



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLITAIN VAL DE LOIRE**

TOURS, VILLE CYCLABLE ? PRECONISATIONS POUR ACCOMPAGNER L'EFFORT METROPOLITAIN

Séance plénière du 27 juin 2018

Contribution de l'atelier « Métropole séduisante »
adoptée à l'unanimité

Animateur : Michel Peyrat

**Membres : François Sarrazin, Robert Pezzani, Sylviane Fortun, Jean Louis Toupin,
Michelle Renaud, Anne Marie Brunet, Elena Bertrand, Daniel Doyer**

Table des matières

Une pratique installée sur un territoire propice au vélo.....	2
Des infrastructures touristiques cyclables à haut potentiel.....	3
Eurovéloroutes et Loire à Vélo, une aubaine touristique	3
Une maison du vélo et de la randonnée qui s’inscrit dans le paysage	5
Une pratique quotidienne bien réelle soutenue par une politique cyclable constante depuis une dizaine d’années.....	6
Et pourtant, une politique manquant de coordination générant un sentiment d’insatisfaction.....	7
7 préconisations emblématiques et opérationnelles pour contribuer à l’élaboration d’une politique cyclable forte d’un schéma directeur ambitieux	11
Proposition n°1 : porter haut une politique publique offensive et ambitieuse pour toutes les pratiques de mobilité active.	11
Proposition n°2 : développer une culture partagée de l’espace public	11
Proposition n°3 : supprimer les discontinuités et réduire les points noirs par un maillage homogène.....	12
Proposition n°4 : jalonner la ville, élément clef pour une politique des mobilités actives.....	12
Proposition n°5 : multiplier les abris vélo sécurisé et notamment aux abords de la Gare de Tours.....	13
Proposition n°6 : diversifier l’offre de vélociti	14
Proposition n°7 : réactiver la politique de soutien aux Plans de mobilité des entreprises, administrations et établissements scolaires et expérimenter l’indemnité kilométrique vélo.....	15

Au moment où l'Etat annonce le lancement prochain d'un plan vélo interministériel, la Métropole de Tours Val de Loire élabore son futur schéma directeur cyclable.

La pratique touristique du vélo ou pour les déplacements quotidiens s'inscrit dans les usages et constitue pour la majorité des territoires un enjeu autant écologique, social, de santé publique, que de mobilité.

Le Plan de Déplacement Urbain¹2013-2023 (PDU) fixe des objectifs de répartition modale des déplacements. S'agissant du vélo, le PDU vise une progression de 4% en 2013 à 9% en 2023. Cet objectif ne concerne que les transports au quotidien. Cette ambition doit donc s'additionner à la pratique croissante du cyclotourisme, notamment en Touraine, et ce grâce au succès de Loire à Vélo.

Si Tours a été plutôt correctement notée lors du dernier classement élaboré par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)², la perception et l'observation des usagers dont le CODEV se veut un relais, laisse à penser que Tours doit faire davantage **pour que le vélo soit un marqueur fort du territoire métropolitain afin d'en faire une des capitales françaises du vélo**³.

Aussi, à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur cyclable de Tours Métropole Val de Loire, le CODEV a souhaité apporter sa contribution en formulant constats et préconisations.

Une pratique installée sur un territoire propice au vélo

Situé idéalement à la croisée d'un maillage cyclable européen lui-même décliné avec succès par le programme Loire à Vélo, le territoire de Tours entretient une relation particulière avec le vélo.

Arrivée d'une course mythique⁴, haut lieu de manifestations au vélodrome jusqu'à sa destruction en 1962, le vélo est célébré à Tours depuis la fin du 19^e siècle. La douceur ligérienne, alliée à une topographie favorable notamment d'est en ouest⁵, favorise sans doute cette pratique.

¹ Le PDU définit l'organisation des déplacements dans l'agglomération pour les 10 ans à venir.

² <https://www.parlons-velo.fr/barometre-villes-cyclables>

³ Lors de l'atelier du 18 avril 2017, Christophe Bouchet, maire de Tours et alors vice-président de TMVL au tourisme avait formulé l'ambition de faire de Tours une capitale du vélo.

