

# Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités de Touraine



# Table des matières

<b>1. La démarche du Plan de Mobilité 2026-2036 du SMT</b>	<b>6</b>
1.1 Le Syndicat des Mobilités de Touraine	6
1.2 Le Plan de Mobilité	7
1.2.1 Les objectifs du Plan de Mobilité	
1.2.2 L'Annexe accessibilité	
1.2.3 L'évaluation environnementale	
1.3 La démarche d'élaboration du PDM	9
1.4 La coordination avec les autres démarches	10
<b>2. Le territoire du SMT</b>	<b>14</b>
2.1 Un territoire avec de nombreuses contraintes naturelles et artificielles	14
2.2 Une concentration de la population et des emplois	15
2.3 Un patrimoine qui attire	17
<b>3. Les mobilités</b>	<b>20</b>
3.1 Les différents types de flux	20
3.2 Les différentes parts modales	23
3.2.1 Sur l'ensemble du SMT	
3.2.2 Au niveau des différents secteurs du territoire	
3.2.3 Selon la distance des déplacements	
3.2.4 Selon l'âge et le genre	
3.2.5 Selon le motif de déplacements	
3.2.6 Une concentration des motifs de déplacements sur les périodes de pointe	
3.3 Focus sur les déplacements domicile – travail	28
<b>4. L'organisation et les usages des réseaux de transports</b>	<b>30</b>
4.1 Un usage de la voiture difficilement en baisse	30
4.1.1 Une desserte routière capacitaire suffisante	
4.1.2 Un taux d'autosolisme élevé	
4.1.3 Des volumes de trafic élevés mais une congestion limitée	
4.2 Une offre et une gestion du stationnement encore favorable à l'usage de la voiture	34
4.3 Le vélo, une alternative à la voiture	35
4.3.1 Une offre qui se structure	
4.3.2 Une pratique en forte augmentation	
4.4 La marche, un mode à faciliter et à sécuriser	39
4.5 Un réseau de transports collectifs urbains Fil Bleu pour la desserte du SMT	40
4.5.1 Un réseau performant	
4.5.2 Une fréquentation en constante augmentation	
4.6 Les transports collectifs ferrés et interurbains, support à l'accessibilité en lien avec les territoires voisins	42
4.6.1 Un réseau ferré dense en lien avec les territoires voisins	
4.6.2 Un réseau de cars interurbains circulant sur le SMT	
4.7 Une interopérabilité et une intermodalité entre les réseaux à renforcer	44
4.7.1 Une interopérabilité existante à renforcer	
4.7.2 Une intermodalité en développement	
4.8 Le partage des véhicules, solution de mobilité encore peu utilisée	46
4.8.1 Le covoiturage	
4.8.2 L'autopartage	
4.9 L'accidentologie, une sécurisation des points durs à poursuivre	48
4.9.1 La localisation des accidents	
4.9.2 Les passages à niveau	



4.10 Une chaîne de déplacements pas encore accessible à 100 % .....	51
4.10.1 Le réseau Fil Bleu .....	
4.10.2 La voirie et l'espace public .....	
4.11 La logistique, une thématique peu développée .....	53
4.12 L'électrification des véhicules en cours .....	54
4.13 Les évolutions sur le territoire .....	56
4.13.1 La population et les emplois .....	
4.13.2 L'organisation de la mobilité .....	
4.14 La synthèse et les perspectives .....	59
<b>5. Le bilan du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 .....</b>	<b>62</b>
5.1 L'axe 1: Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle .....	64
5.2 L'axe 2: Garantir la mobilité pour tous .....	67
5.3 L'axe 3: Construire la ville des courtes distances .....	68
5.4 L'axe 4: Mieux organiser la mobilité motorisée .....	70
5.5 L'axe 5: Partager une culture de la mobilité .....	72
5.6 Les enseignements du bilan du PDU 2013-2023 pour aller vers le PDM 2026-2036 .....	74
<b>6. La stratégie du PDM .....</b>	<b>76</b>
6.1 Les enjeux du PDM .....	76
6.1.1 Enjeu 1: Santé publique, développement durable et environnement .....	
6.1.2 Enjeu 2: Mobilité inclusive et solidaire, pour toutes et tous et partout .....	
6.1.3 Enjeu 3: Renforcement des alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme .....	
6.1.4 Enjeu 4: Accompagnement au changement de pratique de mobilité .....	
6.2 Les leviers pour un report modal durable et significatif .....	80
6.3 Les axes stratégiques et les orientations .....	81
6.3.1 L'axe « Réaliser les projets engagés » .....	
6.3.2 L'axe « Étendre les réseaux alternatifs à la voiture » .....	
6.3.3 L'axe « Fluidifier le parcours des usagers » .....	
6.3.4 L'axe « Accompagner les changements de pratique » .....	
6.3.5 L'axe « Coordonner autour d'une gouvernance partagée » .....	
6.4 L'ambition du projet .....	86
6.4.1 Les scénarios élaborés pour le PDM 2026-2036 .....	
6.4.2 L'évaluation des scénarios sur la base de critères environnementaux et santé .....	
6.4.3 Les émissions de gaz à effet de serre .....	
6.4.4 Les émissions de Nox .....	
6.4.5 Les émissions de particules .....	
6.5 Le PDM 2026-2036 .....	92
<b>7. Le plan d'actions .....</b>	<b>96</b>
7.1 L'axe « Réaliser les projets engagés » .....	96
7.2 L'axe « Étendre les réseaux alternatifs à la voiture » .....	116
7.3 L'axe « Fluidifier le parcours des usagers » .....	142
7.4 L'axe « Accompagner les changements de pratique » .....	153
7.5 L'axe « Coordonner autour d'une gouvernance partagée » .....	171
7.6 La synthèse des actions .....	175
7.7 Les indicateurs de suivi des actions .....	177
7.8 Évaluation Financière et modalités de Financement .....	180
7.8.1 Ordre de grandeur des coûts des actions .....	
7.8.2 Synthèse des coûts .....	
7.8.3 Coûts d'exploitation .....	



## EDITO

Le Plan de Mobilité (PDM) définit la stratégie globale et la feuille de route pour l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la métropole de Tours pour les années à venir. Il traduit les ambitions du territoire pour façonner la ville de demain : une ville mieux connectée, plus sobre dans l'usage de ses espaces, et dotée de solutions de mobilité à la fois adaptées aux besoins de chacun et cohérentes avec nos engagements nationaux et internationaux en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de préservation de l'environnement.

Élaboré à l'issue d'une large concertation menée de janvier 2024 à octobre 2025 par le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), ce document réaffirme le principe d'équité sociale et territoriale. Il garantit à tous les habitants, qu'ils résident au cœur de Tours, dans une commune périurbaine ou en zone plus éloignée, une égalité d'accès aux services de mobilité. Ce plan vise à améliorer notre cadre de vie tout en réduisant nos émissions de gaz à effet de serre de 32 % et celles de dioxyde d'azote de 71 %, contribuant ainsi à la santé de tous.

Cette trajectoire ambitieuse repose sur des objectifs concrets : encourager davantage la marche, dont la part modale progressera de 29 % en 2024 à 32 % en 2036, doubler la pratique du vélo, accroître l'usage des transports collectifs pour atteindre 15 % contre 11 % aujourd'hui, et réduire la part des déplacements effectués en voiture, qui passera de 52 % à 40 % sur la même période.

Pour y parvenir, le SMT et ses partenaires poursuivront le développement du réseau de transports collectifs, amélioreront la qualité du service à travers des amplitudes horaires élargies et un cadencement renforcé, soutiendront les solutions de covoiturage et encourageront les mobilités actives, inclusives et bénéfiques pour la santé, telles que la marche et le vélo.

Cependant, l'amélioration de l'offre ne suffit pas à transformer durablement les pratiques. Le nouveau plan entend aller plus loin en développant le conseil et l'accompagnement vers de nouvelles habitudes de déplacement, véritables leviers de la transition des mobilités.

Réussir cette transformation nécessite l'implication de tous. Le PDM se veut ainsi le plan de l'ensemble des acteurs du territoire : collectivités, entreprises, associations et citoyens. Ensemble, nous poursuivrons le dialogue pour le faire vivre, enrichir son contenu et concrétiser la vision d'une mobilité plus durable, plus équitable et plus partagée.

**Emmanuel Denis,**

*Président du Syndicat des Mobilités de Touraine et Maire de Tours*

## CHAPITRE 1

# La démarche du Plan de Mobilité 2026-2036 du SMT



# 1. La démarche du Plan de Mobilité 2026-2036 du SMT

## 1.1 Le Syndicat des Mobilités de Touraine

SMT = Syndicat des Mobilités de Touraine = Autorité Organisatrice de la Mobilité

25 communes : 22 de Tours Métropole Val de Loire et 3 de Touraine-Est Vallées

Le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), créé en 2018, est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur le territoire des **22 communes de Tours Métropole Val de Loire** (Ballan-Miré, Berthenay, Chambray-lès-

Tours, Chanceaux-sur-Choisille, Druye, Fondettes, Joué-lès-Tours, La Membrolle-sur-Choisille, La Riche, Luynes, Mettray, Notre-Dame-d'Oé, Parçay-Meslay, Rochecorbon, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Étienne-de-Chigny, Saint-Genouph, Saint-Pierre-des-Corps, Savonnières, Tours et Villandry) et de **3 communes de la communauté de communes Touraine-Est Vallées** (Vernou-sur-Brenne, Vouvray, La Ville-aux-Dames).



Figure 1 - Territoire du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), Source : SMT

La mission du Syndicat des Mobilités de Touraine est de construire une offre de services de mobilité durable, attractive et accessible à tous, favorisant l'intermodalité et répondant aux besoins des habitants et des activités du territoire. Le SMT étant une AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) dont le ressort territorial est situé dans une agglomération (au sens de l'Insee) de plus de 100 000 habitants, il doit obligatoirement engager une démarche de planification de la mobilité.

