Plan de Mobilité Touraine

Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités de Touraine

ANNEXE : BILAN DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE 2013

Syndicat des Mobilités de Touraine

Tours métropole Val de Loire

Table des matières

1. Grandes lignes du PDU 2013-2023 5
2. Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle 7
   2.1 Orientation 1 : Faire des modes actifs une solution au quotidien 8
      2.1.1 Action 1 : Élaborer un plan piéton
      2.1.2 Action 2 : Conforter le schéma directeur cyclable de l'agglomération
      2.1.3 Action 3 : Créer une station vélo à proximité de la gare de Tours
      2.1.4 Action 4 : Développer les incitations financières pour l'usage du vélo
      2.1.5 Action 5 : Mettre en œuvre un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable
      2.1.6 Action 6 : Résorber les discontinuités majeures du réseau doux
      2.1.7 Action 7 : Diminuer l'encombrement des trottoirs
      2.1.8 Indicateurs de suivi
   2.2 Orientation 2 : Développer l'attractivité des transports en commun 21
      2.2.1 Action 8 : Développer le réseau urbain Fil Bleu autour d'axes à haut niveau de service
      2.2.2 Action 9 : Faire évoluer les lignes de maillage et suburbaines du réseau urbain Fil Bleu
      2.2.3 Action 10 : Coordonner l'offre départementale et régionale avec le réseau urbain
      2.2.4 Action 11 : Réfléchir à l'opportunité de développer un transport à la demande
      2.2.5 Action 12 : Optimiser la desserte ferroviaire
      2.2.6 Action 13 : Etudier l'opportunité de la création de 2 projets de haltes ferroviaires dans le cœur métropolitain
      2.2.7 Action 14 : Renforcer le lien entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et Tours
      2.2.8 Indicateurs de suivi
   2.3 Orientation 3 : Faciliter l'intermodalité 31
      2.3.1 Action 15 : Conforter les pôles d'échanges métropolitains de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours
      2.3.2 Action 16 : Aménager des pôles d'échanges d'agglomération et locaux
      2.3.3 Action 17 : Diversifier les parcs relais
      2.3.4 Action 18 : Poursuivre le développement de la tarification multimodale et de la billettique interopérable
      2.3.5 Action 19 : Améliorer l'information multimodale
      2.3.6 Action 20 : Encourager les rabattements en modes doux vers les gares et vers les lignes de transports en commun
      2.3.7 Indicateurs de suivi
   2.4 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 1 36
3. Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous 38
   3.1 Orientation 1 : Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires 38
      3.1.1 Action 21 : Améliorer la desserte des quartiers prioritaires par les transports collectifs
      3.1.2 Action 22 : Encourager les pratiques actives dans les quartiers prioritaires
      3.1.3 Action 23 : Développer des outils au service de la mobilité des habitants des quartiers prioritaires
   3.2 Orientation 2 : Assurer l'accessibilité aux PMR 41
      3.2.1 Action 24 : Améliorer l'accessibilité du réseau de voirie en cohérence avec les SDATC établis
      3.2.2 Action 25 : Développer des outils d'information sur les parcours accessibles
      3.2.3 Action 26 : Améliorer l'accessibilité de l'information
      3.2.4 Indicateurs de suivi principaux
   3.3 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 2 46
4. Axe 3 : Construire la ville des courtes distances 47
   4.1 Orientation 1 : Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs 47
      4.1.1 Action 27 : Maîtriser l'urbanisation en s'appuyant sur l'armature urbaine
      4.1.2 Augmenter la densité et la mixité pour renforcer les transports collectifs
      4.1.3 Action 29 : Expérimenter les contrats d'axes et contrats de pôles
      4.1.4 Indicateurs de suivi

4.2 Orientation 2 : Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture 49
4.2.1 Action 30 : Mettre en place des outils pour assurer la cohérence urbanisme-transports
4.2.2 Action 31 : Organiser le stationnement privé dans les PLU pour encourager au report modal
4.2.3 Action 32 : Améliorer le maillage du réseau piétonnier
4.2.4 Indicateurs de suivi principaux
4.3 Orientation 3 : Rééquilibrer le partage de la voirie 51
4.3.1 Action 33 : Appliquer des principes de partage de l'espace public
4.3.2 Action 34 : Aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus
4.3.3 Action 35 : Repenser la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales
4.3.4 Indicateurs de suivi
4.4 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 3 54
5. Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée 55
5.1 Orientation 1 : Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités 56
5.1.1 Action 36 : Repenser l'offre globale de stationnement
5.1.2 Action 37 : Améliorer l'attractivité des parkings en ouvrage et des parcs relais
5.1.3 Action 38 : Faire évoluer la réglementation du stationnement
5.1.4 Action 39 : Harmoniser et adapter la tarification du stationnement
5.1.5 Action 40 : Renforcer l'efficacité du contrôle du stationnement
5.1.6 Indicateurs de suivi
5.2 Orientation 2 : Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile 61
5.2.1 Action 41 : Aménager les voies en cohérence avec leur rôle multimodal
5.2.2 Action 42 : Pacifier les entrées dans l'agglomération
5.2.3 Action 43 : Poursuivre la politique de développement des zones apaisées
5.2.4 Action 44 : Réduire les nuisances de l'A10 dans la traversée de l'agglomération
5.2.5 Action 45 : Poursuivre les réflexions sur le bouclage du périphérique au nord
5.2.6 Indicateurs de suivi
5.3 Orientation 3 : Organiser l'approvisionnement de l'agglomération 66
5.3.1 Action 46 : Encourager la reprise du fret ferroviaire
5.3.2 Action 47 : Elaborer un schéma directeur logistique
5.3.3 Action 48 : Envisager la création d'Espaces Logistiques Urbains
5.3.4 Action 49 : Utiliser les modes alternatifs pour les livraisons des marchandises
5.3.5 Action 50 : Faire évoluer les aires de livraison
5.3.6 Indicateurs de suivi
5.4 Orientation 4 : Inciter à l'usage raisonné de l'automobile 70
5.4.1 Action 51 : Promouvoir l'autopartage
5.4.2 Action 52 : Encourager le covoiturage
5.4.3 Action 53 : Intégrer les taxis et loueurs dans le bouquet de mobilité
5.4.4 Action 54 : Développer un réseau de recharge pour les véhicules électriques
5.4.5 Action 55 : Promouvoir les véhicules décarbonés et moins émissifs
5.4.6 Action 56 : Encourager de nouveaux modes de travail
5.4.7 Action 57 : Inciter et accompagner les plans de mobilité
5.4.8 Indicateurs de suivi principaux
5.5 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 4 75
6. Axe 5 : Partager une culture de la mobilité 77
6.1 Orientation 1 : Renforcer la coordination des acteurs de la mobilité 77
6.1.1 Action 58 : Créer un observatoire des mobilités
6.1.2 Action 59 : Mutualiser SIG et Modèle Multimodal de Déplacements
6.1.3 Action 60 : Renforcer la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et gestionnaires de voirie
6.1.4 Action 61 : Mieux coordonner les politiques cyclables
6.1.5 Action 62 : Mettre en place un club logistique

6.2 Orientation 2 : Développer des outils de sensibilisation et de communication 79
6.2.1 Action 63 : Elaborer un plan de communication relatif à l'éco-mobilité
6.2.2 Action 64 : Communiquer sur les actions du PDU
6.2.3 Action 65 : Inciter les automobilistes à l'éco-conduite
6.2.4 Action 66 : Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30et des zones de rencontre
6.2.5 Indicateurs de suivi
6.3 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 5 81
7. Synthèse de l'évaluation de la mise en œuvre du PDU de 2013 82
8. Évaluation des objectifs de répartition modale des déplacements 84
9. Enseignements du bilan du PDU 2013-2023 en vue de l'établissement du PDM 2026-2036 86

1. Grandes lignes du PDU 2013-2023

Ce rapport concerne l'analyse des actions qui ont été définies dans le cadre du Plan des Déplacements Urbains 2013-2023 de l'agglomération tourangelle. Approuvé en décembre 2013, il a été élaboré par le SITCAT (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle) sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU). Le périmètre concerné était constitué de 25 communes sur 3 intercommunalités et regroupait environ 305 000 habitants. A cette date, la communauté d'agglomération Tour(s)plus regroupe 19 communes, auxquelles viendront s'ajouter les communes de Chanceaux-sur-Choisille, Rochecorbon et Parçay-Meslay à compter du 1er janvier 2014 (arrêté préfectoral du 12 mars 2013). Après être devenue une communauté urbaine le 1er janvier 2017, Tour(s)plus devient Tours Métropole Val de Loire, regroupant ainsi les 22 communes du territoire.
Avec l'évolution des compétences des collectivités locales le SITCAT devient SMT : Syndicat des Mobilités de Touraine en 2018, intégrant les communes de Tours Métropole Val de Loire ainsi que 3 communes de la Communauté de Communes de Touraine-Est Vallées (CC TEV) ce périmètre étant identique à celui du PTU.

Source : PDU 2013-2023

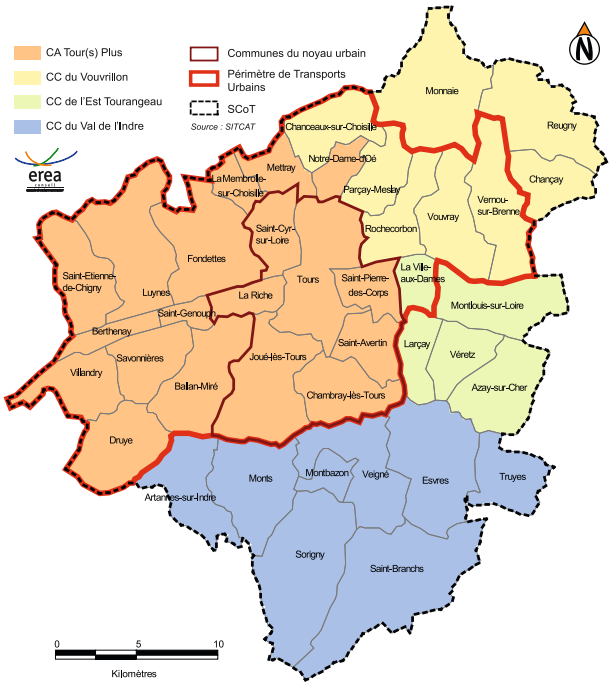


Figure 1 : Périmètre du PDU 2013-2023 , identique à celui du SMT

Le PDU 2013-2023 définissait cinq enjeux majeurs, déclinés sous formes de 14 orientations détaillées sous forme de 66 actions. Ce PDU ambitieux visait à encourager à l'évolution des pratiques de mobilité et à la poursuite des actions publiques en faveur des alternatives à l'automobile, en particulier dans son usage individuel.

Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle	•1 - Faire des modes actifs une solution au quotidien •2 - Développer l'attractivité des transports en commun •3 - Faciliter l'intermodalité
Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous	•1 - Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires •2 - Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite
Axe 3 : Construire la ville des courtes distances	•1 - Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs •2 - Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture •3 - Rééquilibrer le partage de la voirie
Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée	•1 - Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités •2 - Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile •3 - Organiser l'approvisionnement de l'agglomération •4 - Inciter à l'usage raisonné de l'automobile
Axe 5 : Partager une culture de la mobilité	•1 - Renforcer la coordination des acteurs de la mobilité •2 - Développer des outils de sensibilisation et de communication

Figure 2 : Axes et orientations du PDU 2013-2023

Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle	**Orientation 1 :** Faire des modes actifs une solution au quotidien	**1er objectif :** Planifier la politique de développement des modes doux	*Actions 1, 2*
		2ème objectif : Développer les services d'accompagnement des mobilités actives	*Actions 3, 4*
		3ème objectif : Résoudre les points faibles des réseaux piéton et vélo	*Actions 5, 6, 7*
	Orientation 2 : Développer l'attractivité des transports en commun	**4ème objectif :** Développer un réseau de transports collectifs urbains hiérarchisé autour d'axes forts et prioritaires	*Action 8*
		5ème objectif : Améliorer le maillage du territoire par les transports en commun	*Actions 9, 10, 11*
		6ème objectif : Renforcer la desserte ferroviaire de l'agglomération	*Actions 12, 13, 14*
	Orientation 3 : Faciliter l'intermodalité	**7ème objectif :** Développer et aménager les lieux d'intermodalité	*Actions 15, 16, 17*
		8ème objectif : Favoriser le passage d'un réseau à l'autre	*Actions 18, 19, 20*
Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous	**Orientation 1 :** Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires	**9ème objectif :** Poursuivre l'amélioration de la desserte des quartiers d'habitat social par les modes alternatifs à la voiture	*Actions 21, 22*
		10ème objectif : Développer les services d'accompagnement à la mobilité	*Action 23*
	Orientation 2 : Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite	**11ème objectif :** Coordonner les actions pour offrir des chaînes de déplacements complètement accessibles	*Action 24*
		12ème objectif : Améliorer l'information sur les parcours accessibles	*Actions 25, 26*
Axe 3 : Construire la ville des courtes distances	**Orientation 1 :** Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs	**13ème objectif :** Promouvoir un développement urbain cohérent et compact sur le territoire	*Action 27*
		14ème objectif : Intensifier l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs	*Actions 28, 29*
	Orientation 2 : Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture	**15ème objectif :** Penser ensemble projets urbains et mobilités	*Action 30*
		16ème objectif : Utiliser les PLU pour inciter au report modal	*Actions 31, 32*
	Orientation 3 : Rééquilibrer le partage de la voirie	**17ème objectif :** Donner une plus grande place aux modes alternatifs à l'automobile dans l'espace public	*Actions 33, 34, 35*
Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée	**Orientation 1 :** Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités	**18ème objectif :** Organiser l'offre de stationnement pour inciter au report modal	*Actions 36, 37*
		19ème objectif : Agir sur la réglementation et le contrôle pour renforcer l'efficacité de la politique de stationnement	*Actions 38, 39, 40*
	Orientation 2 : Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile	**20ème objectif :** Conforter la hiérarchisation des voies	*Action 41*
		21ème objectif : Apaiser les principaux axes routiers et les entrées d'agglomération	*Action 42*
		22ème objectif : Améliorer la cohabitation entre les modes	*Action 43*
		23ème objectif : Réduire les nuisances du trafic automobile	*Actions 44, 45*
	Orientation 3 : Organiser l'approvisionnement de l'agglomération	**24ème objectif :** Préserver les potentialités en matière de fret ferroviaire	*Action 46*
		25ème objectif : Elaborer une politique d'approvisionnement de l'agglomération	*Actions 47, 48, 49, 50*
	Orientation 4 : Inciter à l'usage raisonné de l'automobile	**26ème objectif :** Poursuivre l'encouragement à l'utilisation mutualisée de l'automobile	*Actions 51, 52, 53*
		27ème objectif : Promouvoir les véhicules propres	*Actions 54, 55*
		28ème objectif : Promouvoir les solutions permettant de moins se déplacer	*Action 56*
		29ème objectif : Promouvoir les plans de mobilité	*Action 57*
Axe 5 : Partager une culture de la mobilité	**Orientation 1 :** Renforcer la coordination des acteurs de la mobilité	**30ème objectif :** Développer des outils mutualisés	*Actions 58, 59*
		31ème objectif : Améliorer le pilotage des politiques de mobilité	*Actions 60, 61, 62*
	Orientation 2 : Développer des outils de sensibilisation et de communication	**32ème objectif :** Sensibiliser aux enjeux de l'écomobilité	*Actions 63, 64, 65, 66*

Figure 3 : Axes, orientations, objectifs et actions du PDU 2013-2023 - Source : PDU 2013-2023

L'analyse des actions liées à chaque axe est détaillée dans les chapitres suivants avec :

- une présentation générale des actions, des maîtres d'ouvrage, partenaires et phasage ;
- une analyse de chaque action avec indication du niveau d'avancement ;

Non réalisée	Réalisée puis arrêtée	En cours	Réalisée, à poursuivre	Réalisée

- un bilan des indicateurs de suivi définis dans le PDU dont les données sont disponibles.

À noter que bien que le PDU ait été approuvé en 2013 pour une période de 10 ans, celui-ci reste applicable au-delà de 2023, jusqu'à approbation du PDM 2026-2036 et continue ainsi de constituer le document de planification du SMT. L'analyse et le bilan des actions se fait en prenant en compte également des actions ou mesures ayant pu être réalisées après 2023.

2. Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle

En lien avec l'un des objectifs règlementaires des PDU, et à un usage de la voiture dominant sur le territoire, y compris pour des trajets courts, l'axe 1 du PDU 2013-2023 visait à diminuer l'utilisation de la voiture, sans pour autant en condamner l'usage, en développant des solutions alternatives répondant aux besoins de déplacements.

Pour cela, trois orientations principales avaient été mises en avant :

- faire des modes actifs une solution au quotidien ;
- développer l'attractivité des transports en commun ;
- faciliter l'intermodalité.

Cet axe se déclinait en 20 actions, dont une grande partie était programmée sur le moyen terme et le long terme.

Actions	Maîtres d'ouvrage	Partenaires associés	Court terme	Moyen terme	Long terme
1. Elaborer un plan piéton	Tour(s)plus	Communes			
2. Conforter le schéma directeur cyclable de l'agglomération	Tour(s)plus	Communes, Région Centre, Conseil Général			
3. Créer une station vélo à proximité de la gare de Tours	Tour(s)plus	Ville de Tours, Région Centre, Département d'Indre-et-Loire			
4. Développer les incitations financières pour l'usage du vélo	Tour(s)plus	Employeurs			
5. Mettre en œuvre un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable	Tour(s)plus	Département d'Indre-et-Loire, communes			
6. Résorber les discontinuités majeures du réseau doux	Département d'Indre-et-Loire, Tour(s)plus	Communes			
7. Diminuer l'encombrement des trottoirs	Communes, Tour(s)plus	SITCAT, commerçants, concessionnaires de réseaux			
8. Développer le réseau urbain Fil Bleu autour d'axes structurants	SITCAT	Communes			
9. Faire évoluer le maillage du réseau Fil Bleu et le transport scolaire	SITCAT	Communes			
10. Coordonner l'offre départementale et régionale avec le réseau urbain	Département d'Indre-et-Loire, Région Centre	SITCAT, Communes			
11. Réfléchir à l'opportunité de développer un transport à la demande	SITCAT				
12. Optimiser la desserte ferroviaire	Région Centre, Etat	Tour(s)plus, SITCAT, RFF, SNCF			
13. Etudier l'opportunité de créer deux haltes ferroviaires dans le cœur métropolitain	Tour(s)plus, Région Centre	Communes de Tours et La Riche, RFF, SNCF			
14. Renforcer le lien entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et Tours	SNCF, Tour(s)plus	Communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Région Centre, SITCAT			
15. Conforter les pôles d'échanges métropolitains de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours	Tour(s)plus	Communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Département d'Indre-et-Loire, Région Centre, SITCAT, SNCF			
16. Aménager des pôles d'échanges d'agglomération et locaux	SITCAT, Région Centre	Département d'Indre-et-Loire			
17. Diversifier les parcs relais	SITCAT				
18. Poursuivre le développement de la tarification multimodale et de la billettique interopérable	SITCAT, Département d'Indre-et-Loire, Région Centre				
19. Améliorer l'information multimodale	SITCAT, Région Centre, Département d'Indre-et-Loire	SNCF			
20. Encourager les rabattements en modes doux vers les gares et stations de transports en commun	SITCAT, communes	Région Centre, Département d'Indre-et-Loire			

Figure 4 : Axe 1 - Actions, Maîtres d'ouvrage, partenaires associés et phasage, PDU 2013-2023 – Source : PDU 2013-2023

2.1 Orientation 1 : Faire des modes actifs une solution au quotidien

2.1.1 Action 1 : Élaborer un plan piéton

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : Tours(s)plus
- Partenaires associés : Communes

Cette action visait à conforter le poids de la marche dans la partie centrale de l'agglomération mais aussi dans les espaces moins denses. Pour cela, la réalisation d'un plan de développement de la marche à pied visait notamment à définir les principes d'aménagement en faveur des piétons, à identifier et surmonter les obstacles à la marche, à élaborer une stratégie de renforcement du réseau en périphérie et d'extension des places et rues piétonnes ou apaisées dans les centres-villes. Le plan piéton visait également à définir une nouvelle gestion des traversées piétonnes, à identifier les besoins de traversées d'ilots et de coupures urbains, à cibler les nœuds de déplacement où la priorité pourrait être redonnée aux piétons, à étudier l'opportunité d'un jalonnement piéton, ou encore communiquer sur les bienfaits et avantage de la marche.

Le plan de développement de la marche n'a pas été réalisé à l'échelle du territoire mais des mesures ont été mises en place selon les opportunités dans les communes sans ce cadre général. Il s'agit notamment d'aménagements de zones 30, de zones de rencontre, de piétonnisation, de créations de passerelles piétonnes, de sécurisation des cheminements piétons. Des aménagements ont ainsi été réalisés ou sont en projet pour pallier les discontinuités existantes. Par exemple, la nouvelle passerelle Fournier permet de relier les quartiers Velpeau et Sanitas au-dessus des voies SNCF, au niveau de la gare de Tours. La sécurisation et la continuité des cheminements piétons sont également progressivement traitées dans les communes du SMT avec des aires piétonnes aménagées, des zones 30 en place dans les centres de la plupart des communes et des zones de rencontre aménagées sur quelques communes. On comprend ainsi que l'esprit du plan piéton, tel que décrit dans le PDU 2013-2023, permet de fixer des orientations générales suffisantes pour accompagner les impulsions à l'échelle locale, mais pas de créer un réseau cohérent et continu à l'échelle du SMT. La question de la nécessité de disposer de ce réseau devra être traitée dans le cadre du nouveau PDM.

Non réalisée				

2.1.2 Action 2 : Conforter le schéma directeur cyclable de l'agglomération

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Tours(s)plus
- Partenaires associés : Communes, Région Centre, Conseil général

L'objectif de cette action est de conforter le schéma directeur cyclable de l'agglomération en augmentant le niveau de service offert aux usagers cyclistes (confort, sécurité, rapidité, lisibilité) au niveau des infrastructures cyclables. L'objectif est ainsi de permettre de capter de nouveaux usagers et de fidéliser les usagers occasionnels. Le schéma directeur cyclable devait proposer une nouvelle hiérarchisation du réseau avec la création notamment d'un réseau express et d'un réseau structurant communal et intercommunal. Il s'accompagnait de la réalisation d'un plan de jalonnement et d'une stratégie de développement du stationnement en prenant également en compte les besoins spécifiques des deux-roues motorisés. L'action visait également à assurer le développement du service Velociti ainsi que les mesures d'accompagnement et de communication afin de favoriser l'usage du vélo.

En 2025, le territoire dispose de 589 km d'aménagements cyclables dont 143 km de voies vertes, 214 km de pistes cyclables, 179 km de bandes cyclables, 7 km de voies bus partagées, 41 km de double sens cyclable et 5 km de vélorue.

Le Schéma Directeur Cyclable de Tours Métropole Val de Loire, a été approuvé le 22 février 2022. Il intègre la réalisation d'un réseau structurant de 350 km nommé Vélival et constitué de 13 itinéraires, dont 7 prioritaires prévus d'ici fin 2026. Deux des sept itinéraires prioritaires sont en cours de

réalisation après une concertation réglementaire entre décembre 2020 et avril 2021, tandis que la concertation pour les cinq autres itinéraires prioritaires a débuté en novembre 2023. La Communauté de Communes Touraine Est-Vallées a également adopté en 2020 son schéma cyclable, qui prévoit 7 itinéraires cyclables structurants représentant environ 61 km et un réseau secondaire d'environ 113 km, pour un horizon 2035.

Concernant l'offre en stationnement vélos en 2025, le territoire est équipé de 31 abris vélos mis en œuvre par le SMT pour environ 1 014 places au global : 14 abris sécurisés pour 412 places, 12 abris accueillant 108 places couvertes, 5 abris mixtes contenant à la fois des places ouvertes (environ 88 places) et des places sécurisées (environ 406 places).

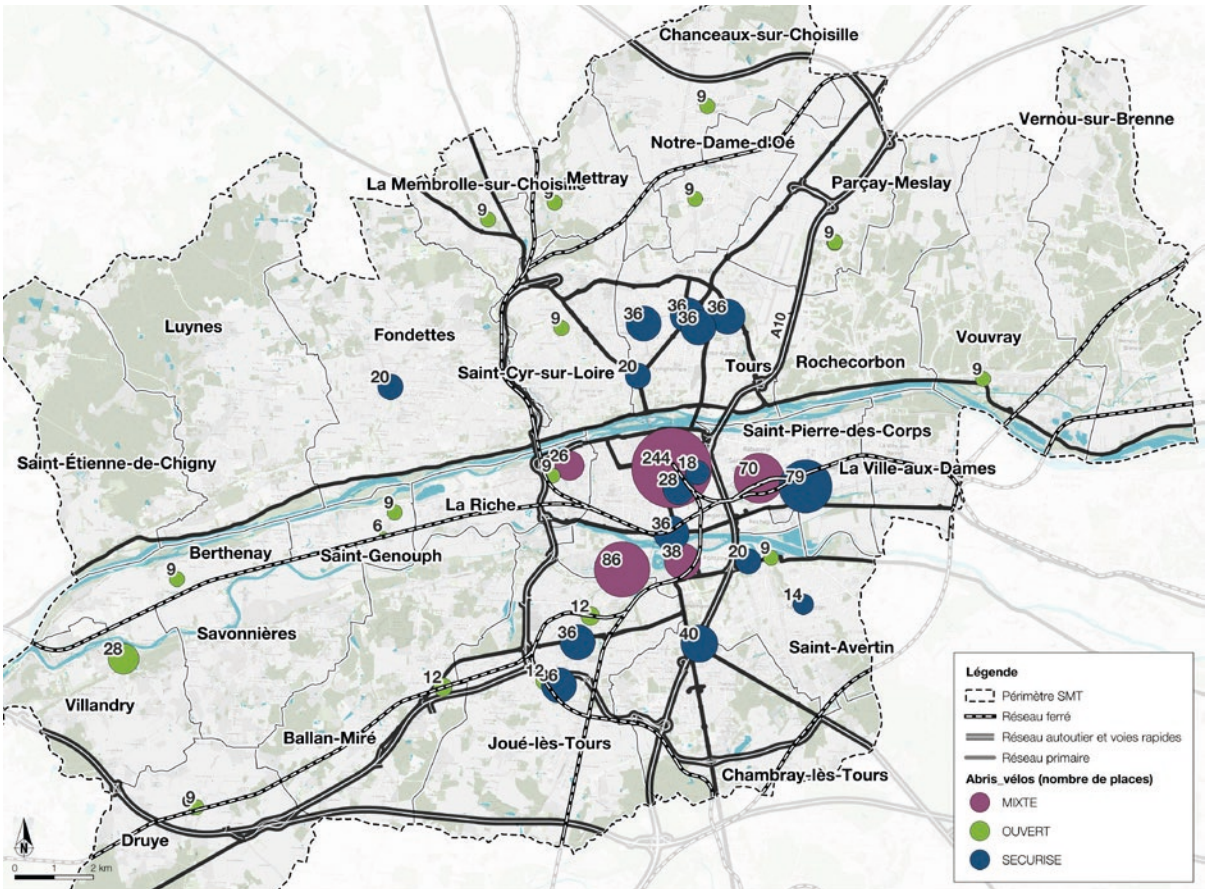


Figure 5 : Offre de stationnement vélos, SMT

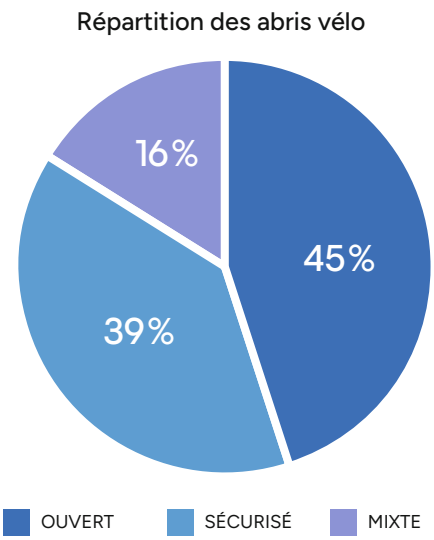


Figure 6 : Typologie du stationnement vélo, Source : SMT et opendata

La flotte de vélos mis à disposition dans le cadre du service Velociti a également évolué, avec la possibilité de louer des vélos à assistance électrique (VAE) ou encore des vélos pliants, mais également une hausse du stock de vélos mis à disposition, passant de 933 en 2016 à 1 306 en 2023, soit une hausse de 373 vélos supplémentaires mis à disposition à la location. Le nombre de vélos loués entre 2016 et 2022 a connu une hausse, avec un passage d'environ 720 vélos loués en 2016 pour environ 905 vélos loués en 2022, soit une hausse de +185 vélos loués, soit +25 % en 6 ans.

Enfin, de nombreuses initiatives ont été mises en place. Tout d'abord, l'accueil Vélo et Rando (AVR), ouvert en 2017 en plein centre-ville de Tours à proximité de la gare vise à développer la pratique du vélo et de la marche en proposant un large panel de services et des animations tout au long de l'année. Après un pic de fréquentation relevé en 2019 avec près de 12 000 personnes enregistrées dans l'année, la fréquentation de l'AVR est plutôt stable à travers les années, rassemblant entre 7 000 et 9 000 personnes/an entre 2020 et 2024, très majoritairement des usagers du territoire.

La coopérative Veloop, installée à Tours répare et remet sur le marché d'anciens vélos. Celle-ci permet aux particuliers d'acheter des vélos pour des prix allant de 100 à 200 euros pour les vélos adultes et de 40 et 80 euros pour les modèles enfants. Un dispositif « Vélo solidaire » a également été mis en place avec le soutien financier du SMT afin de proposer des vélos reconditionnés à un prix allant de 0 et 50 euros en fonction des ressources des acheteurs. En 2024, ce sont environ 960 vélos collectés, 425 vélos remis en état et 620 vélos vendus dont 390 vélos reconditionnés. Dans le cadre du dispositif « Vélo solidaire » près de 160 demandes ont été accordées en 2024, dont 41 % issus de demandeurs résidants au sein de QPV (Quartier Prioritaire de la Ville), contre 25 % en 2023.

Le collectif cycliste 37 organise également de nombreux évènements chaque année : bourses aux vélos d'occasion permettant de déposer des vélos afin qu'ils soient revendus par la suite à d'autres usagers, ateliers de réparation, défis vélo, vélo école etc. Le nombre d'adhérents du collectif cycliste 37 est en constante hausse depuis 2013, passant de 425 à environ 915 en 2019 puis 1 200 en 2020. Le nombre de manifestations organisées a également augmenté, passant d'une dizaine de manifestations organisées en 2013 contre une quarantaine en 2019. L'ensemble des autres indicateurs ont également connus une hausse depuis 2013 (fréquentation des ateliers d'autoréparation, stagiaires formés à la vélo-école, vélos vendus, etc).

Collectif Cycliste 37	Nombre d'adhérents	Nombre de manifestations organisées	Fréquentation des ateliers d'auto-réparation	Stagiaires formés à la vélo-école	Vélos collectés	Vélos vendus
2013	425	9	914	40	105	35
2019	916	40	1289	77	394	218

Figure 7 : Evolution des adhérents et évènements organisés par le Collectif Cycliste 37 entre 2013 et 2019

L'association Roulement à Bill permet également d'apprendre à réparer son vélo et met en vente des vélos d'occasion.

Par ailleurs, au niveau de la zone du Menneton, située au bord du Cher, et vouée à devenir un laboratoire économique de la ville de Tours avec des concepts et entreprises innovants, que la Ville de Tours a décidé d'installer un pôle vélo. Il aura pour vocation de relocaliser en Touraine la production des différentes pièces qui composent un vélo. A date, ce pôle vélo est constitué de l'entreprise Veloop, Cyfac et Nouvelle Attitude.

