



Avis de l'ADTC /
Enquête publique au titre du Code de
l'environnement pour investissement routier
supérieur à 1,9M€ sur le secteur de la Presqu'île.

12 décembre 2011

Les nouvelles voiries en projet auront pour conséquence une évolution du nombre des échanges.

Les échanges par les transports en commun devraient passer de 20 à 37 %, ceux en voiture partagée, de 5 à 18 % et ceux en autosoliste de 50 à 20 %. La part des échanges par modes doux à 25% ne devrait pas évoluer.

Parmi les aménagements envisagés, deux appellent des remarques :

- la création d'une « place ovale » au droit de la rue Durant Savoyat (p.235 et 236) comportant 3 voies de circulation et 1 bande cyclable,
- la transformation de la place de la Résistance en une « place rectangulaire » avec aussi 3 voies et une bande cyclable (p.237).

La plateforme du tram traversera ces places en leur milieu.

Sachant que l'avenue des Martyrs reconfigurée dans le cadre des travaux de prolongement de la ligne B de tram ne comportera en section courante qu'une bande cyclable, une voie réservée aux cars et une voie de circulation, il est incompréhensible que le projet prévoie une voirie d'une telle envergure pour ces places, avec 3 voies de circulation sans aucune voie réservée aux cars.

Il est indispensable :

- 1 - que la voirie des 2 places soit calibrée en fonction du calibre de la voirie de l'avenue des Martyrs et de celui des artères qui y aboutissent,
- 2 - que la continuité des voies réservées aux cars soit assurée parallèlement à la plateforme du tram, mais aussi entre le pont d'Oxford et l'avenue des Martyrs Sud place de la Résistance, et de la rue des Martyrs vers la rue D. Savoyat sur la place Ovale,
- 3 - que les cars bénéficient des mêmes priorités aux feux que les trams,
- 4 - que les itinéraires cyclables en périphérie de la place de la Résistance soient bidirectionnels,
- 5 - que les piétons et les cyclistes puissent traverser la place de la Résistance parallèlement au tram.

Concernant la place de la Résistance, le projet prévoit qu'elle sera composée de 4 sous carrefours, réglés par feux indépendants. Si l'on se réfère à des aménagements ainsi réalisés dans d'autres villes (Montbéliard), l'expérience montre que de tels équipements rapprochés, ne permettent pas un meilleur écoulement de la circulation malgré leur coût.

L'ADTC demande que la configuration de ces places soit revue dans le sens d'une réduction de leur emprise viaire ou d'une autre configuration des voiries, et que la déclaration d'utilité publique soit prononcée avec les réserves suivantes :

- que leur partie voirie soit en cohérence avec celle de l'artère qui les précède et qui les prolonge,
- que les voies réservées aux Transports en Commun soient en continuité et permettent un passage des places le plus court, en temps comme en parcours.
- que l'aménagement des itinéraires des modes actifs de déplacements les rende pratiques et logiques.