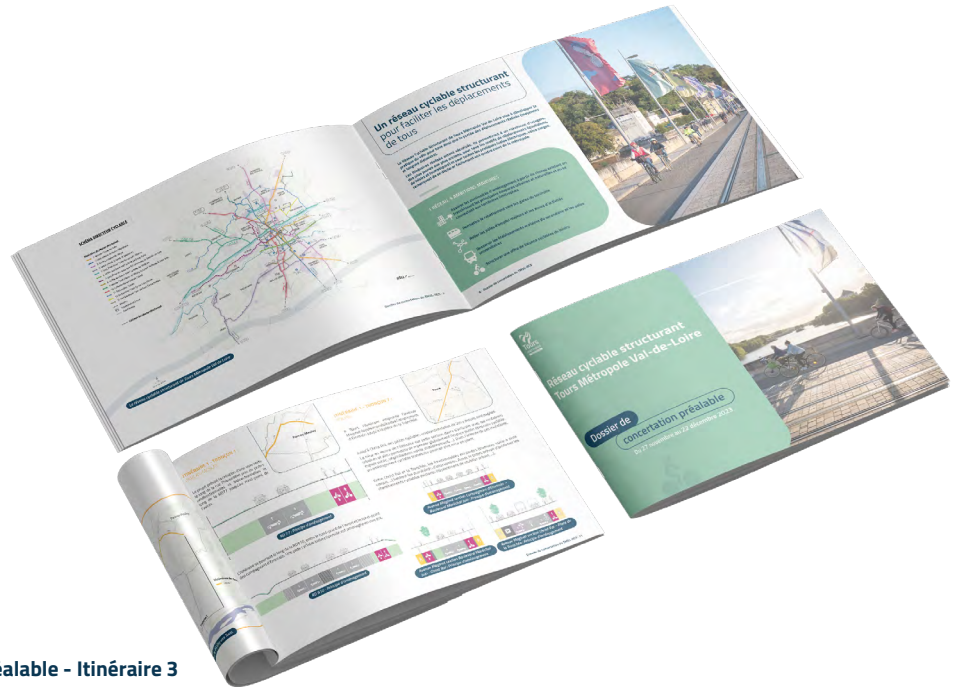
Une concertation sur 5 itinéraires

Une phase de concertation réglementaire sur les itinéraires 1, 2, 3, 7, et 10 du Réseau cyclable structurant de Tours Métropole Val de Loire se déroulera du 27 novembre au 22 décembre 2023 inclus.

▪ Le dossier de concertation

Un dossier de concertation illustré et pédagogique a été mis à la disposition du public afin de faciliter la bonne compréhension du projet, et présenter les types d'aménagement projetés pour chacun des 5 itinéraires concertés.

Le dossier, téléchargeable en ligne sur la page projet du site internet de Tours Métropole Val de Loire, a également été mis à disposition du public en version papier dans les 22 mairies des communes de Tours Métropole ainsi que dans les 3 mairies de quartier de Tours, pendant toute la durée de la concertation, ainsi que lors de la réunion publique du 29 novembre qui s'est tenue à Tours.



2.3.2 Échanger

De nombreux participants sont venus s'informer et échanger avec l'équipe projet et les élus lors des différentes rencontres. Les rencontres ont pris volontairement des formats variés (réunion publique, atelier et point information) afin de toucher un large public (commune de résidence, âge, pratique du vélo ou non, etc.).

▪ **La réunion publique** a notamment permis de présenter le schéma directeur cyclable dont font partie les 5 itinéraires cyclables objets de la concertation ainsi que les principes d'aménagements et d'insertion envisagés pour l'itinéraire 3.

▪ **L'atelier avec les étudiants** a permis de sensibiliser le groupe aux enjeux du Réseau Cyclable Structurant, d'affiner certains points du projet porté à concertation, de réfléchir à l'insertion urbaine et plus particulièrement aux niveaux des «points durs» grâce à des études de cas (intersections, cohabitation piéton/cycles, ...) et d'imaginer les équipements à prévoir à partir de l'analyse des pratiques et usages.

▪ **Les 3 points d'information** ont permis d'informer sur le projet de Réseau Cyclable Structurant et de renseigner le public.

Synthèse de la participation lors des temps publics :

Réunion publique du 29 novembre 2023

55 participants

Atelier du 1er décembre 2023

8 participants

3 points information (7,11 et 13 décembre 2023)

60 visiteurs

> SOIT 123 PARTICIPANTS

2.3.3 Contribuer

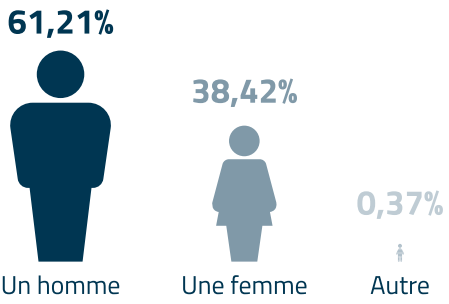
Le public a pu contribuer grâce aux outils mis à sa disposition :

