



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

RAPPORT

LA PRATIQUE CYCLABLE METROPOLITAINE

« La Métropole de Tours est-elle cyclable ? »
(moyens et pistes d'amélioration)



CODEV – TMVL Mars 2023

Adopté à l'unanimité
Assemblée plénière du 27 mars 2023

REMERCIEMENTS

Le Conseil de Développement de Tours Métropole Val de Loire tient sincèrement à remercier l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours (ATU37), le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), la Direction des Infrastructures de Tours Métropole Val de Loire ainsi que le Collectif Cycliste 37 (CC37) pour leurs présentations relatives à la mobilité et la pratique cyclable sur le territoire métropolitain.

Leurs éclairages ainsi que les différents échanges avec les membres ont permis au CODEV de comprendre les différentes problématiques inhérentes à la mobilité cyclable sur le territoire.

Membres de l'Atelier MOBILITE :

AVENET Christian
BARON Armelle
BLANDIN Maïwen
BODIN Jean-Michel
BONNIN Martine
CHAPON Claudine
COUDERT Robert
DAYAN Alain
DEMANGE Françoise
DESLANDES Daniel
DEVINEAU Alain
FERRARI-DUTAY Christelle
FIORE Angelo
FRESLON François
GOHIER Caroline
GRALEPOIS Mathilde
GUILLIER Amandine
MARTIN LOUIS Nathalie
MOINDROT Gilles
MONTOYA Alain
PIGET Michael
POINDESSAULT Réjan
RAVEAU Quentin
REYNAUD Pierre
ROY Dominique
SARRAZIN François
TRONEL Vincent
VERMERSCH Philippe
VERNEAU Laure

Co-responsables de l'Atelier Mobilité: Alain MONTOYA – Alain DAYAN

Rédaction de l'étude : François SARRAZIN – Pierre REYNAUD

Rédaction de la synthèse : Daniel DESLANDES

Rapporteur : François SARRAZIN

Réalisation et publication: Thomas GOTTSCHLING

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
ETAT DES LIEUX DE LA POLITIQUE CYCLABLE TOURANGELLE	5
I. L'usage de la bicyclette, un problème sur Tours Métropole Val de Loire	5
II. Tours ville-centre, une presqu'île avec seize points de passage obligés.....	6
III. Les discontinuités cyclables, une situation constatée dès 2019.....	7
IV. La Région Centre Val de Loire, un leadership cyclotouristique incontestable	10
V. Le vélo du quotidien aux abonnés absents.....	11
VI. Le baromètre 2019 des villes cyclables, une mise en lumière des points noirs	11
VII. L'enquête Mobilités 2019, une identification réelle des pratiques.....	14
VIII. Les corona-pistes, des aménagements transitoires limités.....	16
IX. Un changement de paradigme à la sortie de la crise sanitaire.....	18
X. Les préconisations des acteurs experts pour un Réseau Express Vélos.....	22
XI. Une nouvelle impulsion certes constatée mais à nuancer	27
XII. Une nécessaire coopération départementale et régionale pour le vélo du quotidien	28
XIII. Le cyclotourisme, attentes fortes et pistes de développement	29
PRECONISATIONS DU CODEV	30
Annexe 1 : Carte des réalisations cyclables 2023	34
Annexe 2 : Liste des figures et tableaux.....	35
Annexe 3 : Bilan.....	36
Annexe 4 : Composition de l'Atelier Mobilité du CODEV	37



INTRODUCTION

Le Conseil de Développement de Tours Métropole Val de Loire a constitué de manière permanente un Atelier Mobilité lors de son assemblée plénière de juin 2022 suite à sa participation à l'élaboration du Projet Métropolitain horizon 2030¹. En septembre 2022, après la césure estivale, l'Atelier Mobilité du CODEV s'est réuni afin de déterminer librement le sujet d'autosaisine thématique à traiter pour la fin d'année 2022 et l'année 2023. Plusieurs sujets intéressants ont été évoqués par les membres de l'Atelier. Parmi eux, le sujet de la pratique cyclable sur Tours Métropole Val de Loire a été retenu au regard de l'intérêt qu'il présente pour le développement métropolitain actuel et futur.

En effet la pratique du vélo, son organisation, ses moyens et son amélioration à l'échelle intercommunale, constitue des leviers d'action directe permettant à terme de fluidifier les déplacements urbains et périurbains, réduire l'usage de moyens de transports carbonés et faciliter de concert la multi et l'intermodalité. Ce mode de déplacement actif présente certes des bénéfices vis-à-vis de mobilité locale mais également pour la santé publique, l'accessibilité des infrastructures et zones d'activité ou encore pour l'adaptation et la lutte contre le changement climatique.

En 2018, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Gouvernement annonçait le premier plan national Vélo et mobilités actives. Dans le même temps la Métropole lançait également l'élaboration de son Schéma directeur cyclable. Le Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 énonçait quant à lui des objectifs de répartition des parts modales dans laquelle le vélo devait atteindre au moins 9% en 2023. Le CODEV 2016-2020 avait d'ailleurs produit et remis à la Métropole un rapport pour accompagner ces différents efforts conjoints visant à inscrire le vélo comme déplacement du quotidien au sein de la métropole².

Suite à l'adoption du Schéma directeur cyclable par Tours Métropole Val de Loire, le 28 février 2022 et l'annonce du deuxième plan vélo national en septembre 2022 mais aussi en raison de la mauvaise mise en oeuvre de la pratique cyclable au niveau local, le CODEV, en tant qu'organe de la société civile organisée, s'est autosaisi afin de formuler des constats et des préconisations pour contribuer à **faire de la Métropole un territoire véritablement cyclable**.

Le CODEV s'est donc posé la question suivante : **la Métropole de Tours est-elle cyclable et comment peut-elle le devenir ?**

Pour y répondre, un retour sur l'évolution ainsi qu'un état des lieux de la politique cyclable tourangelle a été réalisée pour pouvoir ensuite co-construire des préconisations citoyennes.

¹ Voir « Contributions citoyennes du CODEV au Projet Métropolitain 2030 » (juin 2022)

² Voir Rapport – « Tours, Ville cyclable ? Préconisations pour accompagner l'effort métropolitain » (juin 2018)



ETAT DES LIEUX DE LA POLITIQUE CYCLABLE TOURANGELLE

La situation du vélo sur Tours Métropole Val de Loire n'est pas bonne. Elle est même franchement insuffisante malgré des initiatives remarquables et remarquées dans le cyclotourisme.

Les parts modales de l'usage de la bicyclette sont en 2019 autour de 3 %, quelque soit l'échelle de territoire retenu, comme elle l'était dix ans auparavant. C'est donc un échec collectif pour la Métropole et les communes membres qui avaient annoncé une multiplication par trois de la part modale du vélo en 2023 qui n'a jamais eu lieu. Cette situation peut aussi être vu, à certains égards, comme une forme d'inaction climatique³.

I. L'usage de la bicyclette, un problème sur Tours Métropole Val de Loire

Le cœur du problème de la métropole de Tours, ce sont les discontinuités cyclables, enregistrées en 2019 (fig.2), qui ne trouvent pas de solutions en raison d'un manque d'impulsion publique locale. C'est l'ensemble de ces constats, récurrents depuis une quinzaine d'années, qui laisse penser que le système politico-administratif local est encore assez réfractaire à la réalisation d'aménagements cyclables structurants sur son territoire.

En 2015, le Collectif Cycliste 37 a conduit un premier audit vélocipédique sur la ville de la Tours⁴ Un recensement des grands quartiers de l'agglomération, des grands axes de traversée de la ville-centre et des ruptures urbaines⁵ que constituent la Loire, le Cher, l'autoroute et le boulevard périphérique ainsi que les voies ferrées, a été réalisé. La traversée cycliste de Tours est un problème du fait d'une discontinuité des aménagements cyclables et d'une totale absence de jalonnement. La circulation aisée des cyclistes est quasi-impossible en termes de continuité, de rapidité et de sécurité.

De plus, la traversée intégrale de la ville-centre peut être considérée comme impossible par de jeunes adolescents seuls et par des parents avec enfants. Pour les adultes, cyclistes confirmés, ce n'est que par leur volonté de s'imposer dans la circulation automobile qu'ils peuvent trouver leur voie. Les cyclistes incertains et/ou fragiles restent chez eux et ne prennent pas le risque de se confronter aux automobilistes⁶.

³ L'inaction climatique correspond au constat d'un décalage entre le « greenwashing » ou « l'écoblanchiment » des engagements et des actions des entreprises, collectivités locales ou Etats, et la réalité de leurs pratiques. Le « greenwashing » caractérise une stratégie de communication et de marketing visant à faire croire à une politique écoresponsable. L'inaction climatique peut alors être dénoncée devant les tribunaux pour contraindre les Etats, les collectivités publiques ou les entreprises à prendre les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs qu'ils se sont eux-mêmes fixés et sur lesquels ils ont abondamment communiqué.

Vincent Lefebvre, "Urgence climatique, quel rôle pour les juges et la justice ?" *La Revue Nouvelle*, 8, 2019, p. 66-72 ; Cécile Désaunay, "La judiciarisation, nouvelle arme contre le changement climatique", *Futuribles*, 436, 2020, p. 124-127 ; Sophie Lavallée, Ekundayo Agossou, "L'émergence des actions climatiques au Canada à l'ère l'accord de Paris", *Revue juridique de l'environnement*, 45, 2020, p. 494-506 ; Cécile Duflot, Didier Holleaux, Didier Houssin, "Transition énergétique : que peut-on attendre de l'Etat ?" *Le journal de l'école de Paris du management*, 151, 2021, p. 38-45 ; Romain Garcier, "Le contre-exemple du local en matière énergétique", *Natures Sciences Sociétés*, 29, 2021, p. 1-2

⁴ Sarrazin, F. (2015). Livre blanc N° 1, Nos priorités pour le cœur d'agglomération : du maillage, de la continuité et de la fluidité. Tours, Collectif Cycliste 37, 62 p.

⁵ Frédéric Héran, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 2011

⁶ François Sarrazin, *op.cit.*



La caractéristique discriminante de la situation cyclable de Tours réside dans la (re)découverte de l'existence de 16 points de passages obligés (fig. 1) autour du centre-ville que constituent les ponts : quatre ponts sur la Loire, six ponts sur le Cher, dont quatre sont essentiels, des ponts autoroutiers et des ponts de chemins de fer. Ainsi fleuves, autoroutes, voies rapides, chemins de fer isolent le centre-ville du reste de l'agglomération alors même qu'il reste encore le lieu de passage obligé pour tous.

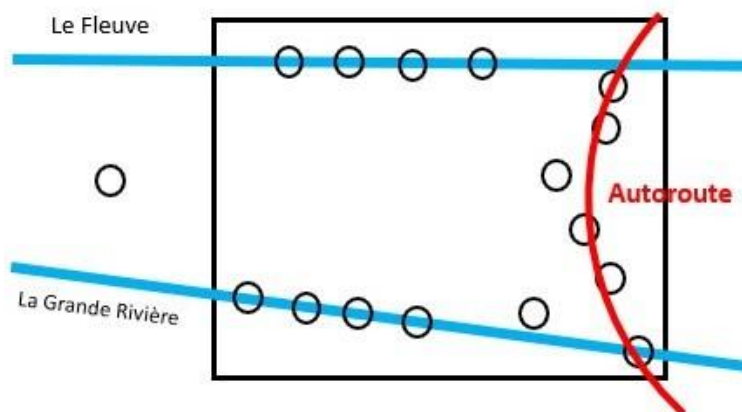


Figure N° 1 : les seize points de passage obligés

II. Tours ville-centre, une presqu'île avec seize points de passage obligés

Ces 16 points de passage obligés déterminent un rectangle dans lequel se concentrent les équipements de toutes natures au service de la population : les administrations départementales et nationales, les établissements d'enseignement, principalement les lycées et les formations universitaires, une part très importante des emplois, la localisation de très nombreuses entreprises et une part non négligeable du commerce aux particuliers. L'évidence est que le cœur de ville est le centre névralgique des activités de son agglomération, ses habitants ont toute nécessité de s'y rendre avec une certaine régularité.



Figure N° 2 : L'identification des axes à rendre cyclable sur Tours-centre

Dès lors, tout projet d'aménagement cyclable à vocation métropolitaine nécessite de faciliter l'usage de la bicyclette entre ces points de passage obligés et de traverser le centre de l'agglomération : chaque habitant a besoin de s'y rendre à un moment ou à un autre de sa vie de travail scolaire ou professionnel, de sa vie sociale, de sa vie administrative, de sa vie économique et de sa vie de loisirs. Par ailleurs, le centre-ville comprend le centre historique, dont le secteur sauvegardé qui attire de nombreux touristes. Le centre-ville de Tours et de la métropole est bien le centre névralgique des activités de son agglomération.

Seule l'aisance des parcours, le confort et le plaisir des cyclistes dans leurs déplacements quotidiens, en particulier professionnels, la sécurité des parcours pour les collégiens, lycéens et étudiants, ainsi que les personnes fragiles ou mal à l'aise, seront de nature à inciter les individus à utiliser la bicyclette. Dès lors l'enjeu est de renforcer le maillage, la continuité dans les aménagements cyclables pour faciliter la fluidité de la circulation cycliste face à une situation cyclable jugée très peu satisfaisante.