		En cours		

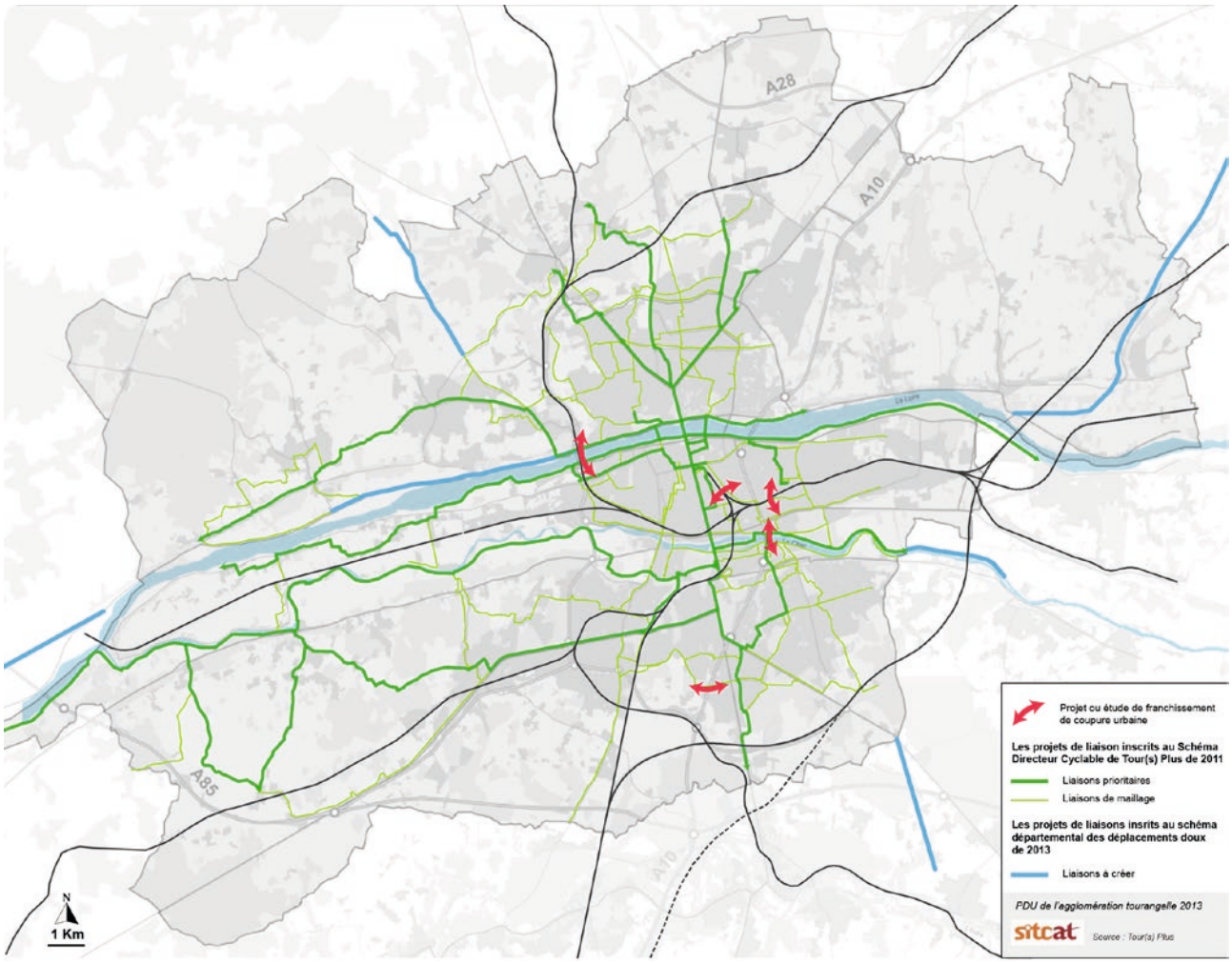
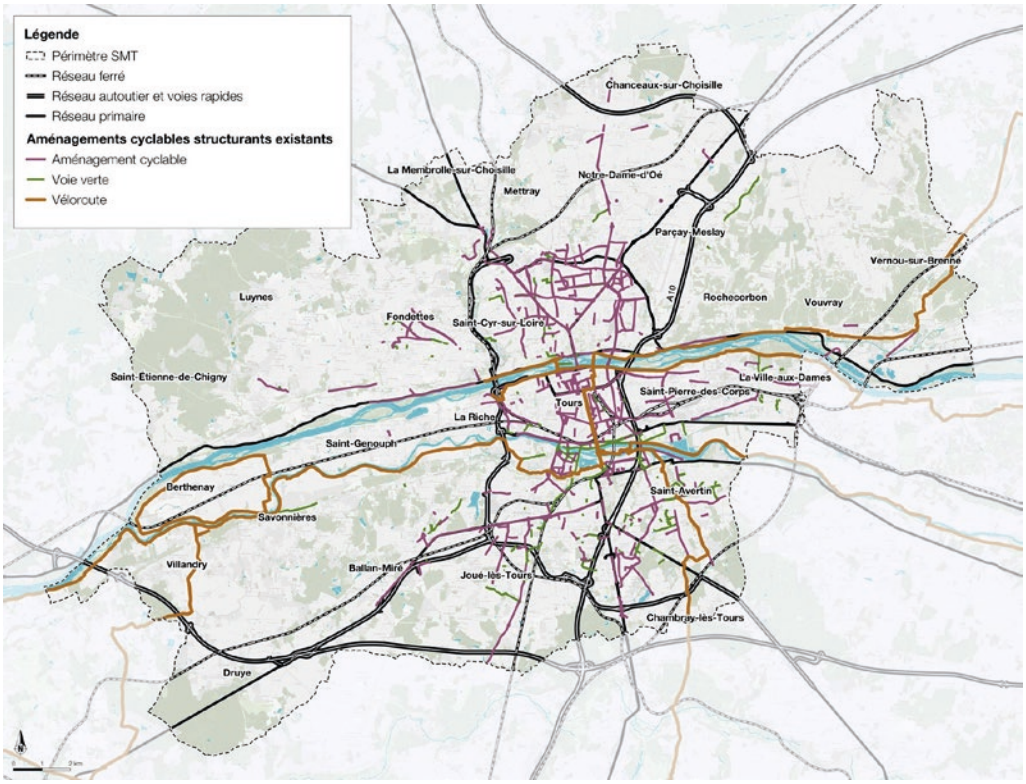


Figure 8 : Projets de liaisons cyclables inscrites dans le précédent PDU



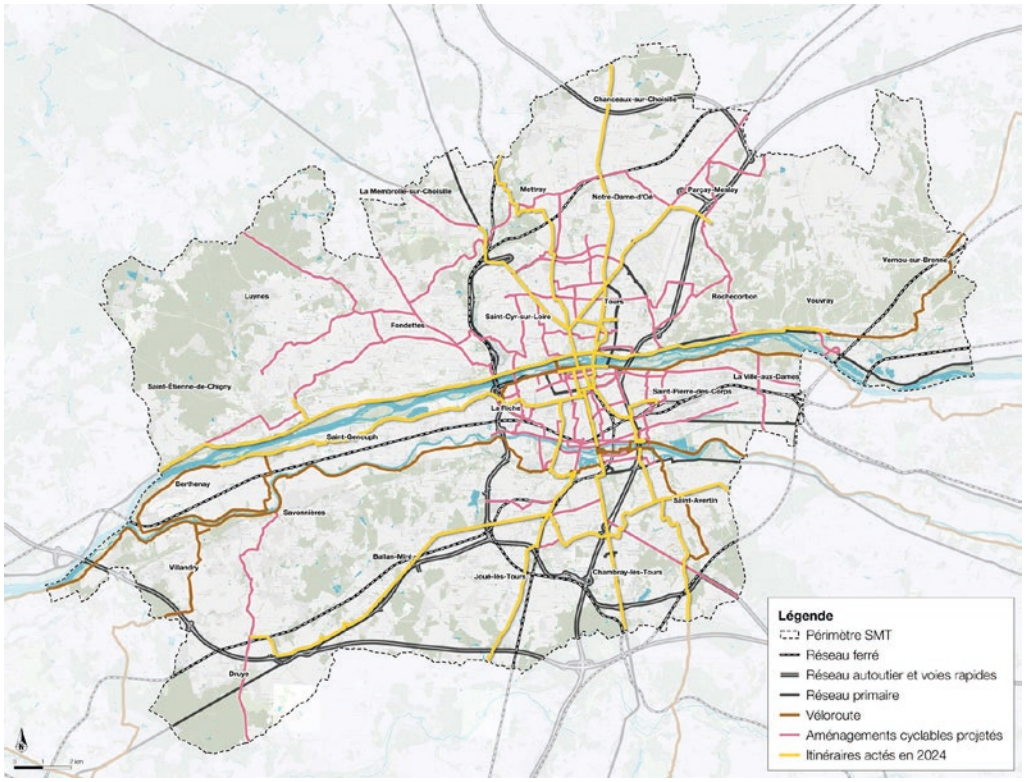


Figure 9 : Aménagements cyclables : actuels (première) et projetés avec les schémas directeur cyclables de TMVL et de la CC TEV (deuxième)

2.1.3 Action 3 : Créer une station vélo à proximité de la gare de Tours

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : Tours(s)plus
- Partenaires associés : Ville de Tours, Région Centre-Val de Loire, Département CD37

Afin de répondre au besoin d'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, l'action visait à aménager une station vélo de grande capacité au niveau de la gare de Tours. La station vélo devait constituer un lieu d'information et de renseignements sur l'ensemble des transports collectifs dans l'agglomération ainsi que proposer de nombreux services à destination des cyclistes : stationnement gardé et sécurisé y compris la nuit, consignes bagages et vélos ou encore location de vélo longue durée Velociti. L'aménagement d'une Maison du vélo était projeté.

L'action a été réalisée puisque la gare dispose à présent d'une station vélo avec 192 places sécurisées et 52 places libres, soit un total de 244 places (objectif LOM : 250 places).

La Maison du vélo ou l'Accueil Vélo et Rando a été inaugurée en juillet 2017 sur le boulevard Heurteloup, à moins de 200 mètres de la gare. Cet accueil propose des animations, dont des balades avec le Collectif cycliste 37 ainsi qu'avec l'Office du Tourisme de Tours à compter de 2023, des ateliers d'autoréparation, des animations, sanitaires, salon avec recharge de téléphone portable, wifi public, consignes à bagages, atelier d'auto-réparation. Il est également possible de louer un Velociti sur cet espace d'accueil et d'information depuis 2019.

				Réalisée

2.1.4 Action 4 : Développer les incitations financières pour l'usage du vélo

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : Tours(s)plus
- Partenaires associés : Employeurs

L'objectif de l'action était de poursuivre les dispositifs de soutien financier qui avait déjà été mis en place par Tour(s)plus afin d'encourager l'achat de cycles spécifiques. L'action visait ainsi à favoriser l'achat de vélos plus coûteux mais répondant à des objectifs ciblés : permettre l'intermodalité, permettre de lever les obstacles de la distance, de la pente, de l'effort à fournir et répondre à des usagers spécifiques : transport de colis ou usages familiaux.

L'agglomération tourangelle avait mis en place une opération de chèques vélo, mais celle-ci fut arrêtée en raison d'une évolution politique sur le territoire en 2014-2015. La ville de Tours a également réalisé une importante opération fin 2020, où l'achat d'un vélo était subventionné, sans critères particuliers. L'action a duré trois mois et a connu un important succès avant d'atteindre le plafond de l'enveloppe qui avait été votée. Plusieurs aides financières ont ainsi été mises en place par les collectivités, mais toutes arrêtées depuis pour diverses raisons (politique, financière). Le SMT a ensuite soutenu l'émergence de la SCIC (Société Coopérative d'intérêt Collectif) Veloop et le projet « vélos solidaires ». Néanmoins, le développement du service de location de vélos longue durée Velociti s'est fait avec l'objectif de maintenir une tarification très basse afin de permettre à tous de pratique le vélo ou d'essayer le VAE. Face à la montée en puissance du VAE, dont les coûts restent élevés, la question de l'appui à l'équipement privé reste pertinente en 2024.

	Réalisée puis arrêtée			

2.1.5 Action 5 : Mettre en œuvre un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Tours(s)plus
- Partenaires associés : Communes, Département CD37

L'objectif de l'action était de garantir l'entretien régulier du réseau cyclable, qui s'avère indispensable pour garantir des aménagements cyclables sûrs, confortables et de bonne qualité. Celle-ci visait ainsi à clarifier les maîtrises d'ouvrages, concernant notamment l'itinéraire Loire à Vélo et de coordonner, voire de mutualiser les équipes techniques des différentes collectivités locales afin d'assurer l'entretien courant. Un calendrier d'entretien et de renouvellement des aménagements cyclables devrait être établi dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

L'entretien et la rénovation du réseau cyclable se sont opérés de manière continue et en fonction des opportunités de travaux existantes, sans véritable réalisation d'un calendrier. Cette action s'inscrit dans un cadre du renouvellement et de l'aménagement du réseau cyclable structurant métropolitain Vélival dont les travaux ont débuté en 2024.

		En cours		

2.1.6 Action 6 : Résorber les discontinuités majeures du réseau doux

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Département CD37, Tours(s)plus.
- Partenaires associés : Communes .

L'action visait à développer les continuités cyclables piétonnes sur le territoire afin de réduire les coupures existantes. Cela pouvait passer par la résorption de coupures existantes sur le réseau cyclables ou par l'aménagement de passerelles modes doux. Les franchissements étaient identifiés :

- la requalification de la passerelle Fournier ;
- le franchissement du faisceau ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps ;
- le franchissement de la Loire entre La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire/Fondettes en sécurisant les aménagements existants ;
- la création d'un franchissement sur le Cher entre Tours et Saint-Avertin ;
- la réalisation d'une nouvelle passerelle au-dessus de l'A10 à Chambray-lès-Tours ;
- la réalisation d'une voie verte entre le quartier du Sanitas et la gare de Tours.

Certaines mesures ont été mises en place sur le territoire :

- la nouvelle passerelle Fournier a été inaugurée en 2017 ;
- la voie piétonne sur le pont Wilson a été réalisée en lien avec les aménagements du tramway ;

D'autres sont en cours de réflexion/réalisation :

- une passerelle de franchissement du Cher entre Tours/Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin afin d'améliorer la traversée actuelle du Pont d'Arcole : une concertation publique sur l'aménagement a été réalisée en mai 2024, avant le lancement d'études techniques et réglementaires et le début des travaux en 2025 ;
- Une passerelle de franchissement de la Loire entre La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire/Fondettes a fait l'objet d'une concertation publique en mai/juin 2024 ;
- Dans le cadre de l'autoroute bas carbone, trois passerelles sont envisagées, dont la localisation reste à déterminer ;
- Le Schéma Directeur Cyclable dont les travaux ont débuté en 2024 permettra de résorber la majorité des discontinuités cyclables existantes à horizon 2030 (pour l'ensemble des itinéraires structurants prévus).

Malgré ces investissements importants et nécessaires concernant les modes doux, de nombreuses discontinuités restent présentes, notamment sur le réseau cyclable de la métropole, et plus particulièrement au niveau des carrefours. Ainsi, malgré un bilan de réalisation positif, ce programme devra se poursuivre et s'intensifier dans le prochain PDM.

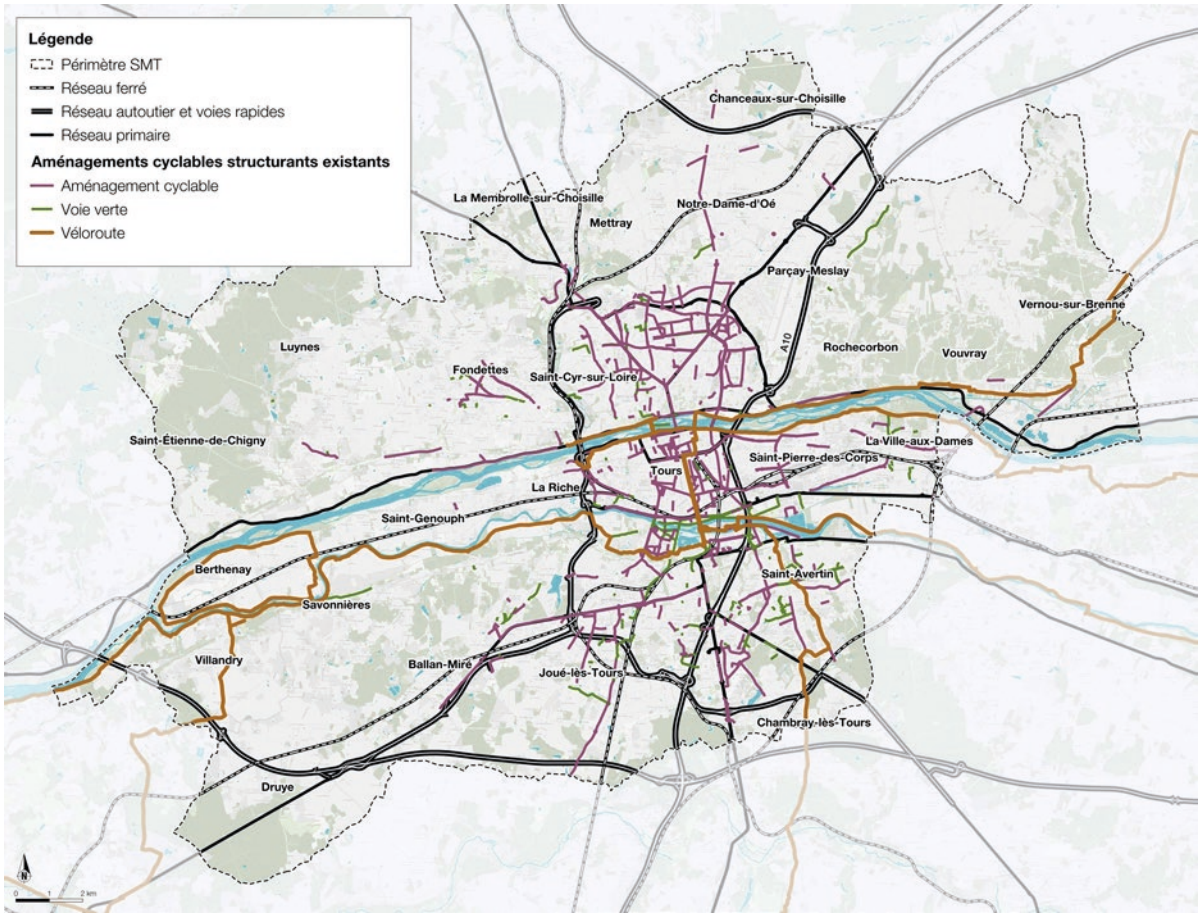


Figure 10 : Aménagements cyclables existants, janvier 2024

			Réalisée, à poursuivre	

2.1.7 Action 7 : Diminuer l'encombrement des trottoirs

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tours(s)plus.
- Partenaires associés : SITCAT, commerçants, concessionnaires.

Malgré leurs dimensions souvent limitées, les trottoirs accueillent en plus de la circulation piétonne, tous les débordements des multiples fonctions urbaines. L'action visait à définir des initiatives, comme sensibiliser et responsabiliser les riverains et les agents des services, orienter les priorités des services de police sur le stationnement sur trottoir et élaborer une charte des terrasses.

Cette action se réalise progressivement depuis le précédent PDU sans l'existence d'un véritable cadre. Il s'agit d'une intention générale à intégrer dans des démarches s'appliquant à une échelle plus locale qu'un plan de déplacements métropolitain, répondant à un besoin de sensibilisation plus que d'action pour le PDU.

		En cours		

2.1.8 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- nombre d'accidents impliquant des piétons et cyclistes sur le PTU, nombre des tués et blessés graves ;
- flux de piétons sur les sites majeurs : Un système de comptage de passage de piétons et de vélos a été mis en place depuis 2021 sur certains axes du SMT. Toutefois, la localisation des compteurs ne permet pas de réaliser un suivi entre 2013 et 2021 au niveau des sites majeurs du territoire ;
- comptages vélo sur les principaux axes et franchissements ;
- nombre de kilomètres de pistes, bandes cyclables et voies vertes aménagées et rénovées/nombre total : la dénomination des différentes typologies d'aménagement, ainsi que la méthodologie de prise en compte des linéaires (selon l'axe ou selon les aménagements effectifs) ayant évolués entre 2013 et 2023, la comparaison n'est pas possible ;
- nombre d'emplacements vélos (dont emplacements sécurisés ou gardiennés) créés/total ;
- nombre de liaisons réalisées pour assurer la continuité des itinéraires cyclables ;
- nombre de Velociti loués.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre d'accidents impliquant des piétons et cyclistes sur le PTU, nombre des tués et blessés graves :

La part d'accidents impliquant des modes actifs par rapport à l'ensemble des accidents recensés est en hausse depuis 2013 passant d'environ 30 % en 2013 à plus de 40 % en 2022. Cette hausse touche principalement les piétons, puisque la part des accidents impliquant des cyclistes a varié de seulement 4 points restant aux alentours des 20 %.

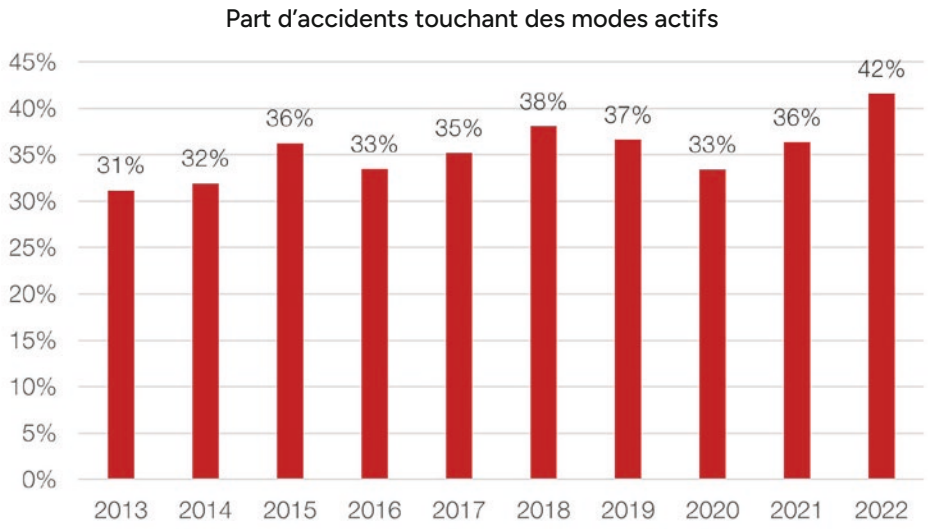


Figure 11 : Part d'accidents touchant des modes actifs par rapport à l'ensemble des accidents recensés

La gravité des accidents impliquant des modes actifs a été stable : le nombre de tués est équivalent et toujours très faible, alors que le nombre d'accident a quant à lui diminué, néanmoins, moins de blessés hospitalisés ont été recensés. Rapportée à l'augmentation de la pratique, l'accidentalité diminue sur le territoire.

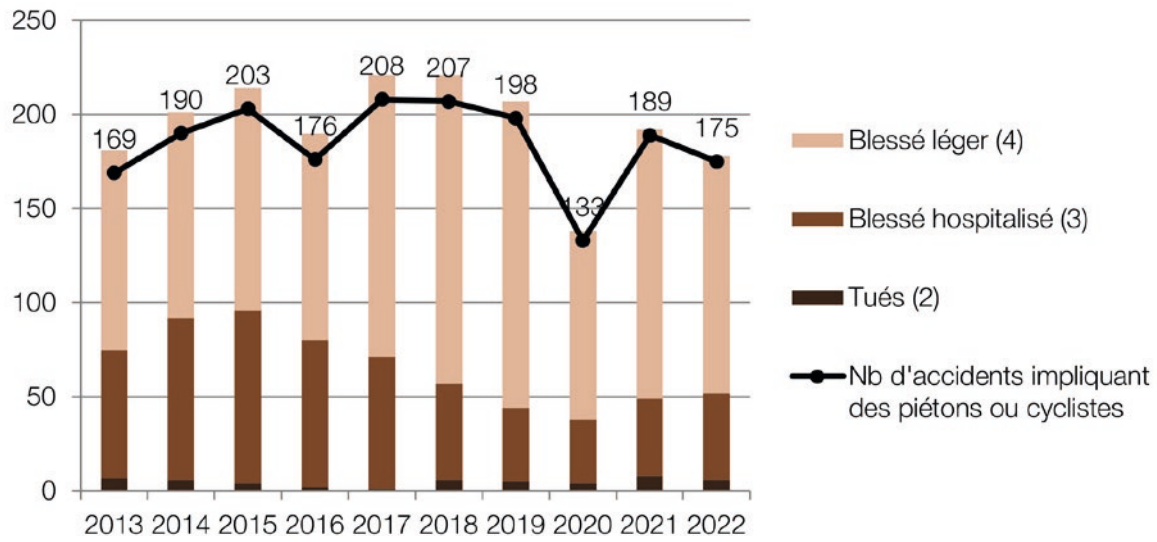


Figure 12 : Evolution de l'accidentologie des modes actifs - Source : Base de données accidents corporels de la circulation - Ministère de l'Intérieur

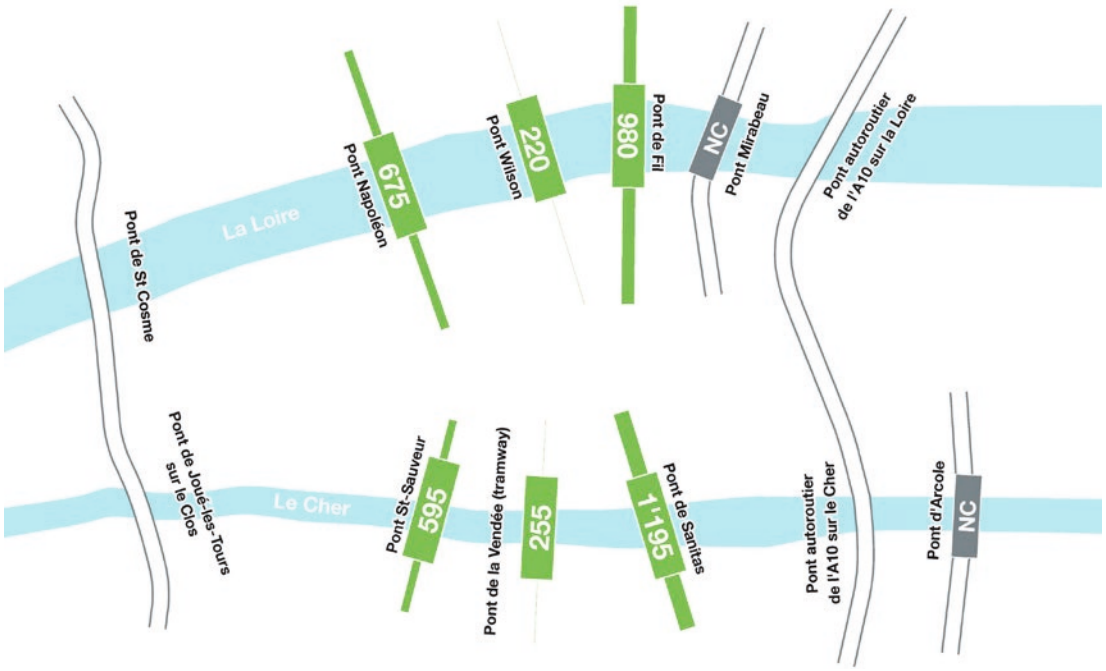
Flux de piétons sur les sites majeurs :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Comptages vélo sur les principaux axes et franchissements :

Augmentation significative du nombre de cyclistes traversant les divers ponts de la ville de Tours et notamment en traversée de la Loire. Une hausse de l'usage du vélo qui s'est effectuée dans un contexte d'évolution des aménagements depuis 2013 : aménagements vélos réalisés le long de la première ligne de tramway, fermeture à la circulation du Pont Wilson en 2020, aménagement et réaménagement de passerelles, aménagement de bandes cyclables ou encore mise en place du pont tramway.

Comptage vélos 2014



Comptage vélos 2021 et évolution depuis 2014

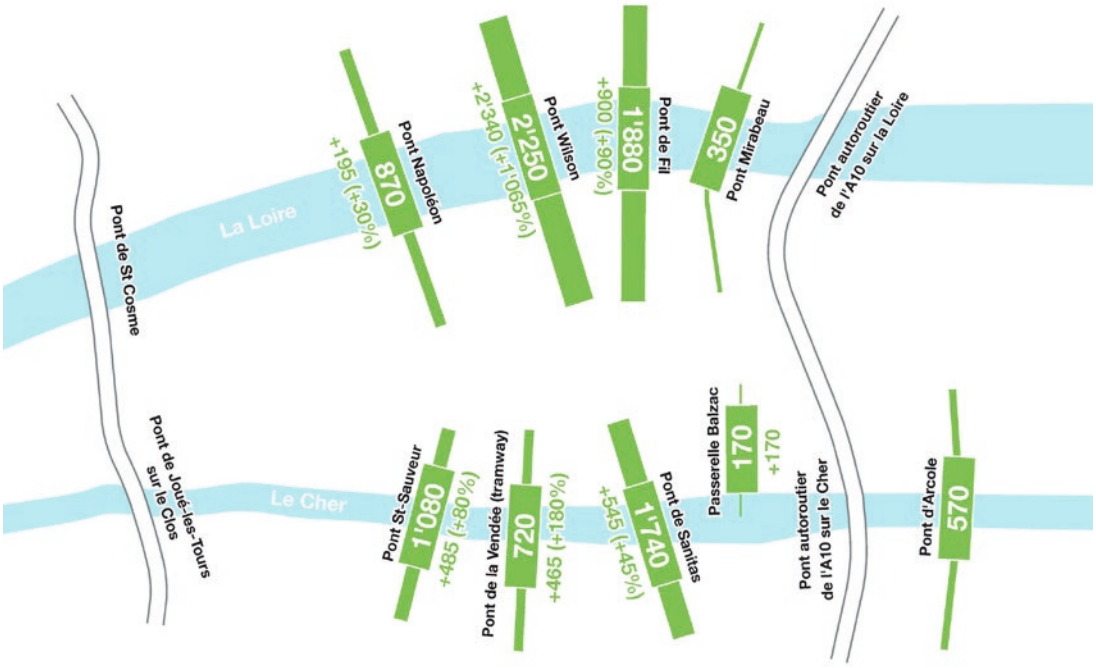


Figure 13 : Flux cyclistes sur les franchissements de la Loire et du Cher en 2013 (première) et 2021 (seconde) - Source : SMT comptages vélo journaliers octobre 2013 et 2021

Nombre de kilomètres de pistes, bandes cyclables et voies vertes aménagées et rénovées / nombre total :

L'évolution de l'offre cyclable depuis 2013 est difficilement quantifiable du fait des différentes méthodes appliquées dans le cadre des mesures de linéaires d'aménagements (nombre de kilomètres cyclables) et des définitions attribuées à chacune des typologies existantes. D'après le précédent PDU, en 2010, environ 277 kilomètres d'aménagements cyclables aveint été recensées. La répartition était plutôt équilibrée entre pistes cyclables, bandes cyclables et aménagements mixtes avec les piétons (voie verte par exemple), représentant entre 16 % et 23 % du linéaire totale. Néanmoins une majorité de linéaire était considérée comme non aménagée « Aucun aménagement (liaison) » (33 %). En 2023, ce sont environ 474 kilomètres d'aménagements existants (linéaire de chaque aménagement pris en compte, dans un sens et dans l'autre quand existant) sur le territoire métropolitain et environ 61km (dont 22,4km à aménager) pour la CC Touraine-Est Vallées. En termes de répartition, les pistes cyclables sont majoritaires, représentant quasiment 30 % du linéaire total. Les bandes cyclables, voies vertes et autres aménagements mixtes avec les piétons représentent quant à eux près de 20 % chacun du linéaire total.

Nombre d'emplacements vélos (dont emplacements sécurisés ou gardiennés) créés/total :

En 2013, les abris vélos sécurisés commencent à émerger avec l'arrivée de la première ligne de tramway.

En 2023, environ 1090 places de stationnement vélos sont disponibles sur le territoire, dont 592 places sécurisées (de nombreux abris vélos mis en place le long de la ligne de tramway). Tours est la commune qui rassemble le plus d'abris vélo sur son territoire (et l'intégralité des places de stationnement sécurisés) avec une dizaine d'abris, suivi de Joué-lès-Tours qui en compte 3. La majorité des autres communes du territoire disposent en général d'un abri, et quelques-unes n'en disposent pas.

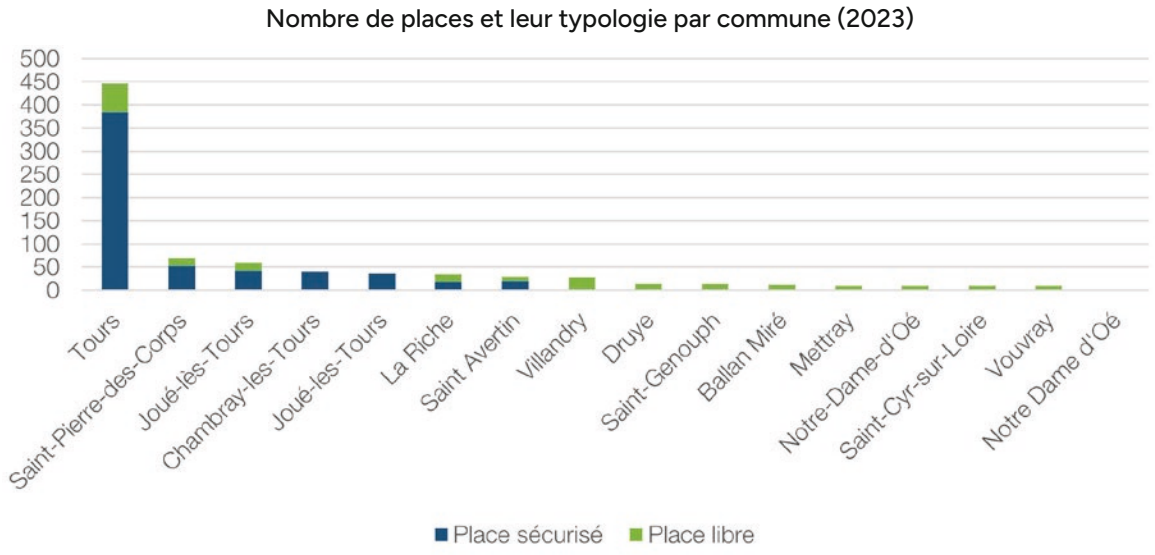


Figure 14 : Nombre de places et typologie par commune, Source : SMT

Nombre de Velociti loués :

Le nombre de Velociti loués a augmenté entre 2016 et 2022, passant d'environ 720 vélos loués en 2016 à près de 910 vélos loués en 2022. Cela représente une augmentation de l'ordre de +190 vélos en 6 ans, représentant environ +25 % d'augmentation.

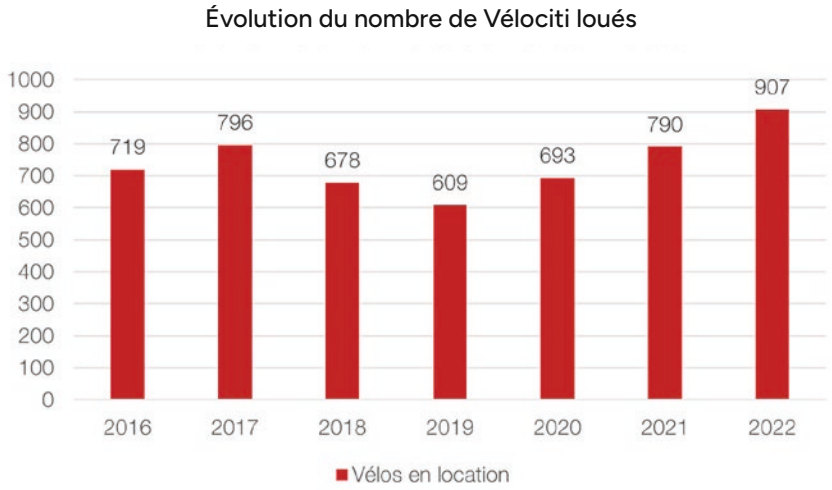


Figure 15 : Nombre de Velociti loués entre 2016 et 2022

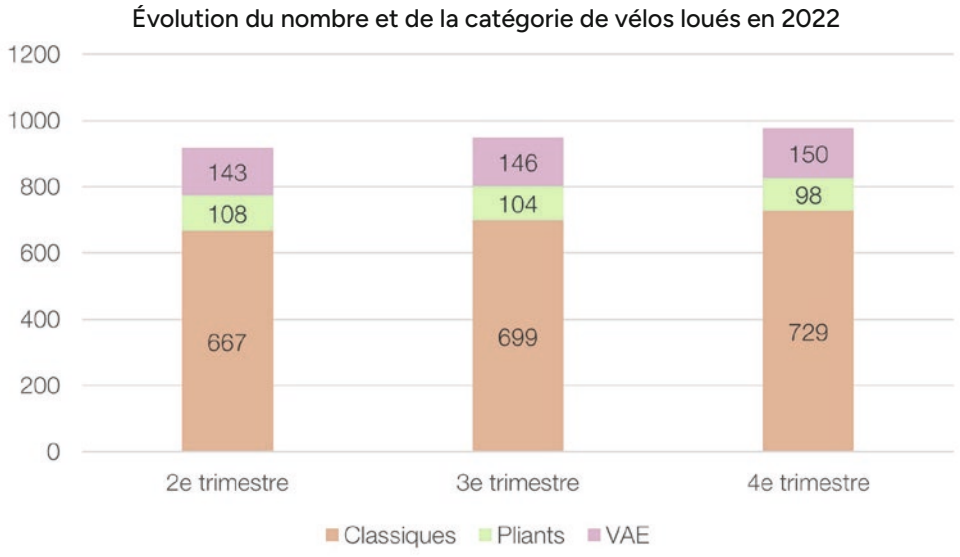


Figure 16 : Evolution du nombre et de la catégorie de vélos loués en 2022 - Source : SMT Baromètre de la mobilité 2016 à 2022

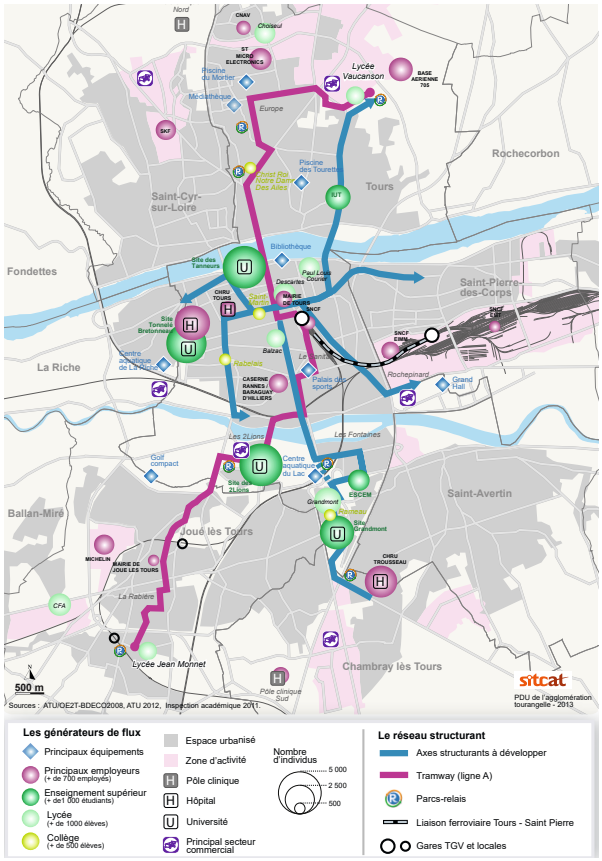
2.2 Orientation 2 : Développer l'attractivité des transports en commun

2.2.1 Action 8 : Développer le réseau urbain Fil Bleu autour d'axes à haut niveau de service

- Délais : Moyen terme à long terme.
- Partenaires associés : Communes.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.