- un **questionnaire en ligne** (figurant en annexe)
- **5 adresses mail** (une par itinéraire : - itineraire-cyclable1@tours-metropole.fr
  - itineraire-cyclable2@tours-metropole.fr
  - itineraire-cyclable3@tours-metropole.fr
  - itineraire-cyclable7@tours-metropole.fr
  - itineraire-cyclable10@tours-metropole.fr)
- des **registres papier** installés dans les 22 mairies des communes de Tours Métropole et les 3 mairies annexe de Tours
- une **adresse postale**

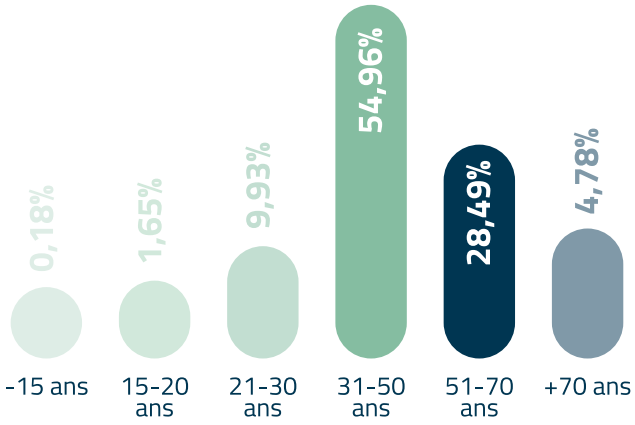
LE PROFIL ET LA PRATIQUE CYCLABLE DES PARTICIPANTS AU QUESTIONNAIRE

POUR MIEUX VOUS CONNAÎTRE

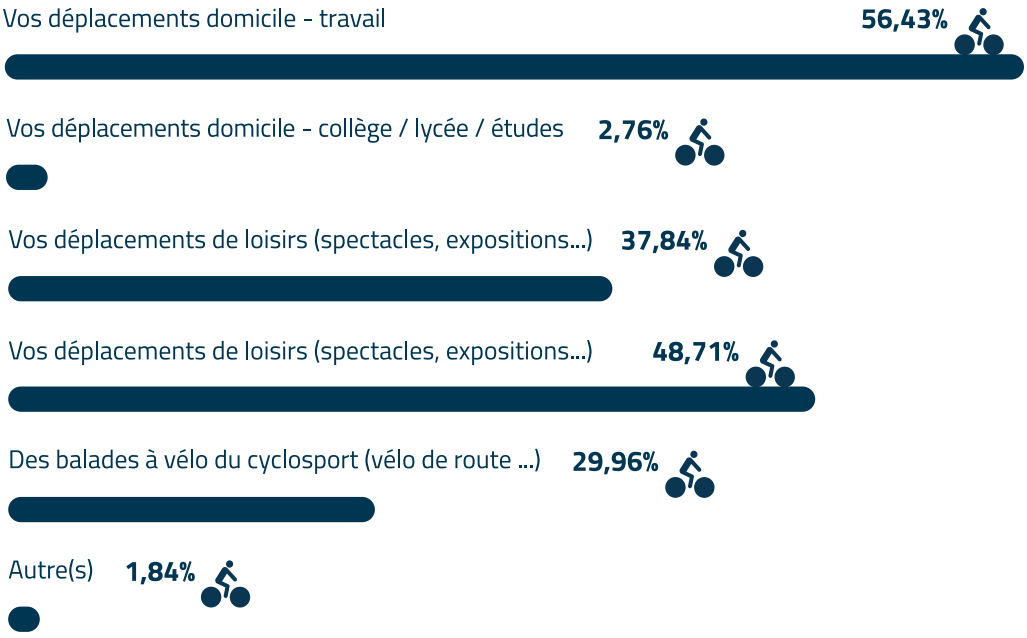
VOUS ÊTES ?



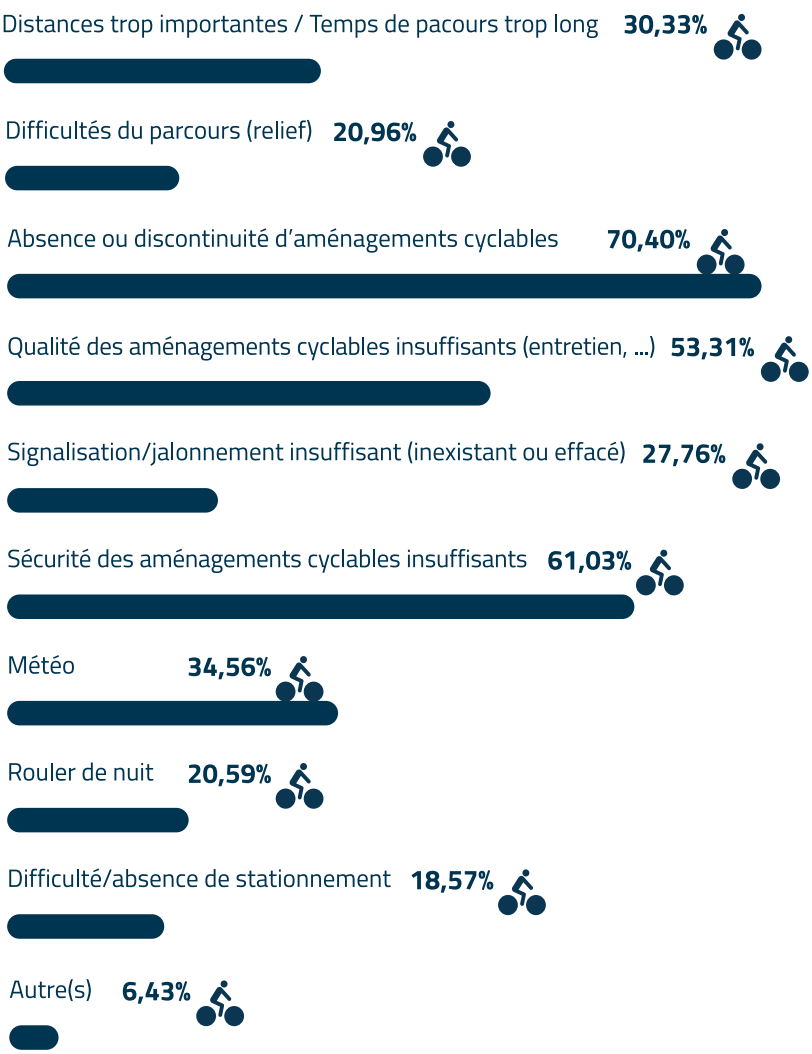
VOTRE TRANCHE D'ÂGE ?