III. Les discontinuités cyclables, une situation constatée dès 2019

En 2017, le bilan des réalisations cyclables de la métropole fait état d'un nombre impressionnant d'aménagements cyclables (577 km) établis de manière fiable à partir des données *Géovélo*, qui font la différence entre voie verte, piste cyclable, bande cyclable, zone mixte avec les piétons, zone 30 km/h et voies de bus. Au-delà de la comparaison possible avec des métropoles équivalentes, ces données ignorent toutefois la cyclabilité réelle des aménagements ainsi que les discontinuités cyclables et dangers de certaines situations de circulation. Pour en rendre compte, il faut identifier les portions réellement cyclables dans la Métropole (fig. 2).

Ce schéma, sous forme d'un grand rectangle, est représentatif de l'effet d'agglomération, 80 % des activités économiques et sociales de la métropole s'y concentrent et se représentent ainsi.

Dans la logique d'un réseau hyper-structurant, il est nécessaire de connaître le linéaire réellement cyclable, c'est-à-dire praticable en toute sérénité. Le constat est sans appel, c'est la discontinuité qui domine et qui empêche de traverser la métropole de part en part, principalement dans les axes nord-sud.

Même dans le cas du linéaire praticable, certains croisements constituent des points noirs⁷ (les petits ronds sur le schéma), c'est-à-dire des lieux qui posent problème en raison de la forte pression automobile qui constitue une menace pour la majorité des cyclistes.

Cette représentation schématique de l'état des aménagements cyclables praticables en 2019 est évaluée à une centaine de kilomètres (110 km) réellement utilisables dans la perspective de l'établissement du réseau hyper-structurant, bien inférieur aux 577 km annoncés en 2017.

La différence tient au fait de l'importance des bandes cyclables liant entre eux les différents quartiers et du réseau des rues apaisées, constitutives de la vie des quartiers, mais sans

⁷ Identifier un point noir c'est identifier un point de passage obligé où domine la crainte ou la peur de le franchir, même pour un cycliste aguerri qui « serre les fesses ». Ces points noirs ont un effet répulsif.

impact sur la cyclabilité traversante de la métropole, qui reste l'enjeu majeur.

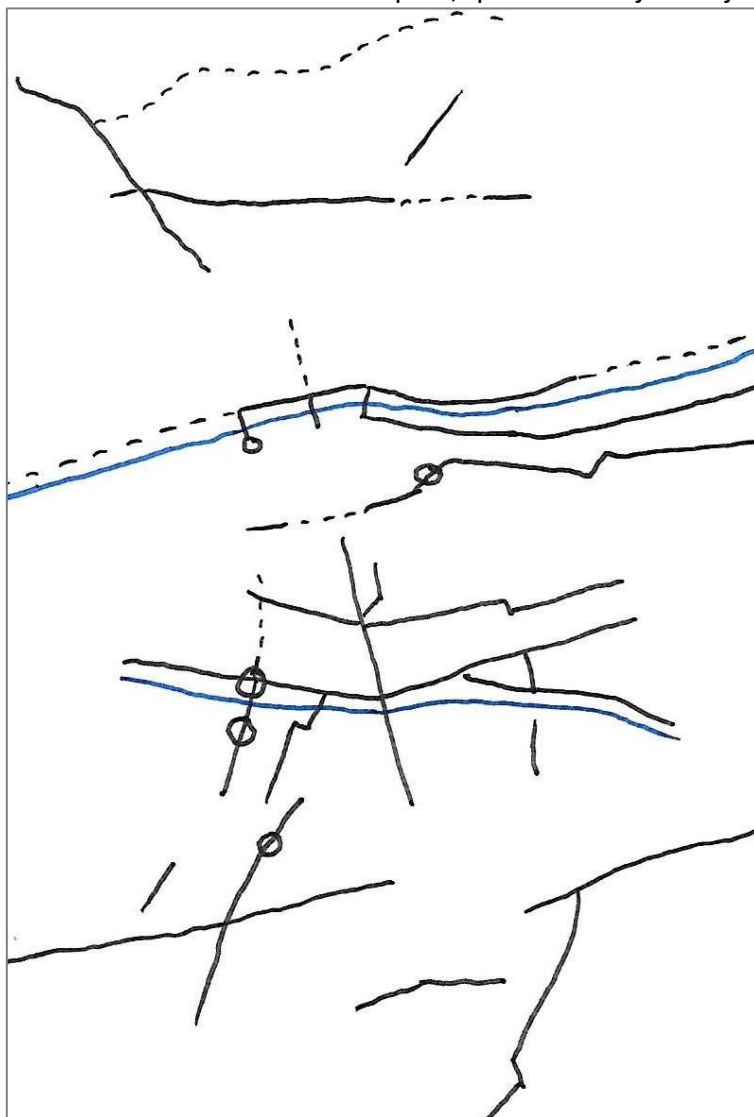


Figure N° 3 : les aménagements cyclables et leurs discontinuités en 2019

Face à cette situation de discontinuités cyclables, de désordres dans le maillage des itinéraires et des points noirs identifiés à un certain nombre de grands carrefours, la création d'un Réseau Express Vélos est possible et ce en cinq grandes lignes seulement (fig.4). Cette idée ne tient pas compte des transversales est-ouest déjà existantes, parce qu'elles apparaissent comme moins stratégiques et déjà opérationnelles⁸.

Une seule va retenir notre attention, celle en rive droite de la Loire, la ligne 3, parce que, aux deux extrémités, deux situations ont été identifiées comme très dangereuses. Qualifiées publiquement de « criminelles » depuis 2016 par le Collectif Cycliste 37, elles mettent en danger la vie des cyclistes et que des travaux d'envergure doivent y être engagés.

Aussi étonnant que cela puisse paraître, ce projet de Réseau Express Vélos en cinq lignes et leurs branches complémentaires représente seulement 74 km à mettre à niveau d'un Réseau Express Vélos hyper-structurant pour relier des aménagements existants et créer les

⁸ Sarrazin, F. (2020). *Audit vélocipédique de la cyclabilité des lignes du Réseau Express Vélos de Tours Métropole Val de Loire, Condensé*. Tours, Collectif Cycliste 37, p. 56.

continuités manquantes pour l'essentiel au centre de la ville centre.

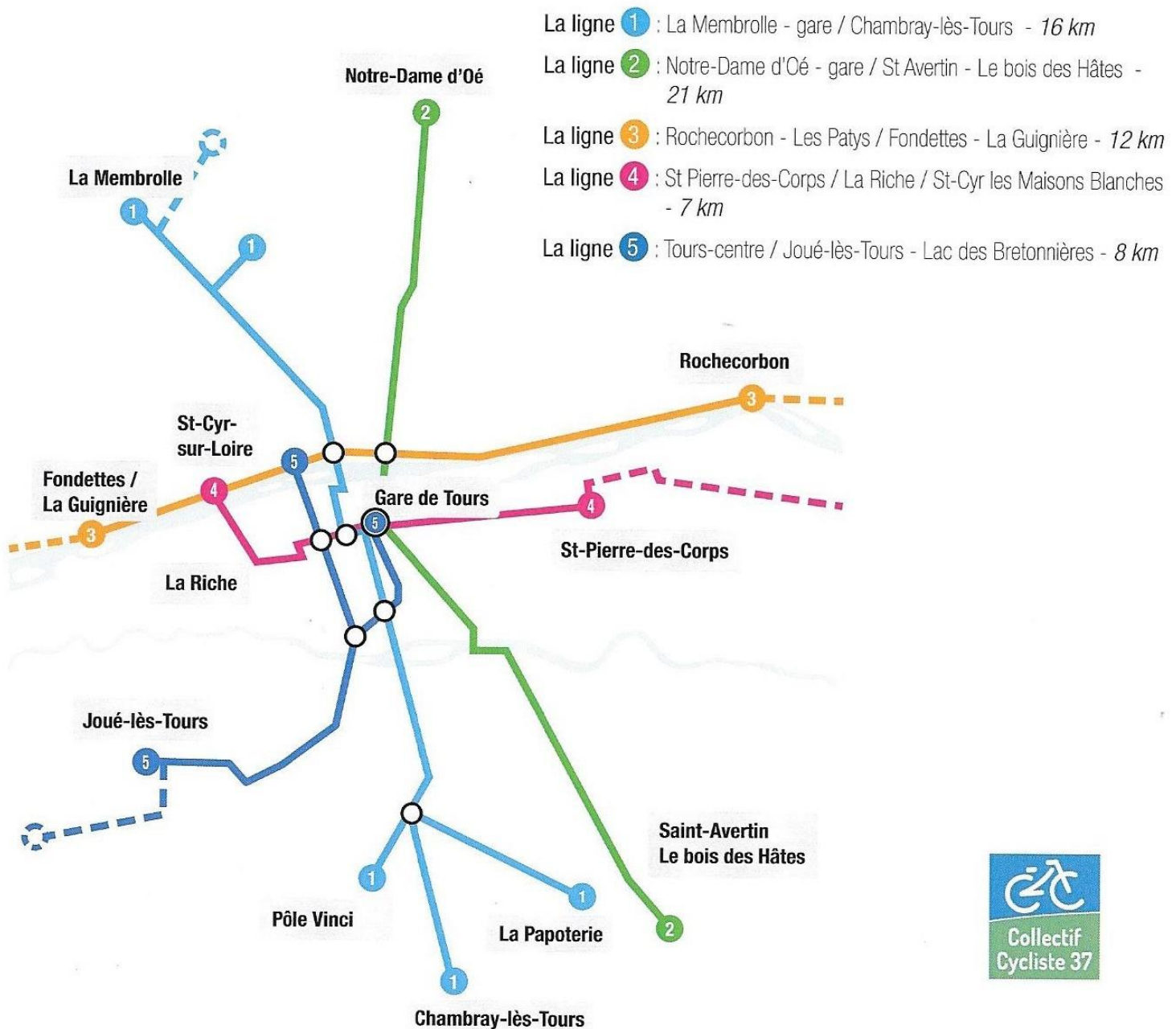


Figure N° 4 : La proposition de Réseau Express Vélos

La stagnation de l'usage de la bicyclette a une explication connue. Interrogés pour savoir ce qui pourrait les inciter à faire davantage de vélo, les enquêtés utilisant le vélo moins d'une fois par semaine répondent en premier (38 %) qu'ils « *n'ont pas la possibilité ou l'envie de circuler plus fréquemment en bicyclette* ».

En second lieu (25 %), « *ils attendent que les pistes cyclables soient plus nombreuses et plus*

sécurisées »⁹. Le mésusage de la bicyclette est clairement lié à la quantité et à la qualité des aménagements cyclables, ce que confirment la performance des quelques villes françaises réellement cyclables, par exemple Grenoble (16 % en centre-ville et 9,7 % en périphérie) et Strasbourg (15 % et 8 %), qui, elles, sont aménagées¹⁰. En même temps, ces résultats sont dérisoires par rapport au Danemark (50 %), aux Pays-Bas (29 %) et à l'Allemagne (10 %)¹¹.

En 2019, le Collectif Cycliste 37 prend publiquement position pour un projet de Réseau Express Vélos, qui entre alors dans le débat public local. En effet, en même temps que la ville de Tours est le problème, elle est la solution.

IV. La Région Centre Val de Loire, un leadership cyclotouristique incontestable

A l'inverse de la ville de Tours, de la métropole et du département d'Indre et Loire, la Région Centre Val de Loire est très active sur ses fonds propres, depuis les années 1990, dans la mise en œuvre d'une politique cyclotouristique ambitieuse.

Son objectif est de relier l'ensemble des destinations touristiques de la région à la France et à l'Europe à vélo, à partir d'un réseau cyclable à vocation touristique, qualifié et jalonné, de plus de 3 000 km. Il est organisé autour de six véloroutes structurantes et autour de quinze territoires. La région a l'ambition de devenir la première région de tourisme à vélo en France, ce qui se vérifie en 2011¹². De 2015 à 2019, la Région continue de dépenser en moyenne 3,7 M € par an en faveur du vélo, principalement pour le développement d'itinéraires cyclotouristiques.

Toutefois les aménagements cyclotouristiques de la Région se sont arrêtés aux portes de la ville de Tours, sa traversée restant l'impensé de la politique cyclable de Tours et de la métropole, ce qui explique pour partie les discontinuités précédemment constatées.

De concert avec la Région, le Département s'est engagé dans les aménagements cyclotouristiques ou de loisir sur la période 2002-2018, les financements et les actions de l'une et de l'autre étant complémentaires.

Mais à partir de 2018, la situation départementale n'est plus bonne :

- Les crédits consacrés aux aménagements cyclables diminuent ;
- Il n'existe plus de "groupe vélo" départemental depuis 2015 alors que ce groupe a compté jusqu'à 12 conseillers départementaux sur la mandature précédente ;
- Le schéma directeur cyclable du département s'achève et n'est pas renouvelé ;
- Le technicien à mi-temps, en charge des mobilités actives, voit son poste supprimé en 2019.

Le Département en sort très amoindri et désengagé. Au cours du dernier mandat (2014-

⁹ *Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ?*

¹⁰ Sébastien Marrec - Florian Le Villain, *Weelz!*, le 7 Janvier 2020

¹¹ <https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui--velo/villes-qui-aiment-velo-france-etranger>

¹² Laurent Savignac, "L'ambition de la région Centre. Devenir la première région française de tourisme à vélo", *Revue Espaces. Tourisme et Loisirs*, 2012, 7 p.