⁴ **Paris-Tours. Paris-Tours** est une course cycliste française créée en 1896. C'est l'une des plus anciennes et des plus prestigieuses courses du calendrier professionnel. Se déroulant en automne, elle partage avec le Tour de Lombardie le surnom de « Classique des feuilles mortes ».

⁵ Les relations nord sud sont rendues plus complexes par la présence des coteaux

Des infrastructures touristiques cyclables à haut potentiel

Eurovéloroutes et Loire à Vélo, une aubaine touristique

Tours Métropole est à la croisée de deux Euro-vélo-routes : l'euro-vélo-route n° 6, de l'Atlantique à la Mer Noire, et l'euro-vélo-route n° 3, de Trondheim en Norvège à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne. Ces deux itinéraires sont confondus entre Orléans et Tours avec la Loire à vélo.

A ce réseau, s'ajoutent la vélo-route de St Jacques de Compostelle via Chartres et Tours, le projet de vélo-route Cher à vélo - canal du Berry déjà mis en œuvre de l'entrée de la métropole à Saint-Pierre-des-Corps jusqu'à Montrichard dans le Loir-et-Cher, et enfin la proximité avec l'Indre à vélo, jusqu'à Châteauroux.



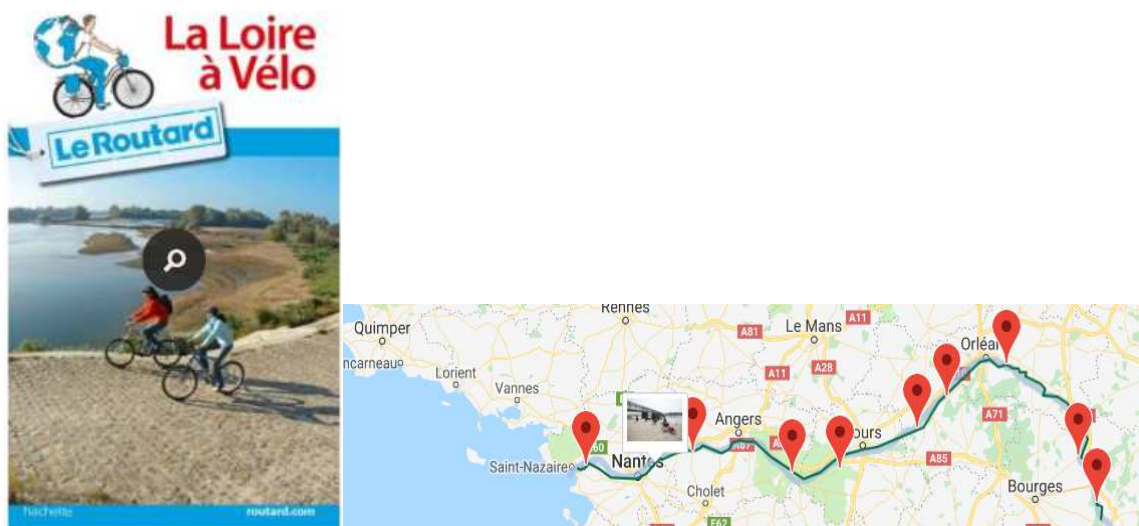
Carte des itinéraires EuroVelo jusqu'en 2016. Eurovelo.org.

« La Loire à Vélo » ouverte en 2005 représente l'un des plus gros potentiels de fréquentation des vélo-routes françaises. Plus de 800 000 cyclistes empruntent La Loire à Vélo chaque année. Elle attire de nombreux touristes, dont un tiers d'étrangers.

Les comptages réalisés évaluent à quelques 65 000 passages annuels sur l'agglomération (Montlouis et Tours) avec une pointe à 94 000 à Savonnières,⁶ ce qui éclaire sur les pratiques excursionnistes des Tourangeaux, comparés aux passages enregistrés à Amboise (30.000).



Carte nationale de l'AF3V, association française de développement Véloroutes et Voies Vertes.