Cette action visait à structurer le réseau urbain Fil Bleu autour de la nouvelle ligne de tramway et de la ligne de bus 2 (Tempo). Elle visait également à la création de quatre nouveaux axes forts qui permettraient une desserte de l'est et de l'ouest de l'agglomération.

Depuis le précédent PDU la première ligne de tramway a été mise en service. La ligne de tramway et la ligne Tempo représentent les deux lignes structurantes du réseau. Trois lignes fortes viennent compléter ces deux lignes structurantes, avec une fréquence à hauteur d'un bus toutes les 10 minutes en heure de pointe. Les quatre axes forts identifiés lors du PDU ont été réalisées permettant notamment de compléter le maillage Est-Ouest, avec une restructuration du réseau faite autour de la nouvelle ligne de tramway.



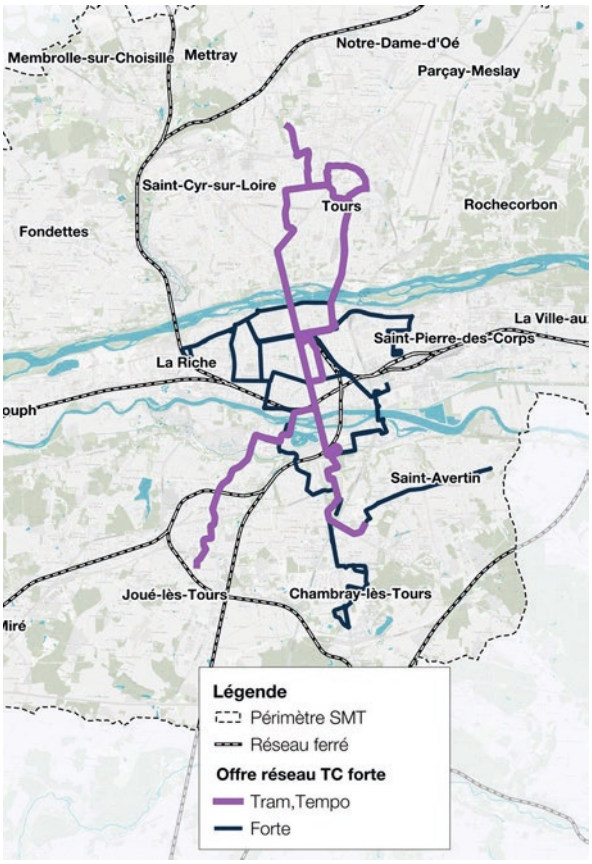


Figure 17 : Réseau structurant Fil Bleu à développer PDU 2013-2023 (à gauche) et réseau structurant 2023 (à droite) - Sources : PDU 2013-2023, SMT

				Réalisée

2.2.2 Action 9 : Faire évoluer les lignes de maillage et suburbaines du réseau urbain Fil Bleu

- Délais : Moyen terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.
- Partenaires associés : Communes.

L'objectif de l'action était de rapprocher progressivement le niveau de service du réseau de maillage de celui du réseau structurant en mettant en œuvre les mêmes principes, en particulier : corriger les contraintes de voirie trop fortes pour l'efficacité du réseau et tendre vers une optimisation des tracés de lignes et des arrêts afin d'améliorer les temps de parcours. Pour les lignes suburbaines, il s'agissait de poursuivre les réflexions sur l'adaptation des services aux axes les moins fréquentés et les moins efficients, après évaluation des services Flexo et Résago (action 11)

Les lignes de maillage et suburbaines du réseau Fil Bleu ont évoluées régulièrement au gré des évolutions urbaines. En fonction des niveaux de performances des lignes, certaines ont ainsi été modifiées ou simplifiées dans un but d'amélioration de celles-ci.

				Réalisée

2.2.3 Action 10 : Coordonner l'offre départementale et régionale avec le réseau urbain

- Délais : Moyen terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Département CD37, Région Centre-Val de Loire
- Partenaires associés : SITCAT, communes

L'action touchait à la fois la coordination du réseau urbain avec le réseau départemental Touraine Fil Vert (à présent Rémi 37) et avec le réseau régional de cars TER. A noter qu'en septembre 2017, le réseau Touraine Fil Vert évolue et devient Rémi (Réseau de mobilité interurbaine) à la suite de la reprise de la compétence des transports interurbains par la Région. L'objectif était d'assurer la complémentarité des différents réseaux et de favoriser le rabattement sur le tramway et la ligne Tempo.

La Région et le SMT sont en collaboration afin de garantir et de favoriser l'intermodalité entre les différentes offres de transports collectifs existantes : réseau urbain Fil Bleu, réseau interurbain Touraine Fil Vert (à présent Rémi) et réseau ferré. Les réflexions se poursuivent du côté de la Région afin de développer leur offre et l'intermodalité avec le réseau urbain, via notamment une actualisation de leurs fiches horaires et la poursuite du développement de l'interopérabilité billettique. La mesure n'a donc pas été mise en œuvre conformément au PDU de 2013 mais se déploie désormais de façon autonome dans un cadre réactualisé, notamment avec la démarche SERM (Service Express Régional Métropolitain). Ceci témoigne de la nécessité d'une approche collaborative en continu pour les mesures nécessitant un apport de plusieurs acteurs.

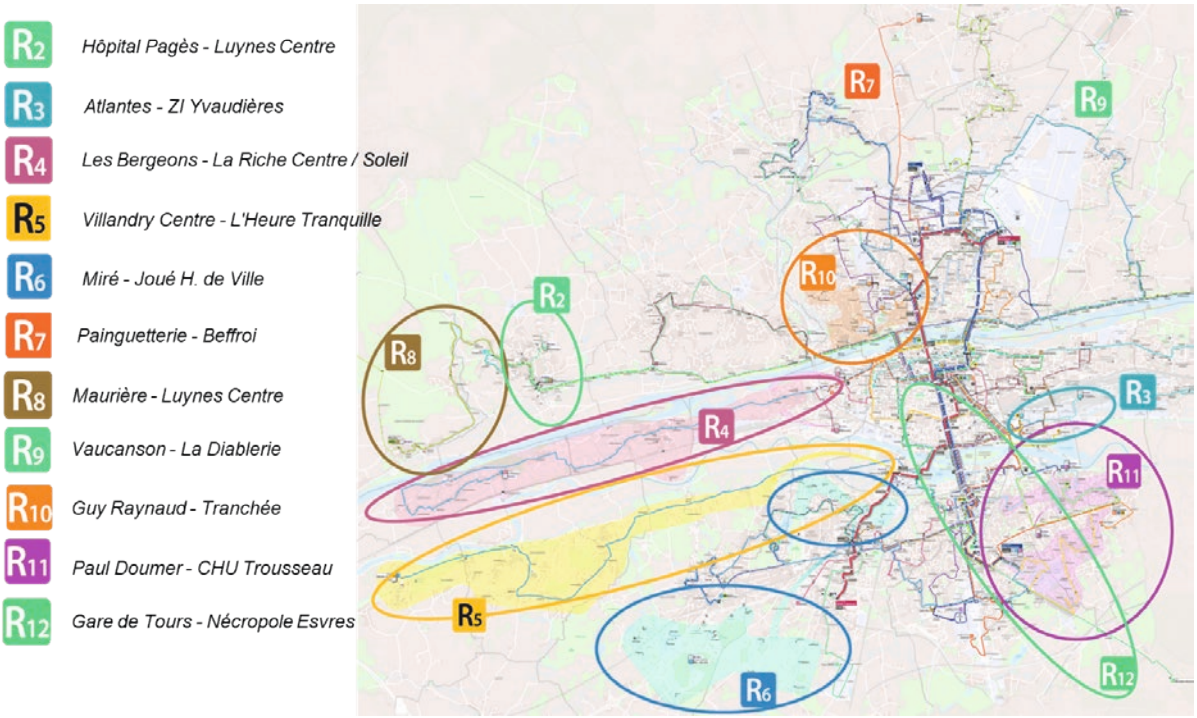
		En cours		

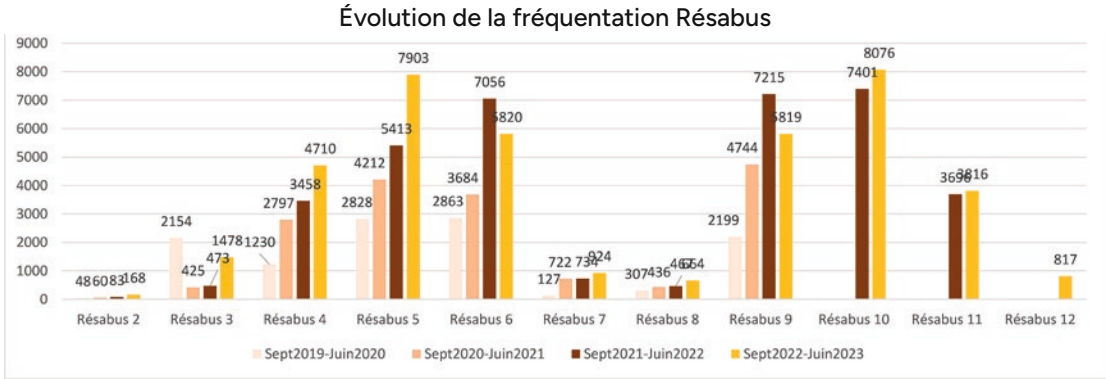
2.2.4 Action 11 : Réfléchir à l'opportunité de développer un transport à la demande

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT

L'objectif de cette action était la mise en place d'un service de transport à la demande (TAD) sur le territoire.

Le service de transport à la demande Résabus a été mis en place en 2019 avec du TAD zonal et du TAD de ligne. Au total, ce sont 11 lignes de TAD (8 lignes avec des itinéraires définis et 3 zones desservies à la Demande) qui ont été proposées, permettant de mailler davantage le territoire et notamment les communes périurbaines. La fréquentation du service est faible, 0,13 % du total du réseau, mais en augmentation sur les lignes de TAD zonaux (R4, R5, R6, R10 et R11) depuis 2019.





Figures 18 : Réseau de transports à la demande et évolution de la fréquentation entre 2019 et 2023, Source : SMT - Septembre 2023)

				Réalisée

2.2.5 Action 12 : Optimiser la desserte ferroviaire

- Délais : Moyen terme à long terme
- Partenaires associés : Tours(s)plus, SITCAT, RFF, SNCF
- Maîtres d'ouvrage : Etat, Région Centre-Val de Loire

L'action visait à optimiser la desserte ferroviaire TGV mais également régionale et locale.
L'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique était prévue pour 2017.
Pour cela, un certain nombre de projets étaient identifiés avec :

- le maintien au minimum du nombre de liaisons entre l'agglomération et Paris, avec un temps de parcours total, comprenant la liaison entre les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps devant rester performant ;
- la modernisation et le renforcement de la ligne Tours-Loches ;
- le renforcement de la capacité de transport sur l'axe ligérien ;
- les travaux de pérennisation sur l'axe Tours-Château-Renault-Vendôme-Châteaudun-Paris et la mise en place de la desserte ferroviaire Tours-Chartres à l'horizon 2015 (réouverture de Chartres-Voves) ;
- des aménagements dans le complexe ferroviaire Tours – Saint-Pierre-des-Corps.

Depuis le précédent PDU des actions ont été réalisés ou sont en cours de réalisation :

- 2 trains quotidiens en plus en semaine aux heures de pointe ont été mis en place entre Tours et Orléans depuis fin 2022 ;
- 6 allers-retours au lieu de trois ont été mis en place entre Tours et Loches depuis l'été 2022 après 8 mois de travaux ;
- Des travaux de modernisation sont en cours sur la ligne Tours-Chinon, qui ont débutés en 2021 et qui devrait se finaliser en 2026 avec la 3e et dernière phase de travaux. Depuis fin 2023, une augmentation du nombre de trains a également été mise en place avec 10 allers-retours en semaine au lieu de 8 initialement.

			Réalisée, à poursuivre	

2.2.6 Action 13 : Etudier l'opportunité de la création de 2 projets de haltes ferroviaires dans le cœur métropolitain

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus, Région Centre-Val de Loire
- Partenaires associés : Commune de Tours et La Riche, RFF, SNCF

L'étude menée par la Région Centre avait considéré parmi d'autres hypothèses la création de deux haltes ferroviaires sur le territoire de l'agglomération, l'une au carrefour de Verdun, l'autre au sud de La Riche. Cela permettait une réorganisation et une amélioration de la desserte ferroviaire, une nouvelle possibilité d'intermodalité entre le tramway et l'offre TER, ainsi que des opportunités en termes de renouvellement urbain. Les haltes étaient prévues au carrefour Verdun à l'intersection de différents grands axes et de transports, ainsi qu'à La Riche à la convergence des lignes ferroviaires de l'Ouest et du Nord de l'agglomération.

L'action a été réorientée depuis le précédent PDU. La réouverture de la gare de Fondettes / Saint-Cyr-sur-Loire a été programmée, et la création d'une halte ferroviaire à La Ville-aux-Dames est à l'étude. La démarche SERM (Service Express Régionaux Métropolitains) mène également des réflexions et études concernant un certain nombre de projets de haltes ferroviaires. Une étude est en cours de réalisation afin de prioriser et hiérarchiser les différents projets potentiels de haltes puis d'en dégager les projets prioritaires sur le territoire.

		En cours		

2.2.7 Action 14 : Renforcer le lien entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et Tours

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : SNCF, Tour(s)plus
- Partenaires associés : Communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Région Centre-Val de Loire, SITCAT

Malgré l'amélioration de la qualité des matériels sur cette liaison à l'époque de la rédaction du PDU, la liaison avait perdu en lisibilité pour les voyageurs, notamment les personnes effectuant occasionnellement ce parcours. L'objectif de l'action était donc de renforcer l'information des voyageurs en systématisant les annonces de correspondance en train, de dédier un panneau d'affichage pour cette liaison en gare de Tours et d'améliorer l'accessibilité en gare de Saint-Pierre-des-Corps pour faciliter la correspondance.

Le lien entre les deux principales gares du territoire est un enjeu de longue date et continue de l'être. Des liaisons ferroviaires sont en place entre les deux gares avec des conditions de correspondances facilitées (quai à quai par exemple) mais le jalonnement et l'information aux voyageurs pourraient être encore améliorées.

			Réalisée, à poursuivre	

2.2.8 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- longueur de sites propres ;
- nombre de carrefours à priorité bus/tramway ;
- offre kilométrique globale et par ligne ;
- vitesse commerciale moyenne ;
- temps de parcours entre les arrêts majeurs du réseau ;
- taux de régularité sur les lignes de tramway et BHNS ;
- taux de ponctualité sur le réseau bus ;
- fréquentation sur les axes forts et sur l'ensemble du réseau Fil Bleu ;
- nombre de lignes suburbaines et de maillage en rabattement sur les axes forts ;
- transport à la demande : fréquentation, coût d'exploitation, coût voyageur/km ;
- offre kilométrique Fil Vert (à présent Rémi) ;
- fréquentation (voyages/an) sur Touraine Fil Vert (à présent Rémi) ;
- nombre de dessertes TER par gare ;
- fréquentation des gares (montées et descentes dans les gares du PTU/SCoT/département) ;
- nombre d'abonnés TER ;
- nombre d'abonnés Tours et Saint-Pierre-des-Corps/Montparnasse.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Longueur de site propre :

Pas de données 2013.

En 2023, le réseau est constitué de 27 kilomètres de voies en site propre dont 15 affectés aux tramways et 12 affectés aux bus.

Nombre de carrefours à priorité bus/tramway :

En 2023, 110 carrefours équipés de priorité tramway ou bus aux feux ont été recensés sur le territoire du SMT. Environ un quart des carrefours équipés sont à destination du tramway et autre quart à destination du BHNS. Le reste des carrefours équipés, soit près de la moitié de l'ensemble des carrefours équipés sont à destination des autres lignes de transport en commun.

Répartition des carrefours équipés de priorités

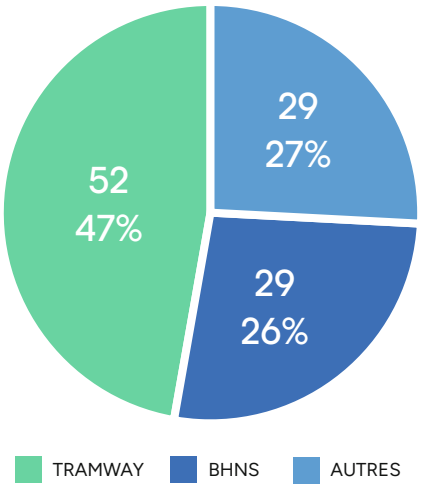


Figure 19 : Répartition des carrefours à priorité, Source : SMT

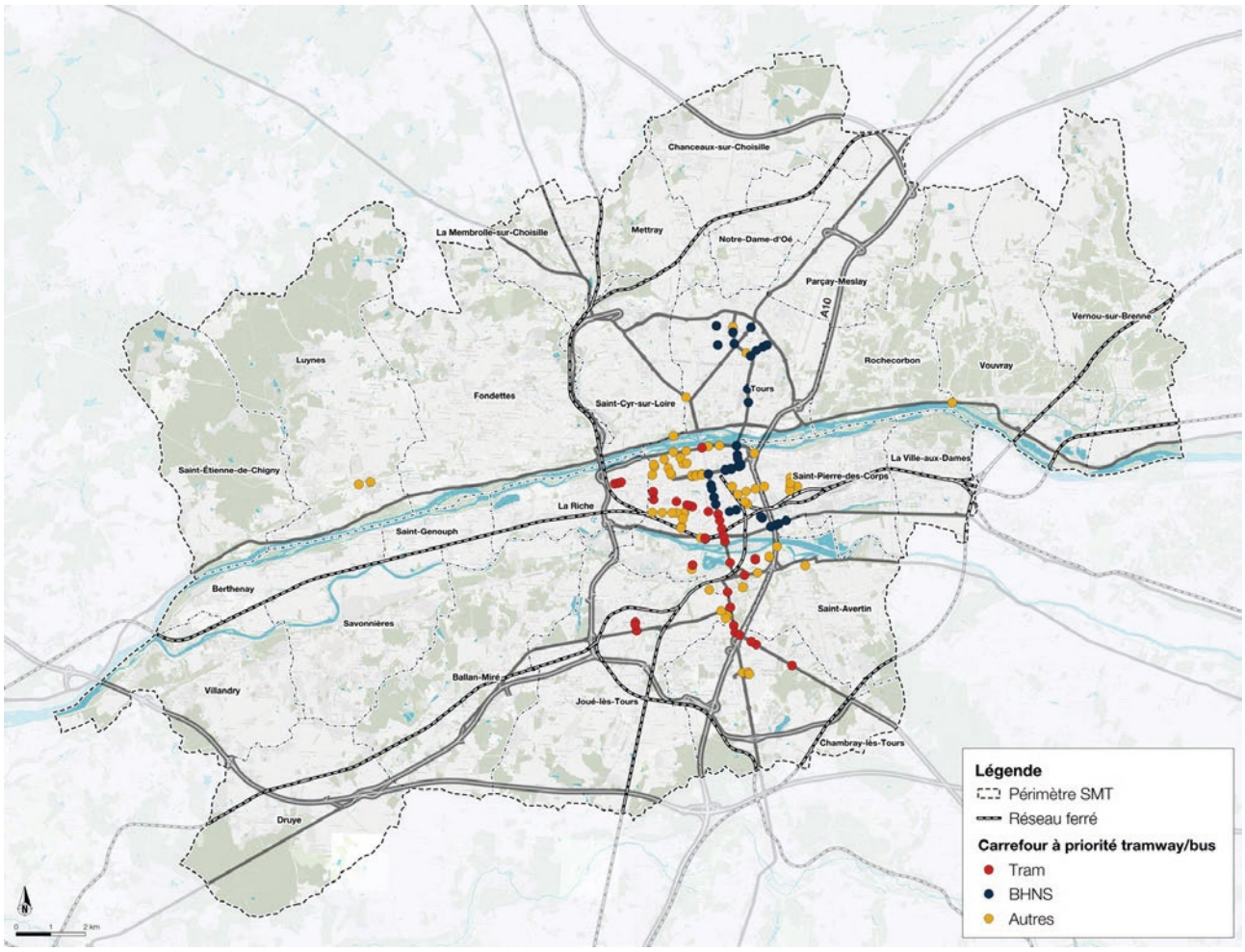


Figure 20 : Localisation des carrefours à priorité tramway et bus, Source : SMT

Offre kilométrique globale et par ligne :

En 2011, le réseau Fil Bleu représente 32 lignes pour un linéaire de 490 kilomètres, en 2022, le réseau s'est développé et dispose de 551 kilomètres de lignes pour 51 lignes environ (dont Résabus) soit une augmentation de plus 61 kilomètres de lignes et plus19 lignes dont 11 lignes de Résabus. En 2011, 9,4 millions de kilomètres ont été réalisés et en 2022, ce sont 9,3 millions de kilomètres commerciaux réalisés sur le réseau ;

Taux de ponctualité / régularité sur les lignes de bus, tramway et BHNS :

Des données de ponctualité et régularité des lignes du réseau de transports collectifs ne sont pas disponibles pour la période 2013-2023. En 2022, la ponctualité bus a atteint de bons résultats avec des taux de ponctualité toujours supérieurs aux seuils « bonus » (75 % sur les trimestres 3 et 4 et 76 % sur les trimestres 1 et 2). La régularité du tramway a obtenu des résultats satisfaisants avec des taux de régularité compris dans la fourchette de seuils cibles ([92,5-94 %]). La régularité de la ligne de BHNS était satisfaisante en début d'année mais a été ensuite fortement impactée à partir du deuxième trimestre, notamment du fait de nombreuses situations de travaux, induisant des taux de régularité autour des 78-79 %, en dessous du seuil minimal cible de 81 %.

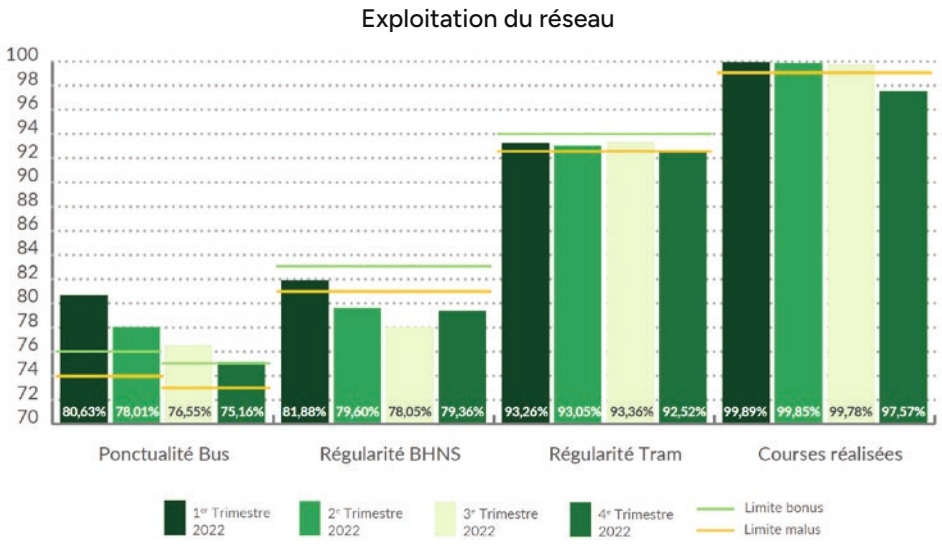


Figure 21 : Taux de ponctualité 2022

Vitesse commerciale moyenne :

La vitesse commerciale moyenne du réseau en 2013 était de 16 km/h, ce qui correspondait à la moyenne des agglomérations de taille comparable. En 2023, elle est de 18,87 km/h (hors TAD) en 2023, soit +2,87 points depuis 2013. La vitesse commerciale du tramway est de 18,5km/h, valeur légèrement supérieure à la moyenne nationale. Celle de la ligne Tempo est la plus élevée des lignes du réseau (19,57 km/h) en raison des aménagements en site propre. En ce qui concerne les lignes suburbaines, elles ont une vitesse commerciale de 24km/h due à la typologie des axes empruntés.

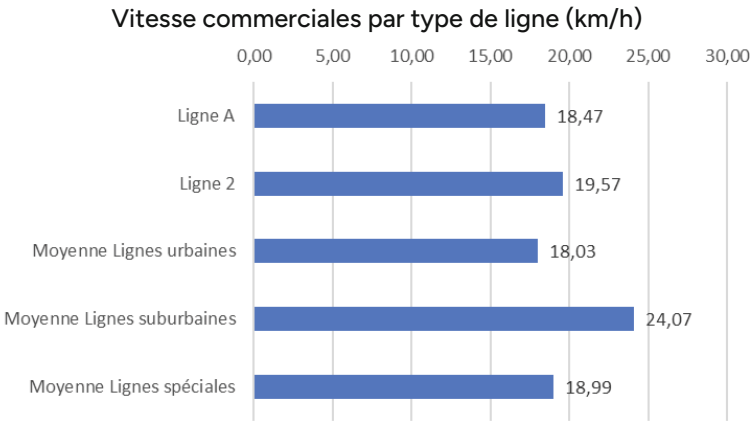


Figure 22 : Vitesses commerciales par type de ligne - Source SMT

Fréquentation sur les axes forts et sur l'ensemble du réseau Fil Bleu :

Environ 24 000 000 validations en janvier 2011 (avant mise en service de la première ligne de tramway) contre environ 37 000 000 validations en octobre 2023, soit une augmentation d'environ plus 13 000 000 validations entre 2011 et 2023, soit +55 % d'augmentation ;

Répartition des validations en 2022

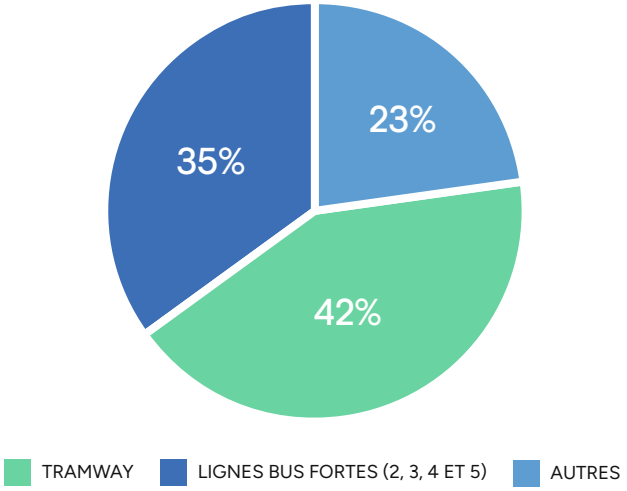


Figure 24 : Chiffres de fréquentation 2022 du réseau Fil Bleu - Source : Rapport d'activité Fil Bleu 2022

En analysant plus finement par type de ligne, la fréquentation est beaucoup plus élevée sur la ligne de tramway que sur les autres lignes du réseau de transports collectifs, tournant autour des 11-12 voyages/km. La fréquentation des lignes fortes et urbaines du réseau sont collectifs sont assez similaires, autour des 4 voyages/km, puis viennent ensuite les autres lignes urbaines puis les lignes suburbaines. La fréquentation des différentes typologies de ligne est cohérente avec leurs fonctions respectives et leurs niveaux d'offre (capacité, fréquence notamment). Enfin, en comparant les données de fréquentations avant crise sanitaire et après, l'analyse des voyages/kilomètre par type de lignes met en évidence que les niveaux de 2019 sont quasi atteints voire dépassés en 2022 sur les différents types de lignes. En 2023, les validations sur le réseau Fil Bleu ont augmenté de 6,3 % par rapport à 2022, dépassant la fréquentation pré-covid.

Transport à la demande :

En 2013, le territoire n'était pas doté d'un service de transport à la demande (TAD). Ce service a été mis en place en 2019 via le « Résabus » avec 11 lignes en service (8 lignes avec des itinéraires définis et 3 zones desserves à la demande) ;

Nombre de lignes suburbaines et de maillage en rabattement sur les axes forts :

Pas de données PDU 2013-2023.

En 2023, 13 lignes suburbaines jouent un rôle de rabattement vers les axes forts de transport en commun (tramway et BHNS).

Offre kilométrique Touraine Fil Vert (à présent Rémi 37) :

Le réseau Touraine Fil Vert (à présent Rémi 37) est le réseau interurbain du département d'Indre-et-Loire géré par la Région depuis 2017 sous la marque REMI permettant de desservir le territoire à l'échelle départementale. En 2012, ce réseau constitue environ 2 millions de kilomètres parcourus par an et 171 communes desservies pour environ 3 500 abonnés mensuels. 85 cars étaient mis à disposition du réseau Touraine Fil Vert (à présent Rémi) et 1 042 points d'arrêts étaient implantés sur le territoire départemental. Enfin, environ 7 900 voyages par jour étaient réalisés en période scolaire pour environ 5 000 voyages par jour en moyenne annuelle.

En 2024, le réseau Rémi 37 (ancien Touraine Fil Vert) a évoluée et est constitué à présent d'une trentaine de lignes dont une dizaine de lignes scolaire et une ligne touristique Tours>Amboise>Chenonceaux>Montrichard. L'offre kilométrique sur le SMT est passée d'environ 650 500 km en 2014 à environ 634 200 km en 2024.

Fréquentation (voyages/an) sur le réseau Touraine Fil Vert (à présent Rémi) :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Fréquentation des gares (montées et descentes dans les gares du PTU/SCoT/département) :

Les données opendata SNCF permettent de faire le bilan de la fréquentation des gares et haltes du territoire du SMT entre 2015 et 2023. Ces données sont regroupées dans le tableau suivant :

	Nombre de voyageurs/an	
	2023	2015
Tours	6 506 315	4 755 405
Saint-Pierre-des-Corps	4 252 580	3 557 595
Joué-lès-Tours	62 175	64 735
Ballan Miré	37 300	38 355
Druye	22 575	13 440
La Douzillère	6 575	17 750
Notre-Dame-d'Oé	4 405	3 595
Savonnières	2 335	3 015
La Membrolle-sur-Choisille	1 295	1 700
Saint-Genouph	475	1 025

Figure 25 : Nombre de voyageurs par an sur les gares et haltes du territoire du SMT entre 2015 et 2023 - Source : Opendata SNCF

En 2023, la gare de Tours comptabilise plus de 6,5 millions de voyageurs et celle de Saint-Pierre-des-Corps environ 4,3 millions. La fréquentation par jour en nombre de voyageurs des autres gares et haltes varie fortement en fonction de la localisation et de la demande. La gare de Joué-lès-Tours rassemble près de 62 000 voyageurs, celle de Ballan-Miré environ 38 000 et celle de Druye environ 22 000. Le reste des haltes comptabilisent moins de 10 000 voyageurs voir moins de 1 000 voyageurs. 60 % des gares ont connu une diminution de leur fréquentation entre 2015 et 2023, il s'agit des gares de Joué-lès-Tours, Ballan Miré, La Douzillère, Savonnières, La Membrolle-sur-Choisille et Saint-Genouph. Sur les autres gares, le niveau de fréquentation a augmenté depuis 2015, c'est le cas notamment de la gare de Saint-Pierre-des-Corps qui est passée d'environ 3,6 millions de voyageurs/an à environ 4,3 millions de voyageurs/an.

Nombre de dessertes TER par gare :

En 2012, la gare de Tours est desservie par 145 trains par jour tandis que la gare de Saint-Pierre-des-Corps est desservie par 90 trains au départ (autant à l'arrivée). Les autres gares du territoire étaient desservies par plus ou moins de TER en fonction du bassin desservi : environ 22 trains par jour à la gare de Joué-lès-Tours, 16 trains par jour à la gare de Ballan-Miré puis moins de 10 trains voir moins de 5 trains par jour pour les autres gares du territoire au sein des communes périphériques. En avril 2024, selon la branche ferroviaire, le nombre de trains varie (données Open Data SNCF avril 2024) en fonction des bassins versants : environ 267 trains sur la gare de Tours et environ 170 trains sur la gare de Saint-Pierre-des-Corps, les deux gares principales du territoire, accueillant à la fois des TER et des TGV. Ensuite, 20 à 32 TER sont mis en place pour la ligne Druye-Tours, 12 TER pour la ligne Joué-lès-Tours, 6 TER pour la ligne Savonnières et enfin 2 à 6 TER pour la ligne La Membrolle-sur-Choisille.

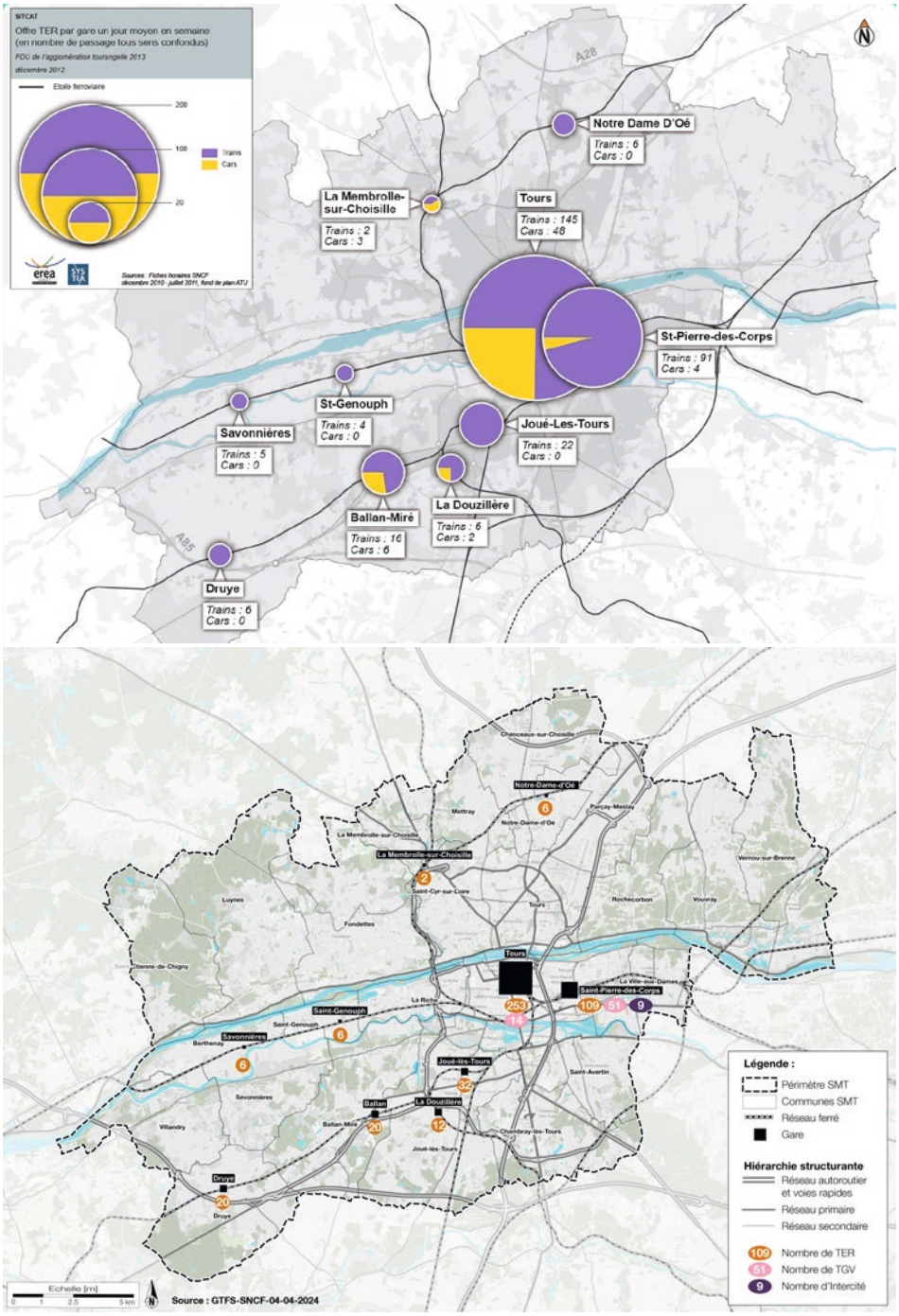


Figure 26 : Desserte ferroviaire par gare - Sources : PDU 2013-2023, Open Data SNCF avril 2024

Nombre d'abonnés TER :

Pas de données sur l'indicateur.