2020), il délaisse son ambition aménageuse et touristique. A partir de 2018, les aménagements cyclables sont laissés à l'initiative des intercommunalités et le département ne s'engage pas dans un programme d'aménagements cyclables autour des collèges, pourtant de sa compétence.

V. Le vélo du quotidien aux abonnés absents

De manière très surprenante, cette unité d'action cyclotouristique et cette réussite collective incontestables n'ont aucun impact sur le vélo du quotidien. Elles vont être mobilisées dans la communication politique municipale et métropolitaine mais sans effet opérationnel direct. Entre 2014 et 2020, un désengagement quasi généralisé est constaté ce qui va fortement impacter le vélo du quotidien. L'analyse de la campagne des municipales de 2020 le confirme. Sur les sept communes du centre et de la première couronne de la métropole, seuls les candidats de deux villes vont prendre des engagements clairs en faveur du développement d'aménagements cyclables intra-communaux. L'une d'elles est Tours, ce qui n'est pas rien. Les candidats des trois premières listes vont prendre des engagements clairs (60, 50 et 40 km) mais les débats publics engagés à cette occasion ne vont pas avoir d'effet de ruissellement sur le reste de la Métropole et du département. Pour toutes les autres communes, ce n'est pas un sujet.

Les aménagements cyclables sont imparfaits et les investissements cyclables limités. La « cause du vélo » semble être délaissée malgré les interpellations de la société civile qui s'exprime de manière régulière depuis 30 ans à ce sujet. Un groupe organisé, le Collectif Cycliste 37, est d'ailleurs né de l'absence d'aménagements cyclables lors de la construction d'un pont sur la Loire, puis lors de son doublement dix années plus tard.

Au-dessus des voies de chemin de fer de la gare de Tours, ce fût pendant dix ans des interpellations régulières des élus par une autre association d'amélioration de la qualité de vie (Aquavit), à propos d'une passerelle de 125 ans d'âge qu'il fallait remplacer et rendre cyclable. Pendant cinq années, ce furent en plus trois vélorutions par an pour s'assurer de cyclabilité de la passerelle Fournier qui a depuis été réalisée mais uniquement aux normes PMR (personne à mobilité réduite) la rendant difficilement cyclable, en contradiction avec les objectifs de l'appel à projet initial.

En adoptant le PDU en 2013, l'ensemble des élus et administrations sont informés que pour atteindre les objectifs affichés de développement de la part modale du vélo à 9 %, il va falloir investir dans des aménagements cyclables de qualité. Pourtant rien ne sera réellement fait en raison des réticences politiques vis-à-vis du vélo.

VI. Le baromètre 2019 des villes cyclables, une mise en lumière des points noirs

Le baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) est une enquête nationale réalisée par internet, ouverte à tous les cyclistes volontaires, qui peuvent répondre pour chaque ville qu'ils connaissent suffisamment bien pour pouvoir répondre. En 2019, c'est la seconde enquête du genre menée en France après celle de 2017, à partir d'un modèle allemand, *Fahrradklima-Test* éprouvé depuis 1988¹³.

¹³ FUB, *op.cit.*



Les questions posées sont divisées en cinq catégories pour rendre compte des préoccupations des cyclistes :

- 1) La sensation générale éprouvée, d'agréable à désagréable ;
- 2) Les risques ressentis à vélo ;
- 3) L'existence d'aménagements cyclables et leur continuité favorables à des déplacements à vélo, harmonieux et directs ;
- 4) Le sentiment de prise en compte des avis des cyclistes par les pouvoirs publics locaux ;
- 5) Les possibilités de stationnement des vélos, la sécurité ressentie, la possibilité de réparation et de location des vélos.

La grande nouveauté de l'édition 2019 a été d'introduire un module de cartographie permettant de recenser les priorités des usagers : les axes à réaménager urgemment et les points noirs à résorber¹⁴. De fait, il s'agit de mobiliser le savoir et l'expertise d'usage de chaque cycliste répondant, chacun ayant la possibilité de mentionner trois de ces deux priorités.

Plus de la moitié des 184 484 participants à l'enquête nationale ont répondu à la partie cartographique, pourtant optionnelle. Pour la ville de Tours, ce sont 1 055 répondants qui ont donné leur point de vue et donc au minimum plus de 500 personnes qui ont pu identifier des zones particulièrement à problème dans la ville-centre. Ces savoirs d'usage distribués dans la population des cyclistes locaux sont donc intégrés à cette analyse.

L'appréciation des 1 055 répondants¹⁵ de la ville-centre au baromètre 2019 des villes cyclables est plutôt défavorable (E) avec un score de 3,03 / 6, à comparer à la moyenne de la catégorie 2,79.

Entre les deux baromètres, 2017 – 2019 :

« *la perception du climat vélo* » a stagné, elle est restée identique.

« *Le ressenti global* » est moyennement favorable (D).

« *Le réseau des itinéraires cyclables* » est jugé plutôt défavorablement, tout comme « *le comportement des automobilistes* » et « *l'intensité du trafic motorisé*¹⁶ ».

« *La perception des efforts de la commune* » et « *la promotion de l'usage du vélo* » sont jugés plutôt défavorablement, « *l'absence d'écoute de la part de la ville* » étant carrément jugée défavorablement.

« *L'absence de jalonnement* » est jugée moyennement favorable (D), par contre « *le confort des itinéraires cyclables et de leur entretien* » est jugé plutôt défavorablement (E).

En résumé, « *les conditions offertes pour l'usage du vélo* » sont plutôt défavorables (E). C'est ce que confirme la cartographie des points noirs et des demandes de rénovation des itinéraires de la cartographie de la FUB¹⁷.

¹⁴ <https://carto.parlons-velo.fr>

¹⁵ Dans la catégorie des villes de 100 à 200 000 habitants, les répondants sont à Grenoble : 3 258, Annecy : 1 882, Angers : 1 660, Caen : 1 115, Dijon : 1 093, Orléans : 839, Le Mans : 876.

¹⁶ <https://palmares.parlons-velo.fr>

¹⁷ <https://carto.parlons-velo.fr>



Figure N° 5 : Les points noirs dans la ville de Tours

Nous constatons que les points noirs et les tronçons prioritaires sont concentrés dans le centre-ville, dans le petit rectangle noir, entre la Loire et le Cher, mais également entre autoroute et périphérique, les lignes de chemins de fer constituant des coupures urbaines supplémentaires.

Ce dessin illustre le goulot d'étranglement que constitue le centre-ville de Tours au sein de la métropole.

Les six traits mentionnés ici sont les seuls ponts accessibles à vélo pour franchir simultanément les cours d'eau et les voies de chemin de fer, et permettant d'accéder au centre-ville.

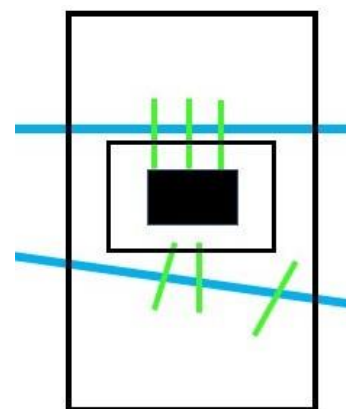


Figure N° 6

La concentration des points noirs

Le logiciel de la FUB ne permet pas de faire le total des points noirs et des tronçons prioritaires à rénover à l'échelle communale. Il est possible de formuler trois propositions d'itinéraire du projet de Réseau Express Vélos pour leur partie centrale :

- La ligne 1 fait l'objet de l'identification de 174 points noirs et 206 tronçons à rénover prioritairement
- La ligne 2, de 50 points noirs et 71 tronçons
- La ligne 4, de 34 points noirs et 42 tronçons

Soit un total de 258 points noirs et 319 tronçons à rénover prioritairement, dans l'espace identifié comme le plus pertinent et le plus urgemment nécessaire pour le développement du vélo sur la Ville centre.

C'est ce qui justifie l'appréciation plutôt défavorable (E) de la situation du vélo sur la Ville centre, par le baromètre 2019 des villes cyclables de la FUB.

VII. L'enquête Mobilités 2019, une identification réelle des pratiques

L'enquête « Mobilité des personnes » 2018-2019 s'inscrit dans le cadre des enquêtes nationales de référence sur les déplacements des français de 6 ans ou plus, réalisées sur tout le territoire métropolitain environ tous les dix ans. L'enquête départementale Mobilités 2019 est la déclinaison locale de l'enquête nationale. Elle a permis d'interroger 4 685 personnes parmi les 3 304 ménages enquêtés pour obtenir une photographie des déplacements quotidiens des habitants. Cette enquête quantitative s'intéresse à la répartition des flux (les origines-destinations), aux parts modales pour chaque mode de transport ou encore aux relations entre transports et urbanisme. En face à face, l'enquêteur interroge toutes les personnes de plus de 5 ans du ménage. Par téléphone, seules une à deux personnes sont tirées au sort afin d'être interrogées sur les déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête, avec leurs motifs, leurs modes de transport, leurs zones géographiques de départ et d'arrivée, leurs heures de départ et d'arrivée. Cette méthodologie et la certification Cerema associée permettent la comparaison avec les autres agglomérations françaises, mais surtout donne des résultats incontestables sur la part modale du vélo aux différentes échelles administratives retenues.

Les politiques de communication de la Ville de Tours et de La Métropole ont été exagérées au sens où les affirmations : « Tours, capitale du vélo » et « Tours, capitale européenne du cyclotourisme » n'ont reposé sur aucune analyse construite et aucun critère objectif. Le croisement de trois eurovéloroutes ne fait pas une véritable politique cyclable et ne constitue qu'une rente de situation.

Bien que la Ville centre soit la cinquième ville de France pour les déplacements vélo domicile/travail¹⁸ (7 %), les cyclistes n'ont pas de places dédiées dans l'espace public, ils se révèlent être la variable d'ajustement, à leurs dépens, entre les différents modes de déplacement. Sur les 47 km que représentent l'addition des propositions de lignes 1 et 2, 12 km ne font l'objet d'aucun aménagement cyclable, alors même que l'on se situe sur les portions de voirie les plus utilisées et les plus centrales. Ceci signifie que le vélo se pratique au milieu de la circulation automobile sur près du quart (23,4 %) des grands axes à privilégier pour les cyclistes. Une telle situation ne peut pas être incitative pour la pratique du vélo.

Le coup de grâce de cette cyclabilité idéalisée mais irréaliste sur la Métropole, telle qu'elle est perceptible dans la communication politique, a été donné par l'enquête Mobilités de 2019¹⁹.

¹⁸ *Pédaler pour aller travailler, INSEE Flash, Centre-Val de Loire, N° 25, Janvier 2017*

¹⁹ *Enquête Mobilité 2019, Syndicat des Mobilités, 2020*



Malgré l'importante part des « vélotafeurs »²⁰ sur la Ville centre (7 %) et les augmentations régulières des compteurs de circulation cycliste, qui ont laissé penser à une forte progression de l'usage de la bicyclette, la pratique du vélo stagne. Quel que soit le territoire concerné : le département, le SCOT de l'agglomération, le syndicat des mobilités (la métropole et trois communes) et la métropole (stricto sensu)²¹, la part modale du vélo est de 3 %.

Seule exception, le noyau urbain atteint le score de 4 %, alors que l'ambition affichée était de 9 % sur l'ensemble de la métropole.

La stagnation de la part modale du vélo est une vraie mauvaise surprise, même si elle apparaît logique compte-tenu des discontinuités cyclables constatées (fig. 2) et de l'absence significative de changements radicaux dans les aménagements cyclables de ces douze dernières années.

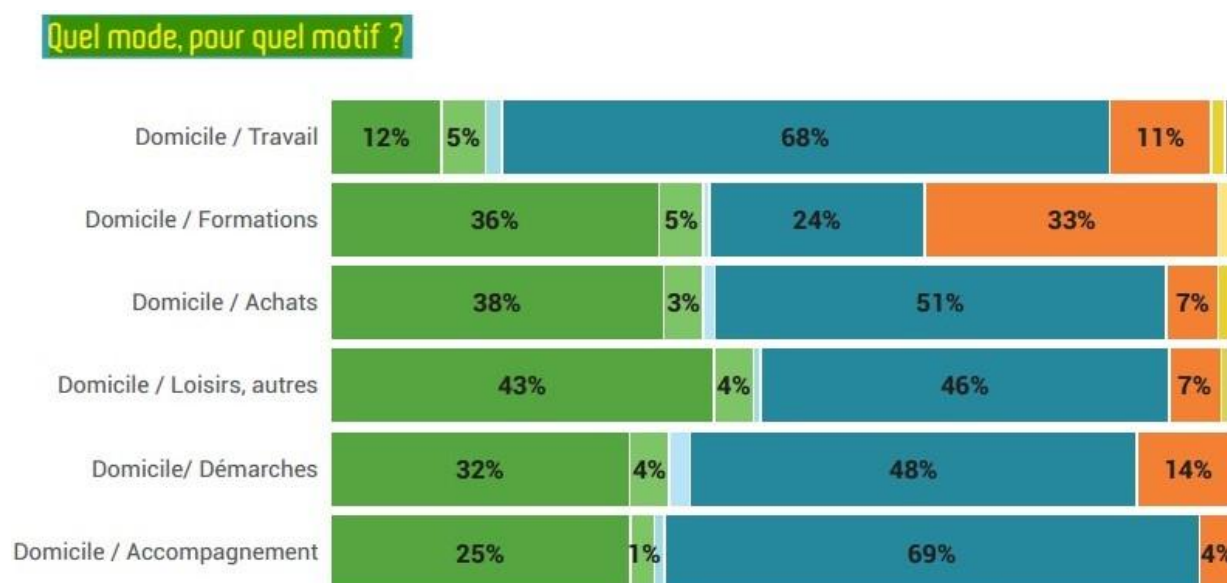


Tableau N° 1 : les parts modales de la mobilité (Enquête Mobilités 2019)

■ marché à pied ■ bicyclette ■ automobile ■ transports en commun.