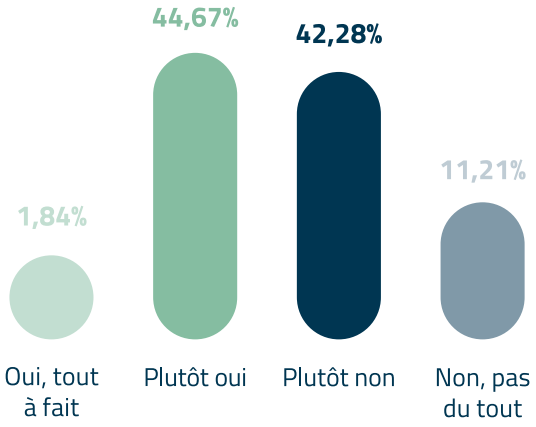
VOUS UTILISEZ PRINCIPALEMENT VOTRE VÉLO POUR :
(Réponse à choix multiples)



QUELS SONT LES PRINCIPAUX FREINS À L'UTILISATION D'UN VÉLO POUR VOS DÉPLACEMENTS ?
(Réponse à choix multiples)



AUJOURD'HUI, POUR VOS DÉPLACEMENTS À VÉLO, VOUS VOUS SENTEZ EN SÉCURITÉ.
(Réponse à choix multiples)



QUELS SONT LES TROIS CRITÈRES QUE VOUS PRIVILÉGIEZ DANS LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLE ?

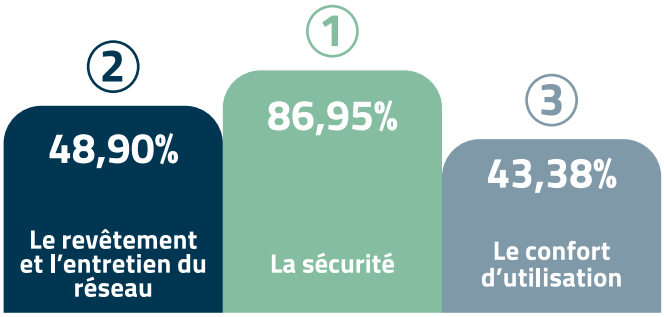


Tableau de synthèse du nombre et des canaux d'expression du public pendant la concertation

Moyen d'expression concerné	Nombre avis recueillis pour les 5 itinéraires	Nombre avis recueillis pour l'itinéraire 3
Réunion publique du 29/11/23	9	1
Registres papier	16 (dont 1*)	5
Courriel / Courrier	14 (dont 2*)	3
Questionnaires	544	/
Total	583	9

** Une contribution identique émise par un même participant* via *plusieurs canaux (un texte identique transmis par courriel et par courrier par exemple) est comptabilisée comme étant une seule et unique contribution (*doublon).*

Le nombre de participants à la réunion publique ainsi que le nombre important d'avis reçus notamment *via* le questionnaire soulignent la mobilisation sur ce projet.

La concertation a atteint les objectifs poursuivis, à savoir donner à chacun la possibilité de s'informer, de s'exprimer et d'obtenir de la part du porteur de projet des précisions et des explications à ce stade des études.

3. L'analyse des avis exprimés

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public de manière exhaustive. Un classement thématique a été réalisé sur la base des avis des participants émis du 27 novembre au 22 décembre 2023, lors de la réunion publique, sur la boîte mail dédiée à l'itinéraire 3, par courrier ou encore sur les registres à disposition en mairie et *via* le questionnaire. Ce classement est organisé par grand thème.

Le maître d'ouvrage a pu apporter certaines réponses pendant la période de concertation. Ces réponses sont indiquées dans le présent document et sont complétées pour les avis exprimés sur les courriers, couriels et questionnaire.

Les principaux arguments évoqués sont détaillés ci-après.