En 2019, la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) a redéfini les outils de construction et de mise en œuvre des politiques de mobilité. Elle a fait évoluer le **Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM)** afin de mettre en cohérence les objectifs de ce document de planification avec les nouveaux enjeux de mobilité et l'évolution des missions des autorités organisatrices de la mobilité.

## 1.2 Le Plan de Mobilité

### 1.2.1 Les objectifs du Plan de Mobilité

La LOM a réaffirmé le rôle du PDM dans l'atteinte des **objectifs de réduction de gaz à effet de serre** et la contribution des PDM aux engagements de la France en matière de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de préservation de la biodiversité et du climat.

La LOM crée l'obligation d'intégrer **un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables** au sein du PDM. Ce volet contribue au développement des modes actifs et associe notamment les approches par les infrastructures (stationnement, pôles d'échange multimodaux, entrées de ville) et par l'information aux usagers.

**Les enjeux de cohérence entre politiques publiques locales sont réaffirmés.** Outre la dimension climat, air et énergie déjà mentionnée, le PDM doit contribuer à la lutte contre l'étalement urbain. Ceci nécessite la réelle mise en cohérence de la politique de mobilité avec celle de l'urbanisme local, déclinée par le plan local d'urbanisme intercommunal/métropolitain (PLUi/PLUm). La contribution de la politique de mobilité en matière de cohésion sociale et territoriale est également explicitée avec un objectif d'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires moins denses ou ruraux.

**Ainsi, le PDM est un document stratégique, qui permet de déterminer un cap pour les politiques publiques de mobilité, cohérent avec l'ensemble de l'action publique, toutes thématiques confondues.** Plus souple qu'un PDU, son élaboration suit une démarche relativement normée.

Le contenu d'un Plan de Mobilité est défini par le **code des transports** :

« Le Plan de Mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le Plan de Mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. » (article L.1214-1 du code des transports).

Le Plan de Mobilité vise ainsi à répondre aux 11 objectifs suivants :

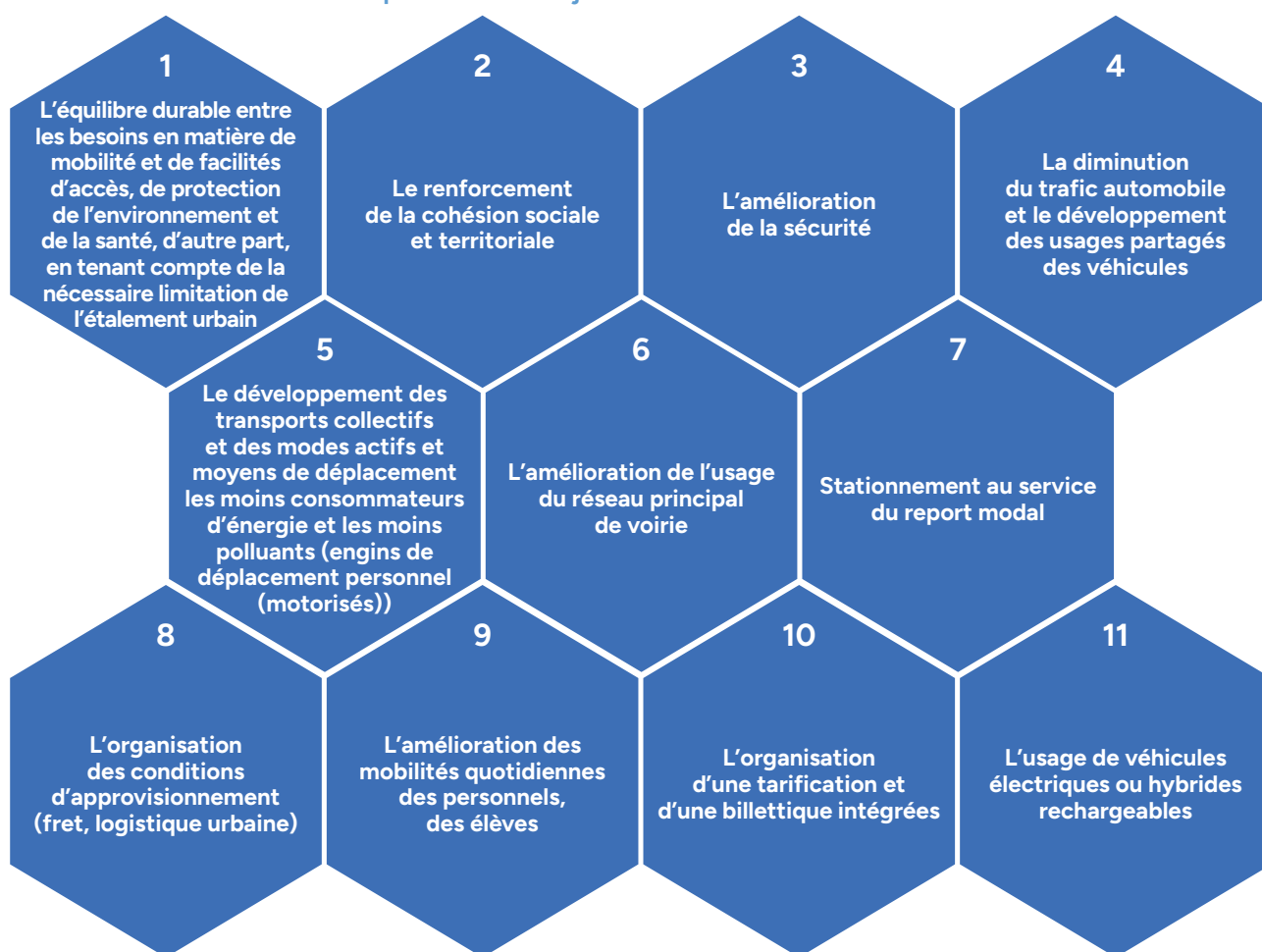


Figure 2 – Les objectifs des Plans de Mobilité

### 1.2.2 L'Annexe accessibilité

Le Plan de Mobilité doit également comporter une annexe spécifique traitant de l'accessibilité (article R.214-1 du code des transports).

Cette annexe indique 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. L'annexe accessibilité

doit donc assurer la bonne prise en compte de l'interface voirie/transport en faisant le lien entre la mise en accessibilité des réseaux de transports, et la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. L'objectif est également de mettre en avant les actions du Plan de Mobilité relatives à l'accessibilité, et préciser les mesures d'accompagnement et d'exploitation à mettre en œuvre.

### 1.2.3 L'évaluation environnementale

Le PDM étant un document de planification susceptible d'avoir une incidence notable sur l'environnement, il est soumis à évaluation environnementale. La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale.

Elle comporte l'analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le projet.



Elle comporte également une analyse exposant :

- les effets notables probables de la mise en œuvre du plan ou document sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages;

- l'évaluation des incidences Natura 2000 prévue aux articles R. 414-21 et suivants.

L'évaluation environnementale et son résumé non technique sont présentés dans des documents distincts.

## 1.3 La démarche d'élaboration du PDM

L'élaboration du Plan de Mobilité s'est déroulée en plusieurs phases :

- Phase 1: Analyse du fonctionnement actuel de la mobilité, diagnostic et évaluation du Plan de Déplacements (PDU) 2013-2023: un temps d'étude pour dresser un état des lieux de la mobilité sur le territoire et établir un bilan des actions définies dans le cadre du PDU 2013-2023;
- Phase 2: Définition de la stratégie à 2036 : une étape qui vise à prendre en compte les différents projets, à définir les enjeux, objectifs et contraintes et à proposer le meilleur scénario possible d'organisation de la mobilité à l'horizon 2036;
- Phase 3: Établissement du plan d'actions et élaboration du dossier de PDM: une phase pour décliner la stratégie de mobilité en plan d'actions avec l'établissement de fiches actions (programmation, budgets) et la réalisation de l'évaluation environnementale.

**Une concertation** a eu lieu durant toute la période d'élaboration du PDM avec plusieurs temps forts de rencontres et d'échanges avec différents publics pour approfondir et enrichir le travail technique et co-construire une vision stratégique de mobilités :

- des ateliers avec les acteurs associatifs, les personnes publiques associées, les élus, les techniciens des services des collectivités, le grand public: en juin-juillet 2024 et en janvier 2025;
- un atelier commun avec la démarche du PLUm (Plan Local d'Urbanisme métropolitain) pour faire le lien entre aménagement et mobilités avec les techniciens de services des collectivités, les élus et les partenaires publics associés en octobre 2024;
- des ateliers de type « Fresque de la mobilité » en juillet et en septembre 2024;
- des ateliers de type « jeu pédagogique » en mai 2025 et octobre 2025.



En complément de ces ateliers, deux conférences-débats ont été organisées et ont permis d'aborder les thématiques « Mobilité et défi climatique » et « Mobilité et comportement ».

Plus de 350 personnes ont ainsi participé à la démarche d'élaboration du plan de mobilité. Le déroulé et les enseignements de la concertation sont présentés dans les trois cahiers dédiés.

À la suite de ces phases, le dossier de projet de PDM est constitué afin d'être arrêté en comité syndical du SMT.

Une fois le projet de PDM arrêté, la phase de consultation réglementaire débute :

- le dossier de PDM arrêté est soumis pour avis aux personnes publiques consultées (communes,

Département, Région, services de l'État, SMAT, TMVL, CCTEV, Autorité environnementale);

- le dossier est ensuite soumis à enquête publique, assorti des avis des personnes publiques consultées.

À l'issue de l'enquête publique, le dossier, éventuellement amendé suite aux retours de l'enquête publique, est approuvé par le comité syndical du SMT.