La pratique du vélo à l'échelle de la métropole s'élève au maximum à 5 % de la part modale, elle concerne les déplacements domicile/travail, domicile/formation, soit les adultes au sens de la population active et les jeunes adultes au sens des étudiants.

Ensuite viennent à 4 % les déplacements domicile/loisirs et domicile/démarche, puis à 3 % les déplacements domicile/achats et enfin à 1 % les déplacements domicile/accompagnement.

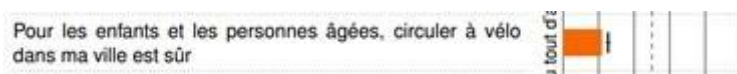
Le paradoxe des résultats s'explique de la manière suivante. Les 7 % de « vélotafeurs » ont été calculés uniquement sur la Ville centre, les 5 % des déplacements domicile/travail et domicile/formation sur la métropole. Les 3 % de la part modale du vélo sur la métropole concernent tous les motifs de déplacement confondus. Qu'est-ce qui fait alors la différence ? les enfants, en fait plutôt collégiens et lycéens, et les personnes âgées ou plutôt les personnes fragiles ou mal à l'aise à vélo. Il faut ici rappeler la réponse à la question du baromètre 2019

²⁰ Celles et ceux qui vont tous les jours au travail ou en formation à vélo.

²¹ Chacun de ces territoires correspond à un découpage géographique différent.

des villes cyclables : « pour moi, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo n'est pas sûr ». Cet item recueille la note de 2 sur 6 sur la ville centre, ce qui se révèle être un score très défavorable :

Tableau N° 2 : Les enfants et personnes âgées à vélo



Dit autrement, l'absence d'améliorations dans le développement des aménagements cyclables n'incite tout simplement pas à l'usage de la bicyclette par le plus grand nombre. Les acteurs spécialisés, principalement le Collectif Cycliste 37, ainsi que les usagers sont unanimes sur ce point de vue²².

VIII. Les corona-pistes, des aménagements transitoires limités

Les corona-pistes, qui ont été suggérées au niveau national pour limiter les risques de contamination dans les transports en commun, ont fait l'objet d'une mise en place dérisoire sur la métropole tout autant qu'illusoire.

Tout d'abord le nombre de kilomètres concernés : 60 km. En fait seulement 30 km, puisque les deux côtés de la voirie ont été additionnés faussant ainsi la réalité des faits.

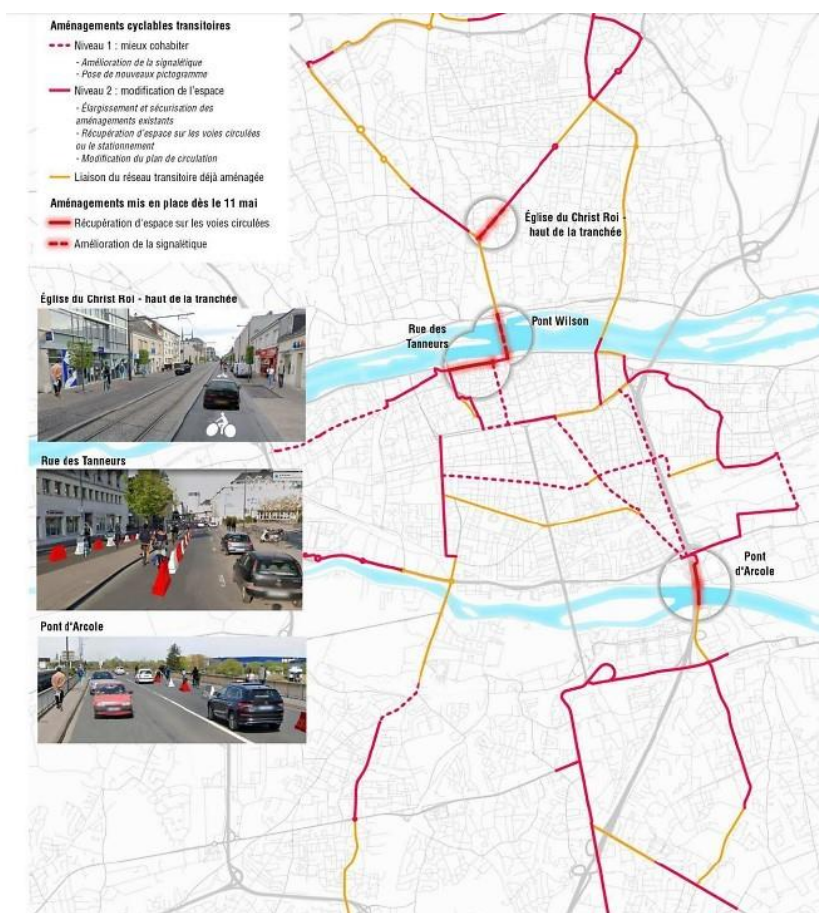


Figure N° 7 : Carte du déconfinement de la Métropole (Info Tours du 15 Mai 2020)

²² Sébastien Marrec, "Le vélo à toute berzingue !", DARD/DARD, 2019, p. 58-65.



Ainsi aucune mesure d'aménagement temporaire n'a été envisagée sur l'avenue de Grammont, pourtant l'axe nord-sud le plus fréquenté par les cyclistes, alors que c'est absolument indispensable. De la même manière, toujours sur l'axe nord-sud, bien qu'annoncés, aucunes actions n'ont été réalisées rue Giraudeau sur Tours et rue des Martyrs sur Joué-lès-Tours. Sur le pont Wilson, la place dédiée aux piétons a été réduite pour y implanter une piste cyclable bidirectionnelle, les piétons devant se tasser sur une bande ne dépassant pas les 1,5 m, les voitures conservant leur voie unique dans le sens nord-sud. Enfin sur St Avertin, avenue de Beugaillard, aucune réalisation n'est prévue, alors que c'est l'axe le plus important pour atteindre St Avertin et Chambray-lès-Tours maintenant que le pont d'Arcole a été clairement ouvert aux cyclistes.

A l'inverse, deux actions remarquables des mesures de déconfinement concernent la suppression de voies de circulation automobile sur la rue des Tanneurs pour y installer deux pistes cyclables unidirectionnelles et la suppression d'une voie de circulation automobile sur le pont d'Arcole pour y implanter une piste cyclable bidirectionnelle. Cette dernière était fortement attendue et réclamée par les cyclistes. Malheureusement rue des Tanneurs, l'absence de marquage au sol sur les deux ronds-points à l'entrée et à la sortie des deux pistes cyclables (rond-point de la rue de Constantine et rond-point de la rue de la Victoire) ne facilite pas son accès et réduit par là-même son exemplarité.

Ailleurs des mesures temporaires, implantation de bandes cyclables, seront pérennisées : par exemple, avenue Maginot au-delà de l'implantation du tramway sur Tours-nord, route du Mans sur St Cyr sur Loire, route de Loches à Chambray-lès-Tours.

Pour le reste et pour l'essentiel, il s'est agi de placer des pictogrammes sur les voies automobiles, ainsi que le souligne le Collectif Cycliste 37 : « *une grande partie du plan proposé est constitué de ce qui est appelé « mieux cohabiter », c'est-à-dire seulement la pose de nouveaux pictogrammes ou l'amélioration de la signalétique* ». Ce que confirme la métropole : « *Nous avons deux dispositifs qui ne sont pas du tout aussi contraignants pour les voitures, l'un que l'autre. D'un côté, on supprime une, voire deux voies de circulation pour les automobiles, de l'autre, on ne fait que rappeler que le vélo est tout aussi légitime à circuler sur la chaussée que les voitures ou les camions* »²³. L'utilité et l'effet de ces pictogrammes sont très contestés et apparaissent nullement comme « *pédagogique* »²⁴.

C'est ainsi le cas, au début de l'avenue Maginot, entre la place de la Tranchée et l'église du Christ- Roi, la portion la plus impraticable de la métropole pour la circulation des cyclistes. Mais c'est aussi le cas sur l'axe central ouest-est par les rues de Boisdénier, du docteur Fournier et des Ateliers sur St Pierre des Corps. C'est une fausse continuité cyclable qui est mise en avant ici. Tout d'abord la rue de Boisdénier est évaluée en 2018 à 3 600 véhicules/jour. Il y a mieux comme rue calme et avec cette circulation automobile, il faudra se contenter de pictogrammes et aucune place spécifique pour les cyclistes. Elle se poursuit par la rue Galpin Thiou. A son terme, on bute sur un sens interdit pour franchir la ligne de tramway. La mention « sauf vélo » pourrait y figurer a minima.

²³ Info Tours du 15 Mai 2020

²⁴ Ainsi dit en réunion de concertation avec la métropole

La rue Jacques Marie Rougé permet d'atteindre la passerelle Fournier mais, comme expliqué précédemment (chapitre 5), elle a été conçue et réalisée uniquement aux normes PMR et de ce fait les cyclistes s'y croisent avec les plus grandes difficultés. Par ailleurs, on peut rajouter qu'elle comporte deux épingles à cheveux plus deux poutrelles implantées dans la partie cyclable. A partir de cette simple description, il apparaît clairement que cette corona-piste n'est ni crédible, ni sérieuse car difficilement praticable.

Mais c'est aussi le cas de la rue d'Estienne d'Orves à l'est de Tours, le long de l'autoroute, entre Loire et Cher qui ne relie rien directement et arrive nulle part. Ainsi l'échec de ces corona-pistes a été de ne pas toucher au cœur de la ville centre et de mettre des solutions incertaines à sa périphérie. C'est ainsi que l'a analysé Mathis NAVARD sur son blog, « Réseau cyclable transitoire : rendez-vous manqué »²⁵. Les mesures cyclables liées au déconfinement se sont contentées d'un minimum, sont restées illusoire et demeurent toujours inefficaces.

En revanche, au même moment, des changements de politique vélo au niveau national et local vont changer la donne.

IX. Un changement de paradigme à la sortie de la crise sanitaire

Les élections municipales, le renouvellement des équipes communales et métropolitaines et la poursuite des réalisations métropolitaines vont changer la donne. Le baromètre des villes cyclables de 2021 en rend compte immédiatement. Le changement est plébiscité par les cyclistes, il est signalé par les points verts du baromètre des villes cyclables de 2021.

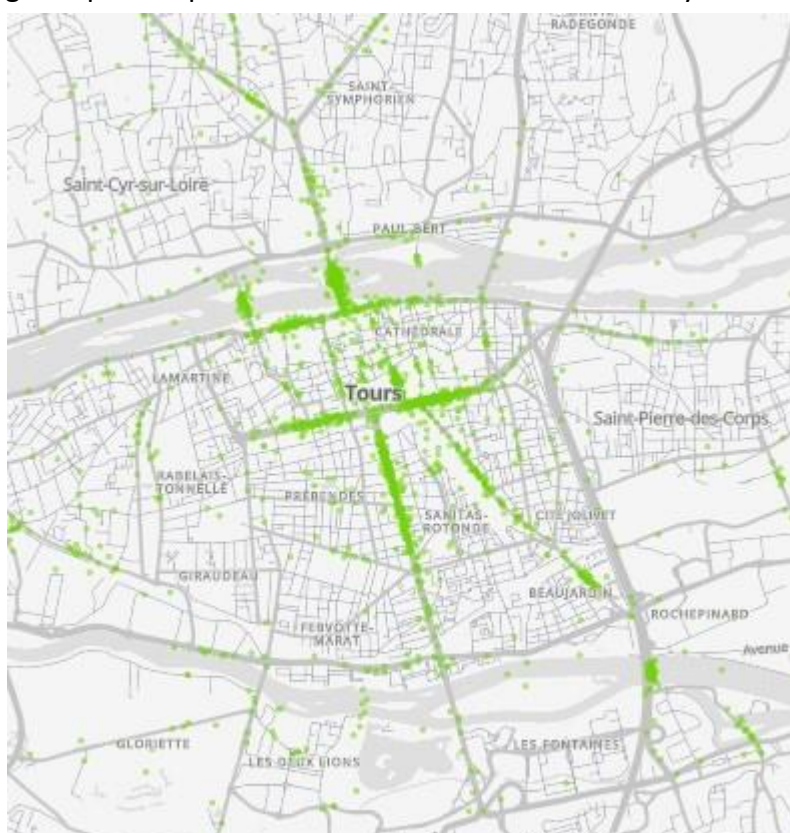


Figure N° 8 : Les points de satisfaction des cyclistes tourangeaux 2021 FUB

²⁵ <https://blog.letramdetours.net/reseau-cyclable-transitoire-rendez-vous-manque/>

Sans entrer dans les détails et en complément, en 2022 les réalisations conduites par la ville de Tours sont en vert sur la figure 9, dans le centre-ville entre Loire et Cher. C'est le principal secteur de la métropole sur lequel ont eu lieu de vrais changements.