Signe des temps, le Guide du Routard consacre une édition spéciale à Loire à Vélo

⁶ Notons à cet égard, l'étonnant score de Bléré (50 000), alors même que la connexion Tours- Azay-sur-Cher n'est pas aménagée (CRT Centre-Val de Loire). Sources : Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire, données 2017. Résultats des éco-compteurs.

Une maison du vélo et de la randonnée qui s'inscrit dans le paysage

Ouverte depuis le 10 juillet 2017 sur le Boulevard Heurteloup près de l'Office de tourisme et de la gare de Tours, la Maison du Vélo et de la Randonnée offre l'accès à des consignes, un parking à vélo et un atelier d'autoréparation. Lieu de conseils de balades, l'espace séduit autant les touristes de la Loire à vélo que les Tourangeaux.⁷ Malgré ce premier bilan favorable, la Maison du vélo manque encore de visibilité : elle reste discrète et gagnerait à être fléchée à partir, notamment à partir de la gare.

Pour autant, l'accueil Vélo et Rando de Tours Métropole Val de Loire vient d'être primé par Talents du Vélo, le 14 juin 2018.⁸



Trop discrète, la maison du vélo est difficile à voir si on ne la connaît pas. © Radio France - François Desplans



⁷ <https://www.francebleu.fr/infos/societe/debuts-reussis-pour-la-maison-du-velo-tours-1503080175>

⁸ Talents du Vélo est un concours annuel, organisé par le Club des villes et territoires cyclables et ses partenaires. Il récompense celles et ceux qui œuvrent pour le développement de l'usage quotidien du vélo urbain, par leurs actions ou leurs projets exemplaires, et par leurs engagements dans une perspective de mobilité durable et citoyenne. Sources : page Facebook TMVL

Une pratique quotidienne bien réelle soutenue par une politique cyclable constante depuis une dizaine d'années

75 % des cyclistes du quotidien⁹ se déplacent dans la plaine alluviale entre Loire et Cher, laquelle ne compte cependant que 50% de la population métropolitaine. La part modale du vélo dans les trajets domicile-travail représente 7%¹⁰, ce qui place Tours au 5^{ème} rang national.

Des dispositions courageuses comme l'extension des zones mixtes et zones 30 (315 km, soit 55 % des aménagements métropolitains) ou à l'inverse, les aménagements de voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables (261 km soit 45 % des aménagements métropolitains), la généralisation des doubles sens cyclables, ou encore le « cédez-le-passage-cycliste-au-feu » ont contribué à rendre la ville plus accueillante et plus sécurisante pour les cyclistes.

Par ailleurs, le stationnement temporaire des vélos sur la voie publique est favorisé par l'implantation en nombre d'arceaux vélos dans les différents quartiers de la ville de Tours et de la métropole¹¹.

En outre, la métropole a développé une politique volontariste de location longue durée de vélos, **Vélociti**, qui compte 1 340 abonnés¹².



Enfin, récemment, et de façon extrêmement rapide, l'implantation de l'offre de vélos de courte durée en libre-service « [Indigo Weels](#) ¹³ » est venue compléter le dispositif public. Affichant un nombre d'utilisateurs très important (3 500 utilisateurs à Tours en seulement 4 mois), ce nouveau

⁹ Sources. TMVL. Direction de la Mobilité et Collectif cycliste 37

¹⁰ INSEE Flash-Centre Val de Loire n°25, janvier 2017

¹¹ Analyses CC 37

¹² Sources : TMVL

¹³ Le free floating : vélo sans station, réservable par application numérique

mode de location interroge sur les nouveaux usages (utilisation éphémère et impulsive du vélo ?)



Enfin, la Métropole avec le tram, et la Région avec le TER ont facilité l'usage du vélo en autorisant l'embarquement des vélos dans les trams et trains, pour affronter les côtes et les « grandes distances » au sein de l'agglomération.