## 1.4 La coordination avec les autres démarches

Le plan de mobilité s'inscrit dans la continuité des documents de planification existants ou en cours de réalisation sur le territoire du SMT ou sur des territoires plus larges, parmi lesquels :

- le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle (arrêté le 24 octobre 2025 pour une approbation à horizon 2026)**, document qui coordonne les différentes politiques publiques en matière d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement. Il concerne un bassin de vie composé de 3 intercommunalités : Tours Métropole Val de Loire, Touraine-Est Vallées et Touraine Vallée de l'Indre;
- le **Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm)** de Tours Métropole Val de Loire (approbation à horizon fin 2026) et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la CC Touraine-Est Vallées (approbation fin 2025), documents d'urbanisme qui déterminent les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols;

- les **Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Tours Métropole Val de Loire (fin 2024) et de la CC Touraine-Est Vallées (2022)**, documents qui définissent un programme d'actions ciblant deux axes principaux : adapter le territoire aux changements climatiques et lutter contre les dérèglements de l'écosystème. Les mesures mises en place dans le cadre des PCAET mobilisent tous les secteurs d'activité;
- le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle (2024)**, document qui définit les objectifs à atteindre et les mesures visant à respecter les valeurs limites fixées par l'Union européenne;
- le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** de la Région Centre-Val de Loire (2023), document qui précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

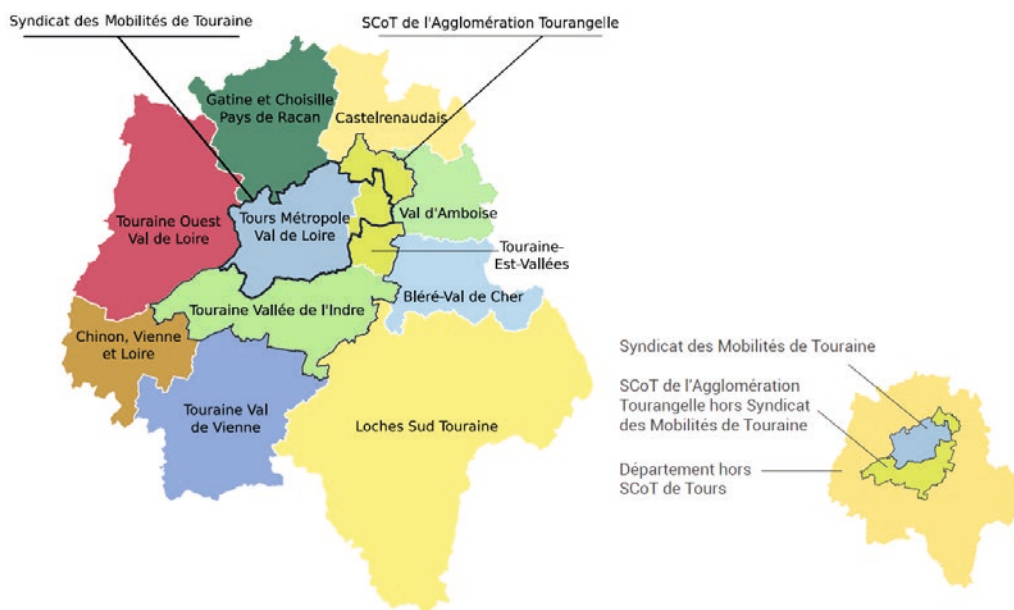


Figure 3 – Imbrications géographiques des différents territoires et démarches, Source : SMT



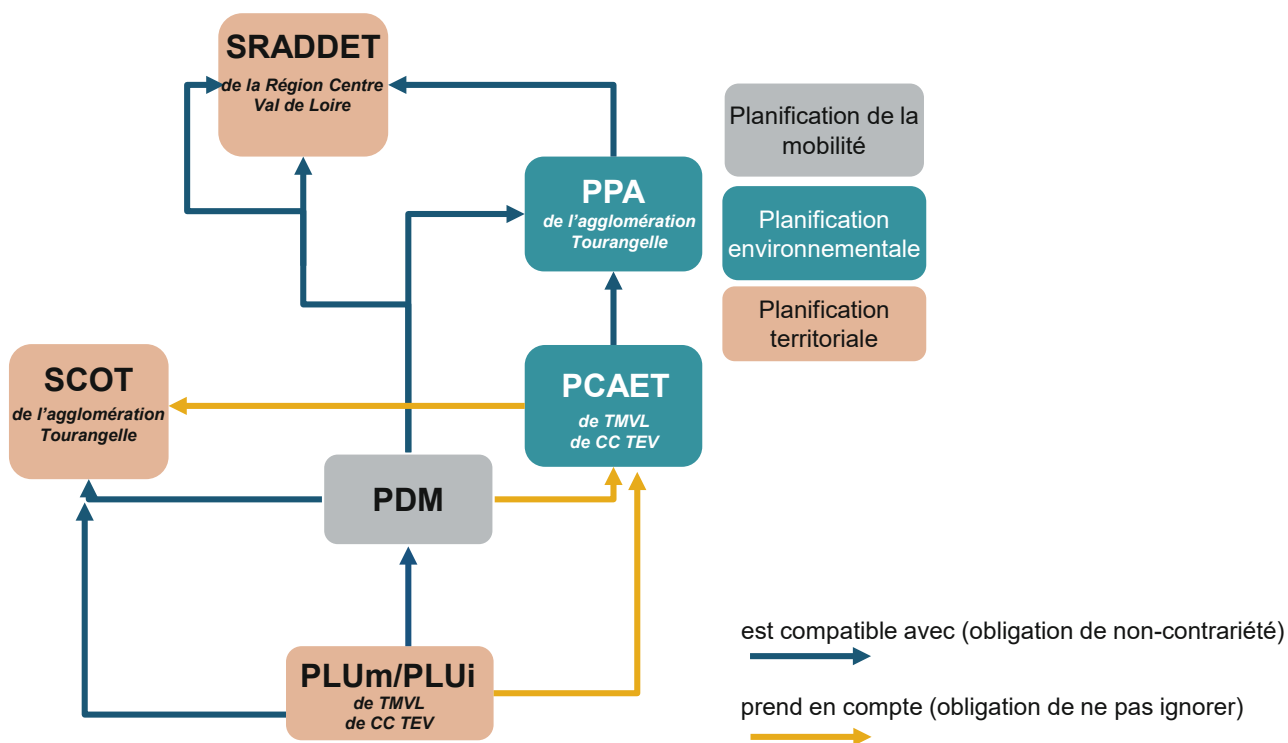


Figure 4 – Diagramme illustrant les relations entre les différents documents de planification



## CHAPITRE 2

# Le territoire du SMT



## 2. Le territoire du SMT

### 2.1 Un territoire avec de nombreuses contraintes naturelles et artificielles

Un territoire avec des contraintes physiques et naturelles importantes, qui structurent et limitent les déplacements autour des franchissements, des traversées

Le territoire est marqué par de nombreuses coupures :

- **deux cours d'eau en est-ouest**, avec une grande partie du territoire concernée par le risque d'inondation;
- **un relief vallonné** principalement sur la rive nord de la Loire et la rive sud du Cher;
- **une étoile ferroviaire avec 8 branches SNCF classiques et deux Lignes à Grande Vitesse** induisant donc des emprises ferroviaires importantes, notamment au niveau de Saint-Pierre-des-Corps;
- des infrastructures routières à fort gabarit : autoroute A10, rocade, pénétrantes.

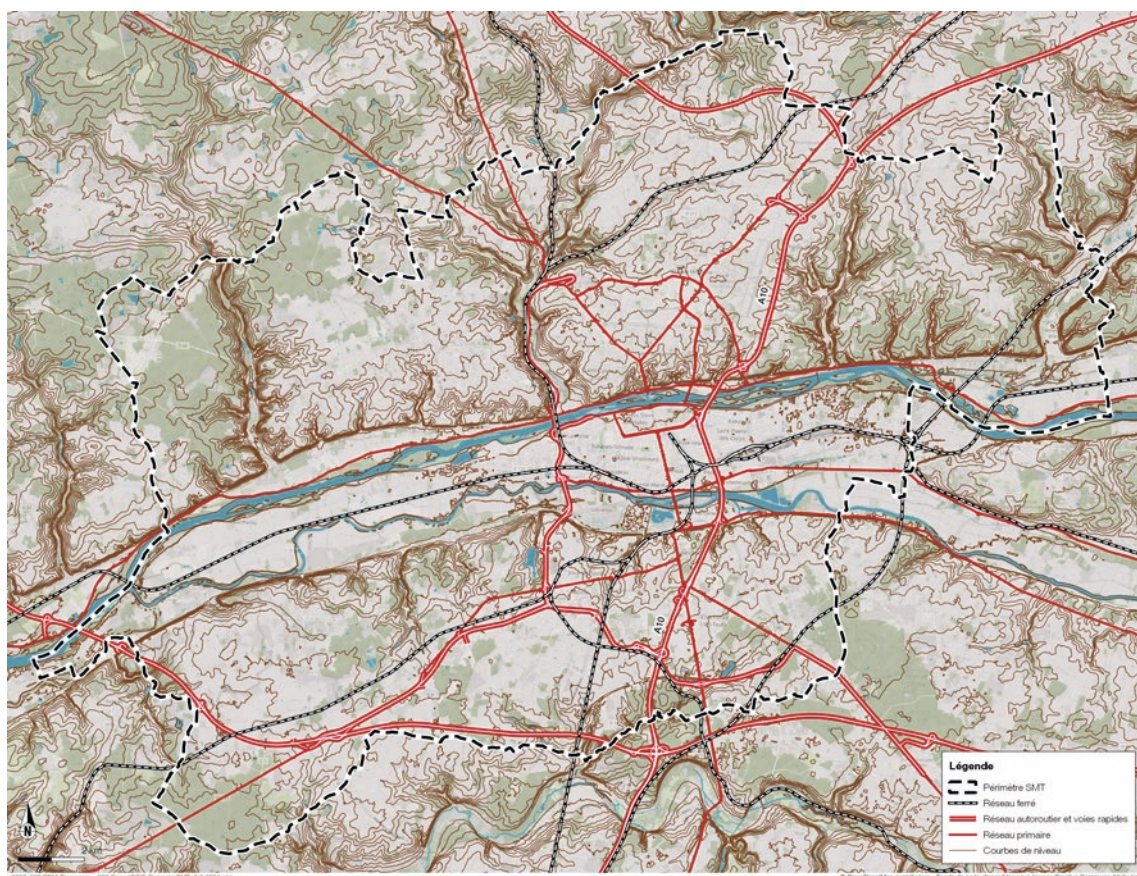


Figure 5 – Coupures naturelles et artificielles et courbes de niveau



## 2.2 Une concentration de la population et des emplois

Un territoire compact qui concentre l'essentiel de sa population et de ses emplois dans un ovale d'environ 10 km sur 6 km

Une dynamique démographique marquée par le vieillissement de la population et l'accueil d'une importante population étudiante

En termes de population, le SMT regroupe environ 315 600 habitants en 2019 avec :

- **80 % des habitants, soit 252 500 habitants, qui sont concentrés sur 7 communes** (Tours, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Cyr-sur-Loire);

- **une périphérie étalée et peu dense qui regroupe environ 63 000 habitants**, dispersés sur les dix-huit communes restantes, principalement au nord et à l'ouest;
- **une part de la tranche d'âge 15-29 ans** qui représente un poids plus important que celui sur le département;
- **une part de la population de plus de 60 ans** qui est semblable à la valeur au niveau départemental et en augmentation constante (hausse de 26 % [+17 000 habitants] entre 2008 et 2019).