L'OPPORTUNITÉ

Le questionnaire en ligne a mis en avant une bonne adhésion au projet : à la question *« Suite à la mise en œuvre des aménagements prévus au titre de l'itinéraire 3, pratiqueriez-vous plus régulièrement le vélo ? »* les participants pouvaient en effet faire part de leur intention. **Plus de 35% des répondants déclarent qu'ils pratiqueraient plus régulièrement le vélo suite à la mise en place des aménagements de l'itinéraire 3.**

Certains participants saluent les aménagements déjà mis en place qui facilitent les déplacements sur le territoire.
Plusieurs participants soulignent l'intérêt du projet et se félicitent de la continuité qu'il entend apporter à l'échelle du territoire métropolitain. Le partage de l'espace public au profit des cyclistes, en conservant – voire améliorant – les cheminements piétons et en limitant les acquisitions foncières et l'imperméabilisation des sols au stricte nécessaire est apprécié.
Cette première tranche du Réseau Cyclable Structurant est jugée de nature à permettre un développement rapide des pratiques cyclables. La mise en œuvre est attendue avec impatience.

Un participant salue la réalisation d'une voie verte continue sans changement de rive route de Langennerie, le passage des rues du Pas Notre-Dame et Lavoisier en vélorues, ainsi que la réalisation d'une piste bidirectionnelle rue Edouard Vaillant entre le boulevard Heurteloup et la Rotonde.

CARACTÉRISTIQUES DES AMÉNAGEMENTS

Des participants questionnent le maître d'ouvrage sur la prise en compte des recommandations du CEREMA dans la conception des aménagements.

NB : Le Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) est un établissement public, centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaire. Il accompagne les collectivités dans la réalisation de leurs projets, notamment sur le champ de la mobilité. Le CEREMA édite notamment des recommandations concernant la mise en œuvre d'aménagements cyclables.

***Réponse du maître d'ouvrage :** Le projet a été conçu en tenant compte des recommandations du CEREMA, tant concernant les objectifs poursuivis (continuité, sécurité, performance, confort, lisibilité) que les caractéristiques des aménagements (types d'aménagements, dimensionnement des aménagements, traitement des intersections, ...). Il s'appuie également sur les retours d'expérience de métropoles françaises et européennes.*

La recherche de continuité cyclable pour éviter autant que possible les changements de rive de l'aménagement cyclable est attendue.

Réponse du maître d'ouvrage : *Cet objectif est un enjeu majeur du Réseau Cyclable Structurant. Les changements de rive seront évités au maximum et s'ils doivent avoir lieu seront réalisés afin d'assurer la sécurité des cyclistes sans dégrader la performance de l'aménagement.*

Une attention particulière est demandée concernant les dispositifs de séparation entre l'aménagement cyclable et la circulation générale, notamment dans les sections présentant un fort trafic motorisé.

Réponse du maître d'ouvrage : *Il est prévu la mise en œuvre d'une séparation répondant à cet enjeu. Cette séparation sera adaptée aux contextes et contraintes du site traversé.*

Il est souhaité une séparation des flux piétons et cyclistes en limitant les voies vertes aux sections interurbaines.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le projet de Réseau Cyclable Structurant vise à offrir un haut niveau de confort aux cyclistes en garantissant une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes. C'est pourquoi la priorité est de réaliser des pistes cyclables indépendantes des cheminements piétons. Cette configuration est particulièrement recherchée en milieu urbain. Le choix de réaliser des voies vertes est pris quand les flux piétons et cycles le permettent ou quand il est impossible de réaliser des aménagements piétons/cycles distincts.*

Les bordures ont suscité des questionnements, notamment les bordures droites jugées dangereuses pour les cyclistes.

Réponse du maître d'ouvrage : *Conformément aux recommandations du CEREMA, des bordures chanfreinées côté piste cyclable seront proposées dans la mesure du possible, afin qu'elles puissent pardonner des écarts de trajectoire et ne pas entraîner de chute. Dans les vélorues et les voies apaisées, le cycliste étant invité à s'écarter du trottoir, ce type de bordure n'est pas nécessaire.*

Plusieurs participants soulignent la nécessité de permettre le passage de tous types de vélos (vélos-cargos, triporteurs, etc.).

Réponse du maître d'ouvrage : *Le projet prend en compte les différents types de vélo dans le dimensionnement des aménagements (largeur et giration).*

Certains participants sollicitent l'aménagement de haltes sur les itinéraires longs.

Réponse du maître d'ouvrage : *une réflexion est engagée en ce sens sur les itinéraires cyclotouristiques.*

Un participant questionne le maître d'ouvrage sur la définition de « voie apaisée ».

Réponse du maître d'ouvrage : *Le terme « voie apaisée » qualifie une rue où des dispositions en termes de réglementation de la circulation (limitation de vitesse, ...) et d'aménagement (plateau ralentisseur, ...) sont prises pour réduire le trafic motorisé et sa vitesse (ex : chaucidou, zone de rencontre, ...). Les cyclistes peuvent alors circuler en sécurité sur la chaussée.*

Un participant demande l'amélioration de l'éclairage entre Chanceaux/ Notre Dame.