Sur la figure suivante, sont mentionnés en rouge les aménagements existants, en pointillé les situations incertaines, en noir les situations franchement dangereuses. En orange, les préconisations effectuées et en vert les changements opérés en 2022.

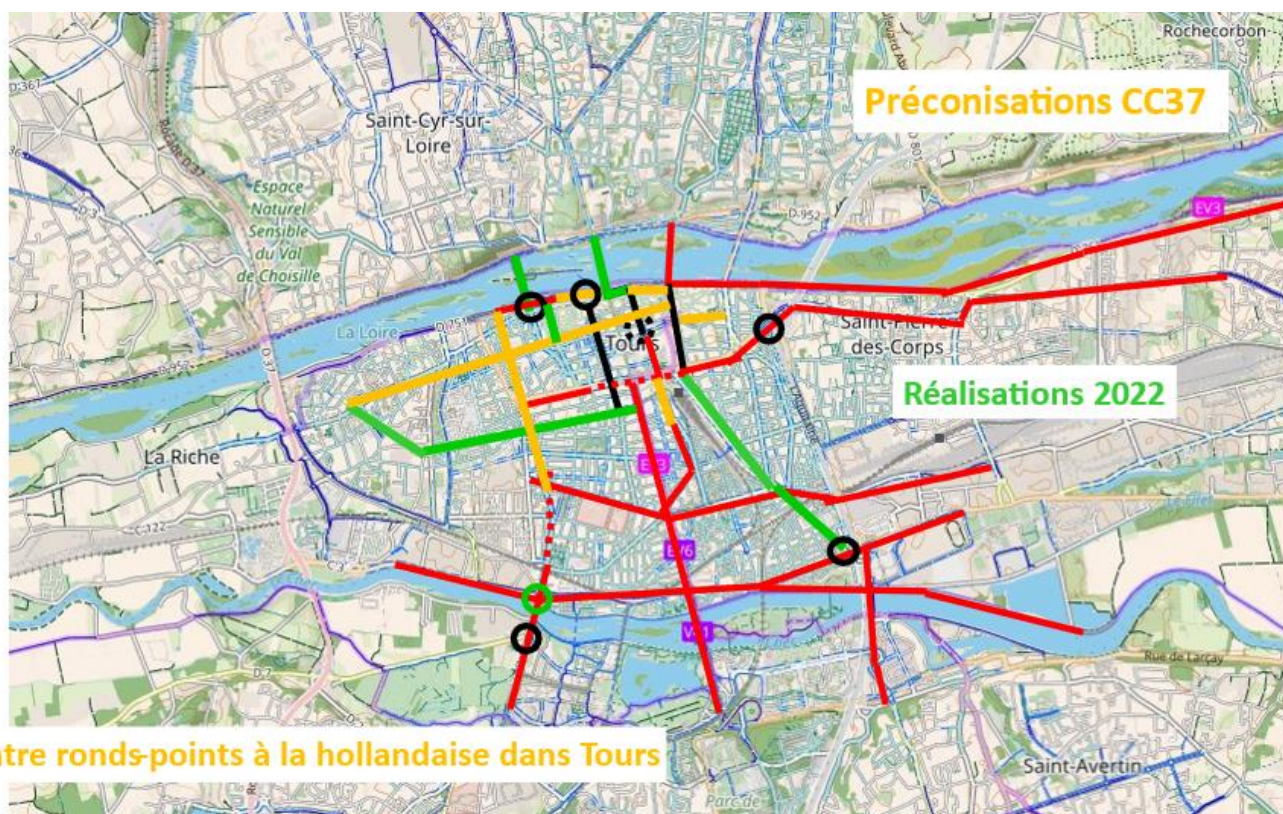


Figure N° 9 : Tours-centre le cœur du changement

Le pont Wilson a été définitivement interdit à la circulation automobile, le pont Napoléon a été réaménagé par la métropole, le mail du boulevard Heurteloup a vu marquée au sol une grande bande cyclable bidirectionnelle dans un espace piétonnier, la place du Grand Marché a été réaménagée, la rue Edouard Vaillant a été aménagée avec des bandes cyclables de grande largeur et dans la partie sud de la voirie les espaces cyclables sont protégés par des plots. La circulation cycliste a augmenté de manière significative. La vélorue, rue d'Entraigues, est l'une des grandes créations et expérimentations pour l'année 2022 dans la continuité d'une voirie cyclable provisoire installée par la mairie de La Riche. Ces deux réalisations correspondent aux préconisations des experts mobilisés (Collectif cycliste 37 notamment). Enfin le rond-point le plus dangereux de la ville, St Sauveur, a été aménagé à la néerlandaise et c'est une réussite.

L'organisation et les actions métropolitaines ne deviennent opérationnelles qu'à partir de janvier 2021

La métropole va se lancer deux consultations avec l'aide de cabinets spécialisés.

La première concerne ce que nous appelons depuis 2015 le barreau-sud : Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, Ballan-Miré²⁶. La seconde concerne les bords de la Loire²⁷, rive droite, entre Rochecorbon et Fondettes. Il est assez curieux de constater ces deux itinéraires ne présentant aucun caractère prioritaire sont ceux qui vont être proposés en premiers.

Depuis 2015, le Collectif cycliste fait une proposition de barreau sur le plateau sud de la métropole dont la principale originalité a consisté à valoriser les aménagements cyclables de l'avenue Charles de Gaulle sur St Avertin, de proposer la traversée du terrain de l'hôpital Trousseau pour rejoindre Chambray-lès-Tours et valoriser le « chemin blanc » permettant la connexion avec Joué-lès-Tours, le franchissement de la voie ferrée Tours-Bordeaux et du boulevard périphérique avant de rejoindre Ballan-Miré à travers la zone artisanale de Joué. L'atout de cet itinéraire est de proposer un parcours presque plat, alors que les aménagements cyclables le long de la route de Chinon sont entaillés par de petites vallées qui génèrent plusieurs pentes raides. L'adjoint au maire de Chambray-lès-Tours qui s'est fait l'avocat de cette proposition au sein de la métropole.



Figure N° 10 : le barreau-sud (proposition originale du CC37)

La seconde consultation concerne la rive droite de la Loire. En 2016, la décision d'interdire la circulation des cyclistes sur la troisième voie le long du coteau, après le réaménagement de la D 952, l'a rendue non-cyclable. Auparavant il n'y avait que deux voies de circulation automobile et deux bandes cyclables pratiques.

Cette interdiction est regrettable et contestable pour la pratique cyclable au nord de la métropole.

²⁶ Sarrazin, F. (2015). Livre Blanc N° 2, Les itinéraires et trajets du barreau sud de l'agglomération de Tours. Tours, Collectif Cycliste 37, 31 p.

²⁷ Sarrazin, F. (2021). Concertation pour la ligne Rochecorbon-Saint Etienne de Chigny. Tours, Collectif Cycliste 37, p.34.



Photographies N° 1 et 2 : Quai de la Loire Rochecorbon D 952

De la même manière à l'ouest de la métropole sur Fondettes, depuis plusieurs années, une association, Le Moucifon - Saint-Cosme, dénonçait la mise en danger des cyclistes, sur cette même D 952, au niveau du quai de la Guignière par l'absence d'aménagements cyclables sur 3 km, entre le pont de la Motte et le carrefour en direction de Fondettes à Port de Vallières, les automobiles y roulant facilement à 90 km/h.

Cette situation a été constatée et dénoncée publiquement en faveur d'une mise en accessibilité cyclable de ce bord de Loire, reprise par la Métropole et proposée à la concertation publique en 2021.

Ces deux concertations engagées, la métropole lance une troisième concertation sur le référentiel technique métropolitain des aménagements cyclables du Réseau Express Vélo en cours d'élaboration.

En janvier 2022, le référentiel technique du réseau cyclable structurant métropolitain est publié. Il est quantifié à 350 km sans échéances de réalisation avec une volonté de conformité aux recommandations du CEREMA.

L'effet d'annonce reste présent et le CODEV, tout comme les usagers, groupes et collectifs engagés dans cette thématique remarque que le schéma directeur cyclable est majoritairement un outil de communication dont les réalisations opérationnelles prévues peuvent être améliorées :

- Les pistes cyclables unidirectionnelles ont une largeur cible de 2 m. La largeur recherchée sera de 2,5 m lorsque l'emprise le permet ou que la fréquentation le justifie. En présence de stationnement automobile latéral une surlargeur de 0,5 m est ajoutée.
- Les pistes cyclables bidirectionnelles ont une largeur cible de 3 m. La largeur recherchée sera de 4 m lorsque l'emprise le permet ou que la fréquentation le justifie.
- Les voies vertes ont une largeur cible de 3 m qui est un minimum.
- Les bandes cyclables ont une largeur cible de 1,7 m. La largeur recherchée sera de 2 m lorsque l'emprise le permet ou que la fréquentation le justifie. En présence de stationnement automobile latéral une surlargeur de 0,5 m est ajoutée.
- Dans les intersections, la priorité sera donnée aux cyclistes sur les véhicules motorisés. La surélévation de l'itinéraire vélo est recommandée pour les traversées cyclables.

X. Les préconisations des acteurs experts pour un Réseau Express Vélos

Au moment du congrès de la FUB à Tours, les 10 et 11 février 2022, un document de la métropole annonce un objectif de réseau cyclable de 1 000 km, sans échéance prévisionnelle. Cette présentation se révèle être majoritairement une action de communication grand public.

Le CC37 qualifie cette annonce de pas crédible et revendique la réalisation d'un Réseau Express Vélos de seulement 100 km priorisé au cœur de la métropole plutôt qu'à sa périphérie.

Le CODEV rejoint ce constat et invite la Métropole à prioriser et hiérarchiser les interventions d'aménagement cyclables sur les axes structurants reliant les zones résidentielles aux forts flux de mobilités aux principales zones d'activités concentrées sur le cœur métropolitain.

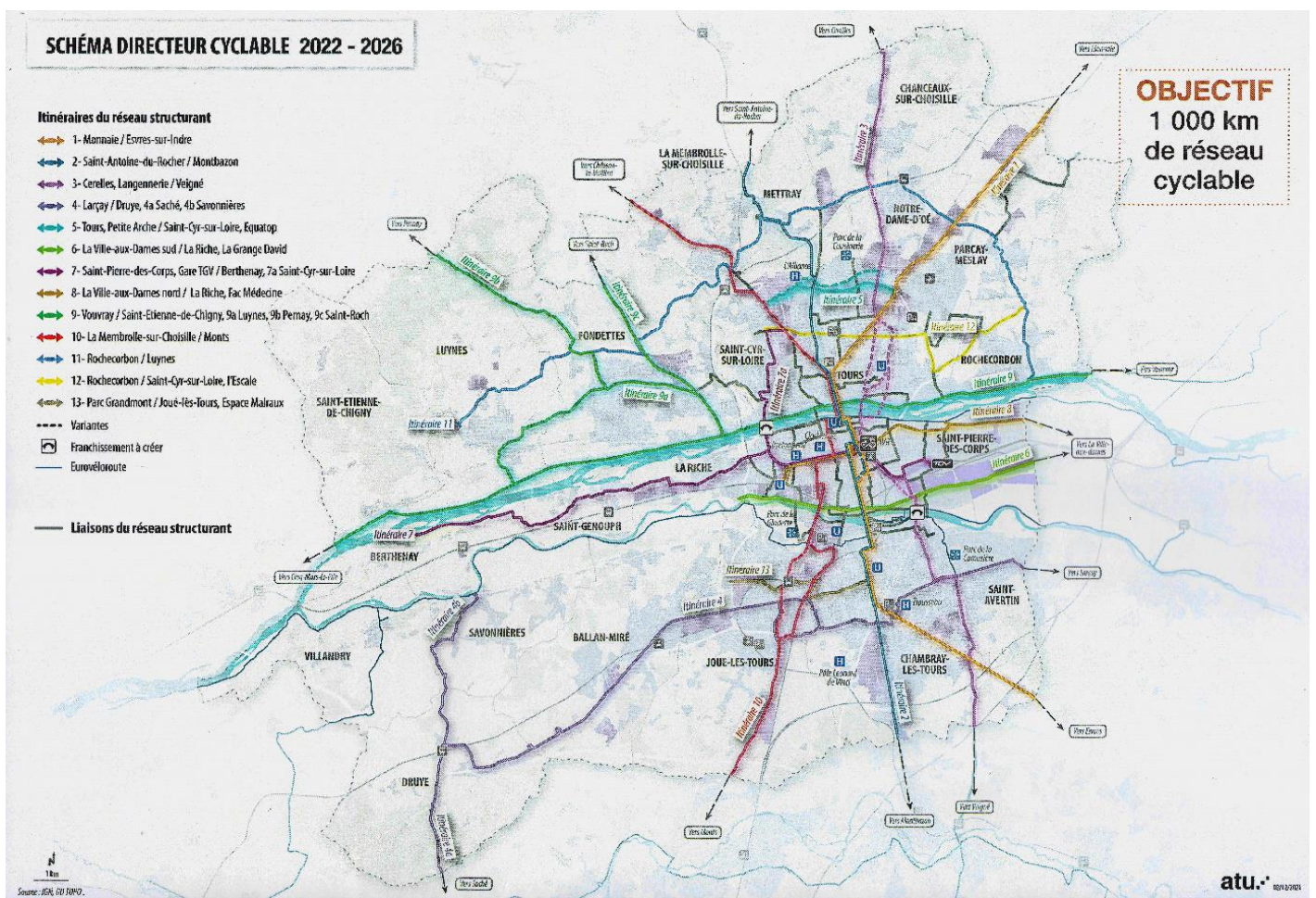


Figure N° 11 : le schéma cyclable métropolitain 2022 Tours Métropole

Au regard de la connaissance du terrain et de l'expertise d'usage des membres et consultants auditionnés (CC37 principalement), les priorités d'aménagement pour Tours Métropole Val de Loire devraient être les suivantes, au regard de la répartition de la population²⁸ :

²⁸ Nouvelle République du 02 mars 2022, qui reprend l'énoncé de nos priorités.