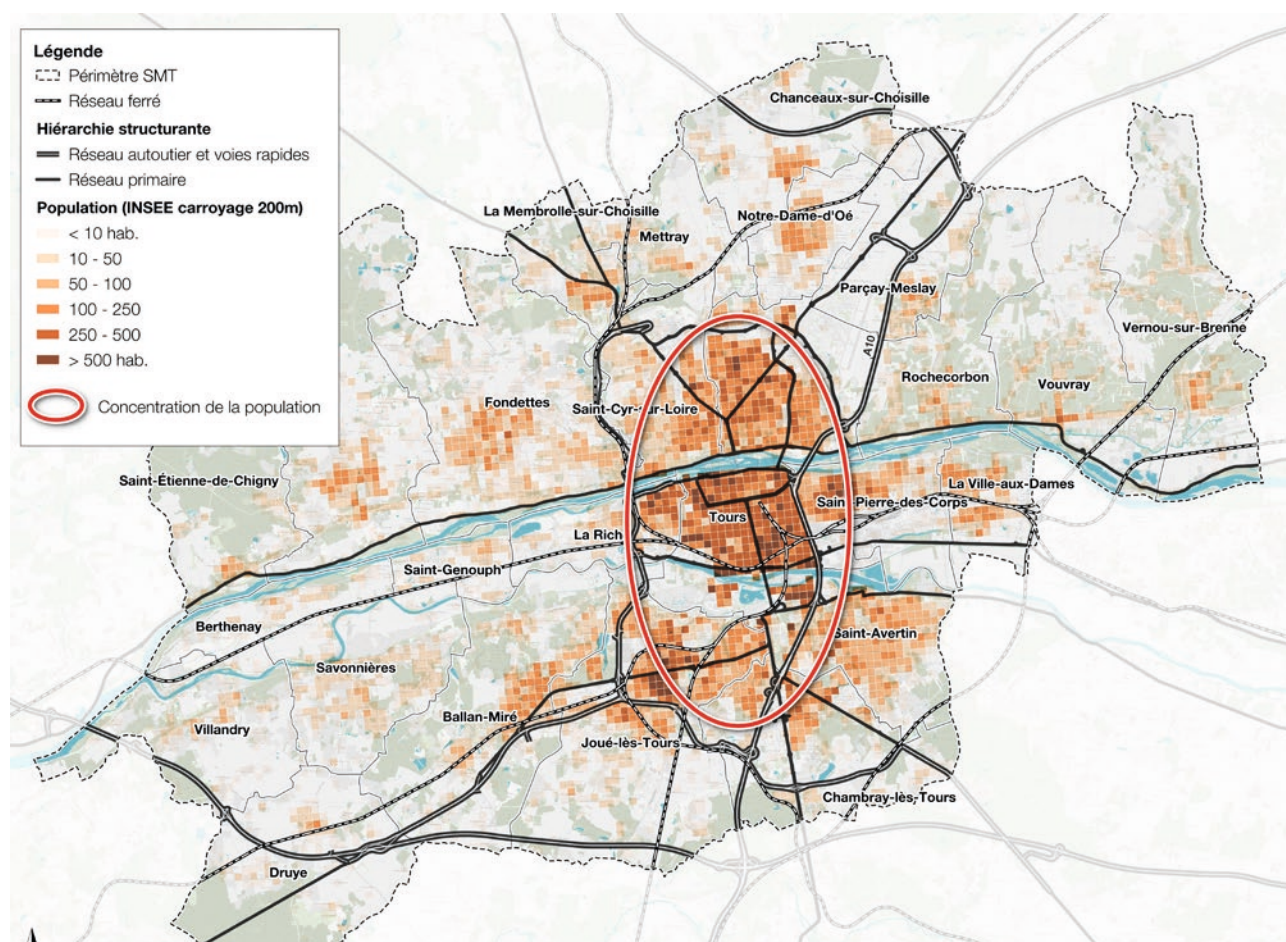


Figure 6 – Densité de population, Source : sur la base des données INSEE 2019

Le **taux d'évolution de la population sur l'ensemble du territoire entre 2013 et 2019 est ainsi de +0,34 %, ce qui indique une certaine stabilité, qui devrait**

**perdurer sur la période de ce PDM**, d'après les projections démographiques issues des hypothèses du modèle OMPHALE de l'INSEE.

## Répartition de la population par tranche d'âge en 2019 (Source : INSEE)

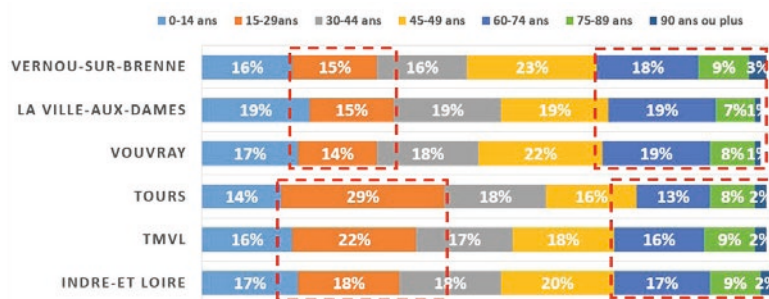


Figure 7 – Répartition de la population par tranche d'âge en 2019, Source : INSEE

En termes d'emplois, le SMT regroupe environ **155 000 emplois en 2019**, dont 150 500 sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire. Tout comme la population, **les emplois sont concentrés sur le cœur**

**urbain (7 communes) rassemblant environ 85% des emplois.** Quelques zones d'emplois sont présentes sur les autres communes du SMT, mais peu nombreuses et très diffuses.

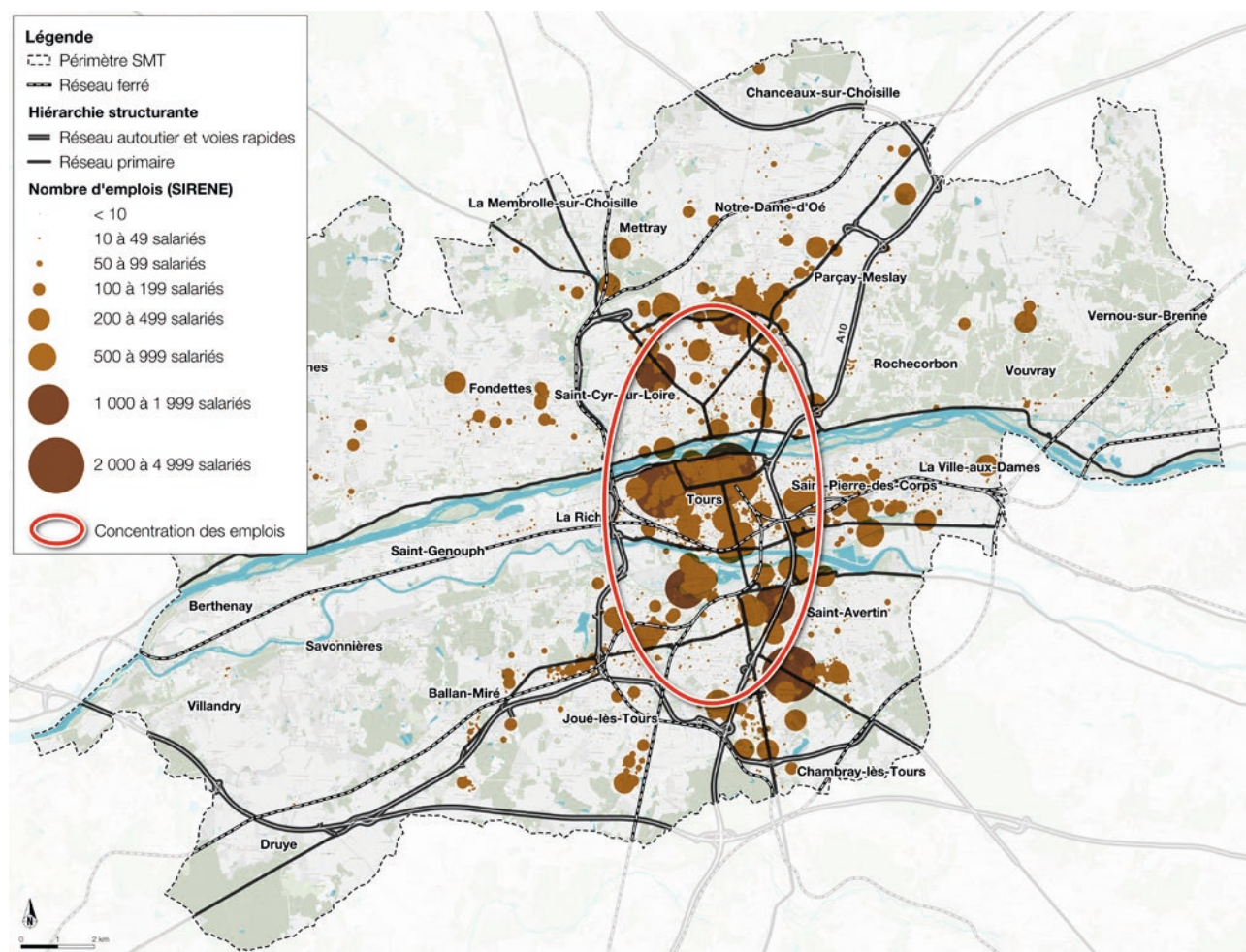


Figure 8 – Localisation et nombre d'emplois sur le territoire, Source : SIRENE, INSEE 2019

\*Sur le territoire, les principaux pôles sont situés au niveau du centre de la métropole et à l'intérieur ou proche de la rocade le ceinturant. Le centre-ville de Tours rassemble en effet de nombreux générateurs de déplacements : commerces, lieux de restauration

ou encore établissements scolaires. Entre la Loire et le Cher sont présents également l'université et les CHRU Bretonneau et Clocheville qui génèrent tous trois de nombreux déplacements sur le territoire, ou encore les zones industrielles du Plessis et du Menneton.