Réponse du maître d'ouvrage : *Les études à venir permettront de préciser les modalités d'éclairement des itinéraires cyclables. Cette réflexion devra prendre en compte la sécurité et le confort offert aux usagers, les considérations écologiques (préservation de la biodiversité, économie d'énergie, ...) et économique.*

Dans les sections péri-urbaines, il est proposé la plantation de haie (protection contre la canicule, le vent, les poussières, ...).

Réponse du maître d'ouvrage : *La mise en œuvre de plantation sera analysée au cas par cas dans le cadre des études à venir, en prenant en compte notamment les emprises disponibles et les modalités d'entretien ultérieur.*

SÉCURISATION DES INTERSECTIONS

La nécessité de sécuriser les traversées cyclables aux intersections est fortement exprimée : réduction des longueurs de traversées cyclables, séparation des flux cyclistes, priorisation des cyclistes aux carrefours, réduction de la vitesse des véhicules motorisés, ...

Une attention particulière est attendue au niveau des giratoires de la RM29 et de l'avenue Gustave Eiffel, du carrefour de la Marne, du carrefour Vaillant/Wagner à Tours et du giratoire « IKEA ».

De manière générale, les participants saluent le traitement des giratoires « à la hollandaise » proposé.

Réponse du maître d'ouvrage : *Les intersections sont les lieux où se concentrent les interactions et les conflits potentiels entre les différents modes (véhicules motorisés, cyclistes, piétons). Très souvent ressenties comme des zones de danger, les intersections doivent être traitées de manière particulièrement soignée afin de rendre lisible le parcours des vélos.*

Conformément aux recommandations du CEREMA, une attention particulière sera portée lors dans la mise en œuvre du réseau structurant afin de :

- *d'assurer la visibilité réciproque des usagers*
- *de réduire la vitesse des véhicules*
- *de rendre le carrefour lisible*
- *de préserver les continuités de l'itinéraire*
- *d'offrir des trajectoires les plus efficaces possibles aux cyclistes*
- *de réduire le nombre et la surface des zones d'intersection*
- *de choisir le régime de priorité adapté qui ne pénalise pas les cyclistes.*

A noter que la sécurisation du giratoire « IKEA » est prévu dans le cadre de la mise en œuvre de la passerelle de franchissement du Cher entre Tours et Saint-Avertin.

TRACÉ ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Les extrémités des itinéraires soumis à concertation ont suscité diverses réactions. Certains participants sollicitent d'ores et déjà des extensions tandis que d'autres souhaitent que leurs mises en œuvre soient planifiées en fonction de leur pertinence pour la mobilité du quotidien et des projets des collectivités voisines.

Réponse du maître d'ouvrage : *La liaison aux territoires limitrophes est un enjeu fort du Réseau Cyclable Structurant. Une coordination avec les collectivités voisines est engagée afin de préciser les modalités et la temporalité de mise en œuvre de ces connexions.*

Plus globalement, la mise en œuvre des itinéraires soumis à concertation constitue une première étape du Réseau Cyclable Structurant. À terme, ce réseau sera constitué de 13 itinéraires pour un linaire total de 350km.

Plusieurs participants ont exprimé le souhait de disposer d'aménagements cyclables sécurisés permettant de se raccorder efficacement sur le Réseau Cyclable Structurant.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le Réseau Cyclable Structurant constituera l'ossature du réseau métropolitain sur laquelle viendra se connecter le réseau de desserte locale existant ou à venir.*

Au-delà de la mise en œuvre du Réseau Cyclable Structurant, la Métropole investit chaque année pour résorber des discontinuités et développer de nouveaux aménagements cyclables.

Sur la RM29 à Chanceaux sur-Choisille, malgré le rétrécissement de la voie verte sur l'ouvrage de franchissement de l'autoroute A28, il est demandé que les accès au pont soient dimensionnés dans leur version définitive (3m de large) ainsi qu'une attention particulière sur le séparateur entre voie verte et circulation générale.

Réponse du maître d'ouvrage : *Les études à venir permettront de préciser les modalités de franchissement de l'autoroute en concertation avec le concessionnaire autoroutier.*

L'implantation de l'itinéraire cyclable sur la RM29 entre Chanceaux-sur-Choisille et Notre-Dame-d'Oé interroge certains participants. Afin de répondre aux déplacements du quotidien, ils préconisent de repositionner l'itinéraire sur les rues de La Fuye, de l'Ile de France, l'allée de Touraine, de créer une une voie verte jusqu'à la rue de la Perrée et rue Paul-Emile Victor jusqu'à Notre-Dame d'Oé puis d'emprunter les rues Maria Montessori, Louise Saumauneau et des Pinsons, avenue de Champeigné, rues Jean Rostand et Christian Huygens jusqu'au rond-point Jean Rostand à Tours.

Réponse du maître d'ouvrage : *Au regard des contributions formulées et en concertation avec les villes de Chanceaux-sur-Choisille et Notre-Dame-d'Oé, Tours Métropole étudiera la faisabilité d'un tracé alternatif via les centres-bourgs.*

Des participants souhaitent obtenir des précisions sur les aménagements envisagés dans le secteur « Pas de Notre Dame ».