Et pourtant, une politique manquant de coordination générant un sentiment d'insatisfaction

L'usage du vélo est donc réel, ancré et significatif, et pourtant les conditions paraissent insatisfaisantes pour les utilisateurs, notamment les utilisateurs réguliers. C'est ce qui transparaît de l'extrait du baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération Nationale des Usagers de la Bicyclette, fin 2017.¹⁴ Cette enquête « inédite auprès de 113000 personnes révèle une forte demande pour davantage de sécurité »¹⁵, et ce partout en France. Ce diagnostic n'est pas spécifique à notre territoire. Il porte sur 316 communes de France métropolitaine et d'Outre-mer montre qu'actuellement les conditions pour l'usage du vélo ne sont pas satisfaisantes en France: seules 21 villes ont obtenu une note supérieure à la moyenne.

Tours s'est placée en 8^e position sur 28 de sa catégorie (ville de 100 à 200 000 habitants) avec une note de 3,22/6, jugée « moyennement favorable » pour le climat en faveur du vélo. Joué-lès-Tours (2,88/6), et La Riche (2,82/6) sont jugées « plutôt défavorables », quant à Saint-Pierre-des-Corps (2,58/6, la ville est jugée « défavorable ».

¹⁴ <https://huit.re/BarometredesVillesCyclablesresultatfinal>)

¹⁵ L'appétit frustré des citoyens pour les déplacements en vélo, Le Monde, 05.12.2017

Sur le territoire de la Métropole, ce classement perfectible est confirmé par l'observation des associations mais également par les membres du CODEV.

On observe un manque de continuité dans le maillage du territoire métropolitain ainsi que des endroits dangereux, impraticables, voire peu logiques dans leur conception. C'est notamment le cas du carrefour Boulevard Heurteloup-Avenue Georges Pompidou sur Tours, du pont d'Arcole entre Tours et Saint Avertin ou encore de la passerelle Fournier.

Les points les plus problématiques relèvent essentiellement de la planification d'infrastructures :

- ✓ Absence de grands itinéraires métropolitains du quotidien (lieux d'habitation-lieux de travail ou d'études) : 261 km, soit à peine 45 % de voies, pistes et bandes entièrement dédiées aux vélos sur un total de 577 km de voiries sur le territoire métropolitain¹⁶,
- ✓ Des aménagements trop ponctuels et partiels,
- ✓ De fréquentes discontinuités dans les aménagements,
- ✓ De trop nombreux obstacles sur les pistes cyclables (poteau d'éclairage, de porte caténaïres du tramway, etc.),
- ✓ Les accès de la passerelle Fournier où le croisement des vélos est très délicat et où deux épingles à cheveux obligent à mettre pied-à-terre,
- ✓ De trop rares stationnements sécurisés permettant la protection des vélos dans la longue durée (à l'exception de la gare de St Pierre des Corps et des huit parkings le long de la première ligne de tram),
- ✓ Les nombreux points noirs sur l'agglomération qui mettent en danger les cyclistes. Le Collectif Cycliste 37 a relevé ce qu'il considère des points noirs.