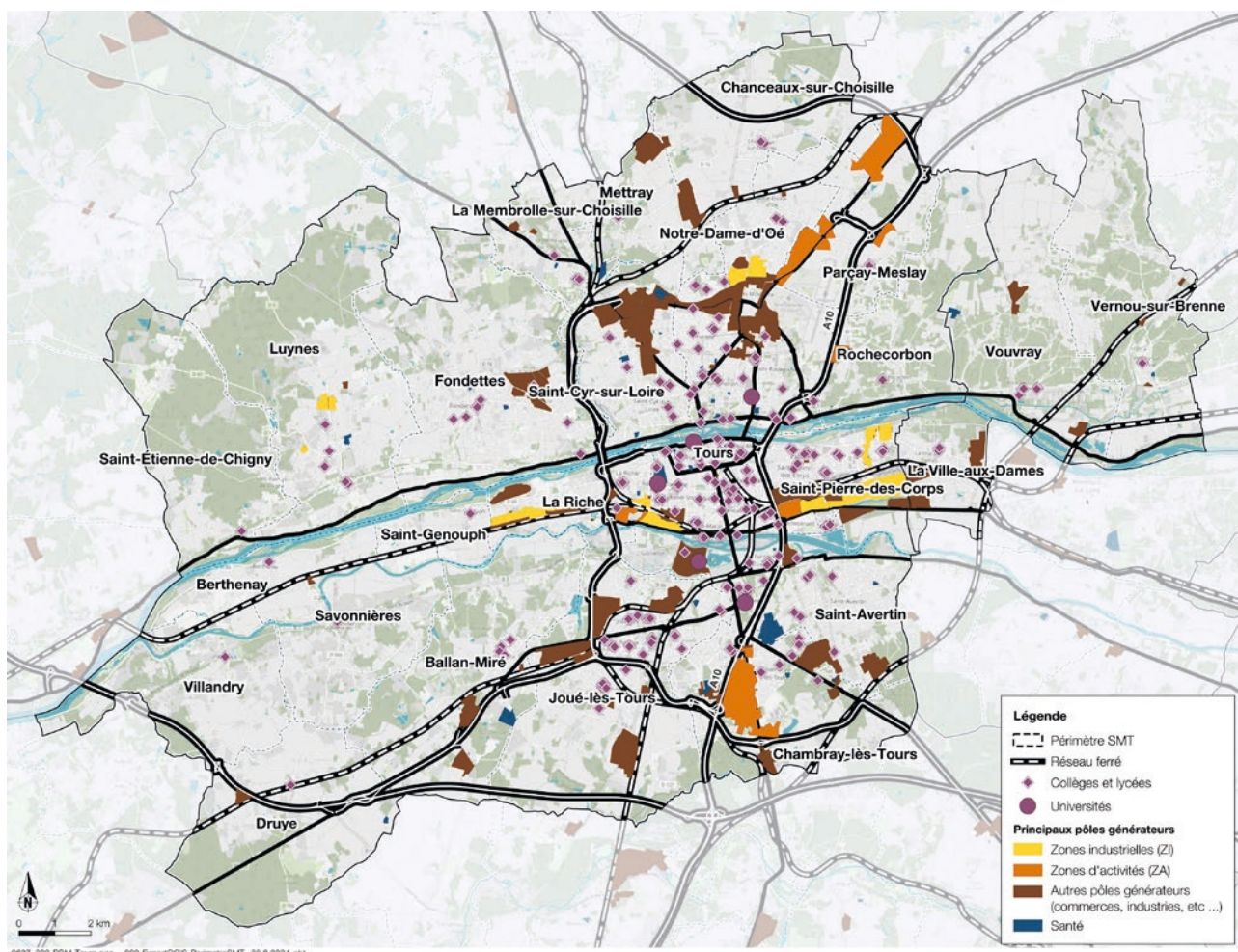


Figure 9 – Localisation des principaux pôles générateurs de déplacements, Source : SMT

Le territoire du SMT est un territoire dynamique, avec une attractivité de l'aire urbaine de Tours de plus de 500 000 habitants et de nombreux pôles générateurs de déplacements. **Le territoire constitue à l'échelle**

**régionale le premier bassin d'emplois, le premier pôle universitaire avec près de 34 000 étudiants et le premier établissement public de santé.**

## 2.3 Un patrimoine qui attire

En 2022, 330 000 visiteurs au château et jardins de Villandry, 270 000 dans le centre de Tours, 31 000 aux Grottes Pétrifiantes de Savonnières par exemple

Une accessibilité tous modes : deux gares TGV, un aéroport, une autoroute A10, La Loire à Vélo

400 000 visiteurs par an. D'autres sites et événements accueillent également de nombreux visiteurs, comme le Parc des Expositions ou encore la Fête Foraine de Tours. Le tourisme d'affaires est également bien présent à Tours puisqu'il représente environ 40 % de la clientèle des hôtels du territoire.

**Le territoire, situé sur les itinéraires des Châteaux de la Loire, est très touristique. Avec de nombreux sites accueillant des visiteurs de tous horizons, le territoire dispose de deux sites principaux : le Château de Villandry et le centre de Tours.** Le château de Villandry apparaît en effet comme le pôle d'attractivité majeur à l'échelle du SMT avec environ 350 000 à