Réponse du maître d'ouvrage : *Depuis le carrefour de la Marne, l'itinéraire emprunte la rue du Pas de Notre Dame, la rue Dévildé (sens descendant), les rues Saint-Barthélemy/ La Salle (sens montant, moins « pentu »), la rue du Nouveau Calvaire, la rue Losserand, la rue du Vieux Pont puis le Pont Saint-Symphorien. Ces rues sont majoritairement aménagées en vélorue suite à la mise en œuvre du plan d'apaisement de la ville de Tours. Pour rappel, la vélorue est une section de voie appartenant au Réseau Cyclable Structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte. Le revêtement de la rue du Pas de Notre Dame sera repris.*

Des participants regrettent l'absence de liaison entre la rue des Bordiers (itinéraire 2) et la rue du Pas de Notre Dame (itinéraire 3).

Réponse du maître d'ouvrage : *En lien avec les engagements pris pour l'itinéraire 1, Tours Métropole s'engage à étudier la faisabilité d'une connexion entre l'itinéraire 2 (rue des Bordiers) et l'itinéraire 3 (Rue du pas de Notre Dame).*

Certains participants soulignent les problèmes de cohabitation piétons/cycles sur le pont de Fil à Tours compte tenu des largeurs de trottoirs faibles.

Réponse du maître d'ouvrage : *Les largeurs de trottoirs sont définies par des éléments structurels de l'ouvrage qui ne peuvent être modifiés sans travaux importants sur ce dernier.*

Plusieurs participants se sont exprimés sur le passage par le tunnel sous la voie ferrée au niveau de la rue d'Estienne d'Orves à Tours, qu'ils jugent anxiogènes. Ils proposent de repositionner le tracé sur la rue Edouard Vaillant.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le passage par la rue Estienne d'Orves permet aux cyclistes venant du sud de l'itinéraire 3 (rive du Cher, Saint-Avertin, ...) et en direction de l'est de l'itinéraire 7 (gare de Saint-Pierre-des-Corps, ...) d'éviter le carrefour de la Rotonde.*

Cependant, l'aménagement cyclable existant sur la rue Vaillant (entre Churchill et la Rotonde) sera conservé et permettra une liaison directe entre Tours centre et Saint-Avertin.

Une attention particulière sera portée au traitement du tunnel sous les voies ferrées.

Dans le secteur Rochepinard à Tours, un participant propose d'attendre la réalisation du nouvel échangeur pour assurer une continuité cyclable définitive entre le Cher et le boulevard Heurteloup.

Réponse du maître d'ouvrage : *La temporalité de ces deux projets n'étant pas compatible, il convient d'assurer une continuité cyclable sans attendre la réalisation d'un nouvel échangeur. Ainsi, il est prévu des aménagements transitoires sur ce secteur.*

Plusieurs participants considèrent que les aménagements prévus avenue de Beaugaillard à Saint-Avertin ne sont pas conformes au référentiel technique métropolitain et aux recommandations du CEREMA étant donné qu'il insère les cyclistes dans la circulation automobile sur 600 m à la montée et 800 m à la descente.

Réponse du maître d'ouvrage : *En offrant une liaison directe entre le plateau de Saint-Avertin et le pont d'Arcole, l'avenue Beaugaillard revêt un caractère structurant pour le réseau cyclable.*

Cependant, les emprises existantes, les dénivelés importants et le trafic routier élevé ne permettent pas d'atteindre le niveau de service escompté.

Aussi, Tours Métropole s'engage à étudier, en concertation avec la ville de Saint-Avertin, la faisabilité d'un tracé alternatif dans ce secteur, en complément du tracé rue Beaugaillard.

Un participant précise que le bon fonctionnement du chaucidou de la rue des Cicottés à Saint Avertin dépendra de la réduction du trafic motorisé.

Réponse du maître d'ouvrage : *Les études à venir permettront de préciser, en concertation avec la ville de Saint-Avertin, les principes d'aménagement du Chaucidou.*

Plusieurs participants demandent des précisions sur l'aménagement envisagé rue de Cormery à Saint Avertin.

Réponse du maître d'ouvrage : *La rue de Cormery présente un profil contraint au regard de l'ensemble des fonctionnalités à prendre en compte (cheminements piétons, réseau cyclables structurants, double sens de circulation routière, espaces verts, ...). Le principe d'aménagement a été arrêté par la ville de Saint-Avertin et dans un objectif de concilier les différents usages.*

Un participant suggère d'attendre que soit réalisée la continuité cyclable avec la commune de Veigné avant de réaliser les aménagements au-delà de la Papoterie (rue des Barilliers).

Réponse du maître d'ouvrage : *La liaison aux territoires limitrophes est un enjeu fort du Réseau Cyclable Structurant. Une coordination avec les territoires voisins est engagée afin de préciser les modalités de mise en œuvre de ces connexions.*

Un participant souligne l'articulation de cet itinéraire avec la Scandibérique et interroge la pertinence de ce tracé cyclotouristique au regard des niveaux de trafics routiers. Il demande qu'une réflexion soit engagée en lien avec les partenaires institutionnels.