Nombre d'abonnés Tours et Saint-Pierre-des-Corps/Montparnasse :

Pas de données sur l'indicateur.

2.3 Orientation 3 : Faciliter l'intermodalité

2.3.1 Action 15 : Conforter les pôles d'échanges métropolitains de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours

- Délais : Court terme à moyen terme
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus
- Partenaires associés : Communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps

L'action visait à améliorer l'accès multimodal aux deux principales gares du territoire et de faciliter les échanges entre les différents modes via du jalonnement et de l'information voyageurs. L'objectif était également de conforter la principale gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps en améliorant les liaisons avec les transports collectifs et les modes doux, ainsi que le stationnement vélo en gare.

En ce qui concerne le pôle d'échanges métropolitain de Tours, l'action a été réalisée avec la desserte du tramway, le réaménagement du parvis, la mise en place d'arrêts Fil Bleu et le pôle d'échanges des cars interurbains Rémi, facilitant les correspondances entre les différents réseaux et lignes. Toutefois, certains aménagements sont encore à améliorer afin d'accueillir au mieux les usagers, c'est le cas notamment de la gare routière des Peupliers pour laquelle certains équipements sont manquants (sanitaires, informations voyageurs, etc).

Les mesures concernant le pôle d'échanges de Saint-Pierre-des-Corps n'ont pas été toutes mises en place. Des travaux ont lieu pour requalifier le parvis nord avec pour objectif d'améliorer l'intermodalité en facilitant les connexions entre la gare et les différentes offres de transport. La gare est également intégrée dans le contrat de projet partenarial d'aménagement nommé «Porte Est Métropolitaine, du ferroviaire au bord du Cher» qui a été signé fin 2023 qui vise à faciliter l'accès à la gare de Saint-Pierre-des-Corps depuis l'extérieur de la métropole, résorber les coupures et faciliter les échanges de part et d'autre du faisceau ferroviaire, d'améliorer le confort d'usage et l'accès à la gare, diversifier l'offre de mobilités pour accéder à la gare et dans l'ensemble du quartier, rationnaliser le stationnement automobile pour limiter les occupations inappropriées de l'espace public. L'action a ainsi été en partie réalisée, et se poursuit

			Réalisée, à poursuivre	

2.3.2 Action 16 : Aménager des pôles d'échanges d'agglomération et locaux

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Région Centre-Val de Loire.
- Partenaires associés : Département CD37.

L'objectif de l'action était d'aménager des pôles d'échanges complémentaires aux gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps afin de renforcer l'efficacité des échanges intermodaux sur l'agglomération.

Depuis le dernier PDU un schéma des pôles d'échanges a été réalisé. Toutefois, il n'y a pas eu d'aménagement ou de renforcement de gares/haltes ou de pôles d'échanges structurants venant compléter les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Les parkings relais et parkings vélos jouent un rôle dans les échanges intermodaux sur l'agglomération en permettant des connexions entre tramway, bus et vélo. De nombreux lieux de correspondances ont été aménagés sur le territoire, permettant des correspondances au sein du réseau Fil Bleu : entre le tramway et les bus (pôles principaux : Gare de Tours, Porte de Loire, Verdun et Liberté), entre les différentes lignes de bus du réseau (pôles principaux : Jean Jaurès et Verdun), entre le réseau Fil Bleu et le réseau de cars interurbains REMI (pôle principal : Gare de Tours), et entre le réseau Fil Bleu et le réseau ferré (pôles principaux : gare de Tours et gare de Saint-Pierre-des-Corps). Quinze lieux de correspondances sont ainsi présents sur le territoire. Les correspondances en ces points de connexion sont facilitées par la mise en place de panneaux informatifs, la disposition de plans de correspondance indiquant les différentes lignes du réseau et les arrêts sur le site Fil Bleu notamment, etc. Le niveau de correspondance (rapport entre le nombre de trajets effectués comprenant une ou plusieurs correspondances et le nombre

total de trajets réalisés) est toutefois assez faible sur le réseau Fil Bleu (correspondances Fil Bleu – Fil Bleu), de l'ordre de 16 % en 2021. A l'échelle du SMT et sur la base des données de l'EMC² 2019, environ 97 % des déplacements des habitants du territoire sont réalisés avec un seul mode de transport, sans correspondance. Le taux de correspondance est ainsi d'environ 3 % sur le SMT (enchainement de modes différents ou bien enchainement de modes identiques), confirmant le faible taux de correspondance y compris à l'échelle du territoire.

				Réalisée

2.3.3 Action 17 : Diversifier les parcs relais

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.

L'action visait à développer les parcs relais (P+R), notamment sur l'axe Est-Ouest puisque l'axe Nord-Sud présentait déjà de nombreux P+R afin de favoriser l'intermodalité et l'accès au centre-ville via des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Il existe 6 parcs relais qui sont localisés le long de l'axe tramway et Tempo orientés en Nord-Sud. Dans le cadre de la réalisation de la ligne 2 du tramway et du BHNS, des parcs relais sont prévus à l'Ouest et à l'Est au niveau de La Riche et de Chambray-lès-Tours, représentant 400 places de stationnement supplémentaires.

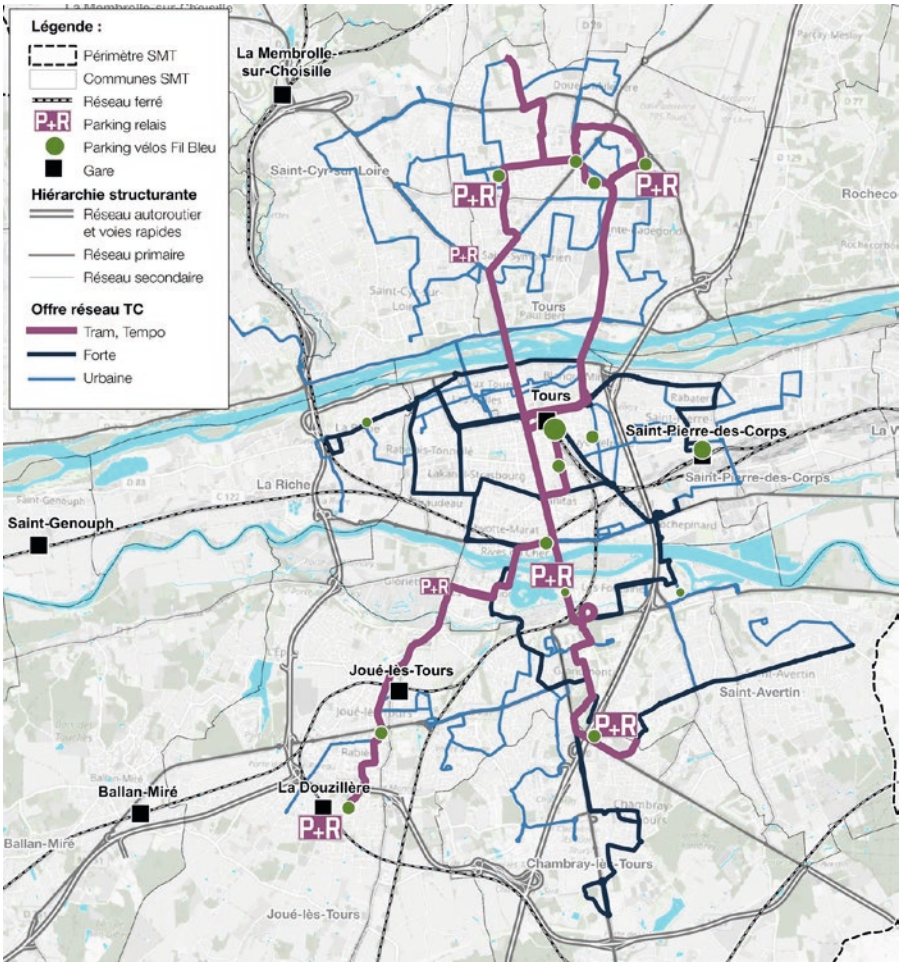


Figure 27 : Parcs relais 2023 - Sources : PDU 2013-2023, SMT

		En cours		

2.3.4 Action 18 : Poursuivre le développement de la tarification multimodale et de la billettique interopérable

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Département CD37, Région Centre-Val de Loire.

L'objectif était à terme d'étudier la mise en place d'une tarification intégrée de tous les modes de transports collectifs. Une priorité avait été identifiée : mettre en place une tarification multimodale entre les réseaux Touraine Fil Vert (à présent Rémi 37) et Fil Bleu.

La tarification multimodale et l'interopérabilité entre les différents réseaux du territoire, et entre les réseaux du territoire et les réseaux des territoires voisins a progressée depuis le précédent PDU. Depuis le précédent PDU, des tarifications spécifiques ont été mises en place entre le réseau de cars Rémi et le réseau urbain Fil Bleu avec notamment une carte de 10 voyages qui donne droit pour chaque aller vers Tours à un aller-retour sur le réseau Fil Bleu. L'abonnement Rémi Zen Multi (ancienne offre Starter) permet également de combiner l'abonnement Rémi Zen mensuel (cars et trains) avec un abonnement urbain du réseau Fil Bleu. Depuis septembre 2025, les usagers Fil Bleu ont la possibilité de voyager à bord des trains Rémi entre les gares situées sur le périmètre du SMT, les usagers des trains Rémi ont la possibilité de voyager à bord des bus et tramways Fil Bleu, les abonnés des trains et cars Rémi ont la possibilité d'accéder aux abris-vélos Fil Bleu et les abonnés Fil Bleu ont la possibilité d'accéder à l'abri-vélos Rémi de Saint-Pierre-des-Corps. Ces tarifications s'appuient sur l'interopérabilité billettique JV Malin qui permet de disposer d'une carte sans contact JV Malin unique, utilisable sur plusieurs réseaux de transport de la région.

Le site d'information multimodale JV Malin permet également de coordonner l'intermodalité à l'échelle de la Région, regroupant l'offre Rémi à celles de treize Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) et réseaux de transports collectifs, dont Fil Bleu. Le site d'information multimodale JV Malin permet de centraliser les informations (itinéraires multimodaux, tarifs). Dans le cadre du projet national de « titre de transport unique », le ministre délégué chargé des transports et la DGITM (Direction Générale des Infrastructures de Transports et des Mobilités) ont lancé l'expérimentation du projet de titre unique. La convention d'expérimentation a été signée par le SMT durant l'été 2024. L'amélioration de la billettique et de la tarification afin de simplifier l'intermodalité est donc toujours un objectif pour le territoire et des réflexions sont en cours en ce sens. Le MaaS (Mobility as a Service) local pourra se décliner à partir de là.

			Réalisée, à poursuivre	

2.3.5 Action 19 : Améliorer l'information multimodale

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SNCF, Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Région Centre-Val de Loire, SITCAT.

L'action visait à inciter à l'usage des transports en commun via une information simple et efficace à la fois en préparation du voyage de l'usager mais également durant son déplacement. Cela passait notamment par la mise à jour du site d'information multimodale et l'application JvMalin et ceux de Fil Bleu et par l'équipement des bus par des informations sonore et dynamiques.

Une nouvelle version du site d'information multimodale Fil Bleu a vu le jour depuis le précédent PDU. Cette nouvelle version délivre aux utilisateurs un calcul d'itinéraire en temps réel présentant les différents modes envisageables pour réaliser un trajet, les horaires de passage, une estimation du coût (sur la base de titres unitaires) et l'émission moyenne de CO_2 produite sur le parcours. La création d'un espace personnel est également possible, permettant aux usagers réguliers de retrouver en priorité les informations concernant leurs réseaux et itinéraires récurrents. Les lignes de transports collectifs structurantes sont également équipées d'informations sonores et dynamiques, de BIV (Bornes d'information voyageurs) aux points d'arrêt permettant d'afficher une pré-information à l'usager. En 2023, une expérimentation de 5 BIV est menée sur les arrêts suivants : Les Halles, Brassens, Atlantes Duclos Sud, Arsonval et Félix. Les SIM (Système d'Information Multimodal) Fil Bleu et JVMalin se sont également largement développés avec notamment le processus d'alimentation de la recherche d'itinéraire sur

FilBleu.fr et l'application mobile qui a évolué en 2022 via la création d'une base de données unique, facilitant la qualité de l'information produite et le partage à des utilisateurs internes et externes (dont JVMalin). De la même manière, le site Jvmalin.fr et l'application mobile se sont largement développé depuis le précédent PDU. Ces évolutions restent d'actualité puisque des projets sont en réflexion afin d'améliorer davantage l'information multimodale et les services proposés par ces plateformes.

			Réalisée, à poursuivre	

2.3.6 Action 20 : Encourager les rabattements en modes doux vers les gares et vers les lignes de transports en commun

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, communes.
- Partenaires associés : Région Centre-Val de Loire, Département CD37.

L'action visait à encourager les rabattements en modes doux vers les gares et lignes structurantes de transports collectifs notamment via l'aménagement de cheminements adaptés et la sécurisation du stationnement des vélos sur ces points d'intermodalités.

En 2013, 7 abris vélos de 36 places sécurisées ont été construits dans le cadre du projet de ligne de tramway et mis en service au 31 août 2013. Lors de leur ouverture, ils sont réservés uniquement aux abonnés Fil Bleu. Dans les années qui suivent, ils seront ouverts aux porteurs d'une carte Liberté (gratuité en intermodalité avec Fil Bleu ou prix d'un billet unitaire) puis un abonnement annuel sera mis en place et Liberté sera arrêté pour l'ouverture de l'abri de la Gare de Saint-Pierre des Corps. En 2024, tous les valideurs sont remplacés afin de permettre l'accès aux usagers occasionnels avec la mise en place d'un tarif à la journée. En 2024, ce sont 15 abris vélos sécurisés qui sont répartis sur le territoire dont la majorité le long de la ligne de tramway et BHNS et des deux gares TGV : Tours et Saint-Pierre-des-Corps, afin d'encourager le rabattement en modes doux. Les stratégies de développement d'aménagements sécurisés pour les modes actifs au niveau des lieux stratégiques d'intermodalité sont toujours en cours de déploiement, notamment via la mise en place d'un réseau cyclable structurant mais également via l'aménagement de parkings vélos sécurisés ou abrités.

		En cours		

2.3.7 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- taux de correspondance (rapport entre le nombre de trajets effectués comprenant une ou plusieurs correspondances et le nombre total de trajets réalisés) sur le réseau Fil Bleu ;
- nombre de places, taux d'occupation et nombre d'usagers annuels des parcs relais ;
- nombre de montées et descentes dans les pôles d'échange de la gare de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps ;
- nombre de montées et descentes dans les autres pôles d'échanges du PTU ;
- nombre d'abonnements intermodaux (abris vélo, Touraine Fil Vert (à présent Rémi) +Fil Bleu,TER+Fil Bleu) ;
- linéaire de cheminements doux créés aux abords des arrêts TC.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre de places, taux d'occupation et nombre d'usagers annuels des parcs relais :

En 2013, le PDU faisait état de l'existence de trois parcs relais : Tranchée, Lac, Sagerie. Depuis, six nouveaux P+R ont été mis en place en lien avec la première ligne de tramway et la ligne Tempo. L'offre de stationnement en P+R était de 620, tandis qu'elle est actuellement de 2 165 places, soit une augmentation de 1 545 places.

La fréquentation est en nette hausse sur six des sept parkings relais Fil Bleu. En 2023, près de 170 000 entrées enregistrées sur l'ensemble des P+R contre 153 000 en 2022. Ces valeurs sont loin de l'objectif fixé par le PDU de 800 000 véhicules/an (valeur de 800 000 qui apparait très haute) ;

Taux de correspondance sur le réseau Fil Bleu :

Déjà faible en 2013 où il représentait environ 25 %, le taux de correspondance (Fil Bleu – Fil Bleu) a connu une diminution depuis 2013 pour atteindre environ 16 % en 2021 (mesuré en 2021 avec les données de l'enquête ODMD (Origines-Destination/Montées-Descentes). Ce faible taux de correspondance montre que le réseau fonctionne davantage pour des trajets directs, sans correspondance et une bonne adaptation du réseau aux besoins, évitant de créer des correspondances pouvant être contraignantes.

Nombre d'abonnements intermodaux (Touraine Fil Vert (à présent Rémi)+Fil Bleu, TER+Fil Bleu) :

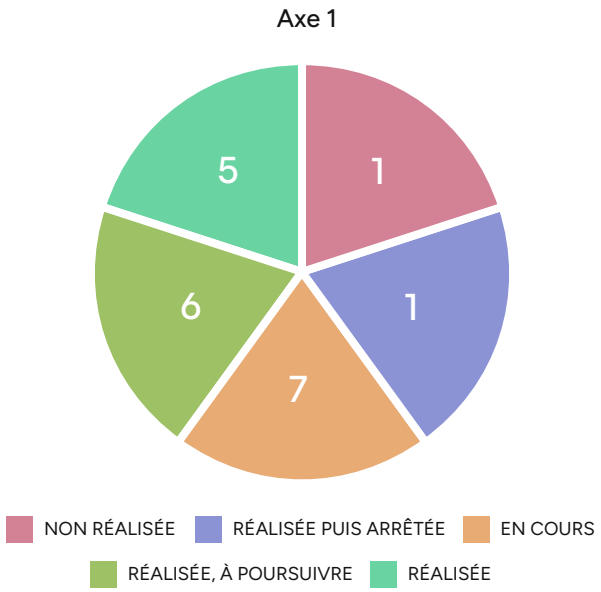
Pas de données sur l'indicateur en 2013.

En 2023, environ 4 320 titres « Rémi Zen Multi/Starter » ont été vendues et 100 635 titres avec correspondance Rémi.

2.4 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 1

Faire des modes actifs une solution au quotidien, développer l'attractivité des transports en commun et faciliter l'intermodalité, tel était le premier axe du Plan de Déplacements Urbains de 2013-2023.

Actions de l'axe 1	Niveau d'avancement de l'action
1. Élaborer un plan piéton	Non réalisée
2. Conforter le schéma directeur cyclable de l'agglomération	En cours
3. Créer une station vélo à proximité de la gare de Tours	Réalisée
4. Développer les incitations financières pour l'usage du vélo	Réalisée puis arrêtée
5. Mettre en œuvre un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable	En cours
6. Résorber les discontinuités majeures du réseau doux	Réalisée - À poursuivre
7. Diminuer l'encombrement des trottoirs	En cours
8. Développer le réseau urbain Fil Bleu autour d'axes à haut niveau de service	Réalisée
9. Faire évoluer les lignes de maillage et suburbaines du réseau urbain Fil Bleu	Réalisée
10. Coordonner l'offre départementale et régionale avec le réseau urbain	En cours
11. Réfléchir à l'opportunité de développer un transport à la demande	Réalisée
12. Optimiser la desserte ferroviaire	Réalisée - À poursuivre
13. Étudier l'opportunité de la création de 2 projets de haltes ferroviaires dans le cœur métropolitain	En cours
14. Renforcer le lien entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et Tours	Réalisée - À poursuivre
15. Conforter les pôles d'échanges métropolitains de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours	Réalisée - À poursuivre
16. Aménager des pôles d'échanges d'agglomération et locaux	Réalisée
17. Diversifier les parcs relais	En cours
18. Poursuivre le développement de la tarification multimodale et de la billettique interopérable	Réalisée - À poursuivre
19. Améliorer l'information multimodale	Réalisée - À poursuivre
20. Encourager les rabattements en modes doux vers les gares et vers les lignes de transports en commun	En cours



Plusieurs actions sont en cours de réalisation. En effet, les mobilités actives ou douces ont connu depuis la sortie de la pandémie de Covid, un développement très important. Les réflexions sur la mobilité piétonne sont maintenant au cœur des démarches de mobilité sur le territoire du SMT pour valoriser la marche comme mode de déplacements dans les centres urbains, les centres bourgs, les zones d'activités, les zones commerciales et pour résorber les coupures dues aux nombreux franchissements.

En termes d'infrastructures et de qualité de service, le Schéma Directeur Cyclable de Tours Métropole Val de Loire, pour le déploiement du réseau Vélival, a été approuvé en 2022. Celui-ci prévoit l'aménagement de 13 itinéraires structurants, dont 7 prioritaires prévus d'ici fin 2026. La CC Touraine-Est Vallées a approuvé elle aussi son Schéma Cyclable en 2020. De plus, le département d'Indre-et-Loire prévoit de réaliser un schéma de cohérence entre les différents réseaux existants. Ainsi, après plusieurs années sans réelle évolution de l'offre cyclable, le territoire s'est doté de documents cadres et les travaux de réalisation de certains itinéraires cyclables sont en cours.

En termes de services, si le stationnement vélo a été augmenté notamment à la gare de Tours et en lien avec la mise en œuvre de la première ligne de tramway, celui-ci doit encore être amélioré à proximité des équipements publics, des pôles générateurs de déplacements, dans les centres de vie.

Enfin, cet axe faisait référence au réseau ferré, atout majeur du territoire tourangeau, afin de renforcer la desserte dans le cœur métropolitain. Une dynamique est en cours avec le SERM, Service Express Régional Métropolitain. Deux conventions de financement ont été signées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2023-2027, portant sur la réalisation d'études prospectives des mobilités en vue de constituer des SERM en Touraine et dans l'Orléanais et la mise en place d'un accompagnement technique par SNCF sur la partie ferroviaire des mobilités des futurs SERM.

Le bilan est donc globalement positif concernant le développement et la coordination des offres alternatives à la voiture. Il peut être toutefois signalé que l'axe 1 proposait de « donner la priorité » aux alternatives à la voiture, mais ne l'envisageait que dans le sens du développement des réseaux (bus, vélos, piétons etc) et non pas de la réduction de l'usage de la voiture en solo, traitée dans l'axe 4.

Entre 2011 et 2023 :

+61 km de lignes Fil Bleu

+19 lignes dont 11 lignes de Transport à la Demande (TAD)

Depuis 2013 :

+ 6 nouveaux parcs relais

+ 1 545 places de stationnement en parcs relais

Depuis 2013 :

+ 8 abris vélos sécurisés en lien avec la 1ère ligne de tramway

15 abris vélos sécurisés au total sur le SMT

Entre 2012 et 2024 :

+147 trains en gare de Tours

3. Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous

L'objectif de l'axe 2 du PDU 2013-2023 est de garantir la mobilité à l'ensemble des publics en accompagnant la mobilité des quartiers prioritaires et en assurant l'accès aux transports collectifs et aux espaces publics. Afin de répondre à cet objectif, deux orientations avaient été décrites : accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires, et assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

6 actions détaillaient cet axe.

Actions	Maîtres d'ouvrage	Partenaires associés	Court terme	Moyen terme	Long terme
21. Améliorer la desserte des quartiers prioritaires par les transports collectifs	SITCAT				
22. Encourager les pratiques actives dans les quartiers prioritaires	Communes, Tour(s)plus	Bailleurs sociaux, associations, Département d'Indre-et-Loire			
23. Développer des outils au service de la mobilité des habitants des quartiers prioritaires	SITCAT, Département d'Indre-et-Loire	Associations			
24. Améliorer l'accessibilité du réseau de voirie en cohérence avec les SDATC établis	Communes, Tour(s)plus				
25. Développer des outils d'information sur les parcours accessibles	SITCAT, Région Centre	Département d'Indre-et-Loire, Tour(s)plus, communes			
26. Améliorer l'accessibilité de l'information	SITCAT, Région Centre	Département d'Indre-et-Loire, SNCF			

Figure 28 : Axe 2 - Actions, maîtres d'ouvrage, partenaires associés et phasage- Source : PDU 2013-2023

3.1 Orientation 1 : Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires

3.1.1 Action 21 : Améliorer la desserte des quartiers prioritaires par les transports collectifs

- Délais : Moyen terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.

L'action visait à mettre en place des axes forts de transports collectifs dans les quartiers prioritaires afin de faciliter leur ouverture sur le reste de l'agglomération. Les quartiers de la Rabaterie à Saint-Pierre-des-Corps ou encore du Sanitas et des Fontaines à Tours étaient identifiées comme quartiers à desservir par un axe structurant de transport collectif.

La mise en service de la première ligne de tramway en 2013 a permis de desservir plusieurs quartiers prioritaires parmi lesquels les quartiers Europe-Chateaubriand, Sanitas, Rabière. La deuxième ligne de tramway, prévue à horizon 2028, permettra quant à elle de desservir les quartiers de Fontaines, Maryse Bastié et Niqueux Bruère. La restructuration du réseau de bus, avec le passage des lignes 4 et 5 en BHNS permettra également de desservir plusieurs quartiers prioritaires avec une offre renforcée, parmi lesquels le quartier de la Rabaterie ou encore les Rives du Cher.

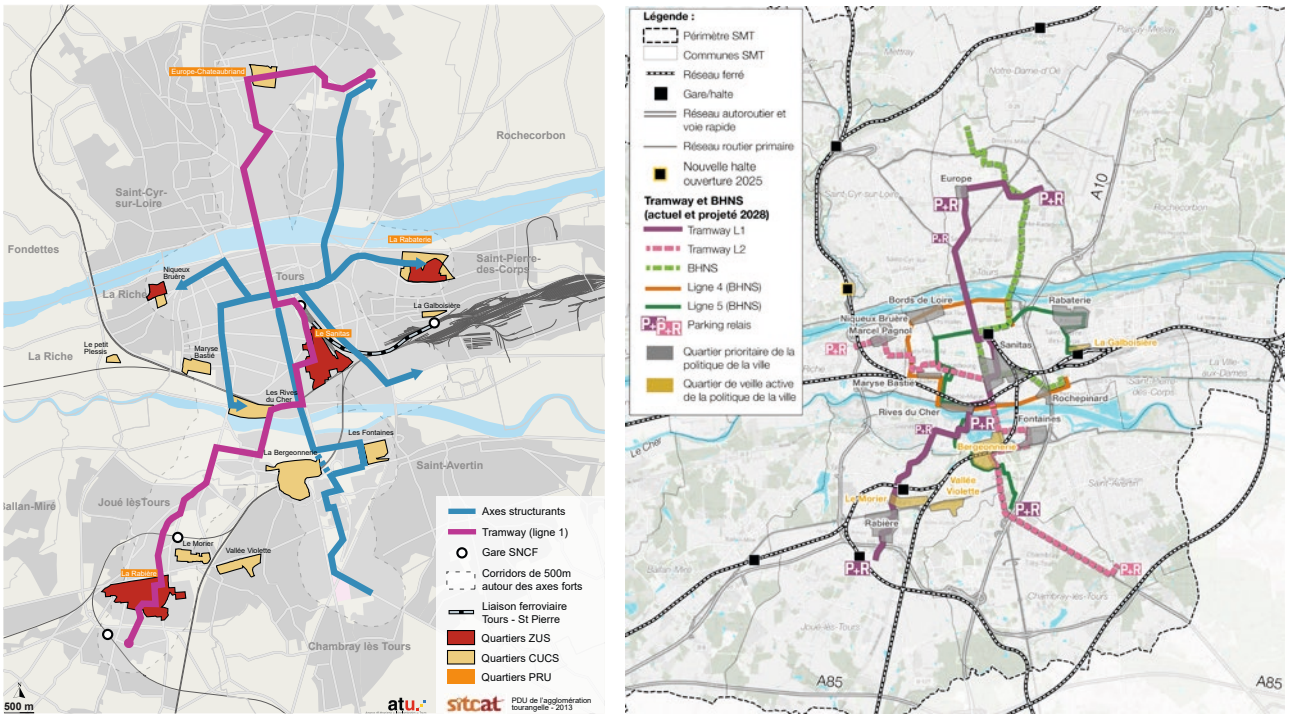


Figure 29 : Desserte des quartiers prioritaires projetée dans le PDU 2013-2023 (à gauche). Desserte en 2023 et projetée (à droite) - Sources : PDU 2013-2023, SMT

			Réalisée, à poursuivre	

3.1.2 Action 22 : Encourager les pratiques actives dans les quartiers prioritaires

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Bailleurs sociaux, associations, Département CD37.

L'action visait à intégrer l'aménagements de voies pour les modes doux lors des projets de rénovation des quartiers prioritaires. Les aménagements de liaisons douces en accès aux lieux de formation, zones d'activités, équipements culturels et sportifs avaient été identifiés comme prioritaires. La réalisation d'une offre de stationnement pour les vélos ainsi que l'aide dans l'apprentissage du vélo dans le cadre d'ateliers tels que des « remise en selle » avaient également été identifiés. Enfin, il s'agissait également de proposer des incitations financières afin de favoriser l'achat de vélos et de valoriser l'offre Velociti via une communication renforcée.

Depuis le PDU, un dispositif d'achat de vélo a été mis en place et le Collectif Cycliste 37 réalise de nombreuses actions dans les quartiers prioritaires sur le territoire.

Dans le cadre du dispositif « Vélo solidaire » de Veloop, près de 160 demandes ont été accordées en 2024, dont 41 % issus de demandeurs résidants au sein de QPV (Quartier Prioritaire de la Ville), contre 25 % en 2023.

Wimoov, via la plateforme d'écomobilité inclusive d'Indre-et-Loire vise également à accompagner les personnes en parcours d'insertion professionnelle vers une mobilité durable et autonome.

Enfin, le service de location de vélos longue durée Velociti apparait également comme un service solidaire au vu des tarifs appliqués pour les vélos classiques, qui permettent d'être accessibles à tous.

			Réalisée, à poursuivre	

3.1.3 Action 23 : Développer des outils au service de la mobilité des habitants des quartiers prioritaires

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Département CD37
- Partenaires associés : Associations.

Les habitants des quartiers prioritaires, sont, plus que d'autres, sujets à l'isolement et peuvent manquer d'autonomie dans leurs déplacements pour diverses raisons (financières, sociologiques). Afin de lutter contre cela, l'action visait à accompagner les usagers des quartiers prioritaires dans leurs pratiques de mobilité via un conseil en mobilité renforcé avec les services de Fil Bleu ainsi que l'ensemble des structures d'insertion.

Un travail est réalisé avec Fil Bleu en lien avec les quartiers prioritaires, notamment dans un cadre de prévention avec la mise en place d'ambassadeurs, qui se rendront sur place afin d'échanger sur le sujet avec les habitants. Il s'agit là d'un ensemble de mesures à déployer et actualiser en continu et d'une action en cours et à poursuivre. La création de la plateforme d'éco-mobilité inclusive départementale Wimoov a également été réalisée depuis le précédent PDU, permettant d'accompagner les publics en fragilité de mobilité. En 2024, ce sont près de 340 résidents des QPV (Quartiers Prioritaires de la Ville) qui ont bénéficié de l'accompagnement de Wimoov (sur environ 1 280 personnes accompagnés au total). De nombreux types de services ont été proposés aux bénéficiaires (conseil et coaching mobilité personnalisé, accès aux droites de mobilité, formation à la mobilité, accompagnement vers des aides et solutions financières, etc). À l'échelle du département, Mobilité solidaire 37 effectue également des actions à destination des publics fragiles comme le prêt de vélos et de VAE. Enfin, l'entreprise à but d'emploi (EBE) Co-Hop' à Tours permet aux habitants des quartiers Velpeau et Sanitas privés durablement d'emploi de retrouver un travail, dans lequel ils pourront aider les populations isolées en permettant de les transporter en vélos taxis. Enfin, des matinées de la mobilité durable ont lancées par mobilités solidaires 37 depuis octobre 2024. Cette action sera à poursuivre dans le prochain PDM et à renforcer, en lien avec une approche plus individualisée de l'accompagnement au changement de pratique.

Types de services proposés aux bénéficiaires de l'accompagnement Wimoov

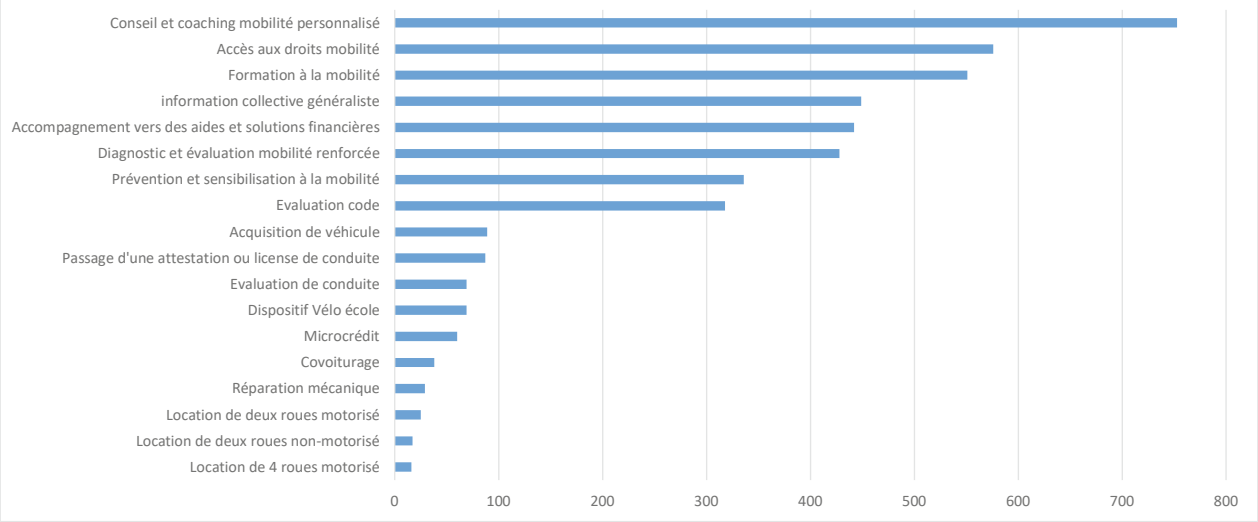


Figure 30 : Types de services proposés aux bénéficiaires de l'accompagnement Wimoov - Source : Bilan de l'action 2024 Wimoov, TMVL

			Réalisée, à poursuivre	

3.2 Orientation 2 : Assurer l'accessibilité aux PMR

3.2.1 Action 24 : Améliorer l'accessibilité du réseau de voirie en cohérence avec les SDATC[1] établis

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.

L'action visait à mettre en accessibilité l'ensemble du réseau de voirie en lien avec les arrêts de transports en collectifs en coordination avec les travaux de voirie. Pour cela, il s'agissait d'aménager les arrêts de transports collectifs identifiés comme prioritaires dans le cadre de leur mise en accessibilité et de rendre accessible les voiries et cheminements menant à ces arrêts. Une réflexion était également prévue sur le stationnement réservé aux personnes à mobilité réduites afin d'identifier les manques et de définir une stratégie d'implantation à l'échelle de l'agglomération.

Le niveau d'accessibilité des points d'arrêts du réseau, hors arrêts en lien avec le réseau de transports à la demande (TAD), est de 48 %. 681 arrêts sont accessibles dont 283 jugés non prioritaires sur un total de 1 418 et 737 arrêts sont non accessibles (52 %).

Un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) a été réalisé par le SMT pour le réseau Fil Bleu en 2015 puis entérinée officiellement en octobre 2019 suite au bilan final.