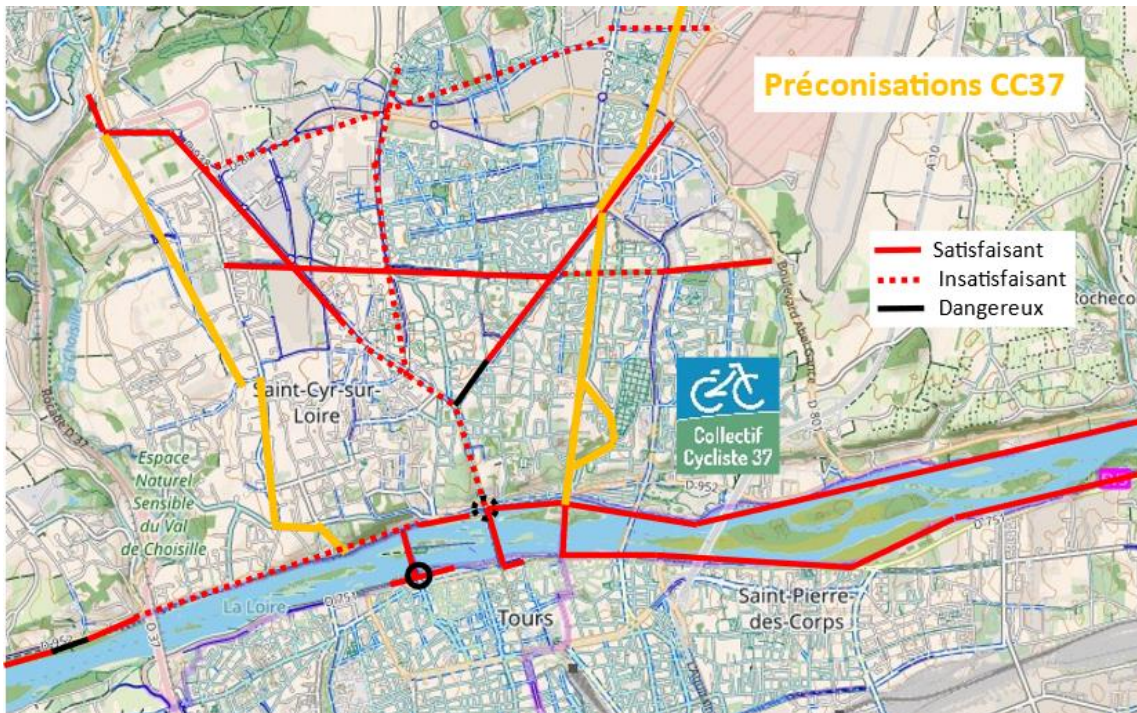


Figure N° 12 : St Cyr et Tours nord

La rive droite entre Vouvray et le pont de Fil, bien que praticable sur une voie rustique depuis de très nombreuses années a été asphaltée de manière remarquable. Subsistent deux problèmes, le franchissement de la Bédouère à Rochecorbon et de la cale à bateaux au bas de l'abbaye de Marmoutier lors des inondations.

La rive droite de la Loire au bas de St Cyr est tout à fait insatisfaisante du fait de l'étroitesse de la piste, de la haie d'arbres et des trous qui les entourent. Certains endroits sont particulièrement dangereux. Le quai de la Guignère à Fondettes a été aménagé, mais pas les passages sous les ponts, ni la partie en bord de la Guignère. Il en est de même pour le franchissement des trémies sous les ponts Wilson et Napoléon.

Le carrefour de la place Choiseul doit être amélioré et l'avenue de la Tranchée est contestée par une part des cyclistes qui l'utilisent. La situation du début de l'avenue Maginot n'est pas bonne et ne le sera jamais compte-tenu de la conformation des lieux. La situation de la route du Mans n'est pas satisfaisante malgré l'implantation des bandes cyclables. Il en est de même pour la route de Rouziers et plus au nord de la rue de Suède et de son prolongement indirect par la rue Christian Huygens.

La rue Daniel Mayer apparait comme un atout sur ce plateau nord, à la condition d'améliorer la situation du côté de Monconseil, son prolongement vers St Cyr par la rue de la Ménardièrre et son prolongement à rendre cohérent rue Pierre de Coubertin et allée René Coulon.

Le jalonnement sur St Cyr des rues de Preney, de la Gaudinière, des Amandiers et de leurs prolongements est nécessaire. Les rues sont déjà aménagées et constituent un axe de liaison directe entre La Membrolle sur Choisille et les bords de Loire en échappant ainsi à la route du Mans et ses inconvénients.

Il en est de même pour la valorisation de la rue du Pas Notre Dame, de l'église de St Symphorien jusqu'à Notre Dame d'Oé et Chanceaux sur Choisille par un itinéraire au cœur des habitations mais à l'écart des grands axes de circulation automobile.

CENTRE

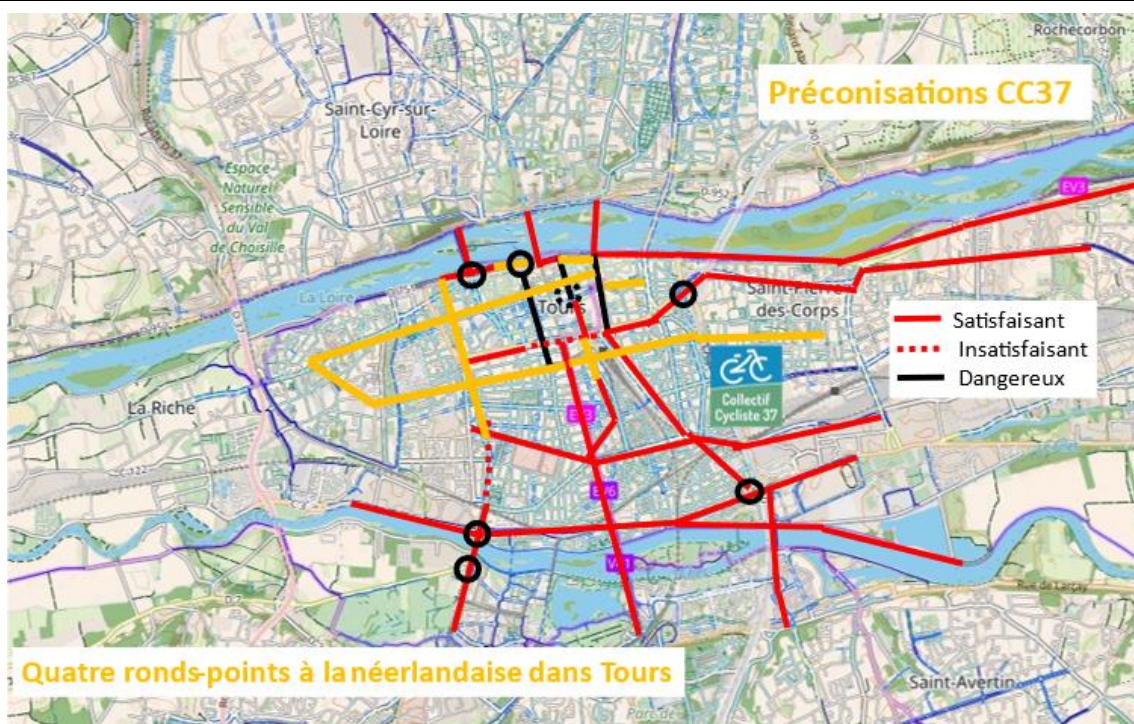


Figure N° 13 : Tours centre

Dans le centre de Tours, les ronds-points sont le problème nécessitant une mise aux normes à la néerlandaise, comme celui de St Sauveur revu en 2022. C'est la seule solution pour réduire leur dangerosité intrinsèque.

Après la réalisation de l'axe ouest-est, La Riche - gare de Tours, il faudrait désenclaver St Pierre des Corps en particulier le franchissement de l'autoroute et de l'avenue Georges Pompidou. Il semble qu'il ait été envisagé mais refusé a priori. Pour le reste, il y a un manque d'axe complémentaire qui irait également de la mairie de La Riche jusqu'à la rue Mirabeau en passant par les rues Lamartine, Georges Courteline, du Grand Marché, du Commerce, Colbert, Albert Thomas et Blanqui, même si la traversée de la place Plumereau serait très problématique présentant certains conflits d'usage. En parallèle de cet axe, la mise en double-sens cyclable de la rue des Ursuline est attendue avec impatience par les utilisateurs.

Il en est de même pour l'aménagement des quais de la rive gauche de la Loire du Pont de Fil jusqu'au pont Napoléon. Il constituerait un atout pour les sorties familiales et les pratiques touristiques. Sa prolongation vers La Riche et la future passerelle sur la Loire reste une nécessité et un problème à résoudre.

Concernant les axes nord-sud, le fait de faire de la rue Buffon l'axe de liaison entre la Loire et la gare de Tours oblige à considérablement améliorer la rue Voltaire et à assurer un prolongement cohérent avec la rue Blaise Pascal et la rue du Hallebardier afin de rendre lisible l'axe de contournement de la rue Nationale et de l'avenue de Grammont à la cyclabilité impossible et improbable.

Il faut que cet itinéraire soit l'itinéraire privilégié des cyclistes qui veulent traverser vite et sans encombre la ville.

La rue Marceau, bien qu'aménagée n'est pas satisfaisante, la rue Delpérier, très pratique, n'est circulaire que dans le sens sud-nord, elle devrait être précédée des rues Auguste Chevalier, Chinon et Georget. Dans le sens nord-sud, ce pourraient être les rues Bretonneau, Chanoineau et Jehan Fouquet, l'essentiel étant d'assurer la liaison dans les deux sens entre la rue d'Entraigues et le bord de la Loire, même si c'est au prix de deux sens uniques si une vélorue bidirectionnelle est impossible à implanter.

Enfin il y a une réelle attente vis-à-vis de l'aménagement de la rue Bernard Palissy pour la jonction entre la place de la gare et le pont de Fil. Pour mémoire, le Pont de Fil est le pont qui supporte le plus gros trafic cycliste sur la ville.

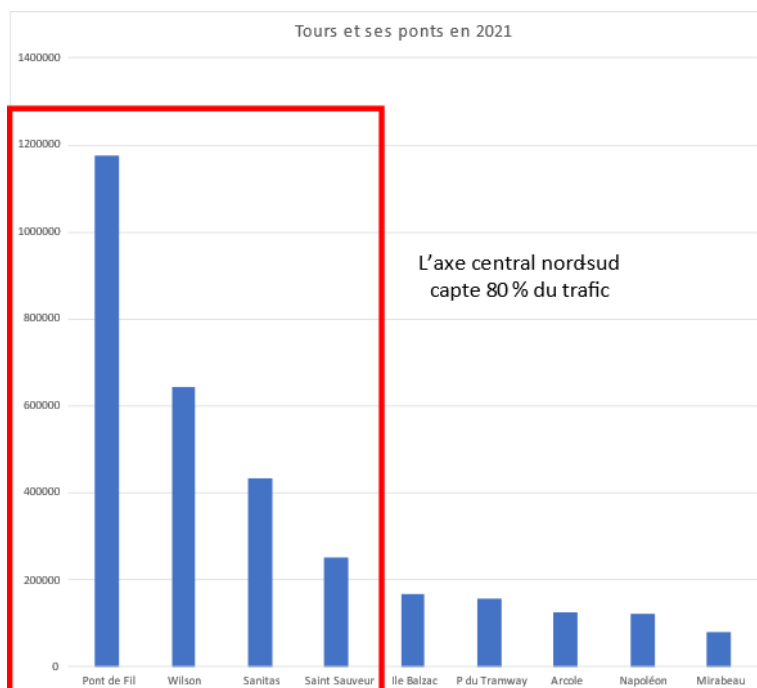


Figure N° 14 : le trafic cycliste annuel sur les ponts de Tours en 2021

Le projet de nouvel itinéraire du tramway sur le boulevard Jean Royer pourrait constituer une menace sur la cohérence de l'itinéraire est-ouest venant de la gare de St Pierre des Corps et passant par le Point Zéro, très imparfait mais praticable, la Rotonde et l'avenue du Général de Gaulle.

L'importance de cet itinéraire vient du fait qu'il franchit l'avenue Georges Pompidou, l'autoroute et les voies de chemin de fer. Il n'a pas d'alternative. Il en est de même pour son parallèle, le long des Rives du Cher, depuis le stade de football au bord de l'avenue Jacques Duclos puis les boulevards Richard Wagner, Winston Churchill et Louis XI.