Réponse du maître d'ouvrage : *Des échanges entre les partenaires institutionnels ont été engagés afin d'étudier cette demande. Bien qu'indépendante de la mise en œuvre du Réseau Cyclable Structurant, l'avancement de la réflexion sera pris en compte dans la suite des études.*

ARTICULATION AVEC LE PROJET DE PLAN D'APAISEMENT DE LA VILLE DE TOURS

Des participants s'interrogent sur l'articulation entre le Réseau Cyclable Structurant et le plan d'apaisement de la ville de Tours. En particulier au niveau des vélorues, l'enjeu de diminution du trafic routier est identifié et certaines inquiétudes concernant le report de trafic sont exprimées.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le Réseau Cyclable Structurant s'articule avec la mise en œuvre du plan d'apaisement porté par la ville de Tours. Ce plan permettra notamment de diminuer le trafic motorisé sur certaines rues et ainsi d'offrir aux cyclistes de bonnes conditions de circulation.*

SIGNALÉTIQUE ET JALONNEMENT

Plusieurs participants soulignent l'importance d'un jalonnement clair et continu tout le long des itinéraires (balisage, signalétique, code couleur…) afin de fluidifier et simplifier le parcours de l'usager tout en le rendant beaucoup plus lisible.

Réponse du maître d'ouvrage : *La mise en place d'une identité propre au Réseau Cyclable Structurant est prévue afin de faciliter son identification dans l'espace public et de guider les cyclistes dans leurs déplacements.*

STATIONNEMENT VÉLO

Plusieurs participants ont exprimé le souhait de disposer de stationnement vélo.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le Schéma Directeur Cyclable Métropolitain, document définissant la politique cyclable de la métropole, identifie le développement du stationnement vélo comme un axe stratégique, au même titre que la mise en œuvre d'un Réseau Cyclable Structurant.*

Ainsi, le déploiement de ce réseau s'accompagnera d'une offre de stationnement vélo en libre accès (arceaux vélo). Par ailleurs, la mise en œuvre de consignes sécurisées aux endroits stratégiques du réseau (gares, stations de tramway, pôles générateurs de déplacements, …) sera étudiée en concertation avec le Syndicat des Mobilités de Touraine, compétent en la matière.

INTERMODALITÉ VÉLO-TRAMWAY

Un participant interroge sur la facilitation de l'embarquement du vélo à bord du tramway, afin de garantir une intermodalité vélo-tramway optimale.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le syndicat des Mobilités de Touraine et son opérateur de transport Keolis Mobilités ont défini certaines règles pour bien voyager à bord du réseau Fil Bleu. Les vélos sont autorisés à bord du tramway aux conditions suivantes :*

- *le stationnement du vélo doit se faire sur la dernière plateforme, accessible par la dernière double porte (dans le sens de la marche) ;*
- *le vélo stationné sur la plateforme doit être maintenu immobilisé par son propriétaire sans entraver l'accès aux couloirs ou aux valideurs.*

Par courtoisie envers les autres voyageurs, en cas de forte affluence à bord, les propriétaires de vélo sont priés d'attendre la rame suivante afin de limiter la gêne. En cas d'affluence ou de gêne manifeste, les agents désignés par l'exploitant se réservent le droit d'interdire momentanément l'accès aux vélos à bord du tramway.

Les vélos sont interdits dans les bus, à l'exception des vélos pliants.

ENTRETIEN DU RÉSEAU

Un participant demande qu'une attention particulière soit portée aux essences végétales dans le projet, pour éviter un empiètement sur la piste ou bien une dégradation des revêtements (racines ou bien présence d'épines ou de fruits).

Réponse du maître d'ouvrage : *En cas de végétalisation, celle-ci sera compatible avec le passage des cyclistes et la pérennité de l'aménagement.*

Des observations sur l'entretien du réseau cyclable existant (effacement des marquages, graviers, déformations du revêtement ...) ont été faites, ainsi que sur les mesures qui seront mises en place pour limiter les risques de dégradation des aménagements en cas de travaux ultérieurs.

Réponse du maître d'ouvrage : *Tours Métropole prend note des observations sur l'entretien du réseau. Au-delà de la mise en œuvre du Réseau Cyclable Structurant, la Métropole investit chaque année pour entretenir le réseau cyclable existant, notamment à la suite de signalements d'utilisateurs.*

Concernant les travaux, le règlement de voirie métropolitain interdit les tranchées sur un revêtement de moins de 3 ans, sauf nécessité absolue. En cas de travaux sur des revêtements de plus de 3 ans, le règlement précise les modalités de réfection. Afin de limiter le risque d'intervention ultérieure sur les réseaux, une coordination est mise en place avec les concessionnaires tout au long du projet. Enfin, la nature du sol est prise en compte dans le choix des structures des revêtements, afin de limiter le risque de retrait-gonflement d'argile.

COMMUNICATION / CONCERTATION

Plusieurs participants se déclarent satisfaits de la concertation mise en œuvre. Néanmoins, certains participants ont relevé un manque de précisions des plans figurant dans le dossier de concertation.

Des demandes d'information sur le phasage des travaux ont été exprimées.