¹⁶ Linéaire cyclable 2016, TMVL. Direction de la Mobilité

Les situations inaménageables

Avenue Maginot

Rue Nationale

Les situations tendues

Avenue de Grammont

Rue Edouard Vaillant

Rue Giraudeau

Les investissements à réaliser

Bords de Loire : Rochecorbon et Fondettes

Bords de Loire : Tours, La Riche, Berthenay

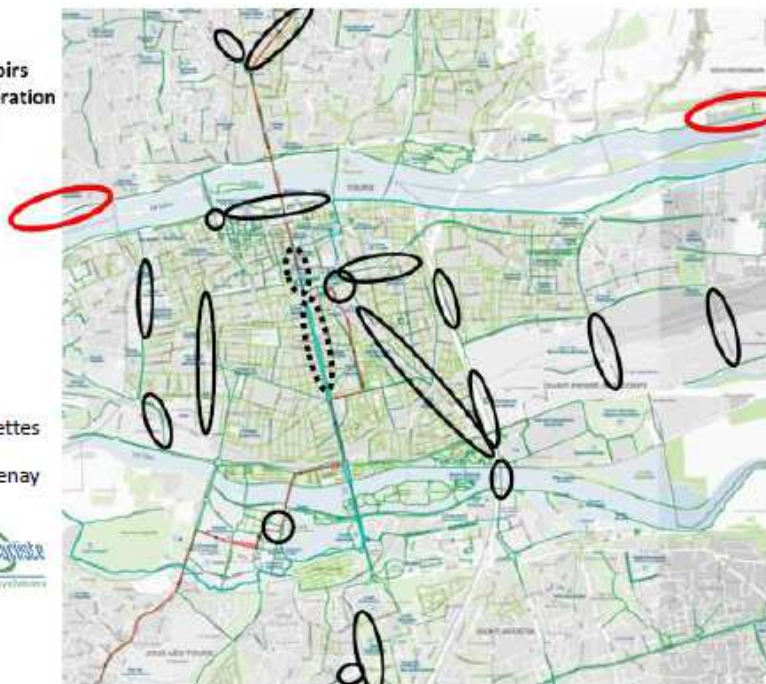
L'alouette

Passerelle St Pierre des Corps

Pont Jean Monnet

Passerelle Bois Taillhar

Les points noirs de l'agglomération tourangelle



La passerelle Fournier

Il faut donc aller au-delà et affirmer une politique cyclable plus claire et plus ambitieuse afin de faire de Tours une capitale du vélo



Le schéma directeur, présenté dans sa version avant-projet au CODEV, semble porteur de propositions d'aménagements pertinentes que le CODEV encourage et soutient.

Il poursuit l'objectif de mettre chaque habitant à moins de 3 minutes d'un axe cyclable transmétropolitain et envisage de structurer l'offre de mobilité cyclable par l'implantation de véritables pistes, mono ou bidirectionnelles, acceptant les vélos spéciaux : vélo-cargos, tricycles, vélos couchés, etc.

Il ne s'agit pas de multiplier les kilomètres, mais d'assembler les aménagements existants, en les améliorant et en passant de 261 km actuellement à 328 km et en construisant une quinzaine d'ouvrages d'art permettant de franchir les obstacles que constituent la Loire et le Cher, les voies ferrées et voies automobiles (périphérique et autoroute).

Cependant, le CODEV fait observer que la durée du futur schéma cyclable (2018-2030) semble trop longue et appelle de ses vœux que celui-ci soit plus court afin de voir son achèvement dans un délai plus proche. Enfin, le CODEV s'interroge sur les moyens financiers qui, bien que peu précis (on ne dispose pas de chiffres précis et globaux sur la politique vélo) semblent faibles.

7 préconisations emblématiques et opérationnelles pour contribuer à l'élaboration d'une politique cyclable forte d'un schéma directeur ambitieux

A l'occasion de l'élaboration par Tours Métropole de son nouveau schéma directeur cyclable pour les années 2018-2030, dans le contexte de préparation de la loi d'orientation des mobilités (LOM)¹⁷, et du plan national vélo, le CODEV apporte sa contribution à TMVL avec 7 préconisations.

Proposition n°1 : porter haut une politique publique offensive et ambitieuse pour toutes les pratiques de mobilité active.

Qu'il s'agisse de la marche, du cyclotourisme ou du vélo quotidien, les mobilités actives doivent être abordées conjointement et faire l'objet d'une politique percutante et lisible. Le message doit être clair¹⁸ et porté politiquement, budgétairement, et décliné par une organisation qui mutualise les actions des différentes autorités organisatrices du transport : la Région, l'intercommunalité et la commune. Sur son territoire, TMVL doit endosser ce rôle de coordonnateur.

Un élu¹⁹ est actuellement délégué auprès de la vice-présidence en charge des mobilités sur le seul axe du vélo. Une ambition forte consisterait à lui confier une vice-présidence élargie aux mobilités actives.

Cette vice-présidence devrait pouvoir être forte d'un budget annuel (fonctionnement et investissement) représentant 1 à 2 % du montant du budget consolidé de la 1ere ligne de tram (autour de 450 millions d'euros), soit une enveloppe annuelle de 4,5 M d'euros.

