



MOBILITE

L'**Atelier Flash : Mobilité** s'est réuni mardi 29 mars 2022 et lundi 25 avril 2022. Cet Atelier se compose de 27 membres du CODEV. Les interventions, échanges et débats ont été co-animés par Monsieur Alain DAYAN et Monsieur Alain MONTTOYA.

La mobilité est un enjeu essentiel pour le dynamisme, la performance et l'attractivité du territoire mais aussi et surtout pour la qualité de vie et le bien-être de la population et des acteurs locaux. Toutefois, suite aux derniers aménagements structurants réalisés au sein de la métropole, notamment depuis la construction de la première ligne de Tramway, le Conseil de Développement considère que cet axe de développement a été quelque peu délaissé et que la Métropole est restée figée sur ses acquis dans ce domaine.

D'autre part, le rythme des réalisations ne permettra pas à la Métropole de Tours d'atteindre ses objectifs de réduction d'impact carbone (-37% pour 2030 et -75% pour 2050). Actuellement la part des déplacements en voiture diminue trop peu et celle des transports collectifs progresse insuffisamment. La part des piétons augmente trop doucement et celle des déplacements à vélo régresse.

Enfin, les besoins, attentes et doléances des usagers en termes de mobilité sont importants et leur actuelle perception des offres et services de déplacement est assez négative. La population attend un renouveau de la part de Tours Métropole Val de Loire pour transformer, durablement et de manière innovante, la mobilité territoriale tout en rattrapant le retard accumulé ces dernières années.

Pour remédier à cette situation, le CODEV a dégagé cinq principes directeurs :

- 1) Connaissance du territoire** par la sollicitation de la population intercommunale et l'intégration de l'expertise d'usage des différentes catégories d'usagers au sein de la gestion et des projets de mobilité.
- 2) Adoption et respect d'une programmation pluriannuelle** des actions de mobilité, développée autour d'objectifs et principes forts et co-construite avec l'ensemble des parties prenantes en fonction des enjeux et besoins identifiés.
- 3) Evaluation des plans, projets, infrastructures, offres et services de transports** pour les réajuster et les adapter si nécessaire en fonction de l'évolution des dynamiques territoriales et des besoins locaux.
- 4) Communication et accès** facilités aux informations, documents, cartes et données relatives à la mobilité locale pour tous les modes de transport.
- 5) Définition et développement d'une réelle mobilité métropolitaine** autour d'une vision collective, commune et partagée de la Métropole intégrant des projets fédérateurs et permettant de sortir de la seule gestion du quotidien.

Afin d'appliquer concrètement ces grands principes directeurs le CODEV a dégagé quatre axes de contribution comprenant chacun des propositions concrètes applicables sur le périmètre et le champs d'action métropolitains.

AXE 1 : Pour une mobilité métropolitaine ambitieuse et innovante

Réaliser dans les meilleurs délais, dans le respect des règles d'urbanisme et en coopération avec les communes membres concernées, **la deuxième ligne de tramway** tel qu'initialement votée par les exécutifs locaux en 2018 afin de sortir des blocages existants et relancer une gouvernance sereine des projets liés à la mobilité tourangelle.

Développer un réseau cyclable métropolitain unique et performant en créant de nouveaux itinéraires directs et transversaux desservant les infrastructures et zones d'activités et en adaptant les pistes cyclables existantes grâce à des liaisons entre celles des différentes communes mais également avec celles des EPCI voisins. Identifier et concevoir des axes dédiés à la circulation rapide des vélos permettant un déplacement aisé à travers toute la Métropole. Limiter les expositions et interactions des usagers des transports actifs avec les axes de circulation classique pour garantir la sécurité de tous et limiter les conflits d'usages.

Analyser les possibilités d'expérimentation et optimisation des infrastructures existantes. Le territoire possède une étoile ferroviaire ainsi qu'un tramway qu'il serait possible de redynamiser en expérimentant et développant des équipements complémentaires : troisième ligne de tramway, tram-train, tram-bus, bus à haut niveau de service (BHNS), navettes électriques et hydrogènes.

Revaloriser les dix gares métropolitaines existantes et développer de véritables HUB multi et intermodaux au sein et autour de ces infrastructures permettant l'interconnexion de axes et le passage rapide d'un mode de déplacement à un autre (ex : anciennes gares fermées)

Etudier sérieusement les possibilités d'exploitation des caractéristiques naturelles du territoire en faveur de la mobilité intra-métropolitaine. La topographie, les reliefs, les deux fleuves et le sous-sol de la métropole pourraient servir de base à des projets innovants.

Créer un Observatoire Citoyen des Mobilités Tourangelles lié et coopérant avec le Syndicat des Mobilité de Touraine. Cet observatoire, composé d'élus, d'experts de la mobilité, d'opérateurs économiques, d'usagers et de citoyens actifs de toute la métropole serait associé à l'élaboration, au suivi et à l'évaluation des réseaux métropolitains et modes de déplacement.

Poursuivre la construction de partenariats réciproques avec les acteurs et institutions compétentes en matière de mobilité (SNCF, Vinci-Autoroute, Région Centre-Val de Loire, compagnies aériennes) pour assurer le déploiement de mobilités douces, partagées et novatrices sur tout le territoire.

Axe 2 : Pour une mobilité métropolitaine qualitative et cohérente

Désengorger le « cœur métropolitain » et la ville-centre en déployant un maillage intra et extra-métropolitain cohérent et équilibré d'offres et services de transports établi en fonction des usages et besoins locaux observés par les institutions ou sollicités par la population.

Assurer l'interconnexion des vingt-deux communes membres entre elles en développant une mobilité transversale, circulaire et périphérique autour de la ville centre. Relier les infrastructures métropolitaines, les zones d'activités et de production ainsi que les points d'intérêt sans passer systématiquement par les axes centraux ni traverser la ville-centre.