En ce qui concerne la réalisation des PAVE, sur les 20 communes de TMVL qui ont une obligation de le réaliser (population est supérieure à 1 000 habitants), 15 ont réalisé un PAVE dont un a été validé par les services de la Direction Départemental des Territoires (DDT). Pour les 3 communes de Touraine Est Vallée, les PAVE de Vouvray et Vernou-sur-Brenne ont été réalisés en 2010.

Une annexe dédiée au thème de l'accessibilité complète le rapport du Plan de Mobilité, en indiquant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

En termes de stationnement pour les personnes handicapées, il n'y a pas eu de stratégie d'implantation à l'échelle de l'agglomération mais des places ont été aménagées sur les différentes communes. Ainsi, environ 1 460 places de stationnement PMR sont disponibles sur le territoire métropolitain.

			Réalisée, à poursuivre	

3.2.2 Action 25 : Développer des outils d'information sur les parcours accessibles

- Délais : Court terme .
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Région Centre-Val de Loire.
- Partenaires associés : Département CD37, Tour(s)plus, communes.

L'objectif de l'action était de proposer des cartes d'accessibilité permettant de donner aux usagers une compréhension globale des espaces accessibles sur le territoire, rassemblant notamment à la fois des informations sur les voiries, les équipements publics et les transports collectifs. L'action visait également à améliorer le niveau de service à destination des personnes à mobilité réduite via par exemple le développement d'informations adéquates sur internet et via les applications smartphones.

Les cartes d'accessibilité n'ont pas été réalisées sur le territoire. Néanmoins, différentes mesures pour améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ont été mises en place sur le réseau Fil Bleu. Sur le réseau Fil Bleu, une application mobile et une fonction de recherche d'itinéraire adaptées aux besoins des personnes malvoyantes et aveugles a été créée.

Le réseau Fil Bleu, en lien avec la start up Street Co, a également lancé une nouvelle fonctionnalité depuis fin 2023 sur l'accessibilité piétonne. Street Co est une application collaborative et gratuite permettant de signaler en temps réel les obstacles présents sur les trottoirs de la ville (poteaux, travaux, etc). L'objectif de son développement est d'améliorer les déplacements

1 Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs

des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite en leur proposant des itinéraires accessibles. Chaque utilisateur peut ainsi enrichir l'application en y ajoutant ses relevés sur le terrain. À présent, lors d'une recherche d'itinéraire sur le site ou l'application Fil Bleu, l'usager pourra avoir connaissance des obstacles signalés et ainsi connaitre le niveau d'accessibilité de son déplacement.

			Réalisée, à poursuivre	

3.2.3 Action 26 : Améliorer l'accessibilité de l'information

- Délais : Court terme .
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Région Centre-Val de Loire.
- Partenaires associés : Département CD37, SNCF.

L'objectif de l'action était de proposer une amélioration de l'ensemble des dispositifs d'information voyageurs en les rendant accessibles. Cela passait notamment par la mise en place de moyens d'information au sein des transports collectifs (sonore, visuelle) ou encore au niveau des carrefours (équipements sonores, bandes podotactiles).

L'action a été réalisée depuis le précédent PDU et continue d'être suivie sur le long terme. Sur le réseau Fil Bleu, de nombreux dispositifs existent : des haut-parleurs diffusent des informations sur le réseau au niveau des stations tramway, des bandes de Buren permettent de signaler l'emplacement des portes pour les personnes malvoyantes, la fermeture des portes du tramway est annoncée par un signal sonore pour les non ou malvoyants, des annonces sonores indiquent le nom du prochain arrêt à l'intérieur des bus. Les bus disposent également d'un haut-parleur situé à proximité de la porte avant. De plus, pour les malentendants, la plateforme Elioz a été mise en place pour dialoguer en LSF (Langue des Signes Françaises) ou TTRP (Transcription en Temps Réel de la Parole) et informer les personnes mal entendantes. Il est également possible de visualiser les arrêts accessibles aux fauteuils roulants. Ce partenariat a permis d'assurer une compatibilité optimale avec les liseuses automatiques, qui peuvent oraliser l'application selon les préférences de l'utilisateur. Le service Mon guide Fil Bleu, service d'accompagnement aux séniors, a été mis en place à la rentrée de septembre 2024. Enfin, en 2023, environ 115 carrefours sont équipés de signal sonore sur la Ville de Tours, environ 55 carrefours sont liés au tramway sur la Ville de Tours et environ 23 carrefours liés au tramway sur la Ville de Joué-lès- Tours.

			Réalisée, à poursuivre	

3.2.4 Indicateurs de suivi principaux

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- nombre de montées dans les arrêts de transports en commun des quartiers prioritaires ;
- comptages vélos et piétons dans les quartiers prioritaires ;
- nombre et part d'arrêts de transports en commun accessibles sur le PTU ;
- évolution de la fréquentation du transport à la demande Fil Blanc ;
- nombre de PAVE (Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics) approuvés ;
- nombre de places de stationnement PMR ;
- nombre de carrefours équipés de signal sonore

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre de montées dans les arrêts de transports en commun des quartiers prioritaires :

Données existantes uniquement sur les années 2014 et 2021. Les données de montées/descentes datant de 2021 sont peu représentatives, ne permettant pas la comparaison entre 2014 et 2021.

Comptages vélos et piétons dans les quartiers prioritaires :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre et part d'arrêts de transports en commun accessibles sur le PTU :

En 2012, le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs de l'agglomération tourangelle a été réalisé. Ce schéma a permis la création d'un programme prioritaire de mise en accessibilité. L'état des lieux de l'accessibilité des points d'arrêt du réseau dans le précédent PDU avait été réalisé sur un échantillon de 575 points d'arrêts, soit 41 % des arrêts. Le bilan de l'accessibilité montre : 7 % des arrêts enquêtés sont accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite, 13 % des arrêts sont en situation d'impossibilité technique avérée (ITA).

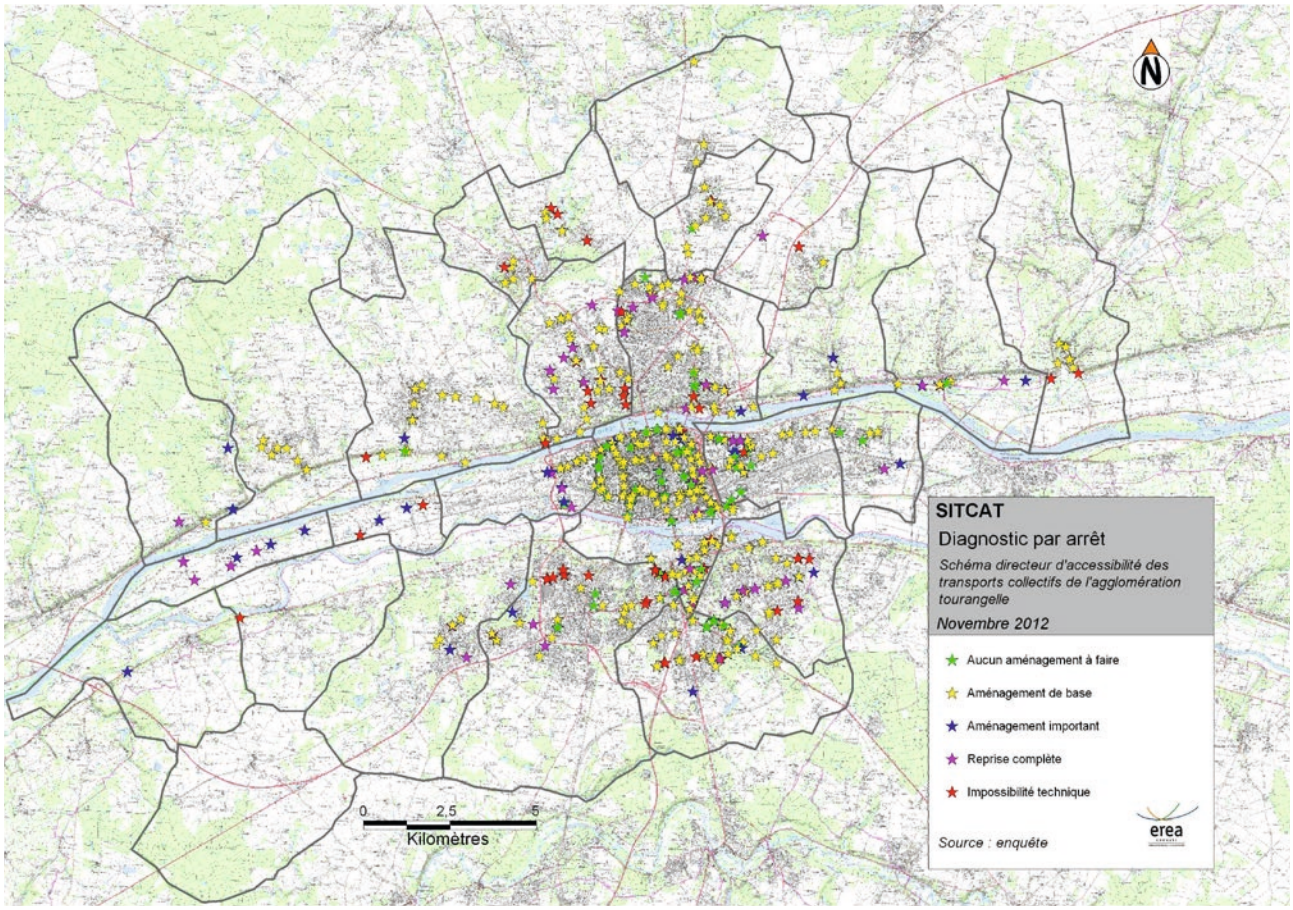


Figure 31 : État de l'accessibilité des arrêts de bus sur le réseau Fil Bleu en 2012 - Source : PDU 2013-2023

En 2022, 84 % des 471 stations tramway et arrêts bus dits « prioritaires » sont accessibles, 5 % sont non accessibles (6 % en 2018) et 10 % sont en « ITA » (Impossibilité Technique Avérée), soit 49 arrêts. Le réseau Fil Bleu comptabilise ainsi 670 points d'arrêt accessibles dont 275 arrêts non prioritaires.

État d'accessibilité des arrêt prioritaires

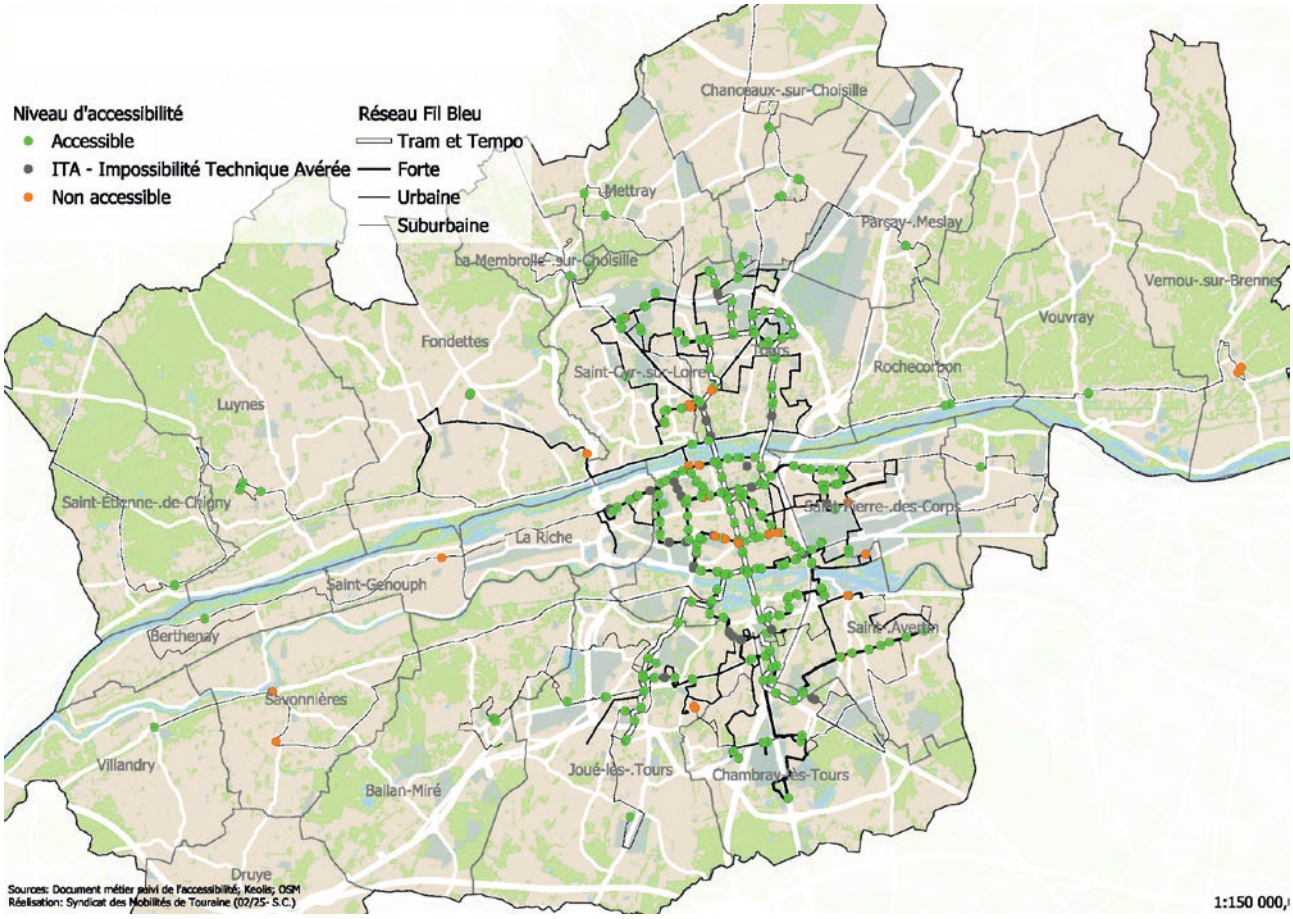


Figure 32 : Etat d'accessibilité des arrêts prioritaires - Source : CIPA Rapport d'activité 2022 – 12/12/2023

Fréquentation du transport à la demande Fil Blanc :

Le nombre de voyages réalisés avec Fil Blanc est de 64 250 sur l'année 2021, et 71 200 voyages en 2022 (Rapport d'activité 2022, Fil Bleu), soit une augmentation de près de plus de 7 000 voyages en un an ;

Nombre de PAVE approuvés :

En 2012, 8 Plans d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE) avait été approuvés. En 2016, 13 communes disposaient d'un Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE) et 435 km de voirie avaient été diagnostiqués sur un réseau global de 1 500 km (PDU 2013-2023, TMVL). En 2023, sur les 20 communes de TMVL qui ont une obligation de le réaliser (population est supérieure à 1 000 habitants), 15 ont réalisé un PAVE dont, un seul a été validé par les services de la Direction Départemental des Territoires (DDT). Pour les 3 communes de Touraine Est Vallée, les PAVE de Vouvray et Vernou-sur-Brenne ont été réalisés en 2010.

Nombre de places de stationnement PMR :

Sur la ville de Tours, environ 480 places PMR étaient disponibles en 2013. En 2024, ce sont environ 620 places PMR qui sont disponibles sur le territoire communal. Sur le territoire métropolitain, en 2023, environ 1 460 places de stationnement PMR sont disponibles.

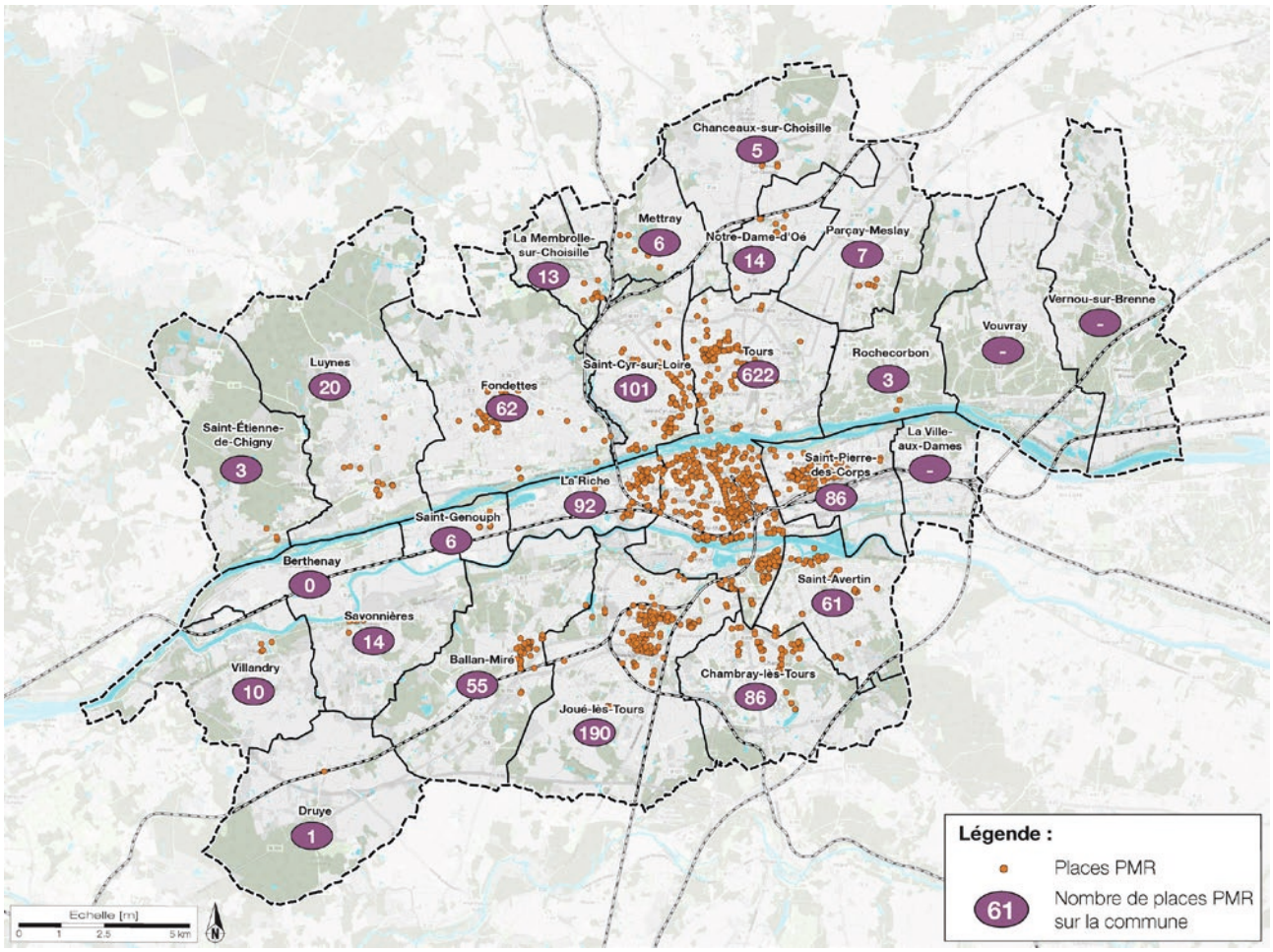


Figure 33 : Nombre de places PMR par commune en 2023 - Source : TMVL

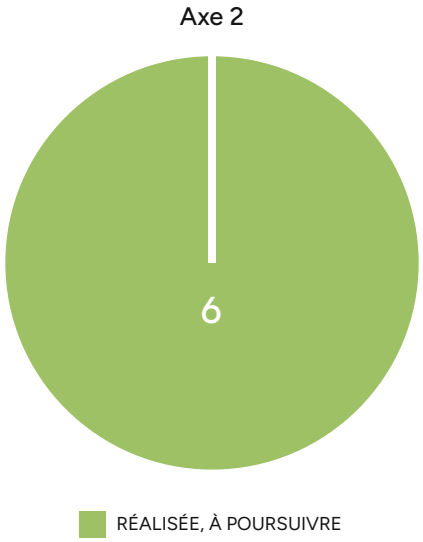
Nombre de carrefours équipés de signal sonore :

Pas de donnée en 2013.

115 carrefours équipés sur la Ville de Tours, 55 carrefours équipés en lien avec le tramway sur la Ville de Tours et 23 carrefours équipés en lien avec le tramway sur la Ville de Joué-lès-Tours, soit au global 193 carrefours équipés de signal sonore (source : Ville de Tours).

3.3 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 2

Actions de l'axe 2	Niveau d'avancement de l'action
21. Améliorer la desserte des quartiers prioritaires par les transports collectifs	Réalisée - À poursuivre
22. Encourager les pratiques actives dans les quartiers prioritaires	Réalisée - À poursuivre
23. Développer des outils au service de la mobilité des habitants des quartiers prioritaires	Réalisée - À poursuivre
24. Améliorer l'accessibilité du réseau de voirie en cohérence avec les SDATC établis	Réalisée - À poursuivre
25. Développer des outils d'information sur les parcours accessibles	Réalisée - À poursuivre
26. Améliorer l'accessibilité de l'information	Réalisée - À poursuivre



De manière générale, la mise en service de la première ligne de tramway en 2013 a permis de desservir plusieurs quartiers prioritaires parmi lesquels les quartiers Europe-Chateaubriand, Sanitas, Rabière. La deuxième ligne de tramway, prévue à horizon 2028, permettra quant à elle de desservir les quartiers de Fontaines, Maryse Bastié et Niqueux Bruère et la restructuration du réseau de bus, avec le passage des lignes 4 et 5 en BHNS permettra également de desservir plusieurs quartiers prioritaires avec une offre renforcée, parmi lesquels le quartier de la Rabaterie ou encore les Rives du Cher. L'accès aux arrêts de transports collectifs du réseau urbain a été fortement amélioré.

4. Axe 3 : Construire la ville des courtes distances

Afin de répondre aux objectifs de durabilité des déplacements et de réduction du trafic automobile, le PDU 2013-2023 incitait à la création d'une ville compacte, favorisant les déplacements actifs et contribuant à une utilisation plus raisonnée de la voiture individuelle. Cette action se déclinait via trois orientations : l'une consistant à organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs, la deuxième qui visait à promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture et enfin la dernière qui visait à rééquilibrer le partage de la voirie.

Actions	Maîtres d'ouvrage	Partenaires associés	Court terme	Moyen terme	Long terme
27. Maîtriser l'urbanisation en s'appuyant sur l'armature urbaine	Communes	SMAT			
28. Augmenter la densité et la mixité pour renforcer les transports collectifs	Communes	SMAT			
29. Expérimenter les contrats d'axes et contrats de pôles	SITCAT	Communes, Tour(s)plus, Région Centre			
30. Mettre en place des outils pour assurer la cohérence urbanisme-transports	SITCAT	Tour(s)plus, communes, ATU			
31. Organiser le stationnement privé dans les PLU pour encourager le report modal	Communes				
32. Améliorer le maillage du réseau piétonnier	Communes				
33. Appliquer des principes de partage de l'espace public	Communes, Tour(s)plus				
34. Aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus	SITCAT, communes, Tour(s)plus				
35. Repenser la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales	Communes				

Figure 34 : Axe 3 - Actions, maîtres d'ouvrages, partenaires associés et phasage, PDU 2013-2023

4.1 Orientation 1 : Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs

4.1.1 Action 27 : Maîtriser l'urbanisation en s'appuyant sur l'armature urbaine

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes.
- Partenaires associés : SMAT.

L'objectif de l'action était de s'appuyer sur l'armature urbaine du territoire (cœur métropolitain, pôles relais, centre-bourgs des communes périurbaines) afin de privilégier le renouvellement aux extensions urbaines.

L'action est prise en compte dans le cadre des projets de développement et renouvellement urbain. La majorité des extensions urbaines se réalisent donc en priorité dans des secteurs de développement et en continuité de bâti existant, ce qui est préconisé par le SCoT et pris en compte dans les PLU communaux. Cette action à long terme se déploie donc en cohérence avec les intentions inscrites au PDU.

				Réalisée

4.1.2 Augmenter la densité et la mixité pour renforcer les transports collectifs

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes.
- Partenaires associés : SMAT.

En vue de renforcer progressivement le potentiel des axes forts identifiés au PDU, il était préconisé aux communes desservies, au travers de leur PLU, de localiser les zones à urbaniser et les projets urbains prioritairement dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre de ces lignes fortes et d'un kilomètre autour des gares.

Les données ne permettent pas d'évaluer si l'action a été prise en compte et réalisée depuis le précédent PDU. Compte tenu des délais que prennent les actions d'intensification urbaine, les effets de ce changement progressif de paradigme se verront au cours des prochaines décennies, au fur et à mesure de la sortie de terre des opérations de renouvellement et de développement urbains.

		En cours		

4.1.3 Action 29 : Expérimenter les contrats d'axes et contrats de pôles

- Délais : Moyen terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.
- Partenaires associés : Communes, Tour(s)plus, Région Centre.

L'un des principaux objectifs de l'action était d'assurer l'intensification de l'urbanisation autour des axes et pôles de transports collectifs du territoire via des contrats d'axes et contrats de pôles. Ceux-ci consistent en une contractualisation entre les Autorités Organisatrices de Transport, les collectivités territoriales et les acteurs économiques afin de mettre en œuvre les conditions du succès du projet de transport en commun le plus en amont possible (TER, tramway ou Bus à Haut Niveau de Service).

Les démarches de contractualisation se mettent progressivement en place sur le territoire, en lien avec les projets de transport en commun et projets urbain. C'est le cas notamment du contrat de Projet Partenarial d'Aménagement de la Porte Est, qui répond entre autres aux objectifs de l'action.

		En cours		

4.1.4 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- Densité de logement et intensité urbaine (habitants+emplois+étudiants/km²) dans les corridors des axes forts de transports collectifs, et autour des gares et pôles d'échange majeurs du Périmètre de Transports Urbains ;
- Surfaces de SHON (logements + bureaux) réalisées dans la zone d'influence du tramway ;
- Consommation d'espace sur le périmètre du SCoT (hectares urbanisés par an).

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Densité de logement et intensité urbaine (habitants+emplois+étudiants/km²) dans les corridors des axes forts de transports collectifs, et autour des gares et pôles d'échange majeurs du Périmètre de Transports Urbains :

L'intensité urbaine a augmenté dans le corridor du tramway avec 27 % des nouveaux logements du SCoT, et un nombre croissant des établissements économiques.

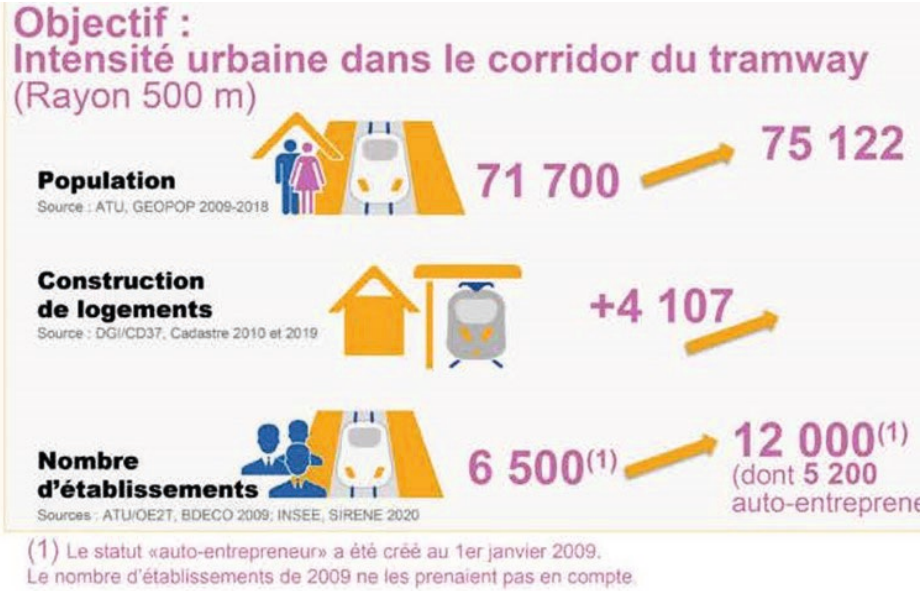


Figure 35 : Intensité urbaine dans le corridor du tramway - Source : Bilan mi-parcours Bilan du SCoT de l'Agglomération Tourangelle 2013-2021

Surfaces de SHON (logements + bureaux) réalisées dans la zone d'influence du tramway :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Consommation d'espace sur le périmètre du SCoT (hectares urbanisés par an) :

Une consommation foncière globalement en baisse et un rapport entre l'extension et le renouvellement inversé pour l'habitat. Entre 2000 et 2010, 190 ha/ an avaient été consommés. Entre 2011 et 2017, ce sont 101 ha/an qui ont été consommés en extension pour un objectif fixé à 90 ha/an. Pour le foncier à destination d'habitat, l'objectif d'augmenter la part en renouvellement et diminuer celle de l'extension a été atteint avec une inversion du rapport : avant le SCoT, l'extension représentait 60 % et le renouvellement 40 %, tandis qu'après le SCoT l'extension représentait 40 % et le renouvellement 60 % (Bilan SCoT).

4.2 Orientation 2 : Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture

4.2.1 Action 30 : Mettre en place des outils pour assurer la cohérence urbanisme-transports

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.
- Partenaires associés : Tour(s)plus, communes, ATU.

Afin d'améliorer la prise en compte des déplacements dans tous les projets d'importance, l'action visait à associer, en amont des réflexions, l'ensemble des acteurs du transport avec les porteurs des projets urbains et les responsables de la planification urbaine sur le territoire.

Une revue des projets urbains a été initiée avec l'ATU et l'agglomération en 2014 mais a été arrêtée. La prise en compte des déplacements et du sujet de la mobilité dans le cadre des projets urbains a progressé dans certains cas, c'est le cas notamment du secteur des Deux Lions. Le SMT est également associé aux réflexions relatives aux OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) dans le cadre du PLUm (Plan Local d'Urbanisme métropolitain), à la requalification des zones d'activités et est signataire du contrat de PPA (Projet Partenarial d'Aménagement) sur la porte Est métropolitaine.

		En cours		

4.2.2 Action 31 : Organiser le stationnement privé dans les PLU pour encourager au report modal

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes.

Afin de dissuader l'utilisation de la voiture pour certains déplacements, l'action visait à utiliser le levier du stationnement afin de renforcer l'utilisation des lignes structurantes de transport urbain. Pour cela, des normes plafond de stationnement était proposé dans les corridors de 500 mètres autour des axes forts de transports collectifs.

Pour les normes de stationnement privé le long des lignes TCSP, le PLU de Joué-lès- Tours stipule : « A moins de 300 m de la ligne du TCSP, la norme de stationnement concernant la construction de bureaux est de 1,5 place maximum pour 100 m² de SHON. »[2]. En ce qui concerne la Ville de Tours, le PLU met en évidence la prise en compte de ces contraintes. Le PLU actuellement en vigueur sur la commune de Tours fait suite à un Plan d'Occupation des Sols. Il a été approuvé le 11 juillet 2011 et a été modifié à trois reprises.

ZONE UC	STATIONNEMENT AUTOMOBILE	
	Hors corridor tramway	Dans corridor tramway
Habitation	* 1 place pour 80 m² avec 1 place minimum par logement	* 1 place pour 80 m² minimum avec 1 place maximum par logement
Bureaux	* 1 place minimum pour 50 m²	* 1 place maximum pour 60 m²
Commerce	* pas de place en dessous de 300m² * 1 place pour 40 m² au-delà de 300m² * une zone de livraison à partir de 300 m² en dehors du domaine public	* pas de stationnement en dessous de 300 m² * 1 place pour 80 m² au-delà de 300 m²
Industrie	* 1 place pour 40 m² jusqu'à 400 m² . * 30% de la SHON au-delà de 400 m²	* 1 place pour 80 m²
Entrepôt	* 1 place pour 200 m² avec la réalisation d'une place minimum * 1 place de livraison minimum en fonction de la surface du local	

Figure 36 : Normes de stationnement en Zone UC selon le PLU de la Ville de Tours, approuvé le 11 juillet 2011 - Source : Bilan de la ligne A de tramway, SMT, TMVL

		En cours		

4.2.3 Action 32 : Améliorer le maillage du réseau piétonnier

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Communes

L'objectif de l'action était, sur l'ensemble du territoire, d'identifier les opportunités foncières permettant l'aménagement de nouveaux cheminements là où le tissu urbain est lâche, dans le but de proposer aux piétons des itinéraires plus courts et plus directs.

L'action est en cours de réalisation depuis ces dernières années avec une volonté de redonner de l'espace aux modes actifs et garantir des cheminements lisibles, confortables et sécuritaires pour les piétons, notamment dans le cadre de l'aménagement de la première ligne de tramway et de requalification de voirie sur le territoire.

		En cours		

2 Bilan LOTI de la ligne A de tramway, SMT, TMVL. Le PLU de la commune de Joué-lès-Tours a été approuvé le 1er avril 2019 par Tours Métropole Val-de-Loire. Il est opposable depuis le 11 avril 2019.

4.2.4 Indicateurs de suivi principaux

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- nombre de grands projets urbains auxquels le SITCAT est associé en tant que personne publique ;
- part des PLU aux normes de stationnement compatibles avec les recommandations du PDU ;
- nombre de places de stationnement par logement dans les constructions neuves situées autour des axes forts (ratio moyen) ;
- taux de motorisation des ménages dans les corridors des axes forts de transports collectifs.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre de grands projets urbains auxquels le SITCAT est associé en tant que personne publique :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Part des PLU aux normes de stationnement compatibles avec les recommandations du PDU :

2 PLU aux normes de stationnement compatibles avec les recommandations du précédent PDU (Tours et Joué-lès-Tours) (Bilan de la ligne A de tramway, SMT, TMVL), soit 2/3.

Nombre de places de stationnement par logement dans les constructions neuves situées autour des axes forts (ratio moyen) :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Taux de motorisation des ménages dans les corridors des axes forts de transports collectifs :

Pas de donnée sur l'indicateur.

4.3 Orientation 3 : Rééquilibrer le partage de la voirie

4.3.1 Action 33 : Appliquer des principes de partage de l'espace public

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.

L'action visait à rechercher un partage plus équilibré de la voirie entre les différents modes de transport. Il s'agissait de tendre vers un objectif d'au moins 50 % de l'espace de la rue dédié à d'autres usages que l'automobile.

La mise en place de cette stratégie est en cours, notamment sur la ville centre de Tours qui développe son Plan d'Apaisement, dans lequel le sujet de rééquilibrage du partage de la voirie est un objectif majeur. Sur d'autres communes, des projets de rééquilibrage de la voirie sont en cours, en lien notamment avec l'arrivée de la deuxième ligne de tramway ou le déploiement du réseau cyclable structurant Vélival, c'est le cas par exemple à la Riche. À l'exception notable du centre de Tours, le rééquilibrage de la voirie se développe davantage au gré des projets urbains ou d'infrastructures que via une politique globale.

		En cours		

4.3.2 Action 34 : Aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, communes, Tour(s)plus.

L'action visait à garantir des temps de parcours attractif pour les bus en améliorant leurs conditions de circulation. La mise en place de voies bus n'étant pas possible sur certaines rues, l'objectif de cette action était de permettre une bonne circulation des bus sur les voies partagées via des caractéristiques définies : largeur de chaussée minimum, aménagement des carrefours, gestion des croisements.

Le réseau est constitué, en 2023, de 27 kilomètres de voies en site propre dont 15 affectés aux tramways et 12 aux bus. Ce linéaire de voies en site propre est en constante augmentation : principalement lié à la mise en service de la première ligne de tramway et à la ligne Tempo BHNS, ce linéaire va connaitre une nouvelle hausse avec l'arrivée de la deuxième ligne de tramway et des nouvelles lignes BHNS (ligne 4 et 5). 110 carrefours sont également équipés de priorité aux feux : à la fois à destination de la ligne de tramway et de la Tempo, mais également à destination de lignes de bus fortes, urbaines et suburbaines.