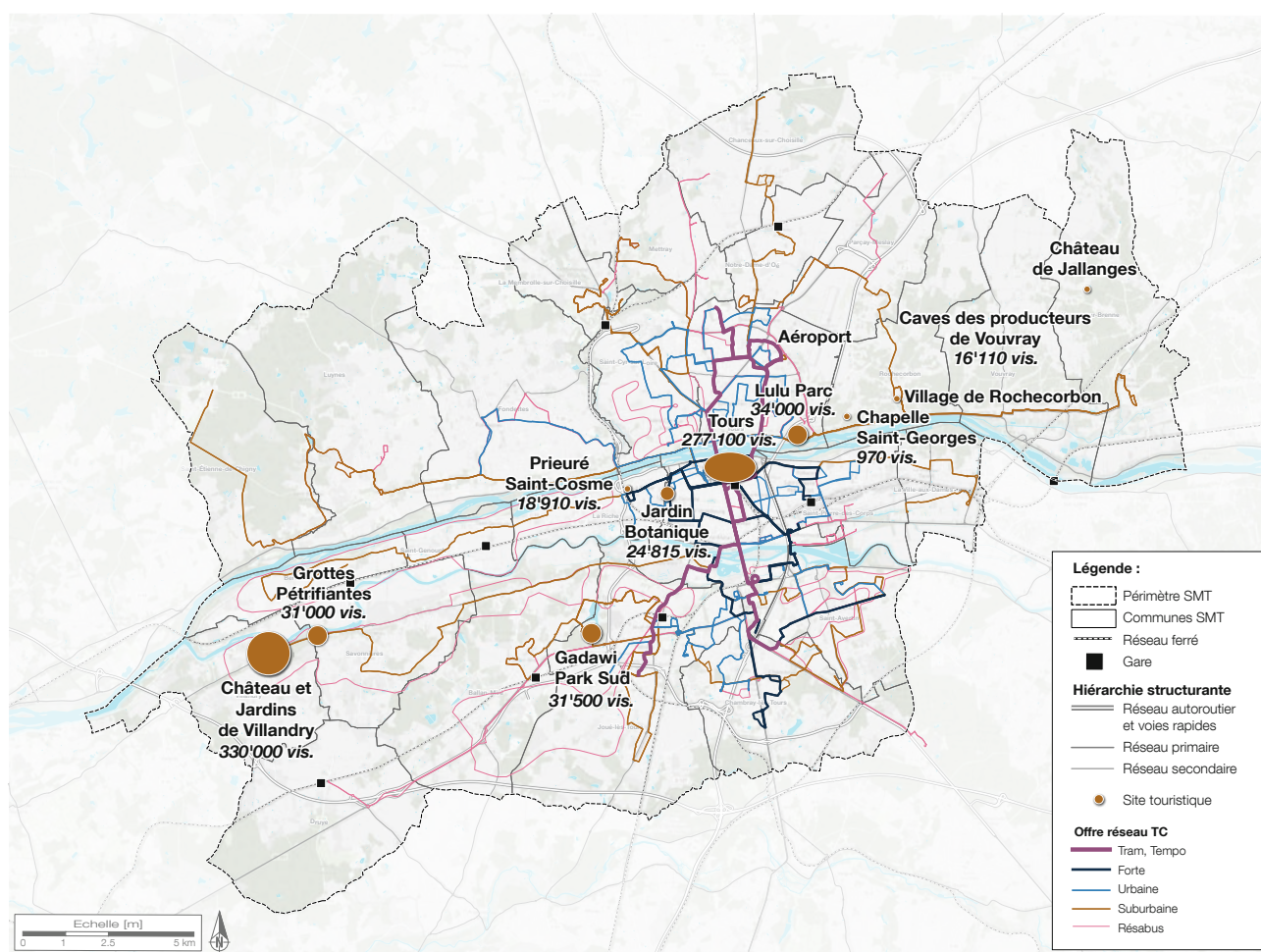


Figure 10 – Sites touristiques et fréquentations 2022

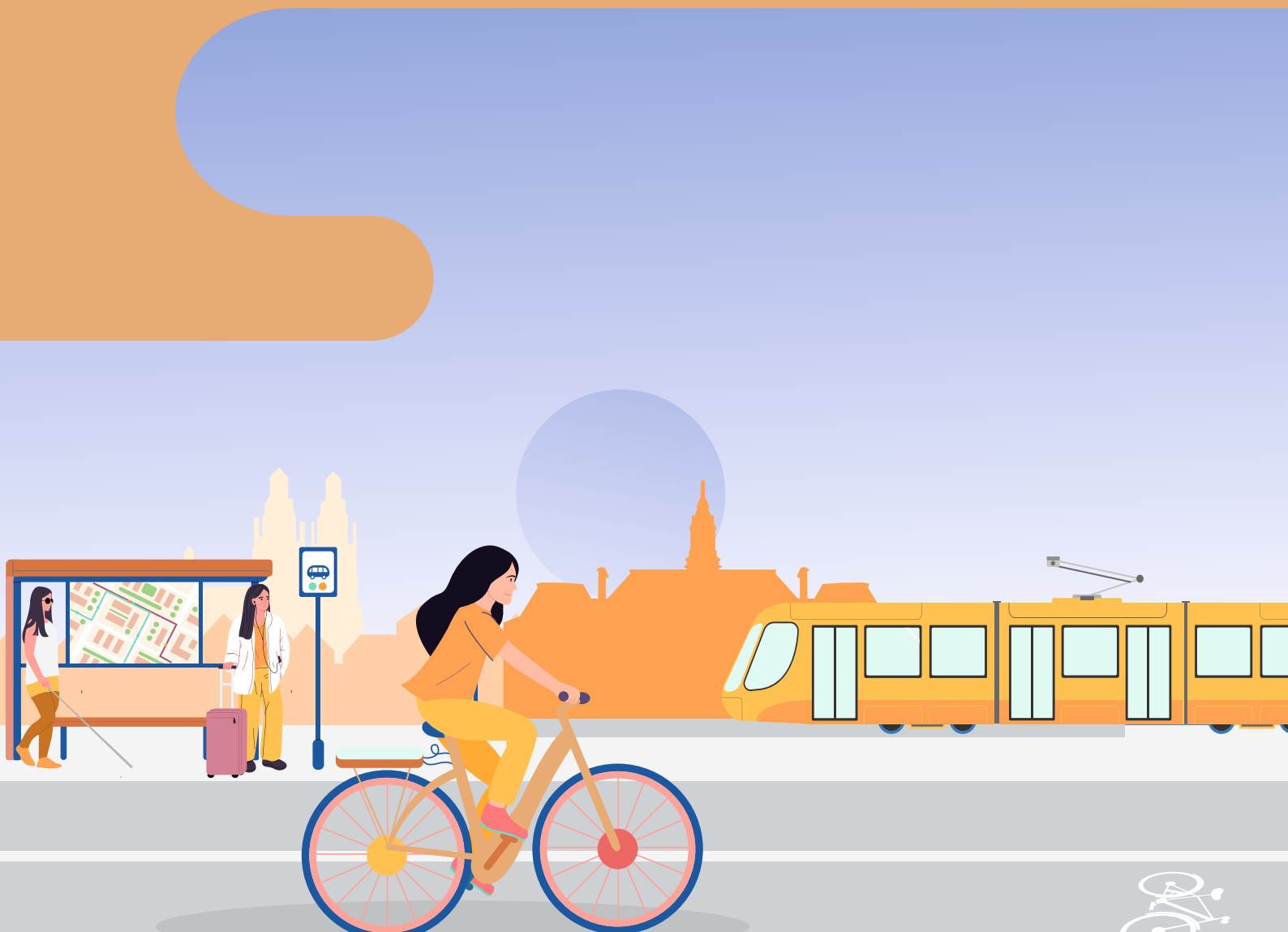


Figure 11 – Photos du Château de Villandry et du centre de Tours, Sources : sites Valde Loire-France.com et Tours-tourisme.fr



## CHAPITRE 3

# Les mobilités



## 3. Les mobilités

### 3.1 Les différents types de flux

L'Enquête Mobilité Fréquence+, réalisée du 30 janvier au 30 mars 2024 sur le périmètre du SMT, a permis de renouveler partiellement l'EMC<sup>2</sup> de 2019 en lien avec les nombreuses évolutions ayant eu lieu sur le territoire (la prochaine EMC<sup>2</sup> est prévue en 2029-2030). L'enquête Fréquence+ 2024 se place donc à mi-parcours entre les deux grandes enquêtes EMC<sup>2</sup> : 2019 et 2029-2030 :

- **EMC<sup>2</sup> 2019** : périmètre du département d'Indre-et-Loire, enquêtes réalisées par téléphone et en face-à-face, environ 8700 personnes enquêtées dont 2300 par téléphone dans le SMT;
- **Fréquence+ 2024** : périmètre du SMT, enquêtes réalisées uniquement par téléphone, environ 2030 personnes enquêtées. L'enquête Fréquence+ 2024 présente six secteurs de tirage, correspondant au découpage D10 de l'EMC<sup>2</sup> 2019.

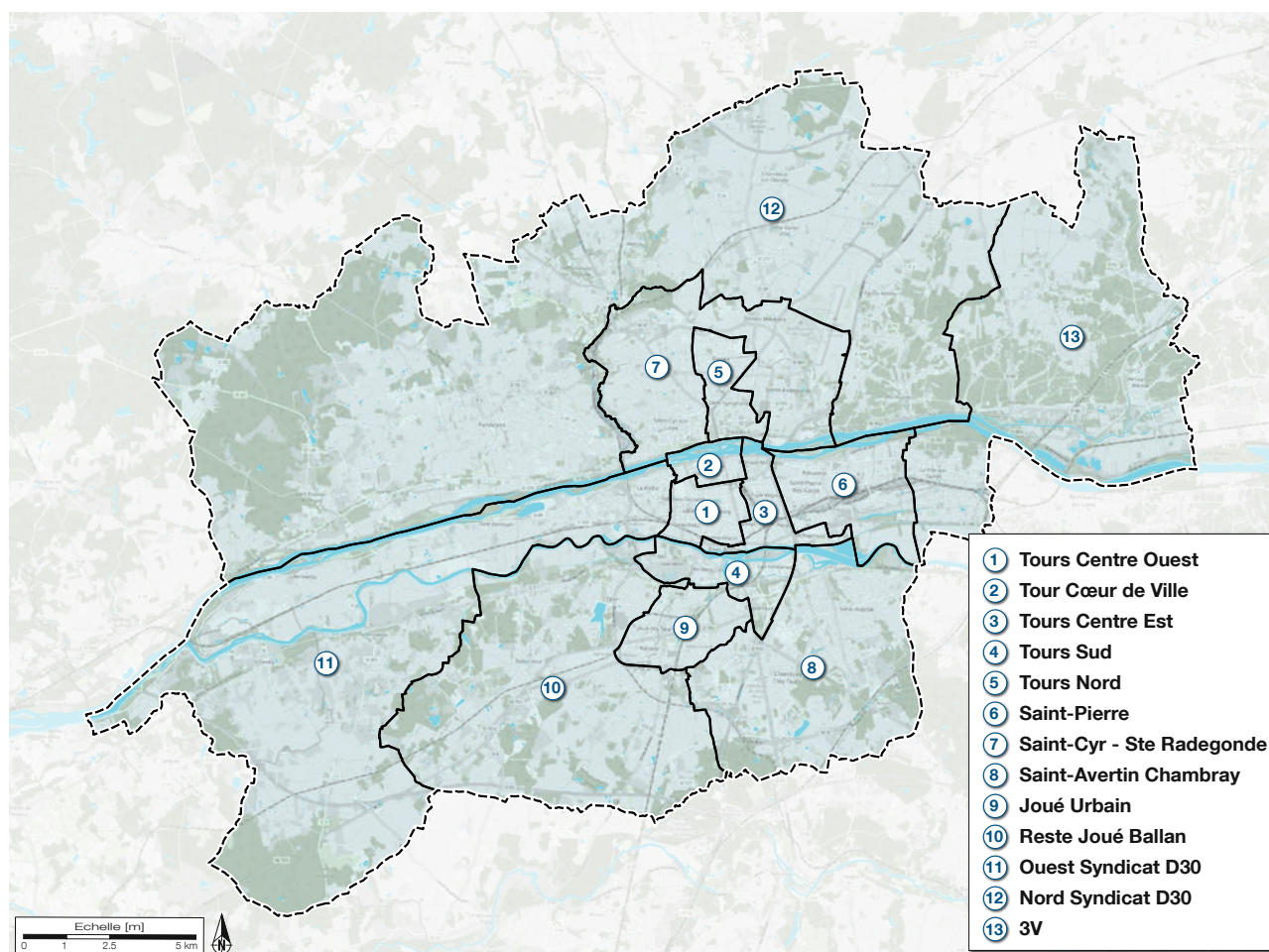


Figure 12 – Secteur de découpage EMC<sup>2</sup> 2019, Source : EMC<sup>2</sup> 2019

3,80 déplacements tous motifs et tous modes/jour/habitant en 2024

1 100 000 déplacements quotidiens sur le SMT, un volume relativement stable entre 2019 et 2025

9 déplacements sur 10 internes au SMT : un territoire autonome

Le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne en 2019, tous motifs et tous modes, était sur le SMT de 3,98, en hausse par rapport à 2008 (3,87).