Lier les projets construction ainsi que les problématiques d'aménagement du territoire avec les enjeux et besoins de mobilité de la population. Faire en sorte que chaque service, public ou privé, de première nécessité soit connecté et accessible par le réseau de transport public.

Etablir comme objectif de permettre à tout usager de **réaliser un trajet d'un point à l'autre de la Métropole en une heure maximum** en garantissant, depuis son domicile, un **accès en moins de 15 minutes à une infrastructure de transport public** (arrêt de bus, station de tramway, gare).

Interroger et repenser en profondeur la cohérence des trajets, des dessertes, de la fréquence et du cadencement des lignes de bus existantes afin de faciliter et fluidifier les déplacements en transport en commun. Adapter les lignes aux activités et aux évolutions des flux locaux.

Dans une optique de sécurité et de fluidification du trafic routier, **revoir la signalisation actuelle des voiries publiques** pour l'harmoniser, garantir sa cohérence et limiter sa profusion.

Réduire et ajuster la vitesse de circulation pour sécuriser les déplacements de l'ensemble des usagers quel que soit le mode de déplacement utilisé. La règle de principe pourrait être les 30 kms/heure au sein des communes, zones d'habitation et espaces commerciaux avec une exception pour les axes principaux et structurants.

Axe 3 : Pour une mobilité métropolitaine résiliente et décarbonée

Considérer la mobilité comme moyen actif de préservation de l'environnement, de la qualité de vie et de la santé publique. Concevoir une mobilité renouvelée, volontariste et engagée participant à la réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) et des particules fines et profitant à l'ensemble de la population locale. Limiter vitesse des véhicules motorisés permettrait par exemple de lutter contre la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.

Faire évoluer la répartition des parts modales de déplacement et transport en favorisant les alternatives aux modèles de la voiture individuelle et de l'autosolisme tout en contribuant financièrement au développement des modes de déplacement doux, actifs et décarbonés même en dehors du cœur métropolitain urbanisé.

Accompagner la population tourangelle dans la transformation de leurs habitudes de déplacement et dans le changement de leurs perceptions liés aux transports. Réaliser de la

prévention, de l'information et de l'éducation relatives aux nouveaux modes de déplacement disponibles en particulier concernant les offres et services de transports publics disponibles.

Réaliser des évènements, concours, challenges et **campagnes de communication** métropolitaines ciblés **sur les alternatives aux déplacements individuels carbonés** similaires à l'actuelle campagne concernant le tri des déchets ménagers.

Faciliter l'intermodalité et la multimodalité par la conception et construction d'aménagements et d'équipements intuitifs permettant l'accueil, le stationnement sécurisé de véhicules ainsi que le changement de modes de déplacement.

Concevoir des espaces et aires de d'autopartage, de covoiturage et des parkings relais maillés sur tout le territoire. Subventionner et déployer des bornes de recharges électriques collectives. Développer et cofinancer une offre de vélo et trottinette libre-service commune et mutualisée pour toute la Métropole.

Permettre, soutenir et promouvoir le développement de vélo-bus, pédi-bus et toutes autres initiatives ou expérimentations locales en faveur **de la mobilité alternative et durable.**

Axe 4 : Pour une mobilité métropolitaine solidaire et accessible

Considérer la mobilité comme un facteur d'égalité et d'inclusivité des populations isolées et de désenclavement des territoires. Faire de l'accessibilité un des piliers du projet de territoire 2022-2030, en particulier en terme de mobilité, mais également comme opportunité d'innovation, d'attractivité et de dynamisme territorial (prix, labels nationaux et européens).

Engager une réflexion et des études sur la gratuité et la modulation tarifaire des transports publics métropolitains en partenariat avec les concessionnaires. Expérimenter et adopter progressivement la gratuité différenciée par territoires ou catégories d'usagers, journalière, saisonnière ou totale.

Assurer une séparation matérielle et concrète des voies avec des couloirs de circulation identifiés réservés à un certain type d'usagers et complétée par du marquage au sol adapté. Lorsque cette séparation n'est pas réalisable, garantir un partage équilibré et une répartition suffisante des voies et espaces pour accueillir de manière sécurisée tous les usages.

Penser les équipements de mobilité avec et pour tous les usagers quelques soit leur situation et leur mode de déplacement privilégié. Concevoir, faire tester et adapter les aménagements avec et par les usagers concernés grâce à leur expertise d'usage. Utiliser des revêtements lisses et réguliers facilitant la locomotion sur roues (fauteuils, poussettes, déambulateurs...)

Développer une signalétique innovante (pictogrammes, indications sonores, textures) et homogène, appropriée aux différents handicaps et aisément compréhensible par la population. Lors de travaux, informer sur leur durée et prévoir systématiquement une signalisation et des passages alternatifs pour la circulation des piétons, cyclistes et PMR.

Permettre des déplacements en toute autonomie rapides et intuitifs sans préparatifs excessifs en mettant à disposition, via le site, l'application et au siège de la Métropole des guides et cartographies des facilités de trajet et des axes aux normes d'accessibilité.

Favoriser les déplacements piétons. Privilégier, dans le maximum de rues et surtout dans les quartiers d'habitation, la création de trottoirs et d'espaces les plus larges possible intégrant les particularités de tous les usagers permettant la multiplicité des activités piétonnes.

Solliciter les citoyens-usagers pour la mise en conformité des axes de mobilité en associant conjointement, à l'échelle métropolitaine, les différentes commissions pour l'accessibilité ainsi que les dispositifs participatifs communaux. S'appuyer ainsi sur les recommandations des usagers pour la réalisation des aménagements, équipements et voirie.