			Réalisée, à poursuivre	

4.3.3 Action 35 : Repenser la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes.

L'action visait à recommander le développement de liaisons douces aux abords et au sein des zones d'activités pour faciliter leur accès à pied ou à vélo et recréer des perméabilités en réaménageant les voiries et les espaces de stationnement mais aussi en privilégiant les démarches concertées telles que les plans de déplacements de zone.

La métropole de Tours a réalisé de nombreux aménagements de voirie dans les zones d'activités, permettant ainsi d'améliorer les conditions d'accès via les modes doux. Les plans de déplacements de zone n'ont quant à eux pas été mis en place.

		En cours		

4.3.4 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- flux piétons et vélos dans les zones d'activités économiques et commerciales ;
- nombre d'enquêtes de mobilité réalisées en zones d'activité ;
- évolution de la surface et cartographie des zones apaisées ;
- linéaire de stationnement supprimé au profit d'autres fonctions ;
- part moyenne de l'espace-rue alloué aux modes doux et bus dans les requalifications ;
- nombre de points noirs de circulation des bus ;
- nombre de voies aménagées sans espace pour les vélos.
- À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Flux piétons et vélos dans les zones d'activités économiques et commerciales :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre d'enquêtes de mobilité réalisées en zones d'activité :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Evolution de la surface et cartographie des zones apaisées :

Pas de donnée sur l'indicateur PDU 2013-2023.

En 2023, les zones apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) sont localisées de la manière suivante sur le territoire.

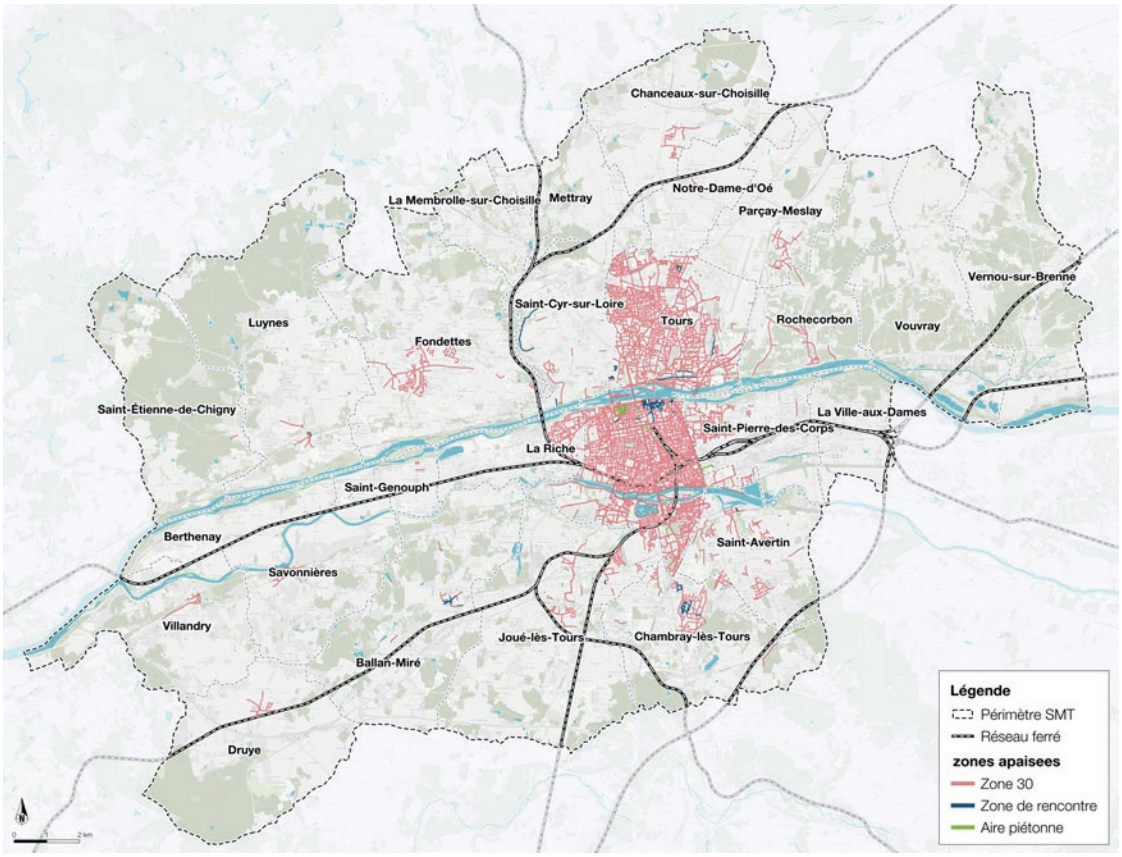


Figure 37 : Cartographie des zones modérées 2023- Source : SMT

Linéaire de stationnement supprimé au profit d'autres fonctions :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Part moyenne de l'espace-rue alloué aux modes doux et bus dans les requalifications :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre de points noirs de circulation des bus :

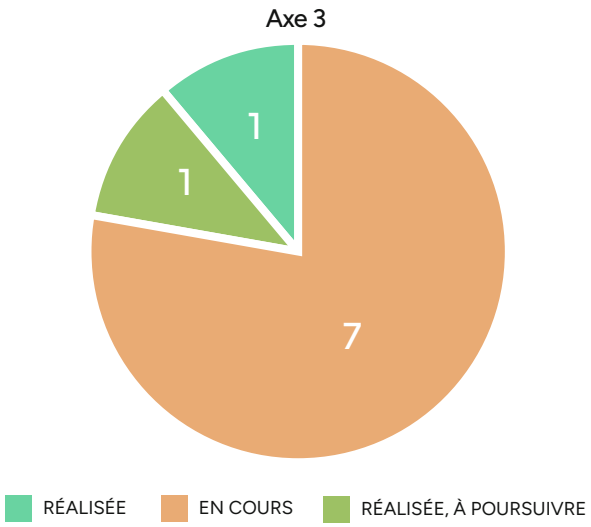
Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre de voies aménagées sans espace pour les vélos :

Pas de donnée sur l'indicateur.

4.4 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 3

Actions de l'axe 3	Niveau d'avancement de l'action
27. Maîtriser l'urbanisation en s'appuyant sur l'armature urbaine	Réalisée
28. Augmenter la densité et la mixité pour renforcer les transports collectifs	En cours
29. Expérimenter les contrats d'axes et contrats de pôles	En cours
30. Mettre en place des outils pour assurer la cohérence urbanisme-transports	En cours
31. Organiser le stationnement privé dans les PLU pour encourager le report modal	En cours
32. Améliorer le maillage du réseau piétonnier	En cours
33. Appliquer des principes de partage de l'espace public	En cours
34. Aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus	Réalisée - À poursuivre
35. Repenser la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales	En cours



La stratégie d'organisation de l'urbanisation autour des transports collectifs a été globalement mise en place depuis le précédent PDU.

Le rééquilibrage du partage de l'espace public et de la voirie se met en œuvre progressivement dans les centres des communes. La ville de Tours a défini un Plan d'Apaisement, dans lequel le sujet de rééquilibrage du partage de la voirie est majeur et de nombreuses zones 30 ont été mises en place sur le territoire. Le développement du réseau cyclable sur le territoire apparait également comme un bon moyen d'opérer un rééquilibrage du partage de l'espace public et de la voirie.

Globalement, il faut noter la difficulté, présente sur l'ensemble des métropoles françaises, de mesurer l'efficacité d'un axe urbanisme-transport, pour lequel les agendas visés se situent à très long terme. Il s'agit ici de promouvoir une conception plus durable de la ville, qui se mettra en œuvre sur plusieurs dizaines d'années au gré du renouvellement et du développement urbain.

5. Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée

En lien avec la remise en question de la place de l'automobile dans le PDU 2013-2023, cet axe visait à organiser la mobilité motorisée afin de réduire les nuisances associées au trafic automobile. Pour cela, les leviers d'action identifiés dans le précédent PDU étaient les suivants : aménager le réseau viaire existant, améliorer la gestion du stationnement et des livraisons de marchandises et encourager de nouvelles pratiques de mobilité. Quatre orientations avaient été définies : Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités, Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile, Organiser l'approvisionnement de l'agglomération et enfin Inciter à l'usage raisonné de l'automobile.

Actions	Maîtres d'ouvrage	Partenaires associés	Court terme	Moyen terme	Long terme
36. Repenser l'offre globale de stationnement	Ville de Tours	Tour(s)plus, SITCAT			
37. Améliorer l'attractivité des parkings en ouvrage et des parcs relais	SITCAT, communes	Gestionnaires			
38. Faire évoluer la réglementation du stationnement	Communes				
39. Harmoniser et adapter la tarification du stationnement	Ville de Tours				
40. Renforcer l'efficacité du contrôle du stationnement	Communes	Police nationale			
41. Aménager les voies en cohérence avec leur rôle multimodal	Communes, Tour(s)plus				
42. Pacifier les entrées dans l'agglomération	Tour(s)plus, Département d'Indre-et-Loire	Communes			
43. Poursuivre la politique de développement des zones apaisées	Communes	Tour(s)plus, SITCAT			
44. Réduire les nuisances de l'A10 dans la traversée d'agglomération	Tour(s)plus, communes, Etat	Cofiroute			
45. Poursuivre les réflexions sur le débouché du périphérique au nord-ouest	Tour(s)plus	Etat, communes, Département d'Indre-et-Loire			
46. Encourager la reprise du fret ferroviaire	Tour(s)plus	Entreprises, RFF			
47. Elaborer un schéma directeur logistique	Tour(s)plus	Département d'Indre-et-Loire, Etat, Club Logistique			
48. Envisager la création d'Espaces Logistiques Urbains	Communes, Tour(s)plus	Club Logistique			
49. Utiliser les modes alternatifs pour les livraisons des marchandises	Entreprises	Tour(s)plus			
50. Faire évoluer les aires de livraison	Communes, Tour(s)plus				
51. Promouvoir l'autopartage	SITCAT				
52. Encourager le covoiturage	Tour(s)plus, Département d'Indre-et-Loire				
53. Intégrer les taxis et loueurs dans le bouquet de mobilité	SITCAT, Tour(s)plus	Etat, artisans taxis			
54. Développer un réseau de recharge pour les véhicules électriques	Tour(s)plus, communes	SIEIL, gestionnaires de parking			
55. Promouvoir les véhicules décarbonés moins émissifs	SITCAT	Administrations, entreprises			
56. Encourager de nouveaux modes de travail	Tour(s)plus				
57. Inciter et accompagner les plans de mobilité	SITCAT, Tour(s)plus	Administrations, entreprises, CCI, CMA, Département d'Indre-et-Loire			

Figure 38 : Axe 4 - Actions, maîtres d'ouvrages, partenaires associés et phasage - Source : PDU 2013-2023

5.1 Orientation 1 : Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités

5.1.1 Action 36 : Repenser l'offre globale de stationnement

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Ville de Tours.
- Partenaires associés : Tour(s)plus, SITCAT.

L'action visait à repenser la politique de stationnement afin d'inciter les usagers à se reporter sur d'autres offres de stationnement ou sur d'autres modes, en lien avec la volonté de redonner de l'espace aux modes doux et transports collectifs dans le partage de la voirie. Pour cela, une augmentation et diversification des parcs relais étaient prévus. Le stationnement résidentiel hors voirie devait être favorisé, sur assiette privée et en ouvrage, tout comme l'usage des parkings en ouvrage à encourager. La possibilité d'inclure du stationnement résidentiel aux parcs relais existants devait également être étudiée.

L'action a en partie été réalisée depuis le précédent PDU. Des parcs relais ont été mis en place en lien avec la première ligne de tramway ainsi que la ligne BHNS, cependant aucun autre parc relais n'a été aménagé depuis. Le territoire dispose donc en 2023 de sept P+R. Le stationnement public en surface est en majorité gratuit et généralement limité en zone bleue dans les centres des communes. Excepté dans le centre de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, où le stationnement en surface est payant et limité dans le temps. La ville de Tours a modifié son plan de stationnement depuis février 2024 avec une extension de la zone payante (+ 300 places). Au total sur voirie ce sont environ 20 000 places gratuites, 3 400 payantes (2 zones : rouge limitée à 3h et bleue à 5h) et 4 250 places en ouvrage (1 070 dans les parkings relais). En comparaison, en 2013 la ville de Tours comprenait environ 3 765 places payantes avec un fonctionnement en 3 zones (rouge et orange : limité à 2h, bleu : limité à 4h). Une tarification spécifique pour les résidents est en place sur la Ville de Tours et à Saint-Pierre-des-Corps. Enfin, du stationnement résidentiel n'a pas été inclut dans les parcs relais.

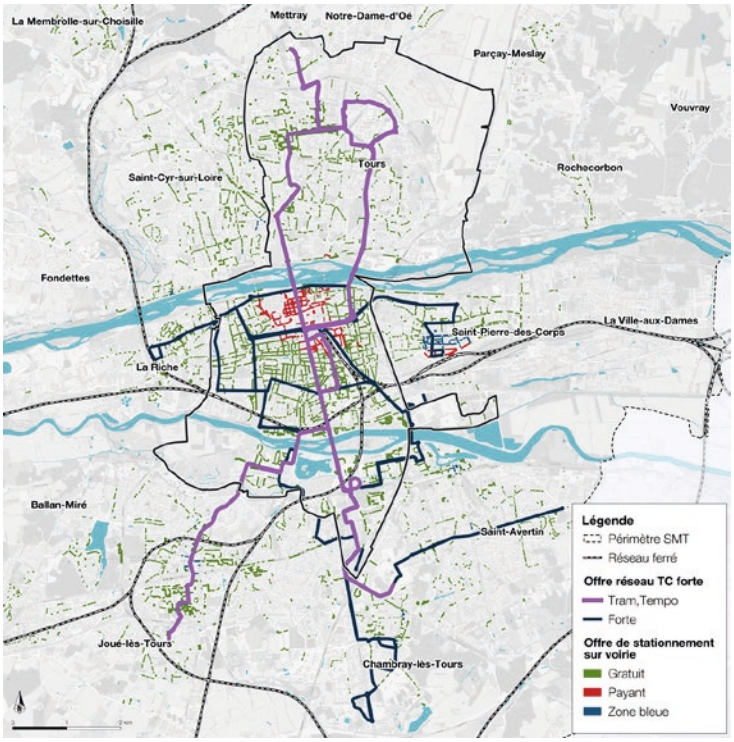


Figure 39 : Cartographie de l'offre de stationnement sur voirie et le type de gestion - Source : TMVL

			Réalisée, à poursuivre	

5.1.2 Action 37 : Améliorer l'attractivité des parkings en ouvrage et des parcs relais

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, communes
- Partenaires associés : Gestionnaires

L'action visait à améliorer la lisibilité et l'attractivité des parcs en ouvrage en s'appuyant sur des plans de circulations optimisés à l'approche de ceux-ci et de principes de jalonnement afin d'orienter les usagers.

L'amélioration de l'attractivité des parkings en ouvrage sur la ville de Tours, Joué-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps a fait l'objet d'objectifs ambitieux, avec des réalisations qui sont en cours parmi lesquels l'aménagement de stationnement sécurisé pour les vélos et le déploiement de services associés dans tous les parkings concédés. Les réflexions concernant l'attractivité des parkings en ouvrage sont en cours avec notamment des mesures de tarification et de réglementation en lien avec l'offre de stationnement en surface (cf. action 36).

Concernant les parcs relais (P+R), quatre nouveaux P+R ont été aménagés avec l'arrivée de la première ligne de tramway et la restructuration du réseau bus : Jean Monnet, Vaucanson, Mayer et Heure Tranquille, tous implantés le long de la ligne de tramway. Les P+R de Vaucanson, Tranchée et Jean Monnet sont les plus fréquentés, tandis que ceux de l'Heure Tranquille (en souterrain) et de Sagerie (P+R de BHNS) ont davantage de difficultés à capter plus de clientèle. La fréquentation globale de l'ensemble des P+R est plutôt stable depuis les dernières années.

Les mesures de plans de circulation à l'approche des parkings et de jalonnements dynamiques spécifiques font également parties des réflexions. Cette action est donc en cours.

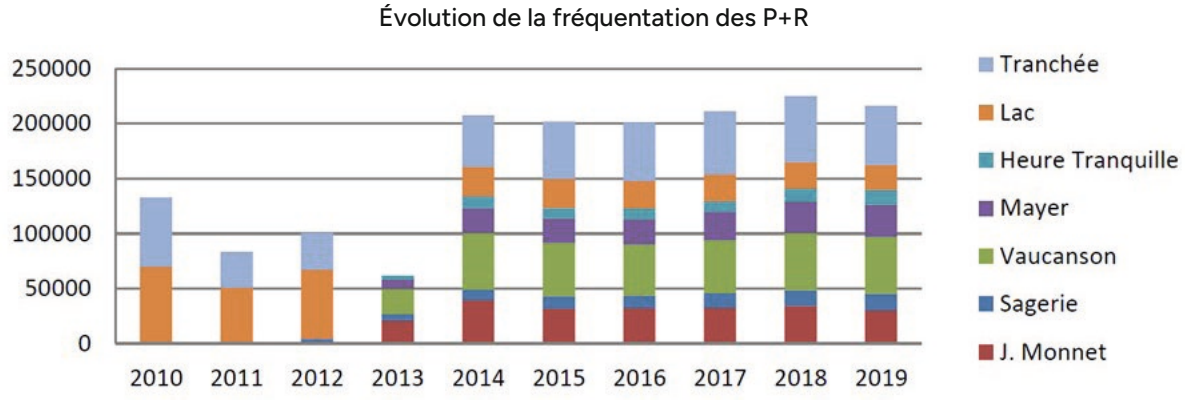


Figure 40 : Evolution de la fréquentation des parcs relais entre 2010 et 2019- Source : SMT

		En cours		

5.1.3 Action 38 : Faire évoluer la réglementation du stationnement

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes.

L'objectif de l'action était de diminuer l'état de saturation importante du stationnement au niveau de certains secteurs, notamment Tours centre et le secteur gare de Saint-Pierre-des-Corps. Pour cela une évolution de la réglementation avait été définie. La ville de Joué-lès-Tours avait engagé une réflexion sur le stationnement en centre-ville en prévision de l'arrivée du tramway (mise en place de zone bleue).

L'action a été réalisée depuis le précédent PDU avec la mise en place de stationnement payant sur le secteur gare de Saint-Pierre-des-Corps et dans le centre de Joué-lès-Tours, et le déploiement de zones bleues dans la quasi-majorité des centres-villes des autres communes du territoire. La Ville de Tours a adopté

début 2024 une nouvelle réglementation du stationnement (légère augmentation des tarifs du stationnement payant de surface depuis le 1e janvier 2024, diminution des tarifs dans les parkings en ouvrage depuis le 1er janvier 2023, simplification du zonage avec un passage de 3 zones à 2 zones tarifaire, etc) et l'extension de la zone payante à hauteur de + 300 places payantes.

				Réalisée

5.1.4 Action 39 : Harmoniser et adapter la tarification du stationnement

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : Ville de Tours

L'objectif de l'action était de poursuivre la mise en cohérence de la tarification de l'offre globale en stationnement, à la fois sur voirie et en ouvrage. L'action visait ainsi notamment à proposer une tarification attractive du stationnement en ouvrage, avec une tarification résidentielle spécifique, d'harmoniser la tarification sur les différentes zones de Tours centre ou encore d'expérimenter de nouvelles technologies de surveillance.

L'action a été réalisée par la Ville de Tours en février 2024 avec une extension du stationnement payant (environ +300 places) et une évolution de la tarification des différentes zones (cf. action 36). Une simplification du zonage avec un passage de 3 zones à 2 zones tarifaires a été mise en place au 1er janvier 2024. Des tarifs préférentiels sont proposés aux résidents, professionnels de santé, artisans et commerçants non sédentaires.

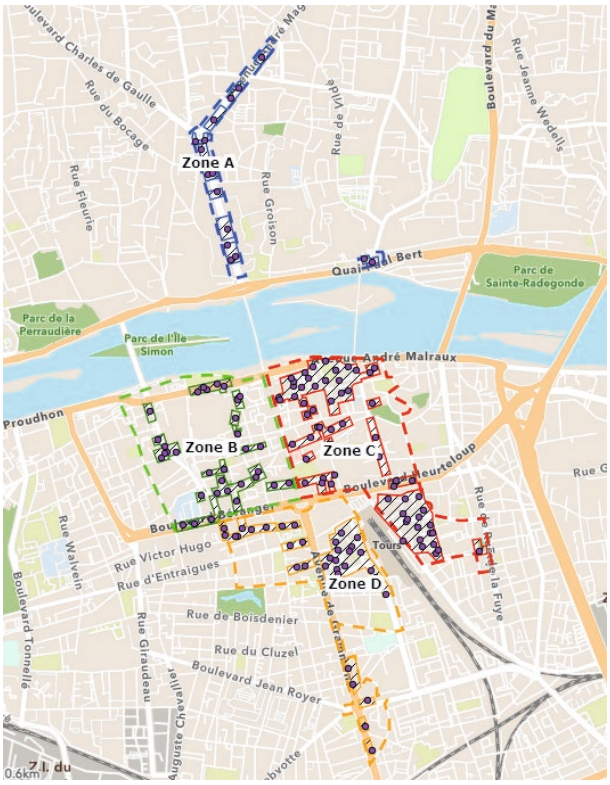


Figure 41 : Carte de localisation des zones de stationnement résidents - Source : Ville de Tours

				Réalisée

5.1.5 Action 40 : Renforcer l'efficacité du contrôle du stationnement

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes.
- Partenaires associés : Police nationale.

L'action visait à assurer l'efficacité de la réglementation mise en place via une surveillance et une répression du stationnement gênant et dangereux. Pour cela, il était prévu un renforcement de la surveillance et de la verbalisation via l'utilisation de nouvelles technologies.

L'action prévue au PDU 2013 est difficile à analyser puisque l'évolution de la réglementation du stationnement via la loi MAPTAM est intervenue durant sa phase de mise en œuvre. Avec la dépénalisation du stationnement payant, le contrôle du stationnement a dû évoluer en accord avec la stratégie de déploiement de la loi à Tours et dans la métropole. Depuis le précédent PDU, l'application Flowbird a été mise en place à Tours. Cette application permet de payer son stationnement directement sur l'application, sans avoir besoin de le faire sur l'horodateur. La géolocalisation du smartphone permet d'identifier directement la zone tarifaire, et l'application permet également de prolonger la durée de stationnement à distance. Cette application permet ainsi de contrôler directement les durées de stationnement des utilisateurs, et de délivrer des Forfait Post-stationnement (FPS) lorsque ce temps est dépassé. Les FPS pourront être payés directement sur l'application. De nouveaux moyens sont également mis en place à l'échelle nationale, notamment le contrôle de plaques automatique par voitures LAPI (Lecteur Automatique de Plaques d'Immatriculation), ou par caméra à Tours.

		En cours		

5.1.6 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- taux d'occupation du stationnement payant sur voirie ;
- recettes et heures payées/place/jour sur voirie ;
- offre de stationnement en ouvrage (hors P+R) ;
- fréquentation des parcs en ouvrage et part des abonnés ;
- nombre de procès-verbaux/place/mois ;
- typologie des infractions au stationnement ;
- nombre de détenteurs de carte résident par commune.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Taux d'occupation du stationnement payant sur voirie :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Recettes et heures payées/place/jour sur voirie :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Offre de stationnement en ouvrage (hors P+R) :

En 2013, environ 3 200 places de stationnement en ouvrage étaient disponibles sur la ville de Tours. Cette offre était répartie sur 10 parkings en ouvrage. En 2024, 4 250 places de stationnement en ouvrage sont disponibles, soit plus de 1 050 places de stationnement.

Fréquentation des parcs en ouvrage :

Quatre nouveaux P+R ont été aménagés avec l'arrivée de la première ligne de tramway et la restructuration du réseau bus : Jean Monnet, Vaucanson, Mayer et Heure Tranquille, tous implantés le long de la ligne de tramway. Les P+R de Vaucanson, Tranchée et Jean Monnet sont les plus fréquentés, tandis que ceux de l'Heure Tranquille (en souterrain) et de Sagerie (P+R de BHNS) ont davantage de difficultés à capter plus de clientèle. La fréquentation globale de l'ensemble des P+R est plutôt stable depuis les dernières années.

Fréquentation des parcs en ouvrage et part des abonnés :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre de procès-verbaux/place/mois :

Pas de donnée PDU 2013-2023.

En 2023, sur les places payantes de la ville de Tours, la moyenne de FPS par place sur les deux dernières années est d'environ 1,96 FPS/place/an en 2022 et environ 2,03 FPS/place/an en 2023.

Typologie des infractions au stationnement :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre de détenteurs de carte résident par commune :

Pas de donnée PDU 2013-2023.

En 2024, à Tours, le nombre de résidents inscrits est : 1 093 en janvier 2024, 1 160 en février 2024 et 1 189 en mars 2024. (source : Ville de Tours)

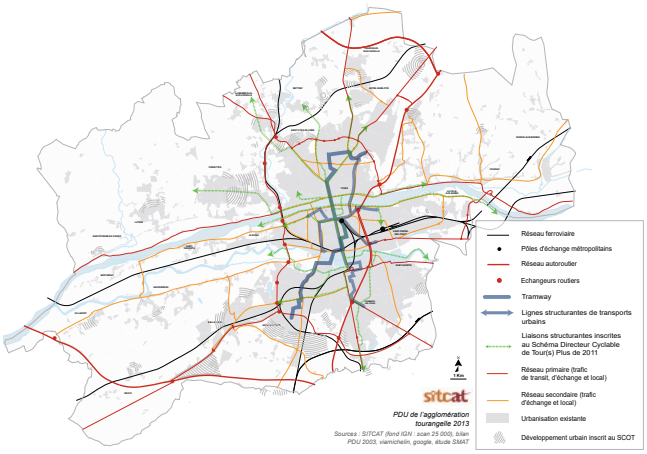
5.2 Orientation 2 : Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile

5.2.1 Action 41 : Aménager les voies en cohérence avec leur rôle multimodal

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.

L'action visait à prendre en compte le rôle hiérarchique des axes du territoire dans le cadre de leur aménagement. Pour cela, les grands principes de configuration des voies en fonction du niveau hiérarchique dans le réseau routier étaient définis.

Une étude de hiérarchisation multimodale des réseaux a été réalisée en 2022 sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire, définissant les priorités d'usage de la voirie à l'horizon 2030 et à l'horizon 2050 concernant le réseau routier, de transports collectifs et cyclable. Celle-ci est en cours de mise en œuvre.



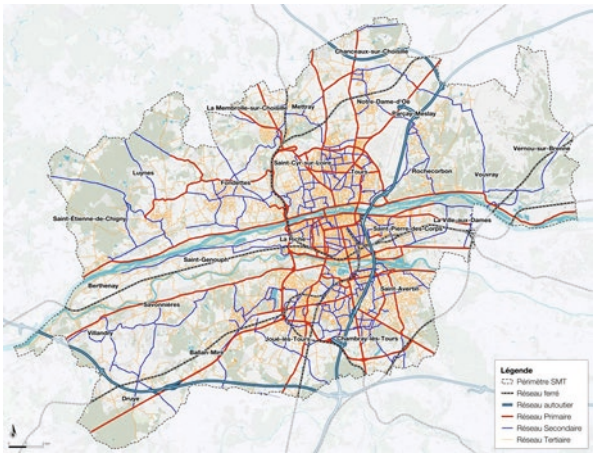


Figure 43 : Carte de hiérarchie des réseaux PDU 2013-2023 (à gauche), 2023 (à droite) - Sources : PDU 2013-2023, SMT

		En cours		

5.2.2 Action 42 : Pacifier les entrées dans l'agglomération

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Partenaires associés : Commune.
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus, Département CD37.

L'action visait à sécuriser et requalifier les axes routiers en milieu urbain dense via la requalification des principales pénétrantes de l'agglomération et le traitement des carrefours présentant des problèmes de congestion. Les projets de création de voiries devaient également être analysés afin d'en évaluer les impacts. Une requalification des axes suivants étaient identifiée :

- avenue Jacques Duclos (RD 140) à Saint-Pierre-des-Corps ;
- levée de la Loire (RD 751) à Saint-Pierre-des-Corps ;
- avenue du Grand Sud (RD 910) à Chambray-lès-Tours ;
- avenue de la République (RD 943) à Chambray-lès-Tours ;
- RD 751C à Ballan-Miré.

Le traitement des carrefours présentant des problèmes de congestion était également identifié :

- le rond-point des Français Libres à Tours et Saint-Pierre-des-Corps ;
- le secteur entre la sortie 22 de l'A10 et l'avenue Pompidou à Saint-Avertin ;
- l'échangeur de Sainte-Radegonde ;
- la sortie du boulevard périphérique à Saint-Cyr-sur-Loire ;
- l'intersection des RD959 et RD938 à La Membrolle-sur-Choisille ;
- l'intersection entre l'avenue Maginot et le boulevard Abel Gance à Tours ;
- la sortie du boulevard périphérique route de Loches à Chambray-lès-Tours.

En termes de projets de création de voiries, les aménagements suivants étaient ciblés :

- prolongement du boulevard périphérique au Nord ;
- création d'une voie nouvelle de desserte et de liaison entre la Liodière et la Thibaudière.

Les actions suivantes ont été réalisées :

- requalification de la levée de la Loire (RD 751) à Saint-Pierre-des-Corps en 2018 ;
- requalification de l'ouvrage d'art de l'avenue de la République à Chambray-lès-Tours en 2024 et à venir la requalification de l'avenue de la République dans le cadre des travaux du tramway;
- requalification de la RD 751 à Ballan Miré en 2022 ;
- à venir, la requalification de l'avenue du Grand Sud (RD 910) à Chambray-lès-Tours ;

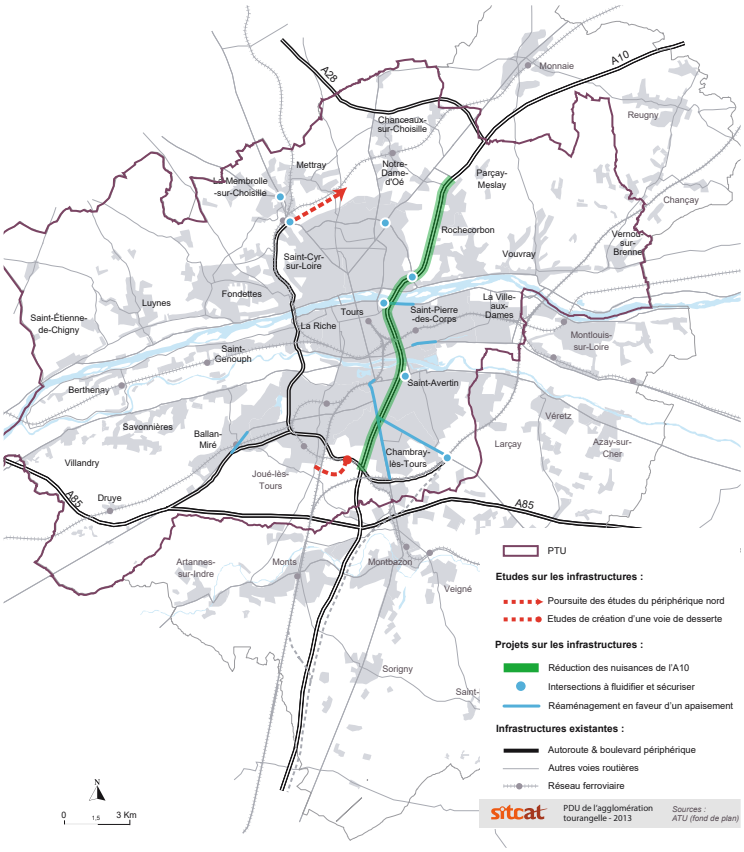


Figure 44 : Etudes et projets sur le réseau routier PDU 2013-2023 - Source : PDU 2013-2023

			Réalisée, à poursuivre	

5.2.3 Action 43 : Poursuivre la politique de développement des zones apaisées

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Communes
- Partenaires associés : Tour(s)plus, SITCAT

L'objectif de l'action était de garantir l'efficacité des zones apaisées en veillant à leur cohérence et en harmonisant les démarches sur les différentes communes du territoire. La mise en place d'aménagements qualitatifs et une bonne information des usagers étaient également identifiées.

L'action est en cours de réalisation sur le territoire avec de nombreux projets d'envergure tels que le Plan d'Apaisement de la Ville de Tours, la mise en Ville à 30 de Tours, le Schéma Directeur Cyclable métropolitain ou encore le réaménagement du parvis de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. Concrètement, des réalisations d'aménagement en faveur de l'apaisement des communes ont été recensées depuis le précédent PDU. Parmi les aménagements réalisés, on peut recenser par exemple à Tours : la rue du Grand marché, le Pont Wilson ou encore la rue d'Entraigues, ou encore la mise en zone 30 des centres-bourgs des communes. L'ensemble de ces projets prennent part à la politique de développement des zones apaisées. Cette action se mène dans les faits essentiellement via la concrétisation d'autres actions inscrites au PDU 2013.

			Réalisée, à poursuivre	

5.2.4 Action 44 : Réduire les nuisances de l'A10 dans la traversée de l'agglomération

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus, communes, Etat.
- Partenaires associés : Cofiroute.

L'objectif de l'action était la mise en place d'un groupe de travail entre le gestionnaire de l'infrastructure, les collectivités concernées et les services de l'Etat afin d'engager une réflexion partenariale sur la réduction des nuisances sonores et atmosphériques liées à l'A10. La faisabilité, l'intérêt et les impacts d'une nouvelle réduction des vitesses et de l'installation de nouveaux dispositifs d'absorption du bruit et des émissions devaient également être étudiés.

Des actions sont réalisées depuis plusieurs années et sont prévues pour les années à venir. La Métropole de Tours a en effet adopté un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2022-2027, dont une révision a été réalisée fin 2024. Parmi les mesures, la pose d'écrans acoustiques ultra bas carbone le long de l'A10 à hauteur de la commune de Saint-Avertin a été réalisée courant d'été 2022 Aussi, le projet d'Autoroute Bas Carbone, signée en décembre 2021 contribue également à la réduction des nuisances de l'A10 sur le territoire.

			Réalisée, à poursuivre	

5.2.5 Action 45 : Poursuivre les réflexions sur le bouclage du périphérique au nord

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus
- Partenaires associés : Etat, Département CD37, communes

Le débouché du périphérique au Nord génère des points de congestion de trafic qu'il convient de traiter au travers des actions précédentes. Il a été identifié lors du précédent PDU de nombreux points de congestion dont plusieurs au Nord de l'agglomération du fait de cette absence de continuité. Cette action visait ainsi à réaliser des études dans le but de déterminer si le bouclage Nord du périphérique était opportun.

Les réflexions sur le réseau routier en lien avec la hiérarchie routière, notamment le périphérique se poursuivent.

		En cours		

5.2.6 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- accidentologie : nombre d'accidents corporels sur le PTU et localisation par mode ;
- flux routiers sur l'A10 et le Boulevard Périphérique ;
- linéaire et nombre de voies pénétrantes requalifiées.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre d'accidents corporels sur le PTU et localisation par mode :

Sur la période 2013 – 2021, un nombre d'accident en baisse a été observé entre 2013 et 2022 à hauteur de -20 %, notamment à la suite d'une baisse marquée sur l'année 2020, du fait de la pandémie et des nombreux confinements réduisant de fait les mobilités à l'échelle nationale.