**Entre 2019 et 2024, la mobilité individuelle apparaît en baisse, passant à 3,80 dép./jour/habitant.**

Plusieurs éléments peuvent expliquer cette baisse de la mobilité, constatée par ailleurs dans d'autres agglomérations de taille similaire, dont notamment le développement du télétravail.

La part de flux internes au territoire est très forte puisqu'elle représente en 2019 **1 025 545 déplacements/jour, soit 90 % des déplacements en lien avec le SMT. Les flux attirés représentent quant à eux 8 % et les flux émis environ 2 %.**

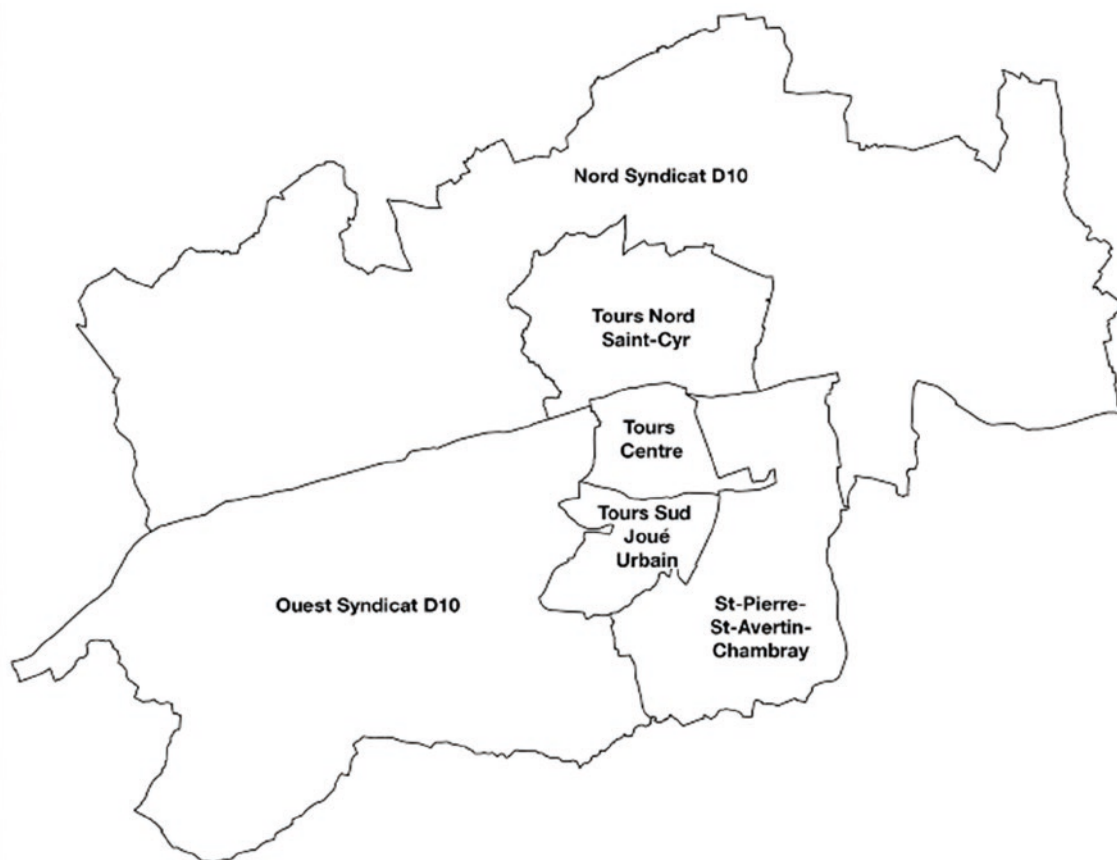


Figure 13 - Secteurs de découpage Fréquence+ 2024 - Source : Fréquence+ 2024

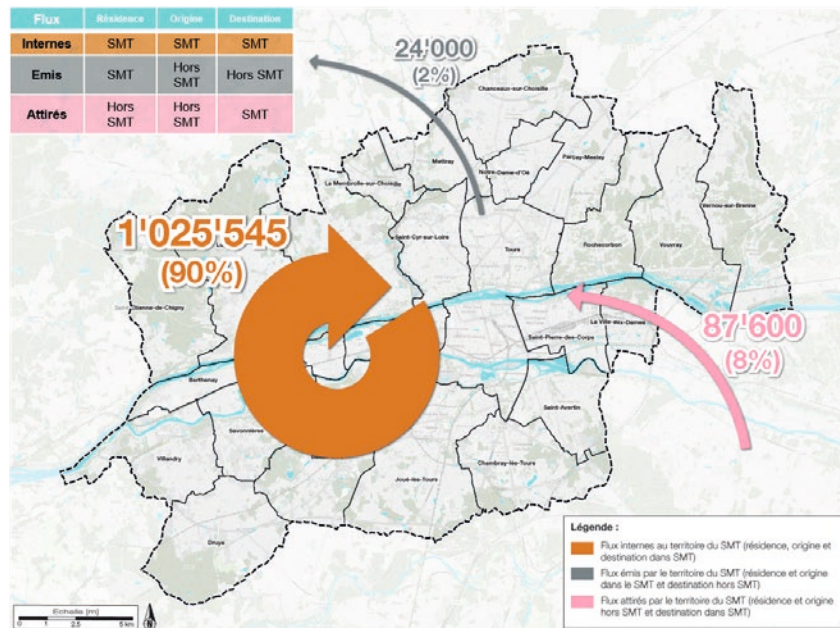


Figure 14 - Structure des flux de déplacement en lien avec le SMT, Source : données issues de l'EMC<sup>2</sup> 2019

En considérant les déplacements des résidents du SMT en lien avec le domicile, les différents types de flux suivants peuvent être mis en évidence :

- environ 232 725 déplacements quotidiens des habitants se font à l'intérieur du centre urbain et 97 000 en lien avec ce centre urbain (origine ou destination), soit près de 1 déplacement sur 2. Le centre urbain regroupe les secteurs de Tours allant de 1 à 5 ;
- 300 000 déplacements quotidiens se font à l'intérieur des secteurs de découpage (hors centre urbain), sur de relativement courtes distances ;
- 61 000 déplacements quotidiens se font entre les différents secteurs de découpage, ce qui est relativement faible et note de la polarisation des déplacements vers le centre urbain.

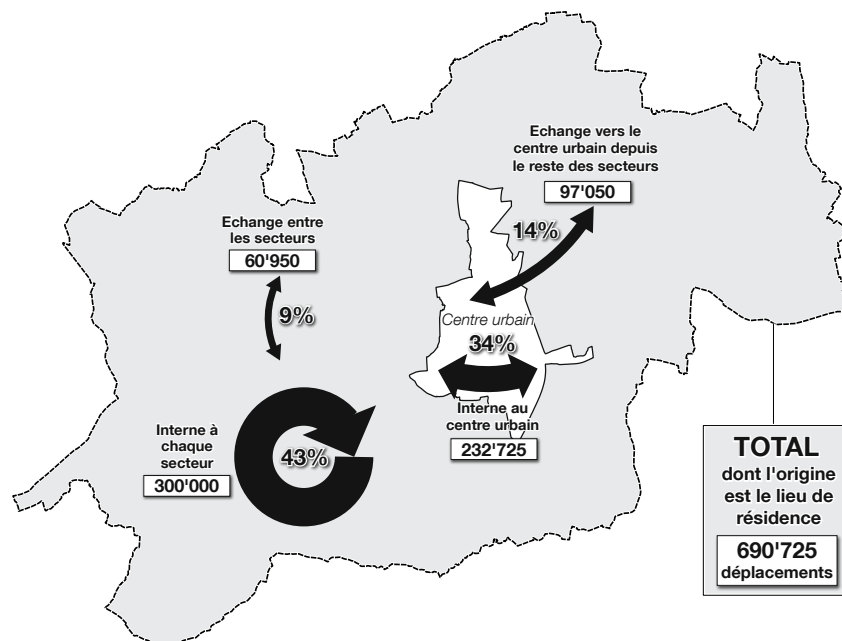


Figure 15 - Différents types de flux sur le territoire du SMT, Source : EMC<sup>2</sup> 2019

En zoomant à présent sur les flux en direction des différents secteurs du « Centre urbain », il apparaît que sa polarisation se fait majoritairement de proche à proche, de secteurs nord vers secteurs nord de

Tours et de secteurs sud vers secteurs sud de Tours. La traversée complète du centre urbain de Tours ne constitue donc pas un déplacement majoritaire sur le territoire.



## 3.2 Les différentes parts modales

### 3.2.1 Sur l'ensemble du SMT

#### Évolutions 2019-2024

L'enquête Fréquence+ montre une hausse de l'usage des modes alternatifs à la voiture, notamment du vélo et des transports collectifs, mais 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, ne permettant pas d'atteindre les objectifs du PDU13. *A contrario*, la marche a connu une baisse de près de 3 points.

En analysant les parts modales des différentes catégories de déplacements en lien avec le territoire (internes, attirés, émis), il apparaît :

- au sein du SMT, une baisse de la part modale voiture constatée entre 2008 et 2019. Malgré une augmentation du nombre de déplacements quotidiens sur cette période, à la fois à l'échelle du SMT et à l'échelle du noyau urbain. Cette baisse au profit d'autres modes, et notamment des transports en commun, est en lien avec la mise en service de la première ligne de tramway en 2013;
- que **les déplacements attirés (87600 déplacements) vers le SMT se font quasi exclusivement en voiture (96%)**;
- que les déplacements émis par le SMT (24000 déplacements) se font à 88% en voiture et 11% en train.

