

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

Synthèse de l'avis adopté le 27 juin 2018



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Convaincu qu'une politique cyclable ambitieuse constitue un des atouts d'une métropole attractive, le Codev s'est autosaisi de ce thème en 2018 alors même que l'Etat lançait son plan vélo interministériel et que la Métropole de Tours Val de Loire élaborait son futur schéma directeur cyclable.

Pour mémoire, le Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 fixait des objectifs de répartition modale des déplacements. Son ambition était de faire évoluer la part modale du vélo de 4% en 2013 à 9% en 2023 pour les transports au quotidien. La pratique touristique du vélo se développe également, notamment en Touraine, grâce au succès de Loire à Vélo.

Qu'il soit une pratique de loisir ou de transport quotidien, le vélo s'inscrit donc dans les usages et constitue un enjeu autant écologique, social, de santé publique, que de mobilité. A l'occasion de l'élaboration par Tours Métropole de son nouveau schéma directeur cyclable pour les années 2018-2030, le CODEV apporte sa contribution à TMVL en lui adressant des recommandations.

Diagnostic

Si Tours a été plutôt correctement notée lors du dernier classement élaboré par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, la perception et l'observation des usagers laisse à penser que Tours doit faire plus pour que le vélo soit un marqueur fort du territoire métropolitain.

Le Codev observe que, si effectivement la pratique du vélo est bien installée, elle se concentre sur une partie du territoire. 75 % des cyclistes du quotidien se déplacent dans la plaine alluviale entre Loire et Cher, laquelle ne compte cependant que 50% de la population métropolitaine.

De plus, la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail représente 7%, ce qui place Tours au 5ème rang national. Ce classement s'explique par le fait que la ville est située à la croisée d'un maillage européen puissant d'eurovéloroutes. La topographie ligérienne favorable et la culture locale du vélo y contribuent. Ses différents facteurs participent à attirer de nombreux touristes chaque année, dont un tiers d'étrangers.

La pratique du vélo au quotidien est bien réelle, et soutenue par une politique cyclable constante depuis une dizaine d'années : extension des zones mixtes et zones 30, aménagement de voies vertes, généralisation des doubles sens cyclables, implantation importante d'arceaux vélos, création de la Maison du vélo.

Et pourtant cette politique manque de coordination, ce qui génère un sentiment d'insatisfaction, notamment chez les utilisateurs réguliers. Ceci est conforté par une observation du réseau faisant apparaître une liste de points noirs : un manque de continuité dans le maillage métropolitain, des endroits dangereux, d'autres impraticables, etc. Les points les plus problématiques relèvent essentiellement de la planification d'infrastructures : absence de grands itinéraires métropolitains du quotidien, fréquentes discontinuités dans les aménagements, trop nombreux obstacles sur les pistes cyclables, trop rares stationnements sécurisés, ...

Préconisations

- **Porter haut une politique publique offensive et ambitieuse** pour toutes les pratiques de mobilité active : TMVL doit endosser le rôle de coordinateur des mobilités actives entre les différentes collectivités concernées,
- **Développer une culture partagée de l'espace public** (cohésion des différents usages),
- **Supprimer les discontinuités et réduire les points noirs par un maillage homogène** (ex : affirmer un schéma directeur cyclable du **quotidien**),
- **Jalonner la ville**, élément clef pour une politique des mobilités actives,
- **Multiplier les abris vélo sécurisé** et notamment aux abords de la Gare de Tours,
- **Diversifier l'offre de velociti** (ex : leasing de vélo électrique pour des personnes âgées),
- **Réactiver la politique de soutien aux Plans de mobilité** et expérimenter l'indemnité kilométrique,
- **Réactiver la subvention pour l'achat de vélos électriques.**

Quelle(s) suite(s) ?

Ce qui a été fait

- Tours Métropole Val de Loire s'est doté d'un schéma directeur qui :
 - ✓ Identifie des axes structurants Nord/Sud et Est/Ouest à prioriser, pour permettre la desserte des principaux pôles d'attractivité,
 - ✓ Reporte les axes du maillage de rabattement sur les itinéraires structurants. Le « chevelu » correspondant aux cheminements secondaires et tertiaires qui prend en compte les dessertes locales n'est pas identifié sur le schéma global mais existe bien,
 - ✓ Absorbe les discontinuités,
 - ✓ Travaille sur le jalonnement touristique mais aussi sur des trajets du quotidien en milieu urbain. Pour une clarté de l'itinérance de la signalisation, mais aussi sur la lisibilité des panneaux ou inscriptions au sol en fonction du contexte urbain ou de territoire.
 - ✓ Prend en compte des différents modes de déplacement, des usages, des profils de voiries, des secteurs (très urbains ou plus rural), afin de proposer des aménagements cohérents type voie partagée, dans la circulation.... Partenariat avec les usagers de la route et les spécialistes de la pratique du vélo,
- Depuis 2017, mise en place d'un budget consolidé consacré à la politique vélo,
- Mise en œuvre d'un travail en transversalité entre les différents acteurs (tourisme, infra, SNT,...) avant de faire des propositions d'aménagement,
- Travail avec la communauté de communes TEV pour harmoniser les principes de jalonnement, notamment sur les itinéraires en continuité entre les 2 territoires,
- Structuration et réalisation des itinéraires afin de permettre un usage touristique et quotidien. Idée de mutualisation des usages sur un même tronçon,
- Réalisation annuelle d'une carte des aménagements cyclables, communication événementielle (balades estivales, balade des Lucioles), sensibilisation à l'éclairage des vélos, ...,
- Soutien de TMVL aux activités du Collectif Cycliste 37 pour le développement d'une culture vélo (bourse au vélo, loyer du local, ...),
- Développement et accès facilité de l'offre de stationnement par les abris à vélos sécurisés (simples modules) ou non, notamment autour des grands équipements (Piscine du Lac, Palais des Sports, ...). Offre élaborée en concertation avec les représentants des usagers,
- Diversification de l'offre de service Velociti,
- Accompagnement des plans de mobilités des entreprises.

En projet

- Poursuite du développement d'installation d'abris à vélos (Velpéau, centre-ville de La Riche, ...),
- Réalisation d'une station vélo en Gare de Tours,
- Contrat Velociti destiné aux personnes morales pour les locations destinées à leurs salariés (déplacement professionnels et déplacements domicile-travail).

Document de référence

- Le Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 (PDU).
- Le Projet de renouvellement du PDU 2018-2030