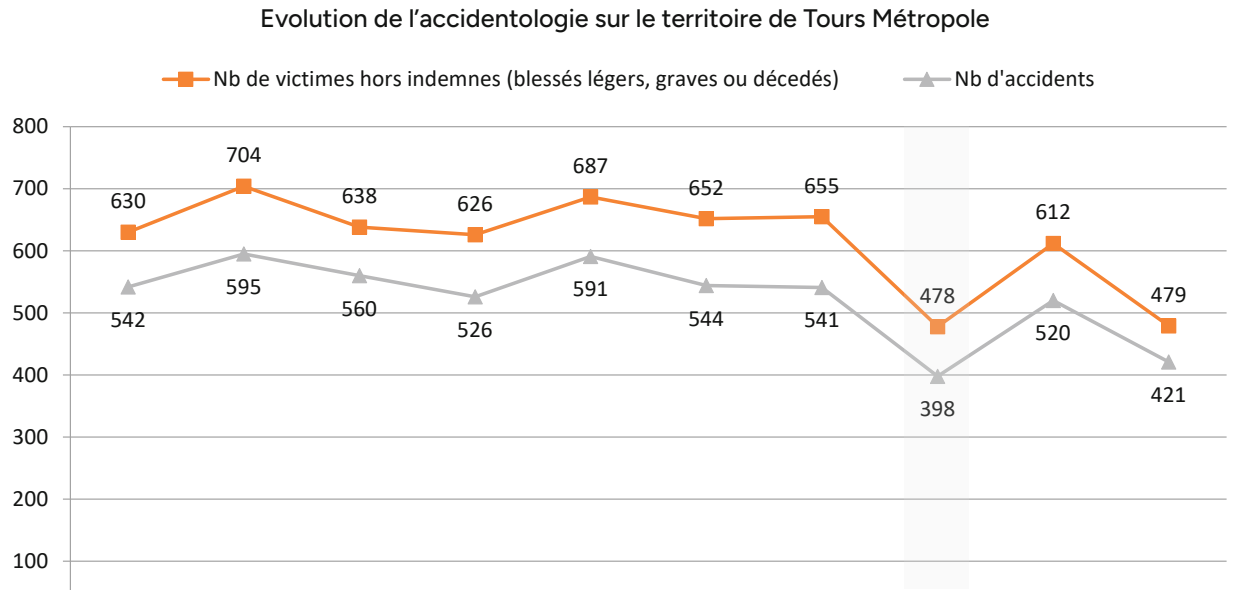


Figure 45 : Evolution de l'accidentologie sur le territoire de Tours Métropole - Source : Base de données accidents corporels de la circulation - Ministère de l'Intérieur

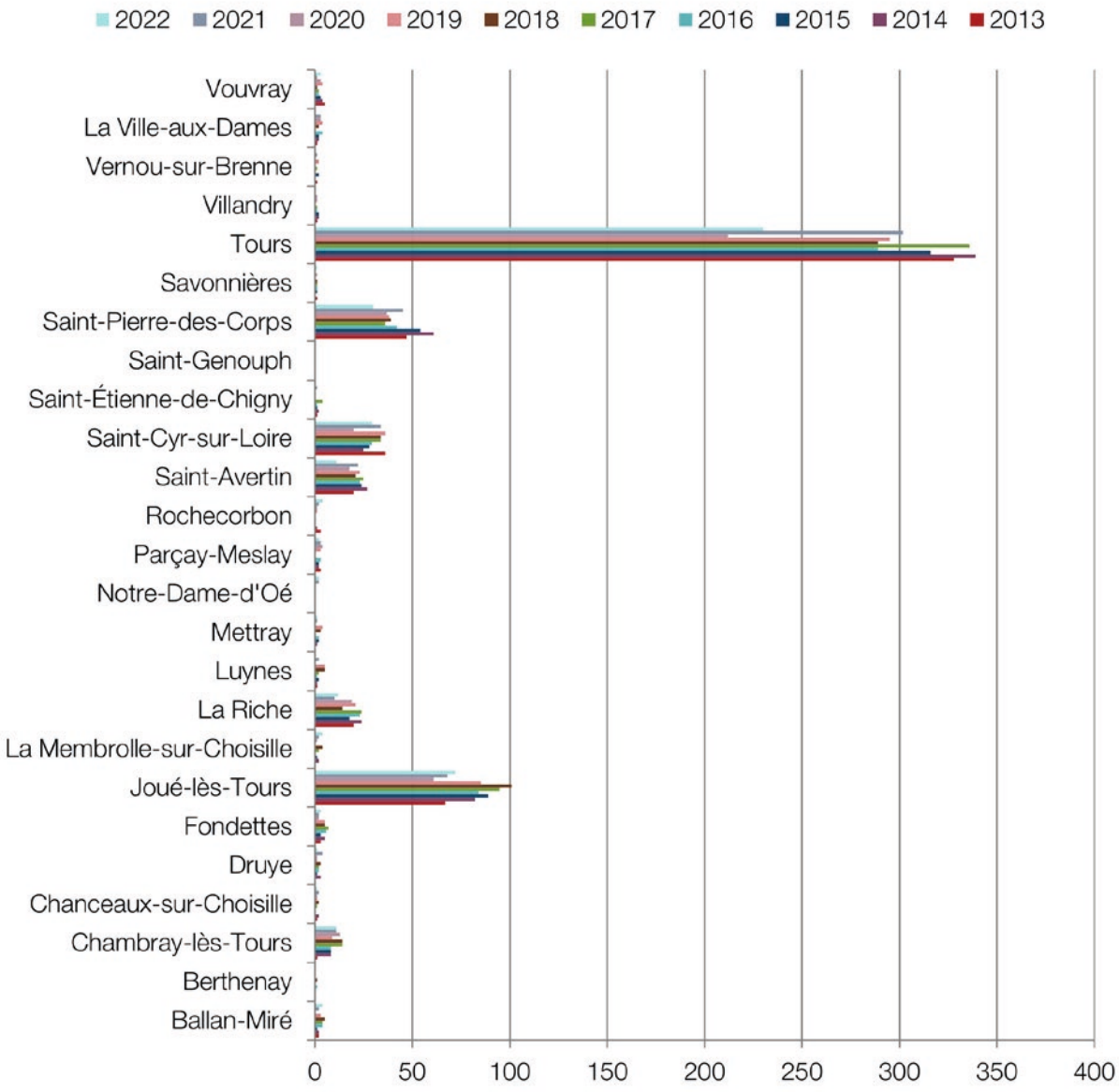


Figure 46 : Evolution de l'accidentologie sur certaines communes du SMT - Source : Base de données accidents corporels de la circulation - Ministère de l'Intérieur

Flux routiers sur l'A10 et le Boulevard Périphérique :

En 2014, les trafics sur l'A10 fluctuaient selon les sections entre 37 000 et 73 000 véhicules./j double sens. En 2021, le trafic sur l'A10 fluctue selon les sections entre 40 000 et 73 000 véhicules./j double sens, soit une légère augmentation du trafic entre 2014 et 2021 (SMT). Sur le Boulevard Périphérique, les sections Nord et Sud (Av. du Danemark, Bd. Abel Gance, M37 Ouest et Sud) ont connu une hausse des flux routiers entre 2014 et 2021 allant de +100 véh./j à + 12 000 véh./J double sens, tandis que la partie Ouest entre la D751 et la D952 a connu une baisse des flux routiers d'environ 3 000 véh./j double sens.

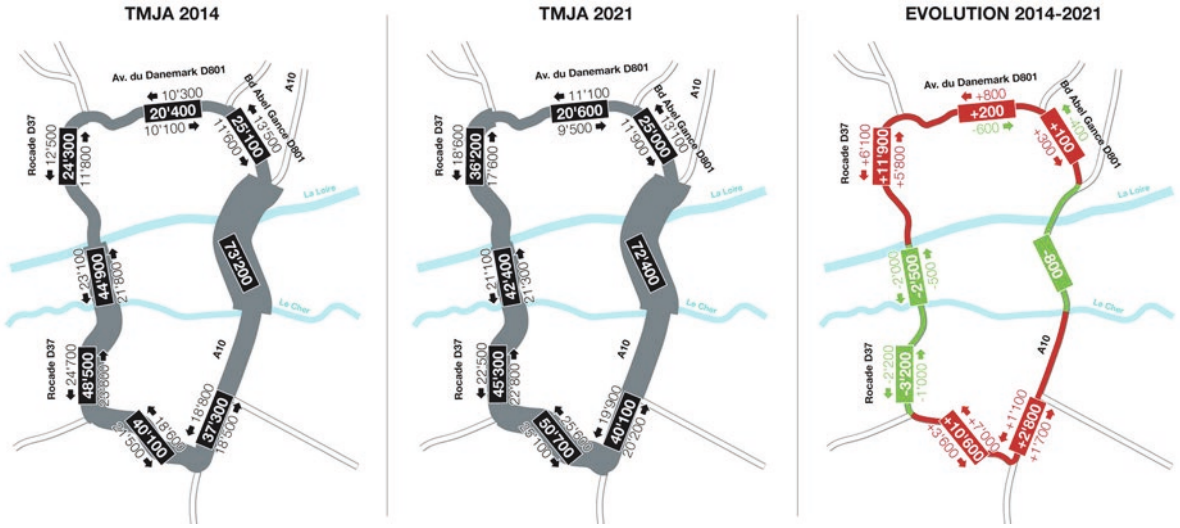


Figure 47 : Evolution des charges de trafic sur la rocade entre 2014 et 2021 - Source : SMT – Comptages journaliers annualisés TMJO 2014, 2021

Linéaire et nombre de voies pénétrantes requalifiées :

Pas de donnée sur l'indicateur.

5.3 Orientation 3 : Organiser l'approvisionnement de l'agglomération

5.3.1 Action 46 : Encourager la reprise du fret ferroviaire

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus
- Partenaires associés : Entreprises, RFF

L'action visait à saisir l'ensemble des opportunités d'utilisation du fret ferroviaire dans le cadre du transport de marchandises, celui-ci se faisant quasi exclusivement par la route.

L'action n'a pas été suivie ni réalisée.

Non réalisée				

5.3.2 Action 47 : Elaborer un schéma directeur logistique

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Département CD37, Etat, club logistique.

L'objectif de cette action était d'adapter la réglementation aux nombreuses évolutions via un schéma directeur logistique. Celui-ci devait également permettre de mettre en cohérence l'ensemble des réglementations communales.

Le sujet est en cours de réflexion avec notamment la signature d'une convention pour une logistique urbaine durable, signée par TMVL, la Ville de Tours, le SMT et le groupe La Poste, qui permet d'amorcer l'élaboration d'un schéma directeur logistique sur le territoire. La concrétisation du projet se trouve en conséquence reportée.

		En cours		

5.3.3 Action 48 : Envisager la création d'Espaces Logistiques Urbains

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Club logistique.

L'action visait à identifier les espaces opportuns de création d'interfaces de transport permettant de regrouper les points d'arrivée de marchandises et d'organiser les livraisons par des modes plus adaptés au tissu urbain dense du cœur de ville.

Les ELU (Espaces Logistiques Urbains) sont des aires dédiées à la logistique urbaine permettant un point d'étape entre l'acheminement des marchandises depuis le lieu d'origine, et la livraison de celles-ci vers le lieu de destination. Ils apparaissent ainsi comme un équipement dont la vocation est d'optimiser la livraison des marchandises en ville. Ils peuvent être de plusieurs types : centre de distribution, point d'accueil de véhicules, de marchandises, zone de logistique urbaine etc. En 2013, il était inscrit dans le PDU que le territoire ne disposait pas d'ELU. Seul un espace de service pour 200 véhicules lourds existait à Parçay-Meslay. Depuis, 260 ELU ont été aménagés sur la métropole[3]. Ceux-ci sont de plusieurs ordres, en fonction de leur typologie et objectif, par exemple : point relais, espace logistique de proximité, quai de messagerie ou encore entrepôt urbain.

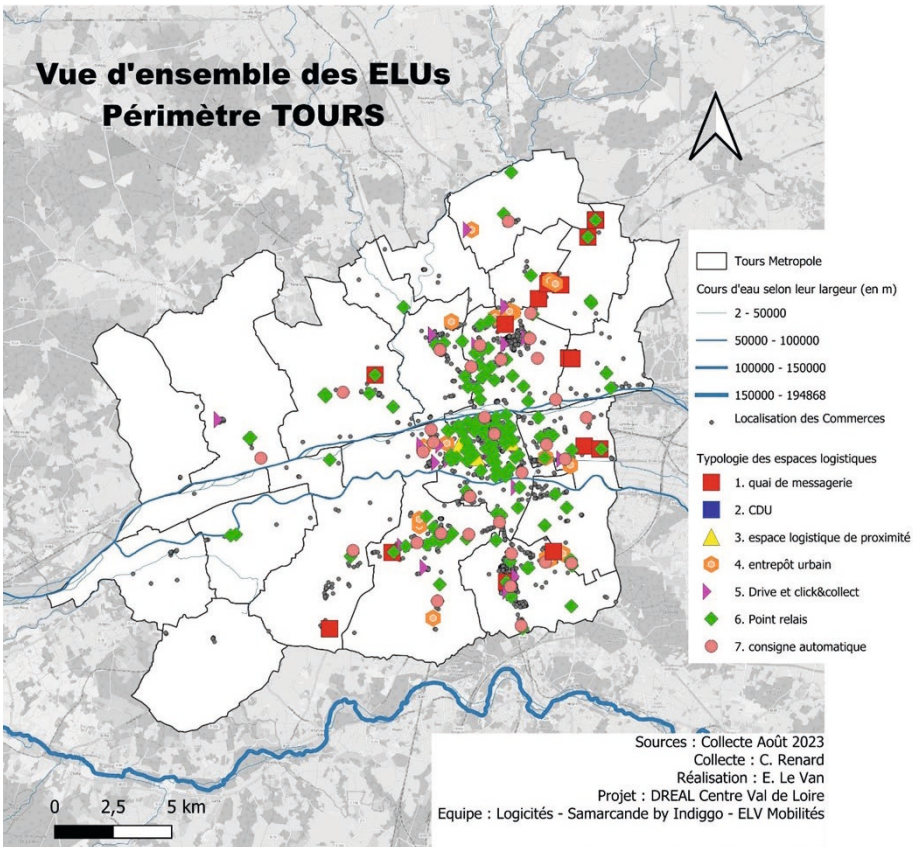


Figure 48 : Vue d'ensemble des Élus du périmètre métropolitain de Tours[4].

				Réalisée

3 Source : État des lieux du maillage actuel des espaces de logistique urbaine en Centre-Val de Loire et identification des espaces disponibles – Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, mars 2024

5.3.4 Action 49 : Utiliser les modes alternatifs pour les livraisons des marchandises

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Entreprises.
- Partenaires associés : Tour(s)plus.

L'action visait à diminuer les émissions de polluants et la congestion aux heures de pointe en utilisant davantage les modes alternatifs d'approvisionnement, notamment pour les livraisons de faibles volumes.

Les pratiques de livraisons des marchandises via les modes alternatifs se sont développés à l'échelle nationale depuis la dernière décennie, y compris sur le territoire du SMT et notamment via la cyclologistique. Le développement de la livraison à vélo s'est développé à Tours, avec notamment l'émergence de structures de cyclologistiques. C'est le cas par exemple de « A vélo 37 », qui livre localement grâce à du matériel adapté (vélos cargos, conteneur colis, remorques, etc). Le développement des mesures liées à la livraison de marchandises via les modes alternatifs pourra se mettre progressivement en place en lien avec le Plan d'apaisement de la Ville de Tours. Bien que peu contraignante durant les premières phases de mises en œuvre, l'enjeu sera de réaliser un travail partenarial avec les professionnels du secteur afin de définir conjointement la trajectoire à suivre et leur permettre de s'adapter aux évolutions. La concrétisation du projet se trouve en conséquence en partie reportée sur la période du nouveau PDM.

		En cours		

5.3.5 Action 50 : Faire évoluer les aires de livraison

- Délais : Court terme à moyen terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.

L'action visait à améliorer les aires de livraison du territoire : maillage, dimensionnement, signalisation via une mise au norme complète et une harmonisation des aménagements et signalisation. Un travail sur la réglementation était également identifié afin de permettre une mutualisation des usages tout en garantissant un contrôle de qualité afin de réduire les risques de stationnements illicites.

L'action n'a pas été suivie ni réalisée à la suite du précédent PDU. Néanmoins sur la Ville de Tours les réflexions sont en cours concernant les aires de livraison, en lien avec la suppression de places de stationnement pour la mise en place du Schéma Directeur Cyclable métropolitain. Le PDU a eu à ce titre un effet de sensibilisation intéressant.

		En cours		

5.3.6 Indicateurs de suivi

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- nombre d'aires de livraisons créées ;
- nombre d'espaces logistiques créés par type ;
- comptages trafic poids lourds ;
- verbalisations liées aux livraisons : nombre de procès-verbaux/mois/place de livraison ;
- indicateurs des flux de livraison : km par tournée/typologie de véhicules et émissions/tonnages ;
- nombre de signataires de la charte CO_2.

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre d'aires de livraisons créées :

Pas de donnée PDU 2013-2023.

En 2023, environ 200 places de livraison sont présentes sur le territoire du SMT.

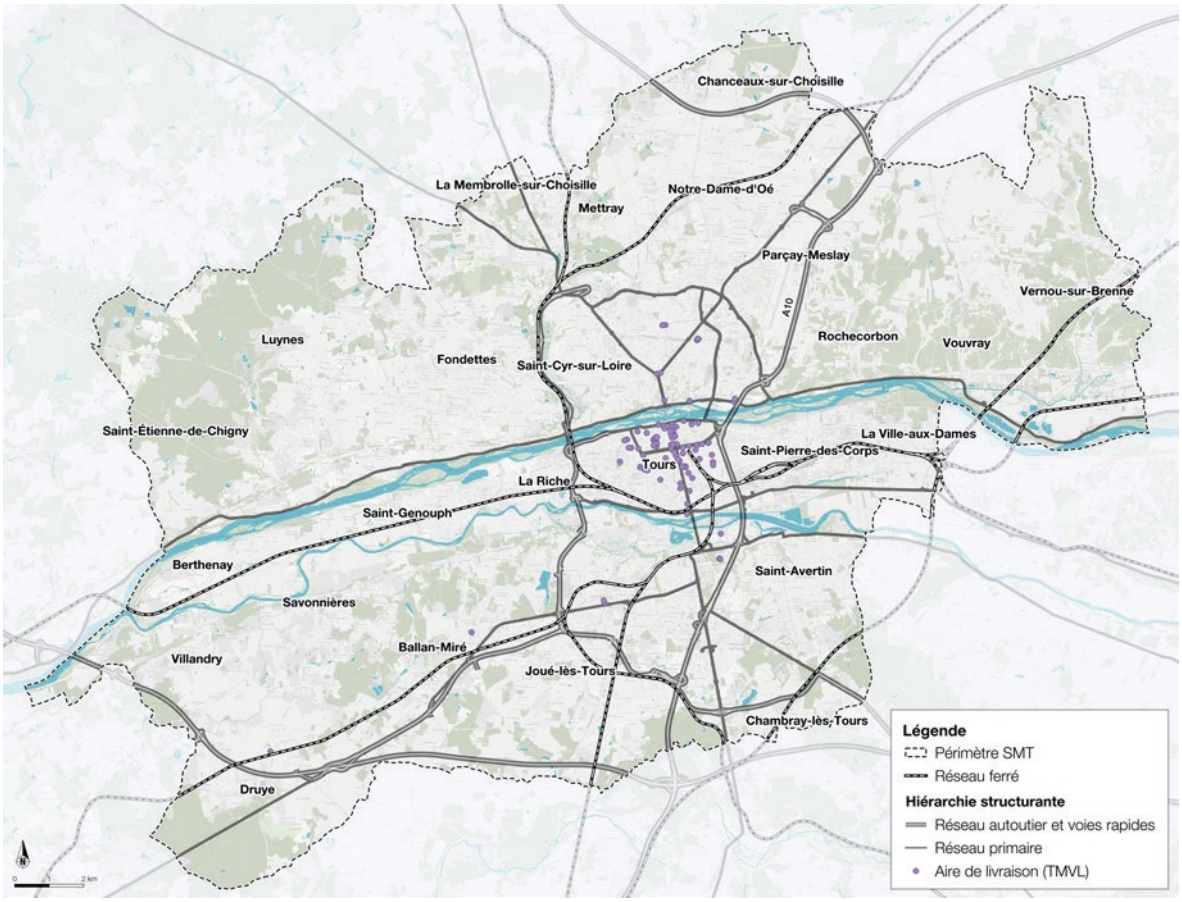


Figure 49 : Cartographie des aires de livraison sur le territoire du SMT - Source : SMT

Nombre d'espaces logistiques créés par type :

En 2013, d'après le diagnostic du PDU, il n'y avait pas d'espace logistique existant. Selon les données 2023, 260 espaces logistiques ont été créés depuis sur le périmètre de la métropole de Tours.

Comptages trafic poids lourds :

Pas de donnée PDU 2013-2023.

Verbalisations liées aux livraisons : nombre de procès-verbaux / mois / place de livraison :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Indicateurs des flux de livraison : km par tournée/typologie de véhicules et émissions/tonnages :

Pas d'information sur les données 2023.

En 2013, sur le territoire du SCoT (à savoir TMVL, la communauté de commune de Touraine-Est Vallées et la communauté de commune de Touraine Vallée de l'Indre), environ 150 000 mouvements de marchandises/semaine ont été comptabilisés, soit 30 000 mouvements/jour. Sur ces 150 000 mouvements, environ 130 000 étaient générés par des activités situées à l'intérieur du périmètre de Tour(s)plus, notamment dans la zone la plus dense et urbaine. Au total, sur le Périmètre de Transports Urbains, le trafic routier était évalué à plus de 400 000 kilomètres par jour effectués par les Poids Lourds.

Les flux de poids-lourds liés aux marchandises représentaient près de 40 % des émissions de dioxyde d'azote et environ 13 % des émissions de particules en suspension sur le territoire du PTU. De plus, les flux de poids-lourds liés aux marchandises représentent près du quart des émissions brutes de CO_2 sur le périmètre du PDU liés aux transports.

Nombre de signataires de la charte CO_2 :

Pas de donnée sur l'indicateur.

5.4 Orientation 4 : Inciter à l'usage raisonné de l'automobile

5.4.1 Action 51 : Promouvoir l'autopartage

- Délais : Court terme
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT

L'action visait à compléter en fonction de la demande le parc de véhicules d'autopartage déjà en place et d'en diversifier l'offre en fonction des besoins.

L'action a été réalisée puisque le nombre d'emplacements de véhicules en autopartage a doublé depuis le PDU. En 2023, 12 emplacements de stations d'autopartage sont ainsi répartis sur le territoire, à Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Chambray. Le service reste pour autant marginal en 2024 et à significativement développer si le PDM souhaite mettre en avant l'autopartage.

				Réalisée

5.4.2 Action 52 : Encourager le covoiturage

- Délais : Court terme à long terme
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus, Département CD37

L'objectif de l'action était de soutenir la pratique du covoiturage via le développement d'un réseau maillé d'aires de covoiturage avec une signalétique commune et des campagnes de promotion du covoiturage afin de mettre en avant les nombreux avantages de ce mode de transport.

L'action a été au moins partiellement réalisée puisque 4 nouvelles aires de covoiturage ont été créés depuis 2013, pour un nombre total de places disponible de plus de 85 places. Le service Blablacar Daily (ex Klaxit) a également été expérimenté depuis février 2022, permettant de favoriser le covoiturage via l'appariement des conducteurs et passagers, et via des incitations financières à destination des conducteurs (la collectivité prenant en charge la participation du passager). L'usage du covoiturage via Blablacar Daily est en constante augmentation depuis sa mise en place passant de moins de 1 000 trajets covoiturés à environ 7 800 trajets en octobre 2022, soit une augmentation de 7 200 trajets. Le nombre de trajets réalisés a ensuite légèrement diminué pour réaugmenter à partir de janvier 2023, en lien avec les modifications de conditions du cofinancement du covoiturage par le SMT. En février 2024, les volumes de trajets covoiturés s'approchent de ceux covoiturés en février de l'année précédente (2023) avec environ 6 000 trajets covoiturés. Un usage du covoiturage qui apparait donc comme assez régulier et constant ces dernières années. A noter que le covoiturage présente des saisonnalités constatées à l'échelle nationale avec beaucoup de covoiturage durant les mois de septembre, octobre, novembre et mars, avril, mai, et au contraire une baisse durant l'été. En effet, le cofinancement via Blablacar Daily cible les déplacement domicile-travail, ce qui explique les baisses constatées en période estivale. Enfin, une démarche partenariale à l'échelle du département dans le cadre du projet SERM sera mis en place avec l'appui du CEREMA.

				Réalisée

5.4.3 Action 53 : Intégrer les taxis et loueurs dans le bouquet de mobilité

- Délais : Court terme à long terme.
- Partenaires associés : Etat, artisans taxis.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Tour(s)plus.

Cette action visait à renforcer la prise en compte des taxis dans le bouquet de mobilité en réalisant un diagnostic partagé avec les artisans et services de l'Etat sur l'organisation et la dimension du service de taxi à l'échelle de l'ag-

glomération, en étudiant la mise en place de partenariats taxi-entreprises afin d'assurer le retour au domicile dans le cadre de PDE et intégrant les taxis dans la communication institutionnelle sur la mobilité.

L'action n'a pas été réalisée depuis le précédent PDU.

Non réalisée				

5.4.4 Action 54 : Développer un réseau de recharge pour les véhicules électriques

- Délais : Court terme à moyen terme
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus, communes
- Partenaires associés : SIEIL, gestionnaires de parking

Cette action visait à déployer les bornes de recharge sur le territoire en deux temps : à court terme au niveau des parkings ouverts au public ou dans les parkings d'entreprises et d'administrations, et dans un second temps, de réfléchir à la généralisation des bornes de recharge sur la voirie. L'objectif était d'implanter 150 bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire d'ici 2023.

L'action est en cours de réalisation sur le territoire avec en 2023 environ 76 bornes de recharges recensées sur l'ensemble du territoire du SMT. L'objectif du PDU n'est pas encore atteint mais l'évolution va dans le bon sens est confirmée dans le cadre du prochain PDM.

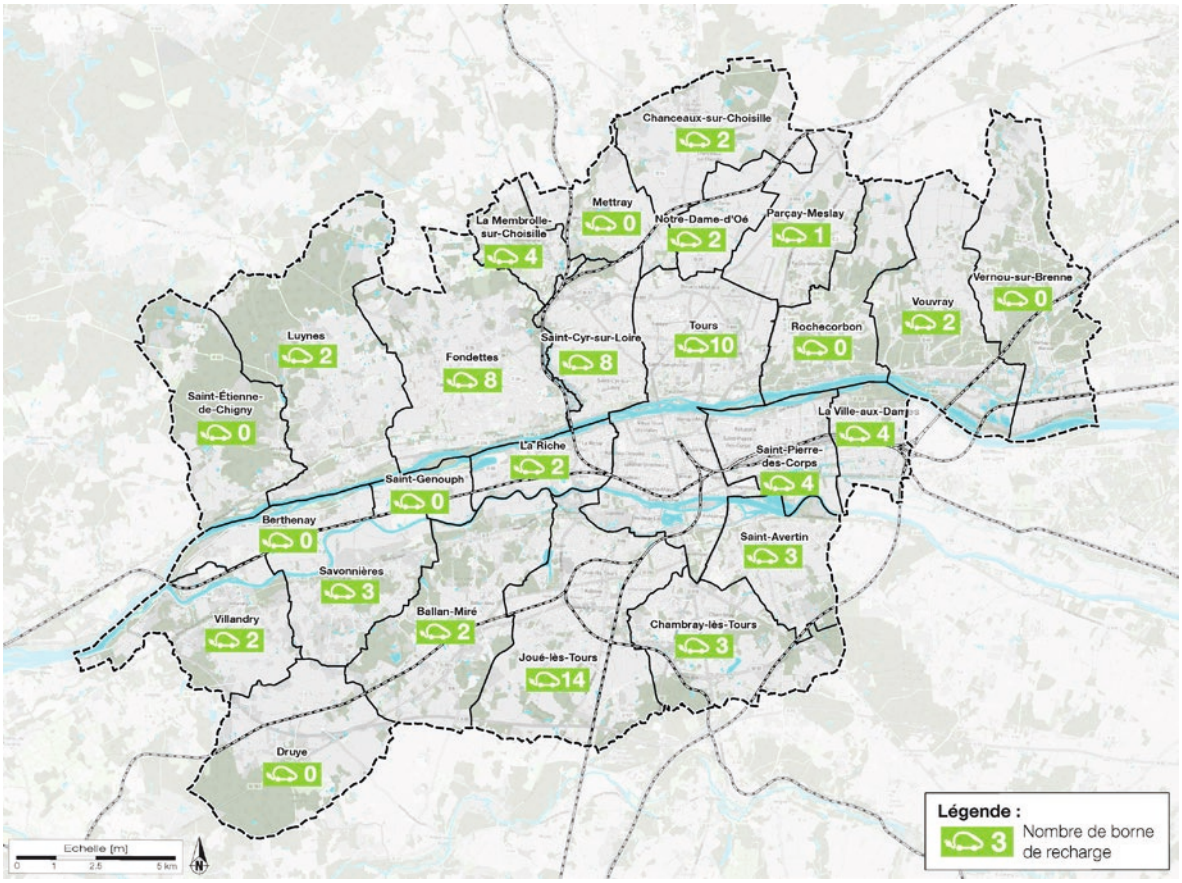


Figure 50 : Bornes de recharge de véhicules électriques 2024- Source : sur la base des données SMT

			Réalisée, à poursuivre	

5.4.5 Action 55 : Promouvoir les véhicules décarbonés et moins émissifs

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.
- Partenaires associés : Administrations, entreprises.

Cette action visait à renouveler la flotte de service en privilégiant l'achats de véhicules moins émissifs, et à l'accompagnement des conducteurs de transports collectifs via des formations à une conduite souple et économe.

L'action a été en partie réalisée puisque depuis le précédent PDU des formations ont été dispensées aux conducteurs des transports collectifs afin de les former à l'éco-conduite (79 agents ont suivi une formation en 2022). Une nouvelle solution de télémaintenance a également été développée en 2022, permettant notamment un suivi des consommations des véhicules (écoconduite). Cet outil permettra, à terme, une utilisation approfondie des fonctions embarquées bus avec un impact direct sur les consommations énergétiques (gasoil, GNV, électricité). Le parc est en 2022 constitué de 14 bus diesel, 15 bus GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) et 5 minibus électriques. (source : Rapport d'activité Fil Bleu 2022). A noter que la décarbonation du parc de réseau de transport en commun se poursuit.

			Réalisée, à poursuivre	

5.4.6 Action 56 : Encourager de nouveaux modes de travail

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : Tours(s)plus.

Cette action visait à encourager le développement du télétravail et la possibilité d'accueillir les réunions en visioconférence depuis les sites de travail des collectivités.

L'action a en partie été réalisée depuis le PDU, accélérée par la pandémie du covid qui a obligé la sphère professionnelle qui le pouvait à s'adapter à de nouvelles manières de travailler lors des périodes de confinement et couvre-feux, via le télétravail.

				Réalisée

5.4.7 Action 57 : Inciter et accompagner les plans de mobilité

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Administrations, entreprises, CCI, CMA.

Cette action visait à développer les démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises et Interentreprises (PDE et PDIE), Plans de Déplacements d'Administrations (PDA) et de Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires (PDES).

L'action a été en partie réalisée avec en 2019 : une dizaine d'entreprises ayant approuvé leur Plan de Mobilité, 6 ayant finalisée leur diagnostic et 4 l'ayant engagé. Pour rappel, en juin 2011, 16 Plans de Déplacement d'Entreprises (concernant 22 000 salariés) étaient réalisés ou en cours de réalisation. Depuis le précédent PDU les démarches d'accompagnement se multiplient avec notamment l'accompagnement des employeurs par le SITCAT, puis le SMT (conseils, présentation de l'offre de mobilité sur le territoire, etc), l'intervention de Fil Bleu et de l'Accueil vélo Rando au sein des entreprises et administrations, et tout récemment la création d'un poste de conseillère en mobilité durable au sein du SMT en 2024.

		En cours		

5.4.8 Indicateurs de suivi principaux

Le PDU avait identifié les indicateurs de suivi ci-dessous :

- nombre de licences de taxis ;
- nombre d'emplacements dédiés au covoiturage créés ;
- taux d'occupation des aires de covoiturage ;
- nombre d'abonnés à l'autopartage, nombre de stations, nombre de véhicules, nombre d'utilisations/jour/voiture ;
- émissions des parcs de véhicules roulants (Touraine Fil Vert (à présent Rémi), Fil Bleu, TER) motorisation du parc autobus (% en norme euro) et du parc autopartage (% de véhicules électriques) ;
- consommation énergétique du réseau de transport urbain/km/voyageur ;
- nombre de bornes de recharges de véhicules électriques installées sur la voirie ;
- nombre d'employés et de scolaires concernés par des plans de mobilité dont plans de mobilité de zone (ou interentreprises).

À partir des données disponibles, une analyse de l'évolution de certains indicateurs a été réalisée.

Nombre de licences de taxis :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Nombre d'emplacements dédiés au covoiturage créés :

En 2013, d'après le diagnostic du PDU, il existait uniquement l'aire de Druye. En 2023, 5 aires de covoiturage sont localisées sur le territoire dont 4 de proximité et 1 de diffusion, soit plus 4 aires de covoiturage entre 2013 et 2023 ;

Nombre d'abonnés à l'autopartage, nombre de stations, nombre de véhicules, nombre d'utilisations/jour/voiture :

En 2013, d'après le diagnostic du PDU, il existait 6 stations Autociti et 12 voitures en service. En 2023, il existe 12 emplacements de stations d'autopartage sur le territoire soit un doublement du nombre d'emplacements entre 2013 et 2023. Le service représente environ 585 adhérents à CITIZ Tours au 1er mai 2022 et environ 3 153 trajets effectués avec une voiture Citiz. Entre 2013 et 2019 le nombre de contrats Citiz a augmenté, passant de 151 à 405, soit plus 254 contrats. Une hausse qui se poursuit d'année en année.

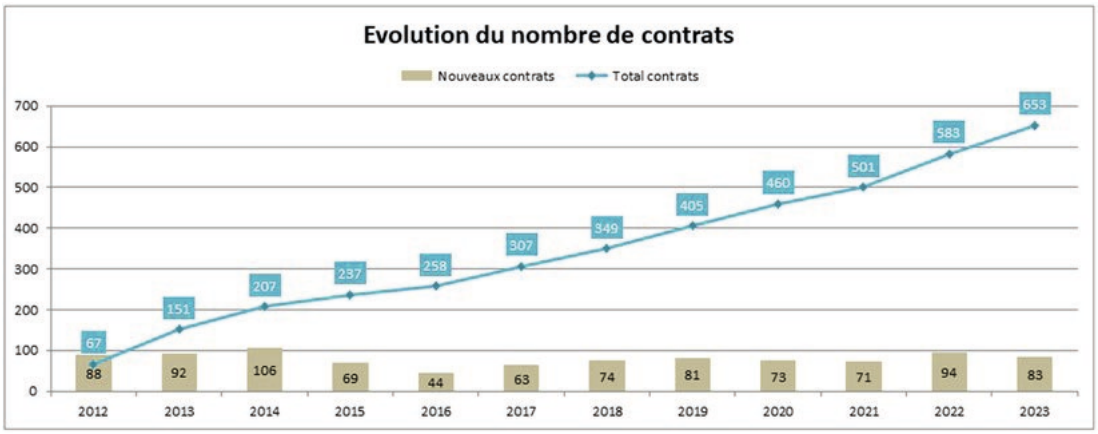


Figure 51 : Evolution du nombre de contrats Citiz - Source : Eléments du bilan PDU 2013-2023 réalisé par le SMT

Emissions des parcs de véhicules roulants (Touraine Fil Vert (à présent Rémi), Fil Bleu, TER) motorisation du parc autobus (% en norme euro) et du parc autopartage (% de véhicules électriques) :

Pas de donnée sur l'indicateur.