Proposition n°2 : développer une culture partagée de l'espace public

L'insuccès des codes de la rue, qui poursuivait l'objectif légitime d'apaiser les différents usages dans l'espace public, tient sans doute au caractère souvent moralisateur des messages. Or, si le partage de la rue reste un enjeu fort, usages et conception de l'espace public doivent être menés de concert.

¹⁷ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301628015011-future-loi-mobilite-nouvelle-ressource-nouveaux-marches-pour-les-entreprises-2173003.php>

¹⁸ Nantes Métropole décline sa politique cyclable en 5 axes, résumés par les 3 S : sécurité, stationnement et services. L'ambition pourrait se décliner pour la marche et la « marchabilité » de la ville.

¹⁹ Michel Gillot, infatigable défenseur du vélo et délégué communautaire en charge du vélo à TMVL

(l'aménagement induit une forme de comportement²⁰). Vivre la ville ensemble, c'est reconnaître à chacun une place sûre. C'est sans doute sur la sécurité de chacun et les règles à observer qu'il faut axer une campagne de communication.

Proposition n°3 : supprimer les discontinuités et réduire les points noirs par un maillage homogène

Cela suppose un rattrapage systématique des discontinuités et un plan d'urgence de traitement des points noirs.

Le schéma directeur doit permettre en outre de faire la synthèse à la fois des ambitions cyclo-touristiques métropolitaines mais également départementales et régionales sur son territoire.

Il doit proposer des boucles de randonnées pour des excursions d'une journée, et doit par ailleurs affirmer un schéma directeur cyclable du quotidien.

Le CODEV recommande par ailleurs des itinéraires intra et extra métropole, des circuits inter communaux et des parcours cœur de ville (ex : parcours patrimoine).

Proposition n°4 : jalonner la ville, élément clef pour une politique des mobilités actives

Indiquer des temps de parcours, à pied ou à vélo reste le meilleur moyen d'inciter à marcher ou à rouler à vélo.

La réalisation d'une carte des temps « piétons » par Tour(s)plus en collaboration avec l'Agence d'urbanisme en 2010 a été déclinée sur le territoire de certaines communes membres. Réactiver leur diffusion ou communiquer sur le temps gagné, qu'on marche ou qu'on circule à vélo est essentiel, *a fortiori* dans une ville étudiante, donc jeune, mais également dans une ville accueillant, par sa douceur de vivre, les seniors.

Jalonnement informatifs et jalonnement de l'espace public en bancs ou autres espaces de repos pour les cyclistes et piétons, avec des fontaines à eau ou des espaces de services afin de rendre la ville plus « facile »

²⁰ Grenoble Métropole : <https://www.lametro.fr/483-amenagement-de-l-espace-public-et-de-la-voirie.htm>: le guide métropolitain des espaces publics et de la voirie qui comprend en particulier la fiche 2 "pourquoi pas le vélo".

constituent une déclinaison de la politique de services à déployer autour des mobilités actives. On pourra s'inspirer ici des aires de service grenobloises :

Une cinquantaine d'aires de service seront réparties sur les 4 axes Chronovélo.



Elles offriront aux cyclistes :

- > Une cartographie du quartier
- > Un plan global du réseau Chronovélo
- > Un point de rencontre et espace de repos disposant d'un banc
- > Une pompe à vélo

A Grenoble

Proposition n°5 : multiplier les abris vélo sécurisé et notamment aux abords de la Gare de Tours

Le nouvel abri pour vélo de la Gare de Saint Pierre des Corps, inauguré en février 2018, a été l'occasion pour le Président de la Métropole d'annoncer la poursuite du maillage avec des parkings dédiés aux vélos.

Le vol de vélo est comme dans toutes les villes, très pratiqué à Tours²¹. Il pénalise les usagers du quotidien mais également les touristes. Ce maillage des stationnements sécurisés est très attendu. **Le CODEV propose une consultation en ligne sur son déploiement et les sites d'implantation, introduisant la possibilité de concevoir des parking vélos relais.**

Par ailleurs, à l'instar de Strasbourg, le CODEV recommande de rouvrir l'étude d'une grande station vélo à proximité de la Gare.