Figure N° 15 : le sud de la métropole

Le sud de la métropole est le secteur qui attend le plus de changements. En cette fin 2022, le barreau-sud n'a trouvé un début de mise en travaux que sur la courte section du « chemin blanc » sur Chambray-lès-Tours. Le secteur de Joué-lès-Tours cristallise certaines attentes concernant les projets d'itinéraires vélo. La proposition de raccordement du Réseau Express Vélo directement à l'écoquartier de la Guignardièrre (Chambray-lès-Tours) et à la route de Chinon par la traversée du quartier de la Vallée Violette n'est pas satisfaisant en tout point de vue. C'est une solution de relative facilité qui vise à faire des économies et ne facilite pas le passage des cycles. Les pentes sont sévères dans les deux sens, les aménagements cyclables ne sont pas sécurisants et la pression automobile y est très forte.

La préférence va pour une poursuite de la traversée de Joué sur le plateau car c'est là que se concentrent le stade Albaladejo, le centre de loisirs de la Borde, plus loin le lycée Jean Monnet, le lycée St Gatien, le stade Jean Bouin et la piscine Bulle d'O. La connexion la plus cohérente de ces équipements avec la Vallée Violette passe ces points. Mais le chemin y est encore semé d'embûches : le franchissement de la voie ferrée Tours-Bordeaux, le rond-point du périphérique de la Porte de Monts, le rond-point de la Gitonnière, deux ronds-points à aménager à la néerlandaise, réellement prioritaires pour les cyclistes contrairement à l'état actuel.

Ensuite, il faudra rejoindre la route de Chinon, sur le boulevard Jean Jaurès. Mais entre les rues Gamard-de la Rotière et les rues Gallieni-de la Douzillère la circulation des cyclistes est impossible et le restera du fait des commerces et des entrées d'immeubles. Cette courte section ne pourra être qu'une section secondaire. Les connaisseurs échappent à cette section en circulant soit rue Descartes, soit rue Lavoisier. Il y a là un problème difficile à résoudre, mais l'absence d'alternative à cette courte section impactera de la performance tant attendue du Réseau Express Vélos.

La jonction entre le lycée Jean Monnet, le lycée St Gatien, le stade Jean Bouin et la piscine Bulle d'O et le centre de Joué se fait actuellement par différentes rues équipées de bandes cyclables avec la limite que le long de la ligne de tramway rue Gamard dans le sens nord-sud est impossible, entre la rue Montaigne et le boulevard Jean Jaurès.

La poursuite sur la route de Chinon rencontre des difficultés boulevard des Bretonnières avec l'accès au périphérique et les deux ronds-points d'accès au Super U. Des aménagements à la néerlandaise sont à envisager pour rendre prioritaire la circulation des cyclistes à ces croisements.

La connexion entre Ballan-Miré et les bords du Cher est rarement évoquée à la métropole alors qu'elle est attendue au sein de la commune en particulier pour l'aménagement du croisement route de Savonnières, entre la rue de la Jonchère et le Pont aux Oies.

La liaison entre le lac des Bretonnières et le centre-ville de Joué-lès-Tours est actuellement impossible, demandée depuis longtemps, avec en particulier une passerelle piétons-vélos au-dessus du périphérique. Le lien avec la voie de bois Tailhar compléterait le dispositif. Encore faudrait-il statuer sur la place des vélos dans le bois des Bretonnières. Actuellement 17 panneaux en interdisent l'accès. Il faudrait probablement faire la différence avec le tour du lac et celle entre VTT et vélo de ville, certaines voies pourraient être autorisées. L'interdiction totale est ici contre-productive d'autant plus qu'elle n'est pas respectée.

Enfin la connexion entre Joué-lès-Tours et Tours dans le préprojet n'utilise pas l'assise de l'ancienne voie ferrée, dite ligne de Vendée, alors même que c'est le parcours le plus court et sécurisé pour traverser le Cher sur le pont du tramway ou rejoindre le carrefour St Sauveur.

De Tours à Chambray, la montée de l'Alouette, les routes de Bordeaux et de Loches doivent être aménagées, tout comme sur St Avertin l'avenue de Beaugaillard.

XI. Une nouvelle impulsion certes constatée mais à nuancer

Revendiquer la mise en place d'un Réseau Express Vélos de 100 km au cœur de la métropole et non à sa périphérie c'est se placer dans une autre dynamique que celle d'une relative inaction qui a caractérisé les politiques publiques et périodes précédentes.

Les élus sont de plus en plus conscients qu'il est nécessaire de changer de braquet, de gestion et de méthode concernant les politiques cyclables et de mobilité sur le territoire. Le schéma directeur cyclable en est la première pierre mais est encore perfectible et demande une attention particulière dans sa mise en œuvre. C'est ainsi que le Conseil métropolitain a fait passer l'autorisation de programme de 10 millions d'euros à 70 millions sur la durée du mandat et opté pour une assistance à maîtrise d'ouvrage.

L'année 2022 apparaît clairement comme le temps du changement des politiques publiques mais aussi des administrations locales avec des recrutements dédiés à la métropole d'abord, au département ensuite. A chaque fois, il s'agit de l'embauche d'un technicien en charge exclusive des aménagements cyclables ce qui est très prometteur.



Dans les intercommunalités infra-départementales, c'est le même mouvement qui est en cours. Le fait d'avoir un technicien spécialement dédié aux aménagements change beaucoup de choses et les dossiers avancent à bon rythme. C'est indubitablement l'effet direct de l'annonce du plan national vélo et des mobilités actives de 2022 qui fait suite à celui de 2018 qui avait clairement impulsé des changements dont les effets sont visibles sur le terrain.

Enfin, le projet de Réseau Express Vélos 2019 du CC37, soutenu par le Conseil de Développement, a été repris et amendé dans les premières annonces officielles de travaux programmés pour 2023 sur la métropole et dont la réalisation doit être achevée à la fin du mandat (2026). La ville de Joué-lès-Tours a confirmé son accord pour la réalisation de la voie entre la porte de Monts et la rue de Bois Tailhar déjà aménagée, le long de la ligne de chemin de fer Tours-Bordeaux. Deux extensions complémentaires sont aussi à noter, une vers Parçay-Meslay, l'autre vers St Genouph dont la mise en œuvre était attendue par les acteurs locaux concernés.

XII. Une nécessaire coopération départementale et régionale pour le vélo du quotidien

La connaissance du CC37 et du CODEV, aucun projet et aucun plan d'accès des collèges à vélo n'est actuellement envisagé sur la métropole. Cela doit être une priorité qui fait cruellement défaut sur le territoire mais dont la compétence revient au Conseil départemental.

De la même manière à la connaissance générale, aucun projet ni aucun plan d'accès des lycées à vélo n'est actuellement envisagé en Indre et Loire par la Région, pas plus que pour les centres de formation professionnelle et universitaires.

A notre connaissance, tout reste à faire sur la métropole

- pour la mobilité scolaire : écoles, collèges, lycées, centres de formation
- pour la mobilité professionnelle : zones industrielles, zones artisanales
- pour l'intermodalité : gares ferroviaires, gares routières, zones de covoiturage

Concernant l'intermodalité, trois problèmes ont été identifiés : l'accès aux gares, le stationnement sécurisé en gare, l'accès aux quais, autrement qu'avec des ponts au-dessus des voies ou des passages souterrains. L'accès au quai est une question générale aussi bien pour les cyclistes que pour les autres usagers. A titre d'exemple un adulte seul avec une poussette ne peut pas accéder aisément au quai.

Concernant le stationnement des vélos dans les gares, des abris contre la pluie et le soleil ont été implantés par la région il y a plusieurs années avec des pince-roues. Il conviendrait d'y ajouter des arceaux vélo aux normes contemporaines. Ces nouveaux abris seront à généraliser dans un avenir proche.

XIII. Le cyclotourisme, attentes fortes et pistes de développement

Concernant le cyclotourisme, comme mentionné, la rive droite entre Vouvray et le pont de Fil a été asphaltée récemment. Subsistent deux problèmes, le franchissement de la Bédouère à Rochecorbon et de la cale à bateaux au bas de l'abbaye de Marmoutier lors des inondations.

Sur la Loire à vélo, il est nécessaire de faire passer la piste cyclable sous le pont de Mirabeau. Place de la Cathédrale, il y a nécessité de créer un stationnement sécurisé pour les cyclotouristes pour faire face aux vols récurrents à cet endroit précis.

Il convient de rendre cyclable la rue Lavoisier, la rue Bernard Palissy entre la Loire et le centre-ville. Il manque une piste cyclable boulevard Heurteloup entre la rue Bernard Palissy et la place Jean Jaurès pour accueillir les touristes. Enfin les aménagements actuels de l'avenue de Grammont sont inconfortables (très nombreux ressauts) et la circulation des vélos est loin d'y être fluide alors même que de nombreux touristes sont amenés à l'utiliser.

A hauteur de la plaine de la Gloriette, il conviendra de réduire la barrière au niveau du golf de Tournet rendre prioritaire aux cyclistes la traversée sécurisée de la route de Savonnières.

Le plus gros chantier concerne la totalité de la traversée de Savonnières qui a totalisé, en 2022, 111 000 passages vélos plus tous les piétons-promeneurs et randonneurs.

La voie partagée est inadaptée à la situation :

- les deux mètres de largeur de la voie verte sont insuffisants,
- nécessité d'une voie cyclable supplémentaire,
- réduire les deux pentes d'accès au quai du Cher,
- réaliser une déviation de mise hors eau du chemin de l'île au Brillon / aux inondations.

Par ailleurs, le libre-accès aux automobilistes sur la partie Villandry – La Chapelle aux Naux est contraire à la norme des véloroutes (moins de 500 véhicules par jour), ainsi que l'étroitesse de la voie (2,80 m) et la vitesse autorisée : 70 km/heure.

Par ailleurs, l'inconfort des pavés au bas du barrage-déversoir nécessite d'aménager deux voies de contournement : les deux passages pavés en contre-bas de la digue au lieu-dit du barrage sont très inconfortables.

Enfin concernant la Scandibérique et le Cher à vélo qui passent par l'île Balzac, il convient d'asphalter les sections qui ne le sont pas, de revoir les montées vers les passerelles et d'y supprimer les barrières et autres obstacles placés au milieu des voies vertes. Le revêtement de la passerelle du Cher à vélo doit être refaite.

Pour la Scandibérique, la traversée de St Avertin doit être revue : rue de Rochepinard de part et d'autre de la mairie, faire bifurquer l'itinéraire à travers le parc de la Camusière et rejoindre la rue de la Bellerie, comme c'est le cas actuellement, pour ne pas rejoindre la rue de Cormery mais créer un nouvel itinéraire entre le bois de Hâtes et le Chêne pendu et poursuivre vers Esvres, en partenariat avec le département et la communauté de communes de Touraine Vallée de l'Indre. Cette proposition d'alternative à l'itinéraire actuel se justifie par l'intensité de la circulation automobile largement supérieure à la limite recommandée de moins de 500 véhicules par jour et valorise des chemins forestiers et agricoles déjà existants.



PRECONISATIONS DU CODEV

La présente analyse a identifié **trois périodes**.

Le temps du rejet des projets et préconisations cyclables et de la réalisation d'aménagements non conformes et dangereux aggravant les discontinuités tout en figeant la part modale du vélo à 3%.

Le temps du changement, par le renouvellement politique local et l'engagement de l'Etat dans deux Plans Nationaux Vélo sur un temps très court de quatre années qui s'achève en 2022.

Le temps des réalisations à venir, à l'aune d'une volonté collective partagée qui s'appuie sur des normes crédibles et sérieuses, à la condition que la métropole respecte ses engagements et les mettent en œuvre dans un temps imparti.

Le Conseil de Développement souhaite **être associé au déploiement du Schéma directeur cyclable** de Tours Métropole Val de Loire. Il soutient et attend avec impatience sa réalisation pour la période 2023-2026 pour une centaine de kilomètres prioritaires.

Au travers le CODEV, la société civile organisée désire contribuer au développement d'une réelle politique cyclable métropolitaine garantissant la mise en accessibilité, le désenclavement et la mixité du territoire. Le CODEV souhaite **intégrer le comité suivi vélo de la ville de Tours et la commission des mobilités actives de la Métropole**.

A cette fin, le CODEV présente les **préconisations suivantes** :

▪ **Coordonner et harmoniser**

Développer un projet volontariste centré sur les mobilités scolaires, professionnelles et intermodales

Agir en partenariat avec le Conseil Départemental en faveur de l'accès aux collèges à vélo.

Agir en partenariat avec le Conseil Régional en faveur de l'accès aux lycées à vélo à tout comme pour les centres de formation professionnelle et universitaires.

Mettre en œuvre une mobilité cyclable professionnelle pour les zones industrielles et artisanales et plus largement pour les zones commerciales.

Développer l'intermodalité des gares ferroviaires, les gares routières, les zones de covoiturage.

Trois problèmes ont été identifiés :

- l'accès extérieur aux gares
- le stationnement sécurisé en gare
- l'accès aux quais autrement qu'avec des escaliers et ponts au-dessus des voies ou des passages souterrains.

Requalifier de manière volontariste les itinéraires touristiques en faveur du cyclotourisme et des pratiques excursionnistes des habitants de la Métropole.

Revoir les bords de Loire et du Cher sur l'ensemble du territoire, jusqu'à la presqu'île de Berthenay avec la création de voies nouvelles pour la mise en valeur et l'accès facilité du patrimoine naturel.

Procéder à la requalification de l'itinéraire de la Scandibérique dans la métropole.

▪ **Communiquer et informer**

Faire connaître et valoriser plus largement les offres et services Vélocity et l'Accueil VéloRando.