Réponse du maître d'ouvrage : *Une information multicanale (affichage, réseau sociaux et site internet, presse) a été mise en place en amont et pendant la concertation afin de sensibiliser le public à cette concertation et l'inviter à participer et/ou s'exprimer. L'information a également été transmise aux 22 communes de Tours Métropole avant le début de la concertation afin qu'elles la relaient auprès de leurs administrés.*

Un dispositif d'information sera mis en place en amont des travaux et jusqu'à la mise en service progressive du réseau. Le planning de réalisation de travaux sera communiqué en amont afin d'informer les riverains des impacts du chantier et de les accompagner dans les évolutions du plan de circulation pour leur déplacement quotidien.

FINANCEMENT

Un participant questionne le maître d'ouvrage sur la part de subventions dans le budget d'opération.

Réponse du maître d'ouvrage : *Le montant total des subventions attendues pour le projet n'est pas encore connu. Tours Métropole a déjà perçu diverses subventions et déposera des dossiers de subvention tout au long du projet.*

4. Les enseignements de la concertation

UNE CONCERTATION BIEN ACCUEILLIE

Articulée efficacement autour de plusieurs formats (réunion publique, atelier participatif, points informations, questionnaire, registres, etc.), la concertation a permis de toucher des publics variés et diversifiés : associations, usagers fréquents mais aussi occasionnels du vélo, étudiants, actifs, habitants de Tours mais aussi d'autres communes de la métropole…

- **La participation du public** démontre l'intérêt que portent les habitants, usagers et acteurs de Tours Métropole à l'amélioration de leurs conditions de mobilité et plus largement de leur cadre de vie.

- **La réunion publique, l'atelier participatif et les points infos** se sont déroulés dans un climat serein et d'écoute mutuelle avec de grandes marques d'intérêt portées au projet, ainsi que plusieurs retours positifs, voire très positifs, sur l'action engagée.

- **Le cadre de la concertation** a été respecté par les participants. Plusieurs soutiens en faveur du projet et de la démarche de concertation ont également été exprimés, notamment lors de la réunion publique organisée à Tours.

Néanmoins, plusieurs contributions ont dépassé l'objet de la concertation, du fait peut être d'une mauvaise compréhension des itinéraires du Réseau Cyclable Structurant ou encore de l'articulation avec des projets connexes (ex. : plan d'apaisement de la ville de Tours, requalification de l'avenue Maginot, …). Ce point fera l'objet d'une attention particulière notamment dans le déploiement des dispositifs de communication.

LES ENSEIGNEMENTS COMMUNS AUX 5 ITINÉRAIRES SOUMIS À LA CONCERTATION

- **Une adhésion générale en faveur du projet de Réseau Cyclable Structurant.**

Le projet de Réseau Cyclable Structurant est attendu par les habitants du territoire, qui souhaitent une amélioration en termes de confort et de sécurité de leurs trajets cyclables réguliers. Les contributions montrent également que le projet bénéficie d'une image positive pour l'amélioration du cadre de vie et de l'espace public, en permettant aux piétons et aux cyclistes de bénéficier d'aménagements dédiés et sécurisés. L'opportunité du projet n'est pas remise en cause.

Des demandes de prolongement de l'itinéraire et de connexion avec le réseau local ont été exprimées. Elles pourront être prises en compte dans la mise en œuvre des prochaines tranches de réalisation du Réseau Cyclable Structurant ou dans les projets de résorption de discontinuité cyclable.

- **Des attentes fortes au niveau de la sécurité et de la qualité des aménagements**

La très grande majorité des contributions attend du Réseau Cyclable Structurant le renforcement de la sécurité et de la qualité des aménagements (type d'aménagement, sécurisation des intersections, signalétique, stationnement vélo…).

Les études à venir permettront d'affiner les principes d'aménagements afin d'atteindre les objectifs de continuité, sécurité, performance, confort et lisibilité.

LES ENSEIGNEMENTS SPÉCIFIQUES À L'ITINÉRAIRE 3

De nombreux participants soulignent l'opportunité de l'itinéraire 3 et espèrent sa mise en œuvre rapide. La fonctionnalité et l'insertion proposées pour l'itinéraire 3 suscitent l'adhésion globale des participants.

Au regard des observations formulées, plusieurs secteurs feront l'objet d'études de faisabilité complémentaires en concertation avec les communes concernées :

- Chanceaux-sur-Choisille/Notre-Dame-d'Oé : itinéraire via les centres-bourgs
- Tours : liaison itinéraires 2 (rue des Bordiers), itinéraire 1 (Av. Maginot) et itinéraire 3 (rue du Pas de Notre-Dame)
- Saint Avertin : tracé alternatif à la rue de Beaugaillard

5. Les prochaines étapes du projet

Tout au long de la réalisation des itinéraires 1, 2, 3, 7 et 10, une information régulière sera mise à disposition du public.

À partir du printemps 2024 est prévue la validation des premières études pour ainsi permettre un démarrage des travaux. Ces validations d'études se poursuivront jusqu'à l'été 2024. Les travaux d'aménagement des 5 itinéraires ayant fait l'objet de bilans de concertation sont prévus de 2024 à 2026.

Tours métropole Val de Loire

Réseau Cyclable Structurant Tours Métropole Val-de-Loire

Conception et rédaction : mediapilote
Crédit photo : ©Cyril Chigot
Cartographie : ©Transamo