²¹ <https://www.lanouvellerepublique.fr/tours/le-vol-de-velo-un-sport-national-a-tours>



Strasbourg met en place des parkings vélos payants et sécurisés²²

Proposition n°6 : diversifier l'offre de vélociti

Diversifier l'offre de Vélociti, marque d'un territoire « vélo friendly » semble d'autant plus approprié que le renouvellement de la délégation du service de transports en commun ne comprendra pas cette fois de volet cyclable. TMVL réfléchit à désolidariser Vélociti de l'opérateur de transport en commun. En outre, le déploiement des offres privées de free floating (vélo sans station) doit inciter la collectivité à réinventer son offre de service.

Quel que soit le mode de gestion retenu, il est nécessaire de diversifier les offres et par exemple de favoriser la location voire le leasing de **vélo à assistance électrique** et de vélos-cargos à assistance électrique.



²² <http://www.ibikestrasbourg.com/2014/11/le-stationnement-velo-la-gare-centrale.html>

Proposition n°7 : réactiver la politique de soutien aux Plans de mobilité ²³ des entreprises, administrations et établissements scolaires et expérimenter l'indemnité kilométrique vélo

Le Plan de mobilité (PDM) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Parmi les actions d'un plan de mobilité figure la promotion du vélo : mise en place d'un stationnement sécurisé, diffusion d'un « kit vélo », mise à disposition d'un local vélo proposant quelques outils et services, ainsi que des douches pour les cyclistes, mise en place de l'indemnité kilométrique vélo²⁴, achat d'une flotte de vélos à assistance électrique...

TMVL a durant plusieurs années mené une campagne de soutien à l'achat de vélos électriques. Le CODEV encourage la restauration de ce dispositif ainsi que l'expérimentation de la mise en place de l'IK vélo ²⁵.

A Nantes, cette disposition est adoptée depuis le printemps. ²⁶

Proposition n°8 : réactiver la subvention pour l'achat de vélos électriques

De 2011 à 2014, la Communauté d'agglomération Tour(s)plus avait choisi de soutenir la pratique du vélo électrique, par une subvention de 250 euros. Sur 4 ans, 420 bénéficiaires ont reçu une subvention (105.000 euros). Il est proposé de réactiver cette initiative.

²³ Sources : Ademe : Le plan de mobilité, anciennement appelé le Plan de déplacements d'entreprise (PDE) favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi le transport de marchandises, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs...

²⁴ Les entreprises du secteur privé ont la possibilité de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par le salarié pour ses déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre sa résidence habituelle et son lieu de travail, sous la forme d'une « indemnité kilométrique vélo » (IK vélo). La prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo correspond au montant de l'indemnité kilométrique vélo, fixé à 0,25 € par kilomètre parcouru, multiplié par la distance aller-retour la plus courte pouvant être parcourue à vélo entre le lieu de résidence habituelle du salarié et son lieu de travail ainsi que par le nombre de jours de travail annuel. Cette indemnité est exonérée de cotisations sociales dans la limite de 200 € par an et par salarié.

²⁵ [décret n° 2016-1184 du 31 août 2016](#) pour la mise en place de cette expérimentation

²⁶ <http://www.presseocean.fr/actualite/nantes-une-indemnite-velo-aux-agents-de-la-metropole-et-le-ville-en-septembre-02-03-2018-264018>

Annexes :

Auditions :

Christophe Bouchet, vice-président de TMVL en charge du Tourisme : 18 avril 2017 lors de l'atelier sur le schéma de développement touristique de TMVL.

Jean Luc Porhel, conservateur du patrimoine. Ville de Tours : le 2 octobre 2017

Collectif cycliste, le 27 novembre 2017

Michel Gillot, conseiller communautaire délégué : le 28 mars 2018

Agnès Thibal, responsable du PDU : le 6 juin 2018

L'atelier Métropole Séduisante s'est réuni :

Le 25 septembre 2017, les 2 et 23 octobre 2017, le 27 novembre 2017, le 11 décembre 2017, le 16 janvier 2018, le 20 février 2018, le 28 mars 2018, le 16 avril 2018, le 22 mai 2018, les 6 et 12 juin 2018