Consommation énergétique du réseau de transport urbain/km/voyageur :

Pas de donnée PDU 2013-2023.

En 2022, la consommation moyenne annuelle de gasoil, quel que soit le type de bus, est de 47,7 l/100km, en hausse de 1,8 % par rapport à 2021

Figure 52 : Evolution de la consommation énergétique du réseau Fil Bleu sur l'année 2022- Source : Rapport d'activité Fil Bleu, 2022

Nombre de bornes de recharges de véhicules électriques installées sur la voirie

Pas de donnée PDU 2013-2023.

En 2023, environ 76 bornes de recharges ont été recensées sur l'ensemble du territoire du SMT. Des bornes de recharge pour véhicules électriques sont ainsi disposées sur la plupart des communes de TMVL : un maillage plus fort est présent à Tours (~10 bornes) et Joué-lès-Tours (~14 bornes), mais également à Saint-Cyr et Fondettes (~8 bornes/commune).

Source – Tours Métropole Val de Loire et Opendata

Nombre d'employés et de scolaires concernés par des plans de mobilité dont plans de mobilité de zone (ou interentreprises) :

En juin 2011, 16 Plans de Déplacement d'Entreprises (concernant 22 000 salariés) étaient réalisés ou en cours de réalisation. Fin 2019, 10 entreprises avaient approuvé leur Plan de Mobilité (environ 5 500 salariés concernés), 4 avaient engagé leur diagnostic et 6 l'avaient achevé (environ 2 500 salariés concernés).

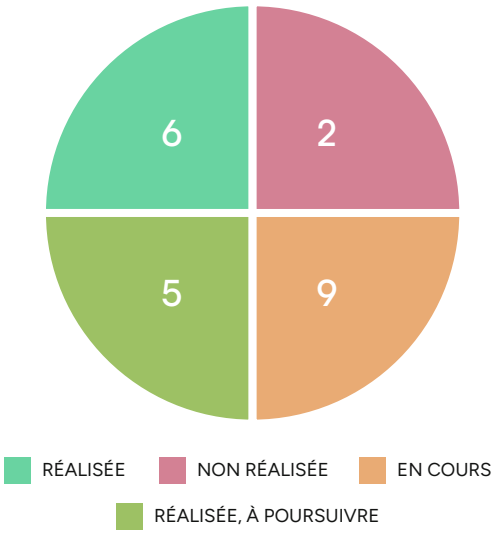
Taux d'occupation des aires de covoiturages :

Pas de donnée sur l'indicateur.

5.5 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 4

Actions de l'axe 4	Niveau d'avancement de l'action
36. Repenser l'offre globale de stationnement	Réalisée - À poursuivre
37. Améliorer l'attractivité des parkings en ouvrage et des parcs relais	Réalisée
38. Faire évoluer la réglementation du stationnement	Réalisée
39. Harmoniser et adapter la tarification du stationnement	Réalisée
40. Renforcer l'efficacité du contrôle du stationnement	En cours
41. Aménager les voies en cohérence avec leur rôle multimodal	En cours
42. Pacifier les entrées dans l'agglomération	Réalisée - À poursuivre
43. Poursuivre la politique de développement des zones apaisées	En cours
44. Réduire les nuisances de l'A10 dans la traversée d'agglomération	Réalisée - À poursuivre
45. Poursuivre les réflexions sur le bouclage du périphérique au nord	En cours
46. Encourager la reprise du fret ferroviaire	Non réalisée
47. Élaborer un schéma directeur logistique	En cours
48. Envisager la création d'Espaces Logistiques Urbains	Réalisée
49. Utiliser les modes alternatifs pour les livraisons des marchandises	En cours
50. Faire évoluer les aires de livraison	En cours
51. Promouvoir l'autopartage	Réalisée
52. Encourager le covoiturage	Réalisée
53. Intégrer les taxis et loueurs dans le bouquet de mobilité	Non réalisée
54. Développer un réseau de recharge pour les véhicules électriques	Réalisée - À poursuivre
55. Promouvoir les véhicules décarbonés moins émissifs	Réalisée - À poursuivre
56. Encourager de nouveaux modes de travail	Réalisée
57. Inciter et accompagner les plans de mobilité	En cours

AXE 4



La majorité des actions issues de cet axe sont réalisées ou en cours de réalisation depuis le PDU 2013-2023, dont notamment la promotion du partage des véhicules via le covoiturage et l'autopartage, la création de parkings relais et l'amorce de contraintes sur le stationnement en centre-ville de Tours. Enfin, les enjeux liés à la logistique urbaine reviennent progressivement dans les réflexions, avec notamment la signature d'une convention pour une logistique urbaine durable, signée par TMVL, la Ville de Tours, le SMT et le groupe La Poste, présageant d'une implication plus importante des acteurs sur le sujet.
Globalement, le PDU 2013 restait relativement peu contraignant pour la voiture en solo, avec une stratégie visant d'abord à créer des alternatives crédibles à son usage, comme développées dans l'axe 1, et une logique de mise en cohérence du réseau pour faciliter le déploiement d'un espace public plus équilibré entre les modes de déplacements. Des actions ont été menées en ce sens et il est important de constater que le développement des alternatives à la voiture a largement contribué à limiter ses nuisances et son influence dans les secteurs et territoires concernés. Alors que ce déploiement d'alternatives a été engagé et se poursuit, les politiques de modération des circulations se mettent progressivement en place sur les secteurs les plus favorables : centre métropolitain et autres centralités structurantes. Il s'agit là d'un terreau intéressant pour enclencher une nouvelle phase de réduction des nuisances, plus ambitieuse et globale, dans le cadre du nouveau PDM, afin d'obtenir davantage de report modal et ainsi accompagner les transitions vers une mobilité plus sobre, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Depuis 2013 :

Doublement des stations autopartage

Depuis 2013 :

+4 aires de covoiturage

Service BlablacarDaily

6. Axe 5 : Partager une culture de la mobilité

L'axe 5 du PDU 2013-2023 vise à promouvoir une culture de la mobilité. Dans le cadre de la volonté de développer davantage la mobilité collective et de redonner de l'espace aux modes alternatif à la voiture via un repartage de l'espace public, une coordination des acteurs publics était identifiée comme nécessaire. A cela s'ajoutait la mise en place d'actions de sensibilisation et de communication à destination de tous les publics (élus, techniciens, citoyens) considérée comme indispensable à l'évolution des comportements et des mentalités de l'ensemble des usagers. Cet axe comportait ainsi deux orientations distinctes : la première, qui était celle de renforcer la coordination des acteurs de la mobilité, et la seconde, qui était de développer des outils de sensibilisation et de communication à destination de l'ensemble des usagers du territoire.

Actions	Maîtres d'ouvrage	Partenaires associés	Court terme	Moyen terme	Long terme
58. Créer un observatoire des mobilités	SITCAT, Tour(s)plus	Etat, ATU, ORT, OE2T			
59. Mutualiser SIG et Modèle Multimodal de Déplacements	SITCAT, Tour(s)plus	Communes, ATU			
60. Renforcer la coopération entre AOT et gestionnaires de voirie	SITCAT	AOT, EPCI, Communes			
61. Mieux coordonner les politiques cyclables	Tour(s)plus	Communes, SITCAT, Région Centre, Département d'Indre-et-Loire			
62. Mettre en place un club logistique	Tour(s)plus	Entreprises, CCI, CMA, UCAT, TLF Centre			
63. Elaborer un plan de communication relatif à l'éco-mobilité	SITCAT, Tour(s)plus				
64. Communiquer sur les actions du PDU	SITCAT				
65. Inciter les automobilistes à l'éco-conduite	Tour(s)plus				
66. Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30 et des zones de rencontre	Communes, Tour(s)plus				

Figure 53 : Axe 5 - Actions, maîtres d'ouvrage, partenaires associés, phasage - Source : PDU 2013-2023

6.1 Orientation 1 : Renforcer la coordination des acteurs de la mobilité

6.1.1 Action 58 : Créer un observatoire des mobilités

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Tour(s)plus.
- Partenaires associés : ATU, ORT, OE2T.

Cette action visait à créer un observatoire des mobilités qui permettrait notamment de rassembler les éléments permettant de mesurer l'avancement de la réalisation du plan d'actions du PDU et d'organiser et améliorer la connaissance des mobilités sur le territoire.

L'observatoire des mobilités a été réalisé et regroupe plusieurs indicateurs de mobilité sur le territoire, à différentes échelles et sur différentes années : reportings vélos, comptages routiers, baromètre de la mobilité, plateforme d'analyse des différentes enquêtes de déplacement (EMD 2008, EMC² 2019) par exemple.

Toutes les données ainsi recueillies permettent d'objectiver un état des lieux et d'actualiser les besoins du territoire du SMT en vue du prochain PDM. Celles-ci sont disponibles librement en open data en ligne.

				Réalisée

6.1.2 Action 59 : Mutualiser SIG et Modèle Multimodal de Déplacements

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Communes, ATU.

Cette action visait à utiliser et mettre à jour le modèle multimodal de déplacements, ainsi que d'utiliser de manière partenariale les outils SIG et le modèle dans le cadre des différents projets majeurs de l'agglomération.

L'action a été réalisée. Le modèle multimodal de déplacements est mis à jour régulièrement en fonction des évolutions du territoire, et est utilisé dans le cadre des différents projets majeurs du territoire de manière partenariale. Le système SIG permet également de regrouper de nombreuses données sur le territoire, qui sont également actualisées lors d'évolutions du territoire.

				Réalisée

6.1.3 Action 60 : Renforcer la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et gestionnaires de voirie

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.
- Partenaires associés : AOT, EPCI, communes.

Cette action visait à renforcer la coordination et le partage des différents projets du territoire entre les AO, gestionnaires de services de mobilité, et les communes et intercommunalités, gestionnaires de l'espace public et de la voirie. Pour cela, il était inscrit la mise en place d'un dispositif de concertation et de coordination permettant d'identifier les projets de chaque maître d'ouvrage et de mener à bien les projets impliquant plusieurs acteurs.

Une dynamique est en cours permettant de mettre en place des coopérations entre les différents AOM et gestionnaires de voiries, notamment en lien avec le SERM, le maillage cyclable, le tourisme etc.

		En cours		

6.1.4 Action 61 : Mieux coordonner les politiques cyclables

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Communes, SITCAT, Région Centre-Val de Loire, Département CD37.

Cette action visait à identifier une personne ressource chargée de coordonner les politiques vélo sur le territoire, en lien avec de nombreux acteurs, à la fois de la sphère publique et privée. Cette personne ressource avait également pour rôle le suivi du service Velociti ou encore des comptages vélos.

La coordination entre les différentes collectivités est facilitée par la présence de chargés de mission vélo dans chacune de ces entités. De plus, le Plan Départemental des Mobilités Douces a été engagé jusqu'en 2028 avec pour objectif de définir la stratégie du CD37 en termes de cyclotourisme, très important sur le territoire.

		En cours		

6.1.5 Action 62 : Mettre en place un club logistique

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus.
- Partenaires associés : Entreprises, CCI, CMA, UCAT, TLF Centre.

Cette action visait à constituer un club logistique permettant de rassembler et associer l'ensemble des acteurs du territoire sur le sujet, et d'échanger notamment sur les propositions concernant l'évolution du transport de marchandises sur le territoire.

La mise en place du club logistique est toujours d'actualité avec la signature d'une convention pour une logistique urbaine durable, signée par TMVL, la Ville de Tours, le SMT et le groupe La Poste, a permis d'amorcer la démarche avec en 2023 le premier forum logistique avec les acteurs de la logistique (transporteurs, donneurs d'ordre, collectivités...) et en 2024 les premiers ateliers mis en place dans le cadre de la convention.

		En cours		

6.2 Orientation 2 : Développer des outils de sensibilisation et de communication

6.2.1 Action 63 : Elaborer un plan de communication relatif à l'éco-mobilité

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT, Tour(s)plus.

Cette action visait à constituer un plan de communication dédié à l'ensemble des alternatives à l'automobile afin de promouvoir les pratiques écomobiles en mettant en avant leurs avantages individuels et collectifs.

De nombreuses campagnes de communication ont été réalisées afin de promouvoir les pratiques écomobiles sur le territoire, comme l'opération « Un mois sans voiture », des challenges mobilités entreprises.

De plus, le service Ecomobilité a été créé au sein du SMT depuis le précédent PDU.

				Réalisée

6.2.2 Action 64 : Communiquer sur les actions du PDU

- Délais : Court terme à long terme.
- Maîtres d'ouvrage : SITCAT.

Cette action visait à informer régulièrement les habitants et les collectivités sur l'avancement des actions prévues au PDU et de permettre la diffusion d'une culture de base sur la mobilité dans l'agglomération, et le développement de la concertation sur les enjeux en matière de transports.

La communication régulière sur les actions du PDU et les animations organisées sur le territoire à destination des habitants répondent à cet objectif. De plus, chaque fois qu'une des actions a été réalisée, le SMT a communiqué sur celle-ci lorsque cela avait un intérêt pour les usagers (via le site internet, le baromètre des mobilités etc).

				Réalisée

6.2.3 Action 65 : Inciter les automobilistes à l'éco-conduite

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Tour(s)plus.

Cette action visait à sensibiliser les citoyens à l'intérêt de l'éco-conduite et à inciter les habitants à suivre des sessions d'initiation à cette conduite éco-citoyenne.

Sans information

6.2.4 Action 66 : Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30 et des zones de rencontre

- Délais : Court terme.
- Maîtres d'ouvrage : Communes, Tour(s)plus.

L'objectif de l'action était de sensibiliser les habitants lors de l'aménagement de nouvelles zones apaisées afin d'expliquer leur fonctionnement aux riverains et autres usagers. L'action visait également à établir des temps de concertation avec les associations de quartier et les habitants.

Les communes ont mis en place des temps de concertation avec la population dans le cadre de l'aménagement de zones apaisées, de requalification d'espaces publics etc. De plus, la Ville de Tours a également édité en 2013 puis renouvelé en 2025 un guide Code de la rue afin de promouvoir le mieux vivre ensemble en milieu urbain.

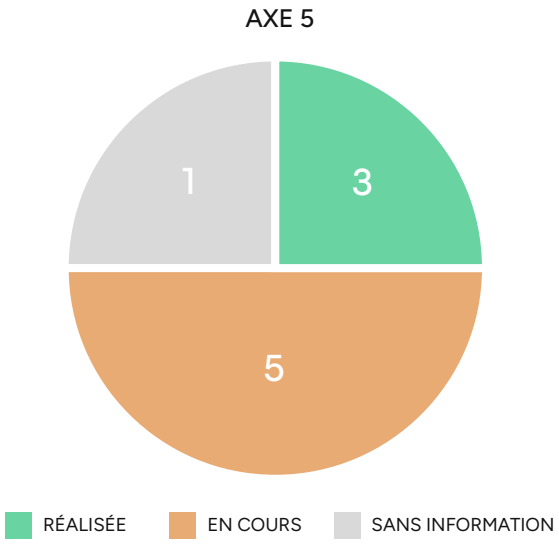
				Réalisée

6.2.5 Indicateurs de suivi

L'axe 5 ne comportait pas d'indicateurs de suivi dans le précédent PDU.

6.3 Synthèse de l'état de réalisation des actions de l'axe 5

Actions de l'axe 5	Niveau d'avancement de l'action
58. Créer un observatoire des mobilités	Réalisée
59. Mutualiser SIG et Modèle Multimodal de Déplacements	Réalisée
60. Renforcer la coopération entre AOT et gestionnaires de voirie	En cours
61. Mieux coordonner les politiques cyclables	En cours
62. Mettre en place un club logistique	En cours
63. Élaborer un plan de communication relatif à l'éco-mobilité	Réalisée
64. Communiquer sur les actions du PDU	Réalisée
65. Inciter les automobilistes à l'éco-conduite	Sans information
66. Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30 et des zones de rencontre	Réalisée



Les deux actions, création de l'observatoire de la mobilité et mutualisation du SIG et du modèle multimodal de déplacements, ont permis d'obtenir et de suivre un certain nombre d'indicateurs sur le territoire depuis le précédent PDU. Les actions basées sur une collaboration avec les différentes instances de gouvernance ou partenaires sont encore en cours.

Dans l'ensemble, il est à noter une volonté de créer une gouvernance nouvelle des mobilités et une nouvelle ambition de projet collectif et citoyen, appuyée par de la communication directe auprès des usagers. La dynamique qui anime la démarche SERM en est une bonne illustration.

7. Synthèse de l'évaluation de la mise en œuvre du PDU de 2013

L'analyse des actions du PDU de 2013 met en évidence le bilan de réalisation suivant pour chaque axe :

Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la voiture motorisée individuelle

Au global, sur l'axe 1, 90 % des actions ont été réalisées ou sont en cours de réalisation. En ce qui concerne les actions avec une maitrise d'ouvrage SITCAT, sur les 8 actions, 4 ont été réalisées, 2 ont été réalisées et sont à poursuivre et 2 sont en cours.

Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous

Au global, sur l'axe 2, l'intégralité des actions ont été réalisées et sont à poursuivre. Au sein de cet axe seulement une action est de maitrise d'ouvrage SITCAT/SMT.

Axe 3 : Construire la ville des courtes distances

Au global, sur l'axe 3, 1 action ont été réalisée, 1 a été réalisée et est à poursuivre et 7 sont en cours. Parmi les actions de maitrise d'ouvrage SITCAT, deux actions sont en cours de réalisation tandis qu'une a été réalisée et doit se poursuivre.

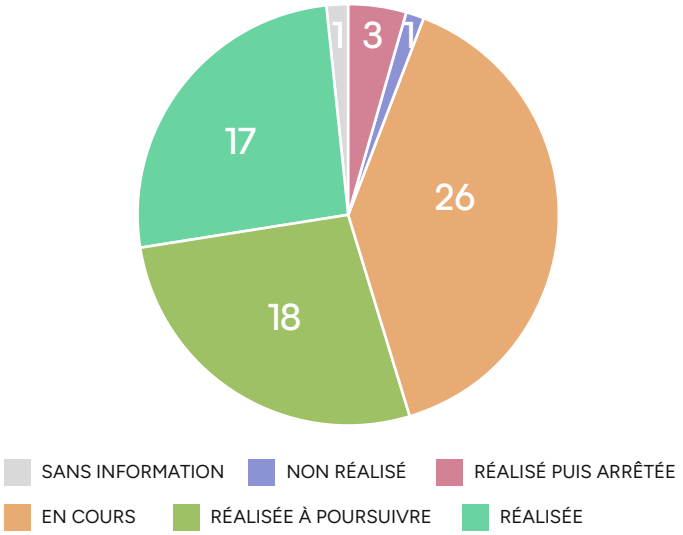
Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée

Au global, sur l'axe 4, 6 actions ont été réalisées, 14 sont en cours et 2 n'ont pas été réalisées. Parmi les actions de maitrise d'ouvrage SITCAT, l'unique action non réalisée concerne l'intégration des taxis et loueurs dans le bouquet de mobilité.

Axe 5 : Partager une culture des mobilités

Au global, sur l'axe 5, 5 actions ont été réalisées, 3 sont en cours de réalisation et 1 dont les informations manquent pour statuer. 5 actions étaient de maitrise d'ouvrage SITCAT, toutes ont été réalisées ou sont en cours de réalisation.

Au total, un peu plus de la moitié des actions du précédent PDU ont été réalisées ou leur réalisation est à poursuivre (54 %), les actions en cours de réalisation représentent environ 40 % des actions du PDU et seulement 5 % des actions n'ont pas été réalisées.



De manière générale, le PDU 2013 en tant que tel n'a pas forcément fait l'objet d'un portage et d'un suivi particulier. Pourtant, celui-ci a largement contribué à sensibiliser les acteurs de la mobilité et a impulsé des démarches. La majorité des actions du précédent PDU ont en effet été réalisées ou sont en cours de réalisation.

Le nombre important d'actions (une soixantaine) ainsi que le manque de priorisation de celles-ci ont également pu être des freins à leur suivi et à leur mise en œuvre. Ce n'est que depuis quelques années que la majorité des actions est en cours de réalisation avec notamment l'ensemble des mesures en lien avec les modes actifs. Avec un portage politique désormais plus fort sur le sujet de la mobilité (alors qu'auparavant il s'effectuait davantage sur des projets de transport), il y a matière à établir en 2026 un PDM plus impac-

tant que celui de 2013. Cette perspective n'aurait pas été possible sans les 10 années passées à mettre en œuvre le PDU et donc sans le PDU lui-même. Cette sensibilisation a ainsi amené un ancrage aux politiques publiques de mobilité et mérite d'être valorisée à l'heure du bilan du précédent PDU.

Plus dans le détail, en termes de transports collectifs, le PDU était porté par la réalisation de la première ligne de tramway et de la restructuration du réseau de bus. Depuis leur mise en place en 2013, les évolutions sur le réseau urbain concernent principalement son niveau de performance et les ajustements de l'offre selon les évolutions urbaines et fréquentations, avec également le développement du Transport à la Demande (TAD) pour la desserte de secteurs périphériques au cœur urbain. Le rabattement sur les parcs relais des bassins versants Est et Ouest sera développé avec le projet de deuxième ligne de tramway ainsi que dans le cadre de la démarche SERM. En termes de réseau ferré, les liaisons avec les territoires voisins ont été améliorées récemment, mais la desserte interne au SMT n'a pas évoluée, exceptées les liaisons entre les deux gares TGV de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Le développement reste à poursuivre

Le SERM a toutefois enclenché une dynamique importante sur le territoire, avec les territoires voisins, permettant de développer de véritables alternatives à la voiture individuelle (desserte interurbaine en train et en car, covoiturage, vélo). La mise en place de certaines actions a également permis au territoire de se doter d'outils techniques permettant un suivi régulier et prospectif de l'usage des différents modes de déplacements. C'est le cas notamment de la construction du Modèle multimodal de déplacements, qui est depuis utilisé dans le cadre de nombreux projets d'envergure et de documents de planification (SCoT notamment), ou encore de l'Observatoire des mobilités.

8. Évaluation des objectifs de répartition modale des déplacements

Le plan d'action devait permettre une diminution de 8 points de la part modale de la voiture en comparaison avec 2008, soit un passage de 55 % de part modale voiture en 2008 à 47 % en 2023. Afin d'atteindre cet objectif, un report modal vers les autres modes était souhaité, avec pour objectifs :

- une stabilité de la part modale de la marche à pied, dont la part était déjà notable en 2008 (30 %) malgré une augmentation de la population et un vieillissement attendu ;
- une hausse de la part modale du vélo passant de 4 % à 9 % ;
- une hausse de la part modale des transports collectifs, passant de 8 % à 13 %, en lien avec la mise en service de la première ligne de tramway.

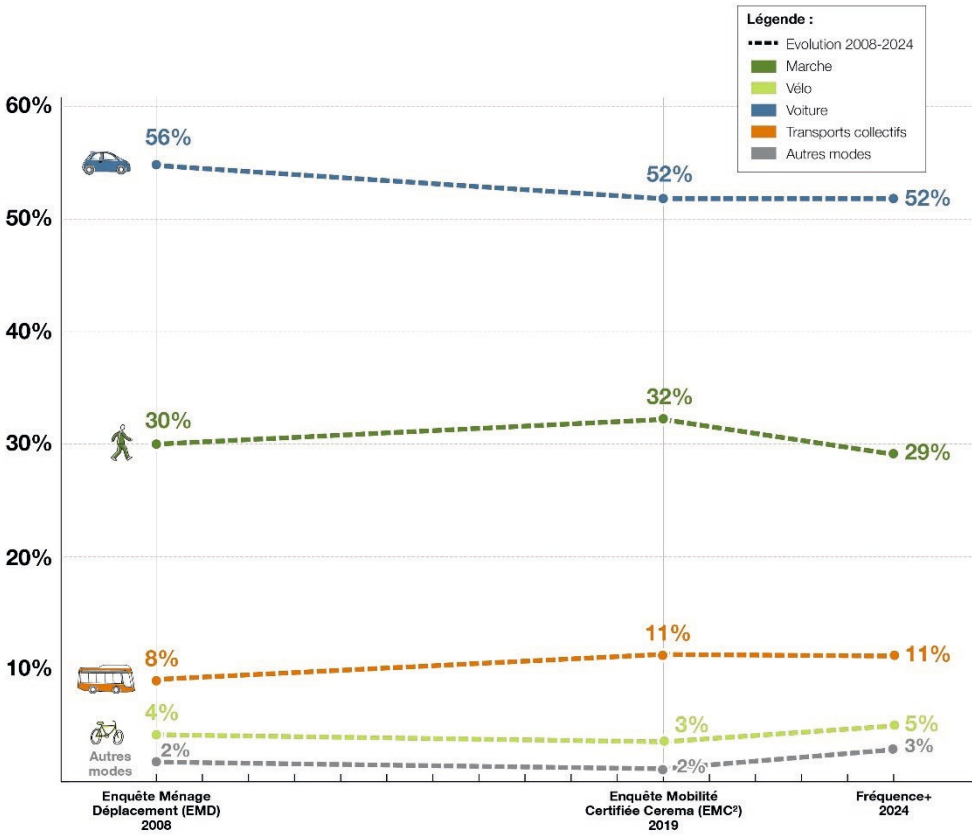


Figure 54 : Evolutions des parts modales

Les résultats de l'EMC² 2019 permettent de faire un premier bilan de ces objectifs de parts modales. Ils mettent en avant une baisse de l'usage de la voiture entre 2008 et 2019 (passage de 55 % à 53 %). La place de la marche à pied a quant à elle augmentée, atteignant 32 % et se plaçant ainsi au-dessus de l'objectif fixé par le précédent PDU pour 2023. La part modale des transports collectifs a également augmentée, de 3 points, passant de 8 % à 11 %. Cette augmentation s'explique notamment par la mise en service de la première ligne de tramway en 2013. Enfin, la part modale du vélo a quant à elle que très peu évoluée (passage de 4 % à 3 %, mais une évolution qui se situe dans la marge d'erreur au vu des volumes induits), malgré une augmentation générale de la pratique sur le territoire en valeur absolue.

De manière générale, il en ressort donc des objectifs fixés par le précédent PDU encore non atteints pour la majorité des modes. Les écarts existants entre les objectifs et les parts modales issues de l'EMC² de 2019 peuvent être expliqués de diverses manières :

- concernant la part modale de la voiture, l'objectif fixé, confronté à la hausse générale des déplacements entre 2008 et 2019 a rendu difficile une baisse plus importante. Les mesures de réduction appliquées sur la voiture individuelle apparaissent comme insuffisants pour dissuader son utilisation (plan de circulation, stationnement, etc) en faveur de modes alternatifs ;
- concernant la part modale des transports collectifs, celle-ci s'explique par le peu d'évolution du réseau à la suite de la mise en service de la première ligne de tramway. Des actions d'amélioration de l'offre et d'optimisation de la performance des différentes lignes ainsi que la mise en place du TAD ont été réalisées mais depuis 2013 aucune ligne structurante du même type a été mise en place. La mise en service de la seconde ligne de tramway accompagnée d'une réorganisation du réseau et d'une amélioration de la qualité d'offre permettront certainement d'augmenter davantage la part de ce mode ;
- concernant la part modale du vélo, des aménagements cyclables ont été réalisés le long de la ligne 1 de tramway, conformément aux obligations de la loi LOM. En ce sens, 21km d'aménagements cyclables étaient prévus, en lien en adéquation avec le schéma directeur cyclable de l'agglomération de l'époque. Toutefois, la part modale de ce mode n'a pas évoluée. La mise en place d'infrastructures structurantes lisibles, confortables et sécuritaires sur l'ensemble du territoire aurait pu permettre une augmentation de la pratique et du poids que ce mode représente dans les déplacements globaux. Le Schéma Directeur Cyclable Métropolitain, dont certains travaux ont débuté, permettra de proposer une infrastructure de qualité à l'ensemble des usagers. Ces infrastructures, couplés à des actions de communication et de sensibilisation permettront certainement de faire augmenter la part modale vélo sur le territoire.

Les résultats de l'enquête Fréquence+ réalisée par le CEREMA de janvier à avril 2024 permet de dégager des tendances d'évolution des parts modales depuis 2019. Il en ressort une hausse de l'usage des modes alternatifs à la voiture, notamment du vélo et des transports collectifs, sans pour autant provenir de reports depuis la voiture vers ces modes. En effet, la part modale de la voiture n'a pas baissé et est restée stable depuis 2019. A contrario, la marche à pied a connu une baisse probable de près de 3 points. Ces résultats montrent que les effets tardent encore à se vérifier et qu'il reste des efforts importants à fournir pour opérer un véritable report modal.

9. Enseignements du bilan du PDU 2013-2023 en vue de l'établissement du PDM 2026-2036

L'analyse du bilan du PDU, qu'il s'agisse des intentions affichées ou de leur concrétisation, amène plusieurs enseignements importants à l'heure de planifier les mobilités tourangelles pour les 10 prochaines années. Ces enseignements peuvent être considérés comme des éléments de cadrage pour la conception du futur PDM, dans l'objectif de tirer profit de toute l'expérience acquise au cours des 10 dernières années de mise en œuvre.

Sans réelle hiérarchie entre eux, ces 10 enseignements sont les suivants :

1. Eviter de mélanger intentions et actions dans sa programmation :

Le volet « sensibilisation » du PDU 2013-2023 a prouvé son efficacité sur certaines orientations générales pas toujours concrètes ni chiffrables mais utiles pour une transformation de fond sur la durée. Mais à l'heure du bilan, force est de constater que certaines des 66 actions du PDU n'en étaient pas réellement, ce qui a pu fragiliser la mise en œuvre du projet

2. Manager l'agilité pour permettre une adaptation maîtrisée du plan d'actions au gré des besoins

Le bilan du PDU montre que de nombreuses actions ont évolué entre la date du PDU et leur mise en œuvre. Ces évolutions sont logiques puisque le PDU répondait à des enjeux relevés à date de sa conception qui ont évidemment évolué avec le temps, selon le contexte économique, social, sociétal ou politique. Le risque étant que ces évolutions se fassent sans cohérence, il s'agira de créer un cadre à la fois clair et souple pour permettre aux actions du PDM d'évoluer au gré des besoins, mais au service de la stratégie déployée.

3. Hiérarchiser le plan d'actions

Le PDU proposait 66 actions non hiérarchisées, simplement structurées autour de thématiques. Cette absence de priorisation amenait des actions structurantes à long terme à côtoyer des éléments plus ponctuels et légers. Les actions relevant de mesures d'accompagnement n'étaient pas mises clairement en lien avec les actions sur lesquelles elles s'appuyaient. Outre la difficulté de suivre l'avancement de 66 actions, il devenait compliqué de ne pas considérer chacune d'entre elles comme indépendante. Le futur PDM devra s'appuyer sur ce constat pour mieux mettre en évidence les interdépendances entre actions et le rôle de chacune d'entre elles (projet structurant, projet secondaire, projet d'accompagnement). Il pourra également limiter le suivi à un volume moins conséquent d'actions pour en améliorer la compréhension dans l'environnement PDM.

4. Transformer la mobilité dans la continuité

Beaucoup d'actions issues du PDU 2013-2023 se sont déployées au cours des dernières années et sont en cours, avec des degrés d'avancement divers, allant de l'initialisation de la démarche à la mise en œuvre sur le terrain. Ces actions, qu'il s'agisse de projets concrets ou d'études, constituent mécaniquement un socle de base pour le futur PDM, qui devra construire dessus sauf en cas d'incompatibilité majeure, à relever aussi tôt que possible le cas échéant.

5. Apprivoiser les échelles géographiques

Le plan d'actions du PDU 2013-2023 met peu en évidence les échelles sur lesquelles il intervient. Or, l'échelle de pertinence d'un projet métropolitain reste globalement bornée au territoire qu'il sert. En d'autres termes, le PDU est pertinent pour les projets et actions d'échelle métropolitaine. A une échelle plus large, il est une partie, importante parfois, du sujet ; à une échelle plus locale, il n'est pas assez précis ou nuancé pour

répondre efficacement aux enjeux. Comprendre cela ne signifie pas que le PDM ne devra aborder toutes ces échelles, mais il devra mieux définir le rôle qu'il pourra y jouer : contribuer et coordonner aux échelles élargies, cadrer et orienter aux échelles les plus fines.

6. Mieux gérer les échelles temporelles

Il en va de même pour les échelles temporelles. Si le PDU est programmatique sur une période de 10 ans, rien ne lui interdit de voir plus loin ; si le PDU peut être précis et engageant sur le court terme, il ne devrait pas entrer dans les détails pour les projets qui devront évoluer en regard de l'enseignement 2 sur l'agilité. Cette gestion des échelles temporelles peut se traiter avec une approche pragmatique autour de la question suivante : que pouvons-nous faire aujourd'hui pour faciliter les mesures de demain, après demain et après-après demain ? L'enjeu sera alors de construire un plan d'actions précis pour les 3 à 5 prochaines années, et d'être plus large pour le long terme.

7. Impliquer les partenaires dès la conception

Le bilan du PDU montre que les actions portées par les partenaires en dehors du SITCAT se sont généralement réalisées sans réelle coordination entre elles et sans coordination régulière et cadrante avec le PDU. Pour pouvoir impliquer des acteurs extérieurs aux concepteurs du projet, il convient de les impliquer au plus tôt dans la démarche, afin de les entrainer dans le processus analyse – compréhension – décision – mise en œuvre en tant que partie prenante, en acceptant les compromis que la démarche demande. Pour le PDM, un travail actif a été mené en ce sens avec l'ensemble des parties prenantes du projet dès le début de son élaboration.

8. Cadrer l'action publique et l'action privée

Le projet de PDU 2013-2023 met très clairement en avant l'action publique et ne propose aucun cadre pour le développement et le déploiement des initiatives privées. Dans un monde où les échelles de temps nécessaires au déploiement de l'innovation technologique et, surtout, numérique, se sont considérablement réduites, il devient nécessaire de s'assurer que ces initiatives, qui ne manqueront pas de se présenter, vont bien dans le bon sens par rapport aux orientations du projet.

9. Créer des passerelles thématiques et organiser les interfaces nécessaires

La mobilité est au cœur de nombreuses thématiques connexes : sociologie, urbanisme, énergie, économie, etc. Ces thématiques considèrent le sujet comme un élément parmi d'autres à prendre en compte. L'objet du futur PDM sera de définir une gouvernance adaptée pour ces actions transversales, indispensables, permettant de les suivre et de les ajuster auprès de leurs porteurs.

10. Renforcer le volet serviciel et humain du projet

En comparaison avec 2013, nous sommes actuellement dans une gestion de la mobilité plus humaine et servicielle que technologique et infrastructurelle. Le contexte économique en est partiellement responsable mais pas uniquement : il s'agit aussi d'une individualisation de la société et d'une appétence citoyenne.

Il est logique que le volet « management de la mobilité individuelle » ait porté en 2013 en grande partie sur de la sensibilisation et de la communication. Le projet devra désormais aller beaucoup plus loin, tout en maintenant une logique collective plus qu'individuelle afin de proposer un projet d'intérêt général et de bien commun.

Ces 10 enseignements clefs, directement issus de l'analyse compréhensive du présent bilan du PDU 2013-2023, sont proposés comme socle méthodologique pour l'établissement du projet puis du plan d'actions du futur PDM.

Plan de Mobilité Touraine

Syndicat des Mobilités de Touraine

02 47 80 12 00

mobilites@mobilites-touraine.fr

Plus d'infos sur smt-touraine.fr

Syndicat des Mobilités de Touraine

Tours métropole Val de Loire

© www.grouperougevif.fr - 10/ 2025 - 29314

LE TRI + FACILE

Livret

BAC DE TRI