Développer une identité propre à ces services du SMT, détachés de la seule Loire à vélo. Le service métropolitain « Artémis », peut servir d'exemple.

Inscrire l'Accueil VéloRando sur tous les supports liés aux déplacements urbains et cyclotouristiques (plans vélo, plan fil bleu, plans ville/métropole, itinéraire touristiques, panneaux Loire à vélo..).

Renforcer la flotte de vélos de Vélocity et en favoriser la diversification (vélos pliants, vélo-cargo...)

Faire la promotion du vélo

Développer des campagnes dans les transports en commun (bus , tramway) et ciblées sur les services du SMT

Réaliser une importante campagne de communication mutualisée ville/métropole pour inciter à la pratique du vélo sur tout le territoire. Trouver des visuels marquants pour interroger les usages.

▪ **Sensibiliser et accompagner**

Prévenir et sensibiliser sur les pratiques cyclables par des actions métropolitaines en partenariat avec les services, associations et collectifs compétents (Accueil VéloRando, CC 37).

Produire des guides et fiches pratiques sur l'usage du vélo.

Pérenniser les visites de terrain ou de certains aménagements ainsi que les expérimentations de trajets (challenges, journée vélo, foire de Tours, VéloTours).

Faire des actions d'information et d'accompagnement à la pratique du vélo auprès des salariés des employeurs du territoire.

Organiser ou renforcer une politique d'éducation à l'usage du vélo dans les écoles, les collèges et les lycées (animations avec participation des services municipaux, des associations cyclistes).

▪ Aménager et sécuriser

Prioriser et hiérarchiser les interventions sur les aménagements et espaces cyclables

Sécuriser de façon homogène les infrastructures, équipements et voiries avec un réel partage des voies.

Intégrer de manière privilégiée l'idée d'aménagements et de signalisations à hauteur d'enfant et de collégiens.

Définir une signalétique métropolitaine clairement identifiable pouvant aussi servir à la promotion du territoire.

Concevoir une signature métropolitaine à laquelle le CODEV souhaite être associé.

Améliorer le stationnement sécurisé des vélos

Améliorer le stationnement des vélos dans et à proximité des gares.

Lutter contre le manque de stationnement sécurisé dans les quartiers « politique de la vile » et plus largement les quartiers d'habitat collectif à loyers modérés.

Améliorer et augmenter le nombre d'abris sécurisés dans la ville sous des formes différenciées et adaptées aux différents types de quartier et de besoins.

Réserver des espaces sécurisés et surveillés pour les vélos dans les parkings souterrains ou parking relais.

Créer des infrastructures intermodales permettant l'accueil et le transport des vélos notamment dans les transports publics via l'aménagement des véhicules et l'édition de règles et pictogrammes spécifiques.

▪ Evaluer et faire évoluer grâce à la participation des différents acteurs

Mettre à l'épreuve des usages le Schéma directeur cyclable et ses opérations

Réaliser des tests ponctuels et en expérimentant avec les usagers du quotidien et les acteurs experts, au cas par cas et avant les réalisations, afin d'ajuster le plus finement possible les voiries et équipements.

Développer des actions pour associer les usagers et habitants à la réalisation du schéma et la promotion du vélo sur la Métropole et pas uniquement les populations déjà convaincues (ateliers, consultations...).

Proposer un outil cartographique numérique évolutif (sur la base de l'OpenData et avec l'expertise d'un SIG) régulièrement actualisé présentant l'état d'avancement ainsi que la progression des aménagements cyclables, afin d'informer les habitants de manière transparente.

Disposer de cartographies types pour chaque mobilité.



Etendre à la métropole l'application de signalements développée à l'échelle de la ville de Tours pour permettre aux différents acteurs et usagers de signaler les problèmes et les améliorations possibles sur le réseau cyclable.

Intégrer une possibilité de FAQ.

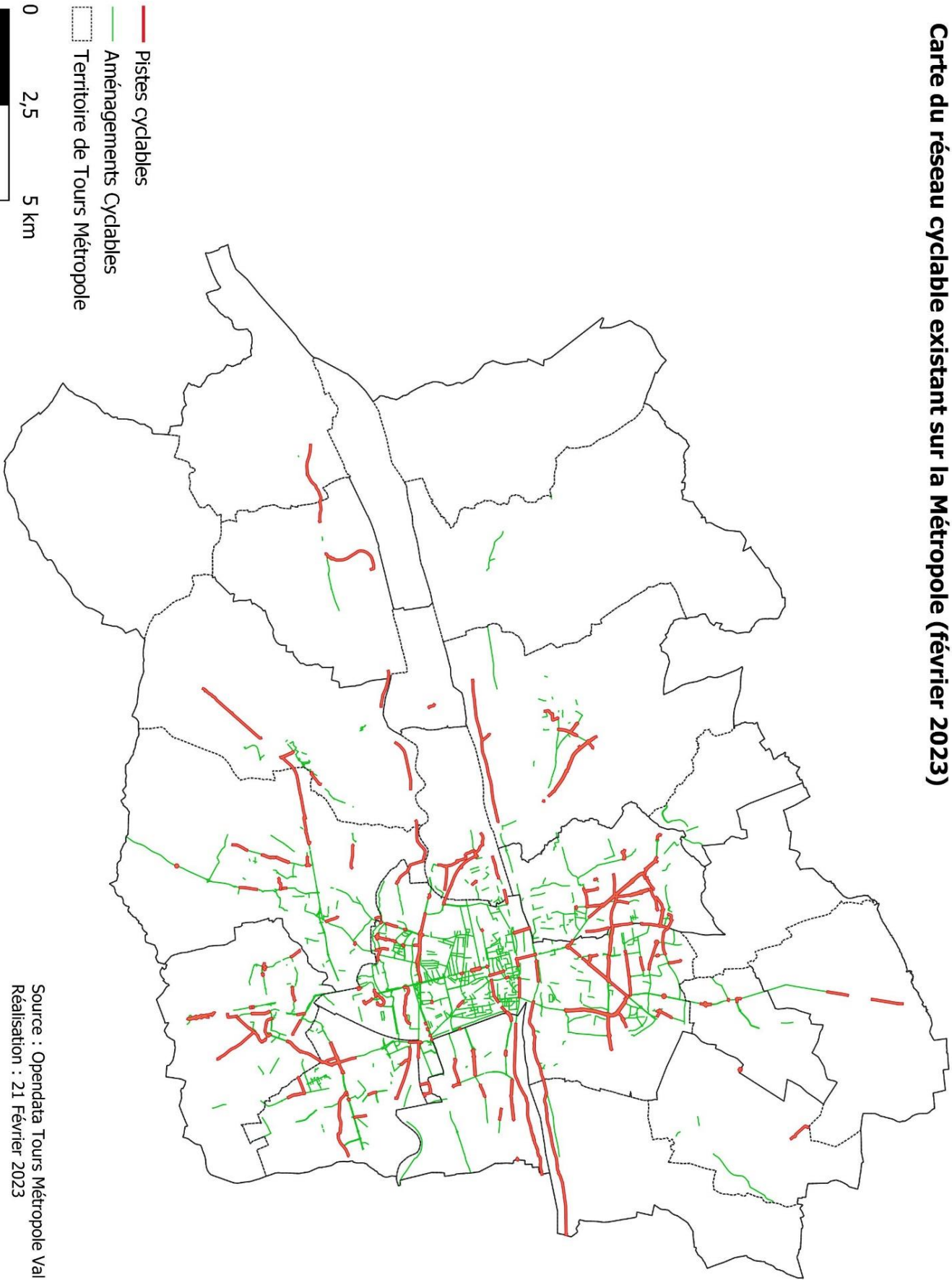
Prévoir des solutions pour répondre à la problématique du dernier kilomètre dans la mobilité du quotidien en définissant clairement un cadre partenarial entre la Métropole et les communes pour coordonner la prise en charge et la réalisation des aménagements.

Développer une réflexion commune concernant les usages cyclistes spécifiques notamment pour les livraisons à vélo.

S'engager conjointement à garantir l'accès à l'ensemble des établissements scolaires par tous les types de vélos.

ANNEXE 1 : CARTE DU RESEAU CYCLABLE 2023

Carte du réseau cyclable existant sur la Métropole (février 2023)



Source : Opendata Tours Métropole Val de Loire
Réalisation : 21 Février 2023

ANNEXE 2 : LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

La plupart des figures (schémas, plans, photos) et tableaux ont été produits par M. François SARRAZIN, administrateur du Collectif Cycliste 37 et représentant communal de Ballan Miré au sein du Conseil de Développement de Tours Métropole Val de Loire.

Ces représentations sont couvertes et protégées par l'ensemble des droits compris au sein de la propriété intellectuelle. En cas de réutilisation, l'auteur et de le CODEV doivent être référencés.

- FIGURES :

- **Figure N° 1** : les seize points de passage obligés

- **Figure N° 2** : L'identification des axes à rendre cyclable sur Tours-centre

- **Figure N° 3** : les aménagements cyclables et leurs discontinuités en 2019

- **Figure N° 4** : La proposition de Réseau Express Vélos

- **Figure N° 5** : Les points noirs dans la ville de Tours

- **Figure N° 7** : Carte du déconfinement de la Métropole

- *(Info Tours 15 Mai 2020)*

- **Figure N° 8** : Les points de satisfaction des cyclistes tourangeaux 2021

- *(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)*

- **Figure N° 9** : Tours-centre le cœur du changement

- **Figure N° 10** : le barreau-sud

- *(proposition originale du CC37)*

- **Figure N° 11** : le schéma cyclable métropolitain 2022 Tours Métropole

- **Figure N° 12** : St Cyr et Tours nord

- **Figure N° 13** : Tours centre

- **Figure N° 14** : le trafic cycliste annuel sur les ponts de Tours en 2021

- **Figure N° 15** : le sud de la métropole

- TABLEAUX :

- **Tableau N° 1** : les parts modales de la mobilité

- *(Enquête Mobilités 2019 - SMT)*

- **Tableau N° 2** : Les enfants et personnes âgées à vélo

- PHOTOGRAPHIES :

- **Photographies N° 1 et 2** : Quai de la Loire Rochecorbon D 952

ANNEXE 3 : BILAN

Récapitulatif de l'atelier Mobilité

Créé le Vendredi 4 mars 2022 sauf forme « Flash » pour la contribution au projet métropolitain
Pérennisé lors de l'Assemblée plénière du 10 juin 2022
Réactivé en septembre 2022

Objectif des Ateliers

Produire, en autosaisine un rapport thématique, sur la pratique cyclable à l'échelle métropolitaine en étudiant l'existant ainsi que les moyens disponibles pour formuler des propositions d'amélioration pour l'avenir à moyen long terme.

Durée des travaux

7 mois

Nombre de membres inscrits

28

Nombre moyen de participants actifs

13

Modalités de participation

Présentiel
(salle Yves Chauvin)

Visioconférence
(Webex)

Nombre d'interventions d'experts

4

Ressources et données utilisées



Temps de travail en Ateliers

10 heures

Délai de rédaction des contributions

Environ **8 jours**

Validation pré-rapport

Bureau du CODEV : 13 mars 2023
Atelier Mobilité : 16 mars 2023

Adoption définitive

Assemblée plénière du CODEV : 27 mars 2023

s

Transmission du Rapport à la Métropole

28 mars 2023




ANNEXE 4 : COMPOSITION DE L'ATELIER MOBILITE

MOBILITE			
2 Responsables / Co-Animateurs de l'Atelier			
	DAYAN	Alain	Co-Président du CODEV Personne qualifiée
	MONTOYA	Alain	Membre du Bureau représentants communaux
2 Responsables du suivi du sujet traité			
	SARRAZIN	François	Représentant communal
	REYNAUD	Pierre	Citoyen
24 Participants			
M.	AVENET	Christian	Représentant communal
Mme.	BARON	Armelle	Citoyen
Mme.	BLANDIN	Maïwen	Citoyen
M.	BODIN	Jean-Michel	Citoyen
Mme.	BONNIN	Martine	Citoyen
Mme.	CHAPON	Claudine	Citoyen
M.	COUDERT	Robert	Représentant communal
Mme.	DEMANGE	Françoise	Citoyen
M.	DESLANDES	Daniel	Citoyen
M.	DEVINEAU	Alain	Représentant communal
Mme.	FERRARI-DUTAY	Christelle	Représentant communal
M.	FIORE	Angelo	Personne qualifiée
M.	FRESLON	François	Représentant communal
Mme.	GOHIER	Caroline	Citoyen
Mme.	GRALEPOIS	Mathilde	Personne qualifiée
Mme.	GUILLIER	Amandine	Citoyen
Mme.	MARTIN-LOUIS	Nathalie	Citoyen
M.	MOINDROT	Gilles	Représentant socioprofessionnel
M.	PIGET	Michael	Représentant communal
M.	POINDESSAULT	Réjan	Représentant socioprofessionnel
Mme.	ROY	Dominique	Citoyen
M.	TRONEL	Vincent	Citoyen
M.	VERMERSCH	Philippe	Représentant communal
Mme.	VERNEAU	Laure	Représentant socioprofessionnel



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE


CODEV Tours Métropole Val de Loire

 60 avenue Marcel Dassault
CS30651 – 37206 Tours Cedex 3

 codev@tours-metropole.fr

 codev.tours-metropole.fr

 Facebook: @CODEVToursMetropole

 Twitter: @codevtours

 LinkedIn