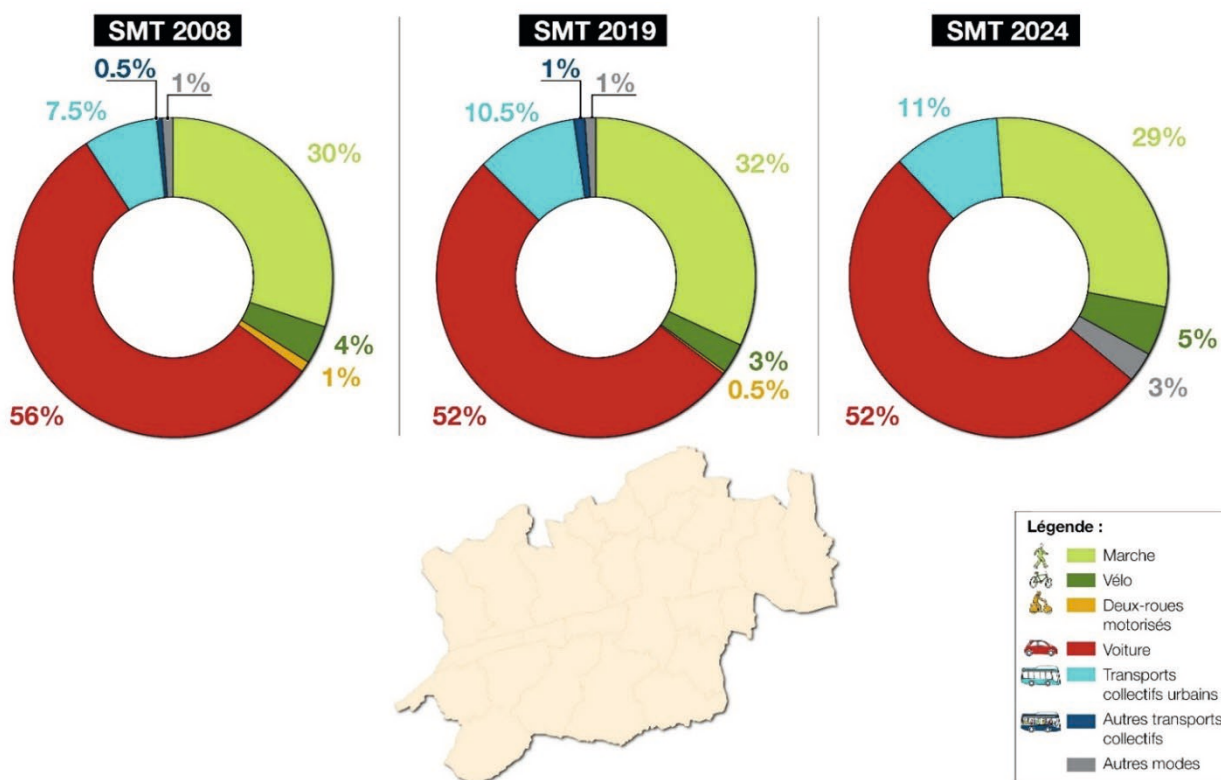


Figure 16 - Répartition modale à l'échelle du SMT 2008, 2019 et 2024, Sources : EMD 2008, EMC<sup>2</sup> 2019 et Fréquence+ 2024

#### Entre 2019 et 2024 :

- la part modale de la voiture n'a pas évolué, et reste élevée, ne permettant pas d'atteindre les objectifs ambitieux qui avaient été retenus dans le PDU 2013-2023;
- la marche est en baisse probable, passant de 32% à 29%;
- l'usage du vélo est en hausse avérée, passant d'environ de 3% à 5%;
- l'usage des transports collectifs urbains est en hausse probable (environ 11%);
- la part des autres modes, en lien notamment avec le développement de l'usage des EDP (Engins de Déplacement Personnel) est en hausse probable.

Les résultats de l'enquête Fréquence+ montrent que le développement d'infrastructures alternatives à la voiture ne suffit pas pour enclencher un report modal significatif et durable des usagers vers d'autres modes. Le développement de l'approche servicielle,

ainsi que la mise en place de mesures de réduction de l'autosolisme et trajets voiture très courte distance, seront nécessaires en parallèle du développement des infrastructures alternatives à l'usage de la voiture.

### 3.2.2 Au niveau des différents secteurs du territoire

Un important effet d'offre sur la pratique des modes, les secteurs les mieux desservis étant logiquement ceux sur lesquels les usages alternatifs à la voiture sont les plus importants, mais aussi un effet de continuité urbaine qui joue sur les distances à parcourir

**Pour les flux vers le centre urbain**, la part modale voiture est supérieure à 50 % depuis trois secteurs : Vouvray - La Ville-aux-Dames - Vernou-sur-Brenne, Nord Syndicat et Reste Joué Ballan. La part des transports collectifs est élevée pour Joué Urbain, Saint-Pierre, Saint-Avertin/Chambray et Nord Syndicat. Le covoiturage, évalué via le mode voiture passager, est plus faible depuis le secteur Saint-Pierre (4 %). En ce qui concerne les vélos, la part est élevée depuis le secteur Saint-Pierre (11 %).

**Pour les flux émis par le centre urbain**, la part modale voiture est supérieure à 50 % vers quasiment l'ensemble des secteurs excepté vers le Syndicat Ouest et Joué Urbain. De manière générale, la part des transports collectifs est proche des 15-20 %. La marche pour les échanges avec le secteur Joué urbain est importante. Elle correspond à des déplacements de proximité entre secteurs de découpage. Le covoiturage (voiture passager) est relativement semblable vers les différents secteurs. **En ce qui concerne les vélos, la part est élevée vers le secteur Saint-Pierre, Syndicat Ouest et Nord Syndicat, pouvant notamment s'expliquer par la présence d'aménagements cyclables via la Loire à Vélo** sur les secteurs Saint-Pierre et Syndicat Ouest et l'absence de relief.

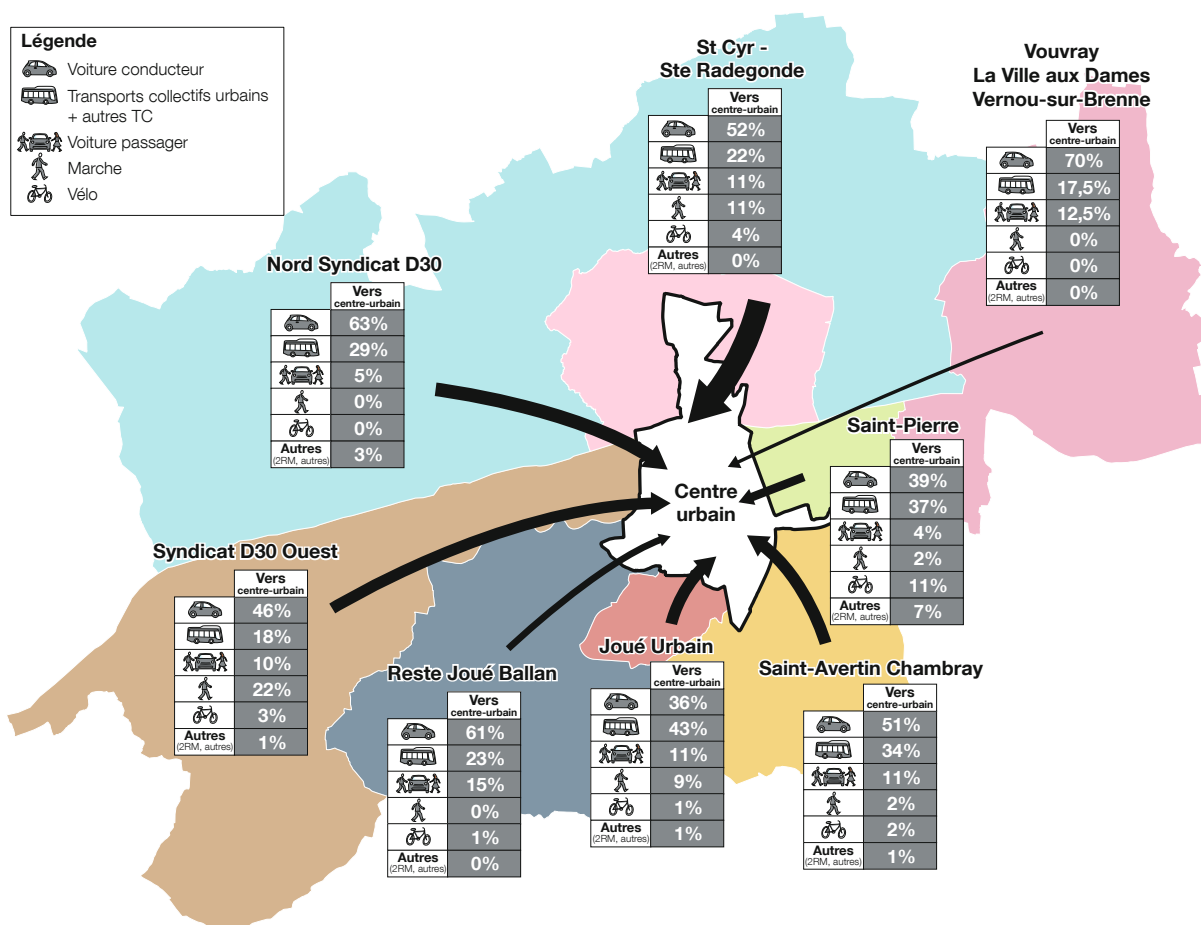


Figure 17 - Répartitions modales des déplacements depuis et vers le « centre urbain », Source : données issues de l'EMC<sup>2</sup> 2019

### 3.2.3 Selon la distance des déplacements

Au sein du SMT, 6 déplacements sur 10 sont des déplacements courts de moins de 3 km, et 34 % de ces déplacements sont réalisés en voiture

Il s'observe une segmentation assez claire des plages de pertinence des modes de transport, qui laisse une part considérable à la voiture jusque dans les

déplacements courts, notamment les déplacements chaînés. Un enjeu d'extension de ces plages se révèle alors pour les modes alternatifs à la voiture, afin de favoriser l'accès à la marche et au vélo lorsque les distances s'allongent et de valoriser encore davantage les transports collectifs pour les moyennes et longues distances.

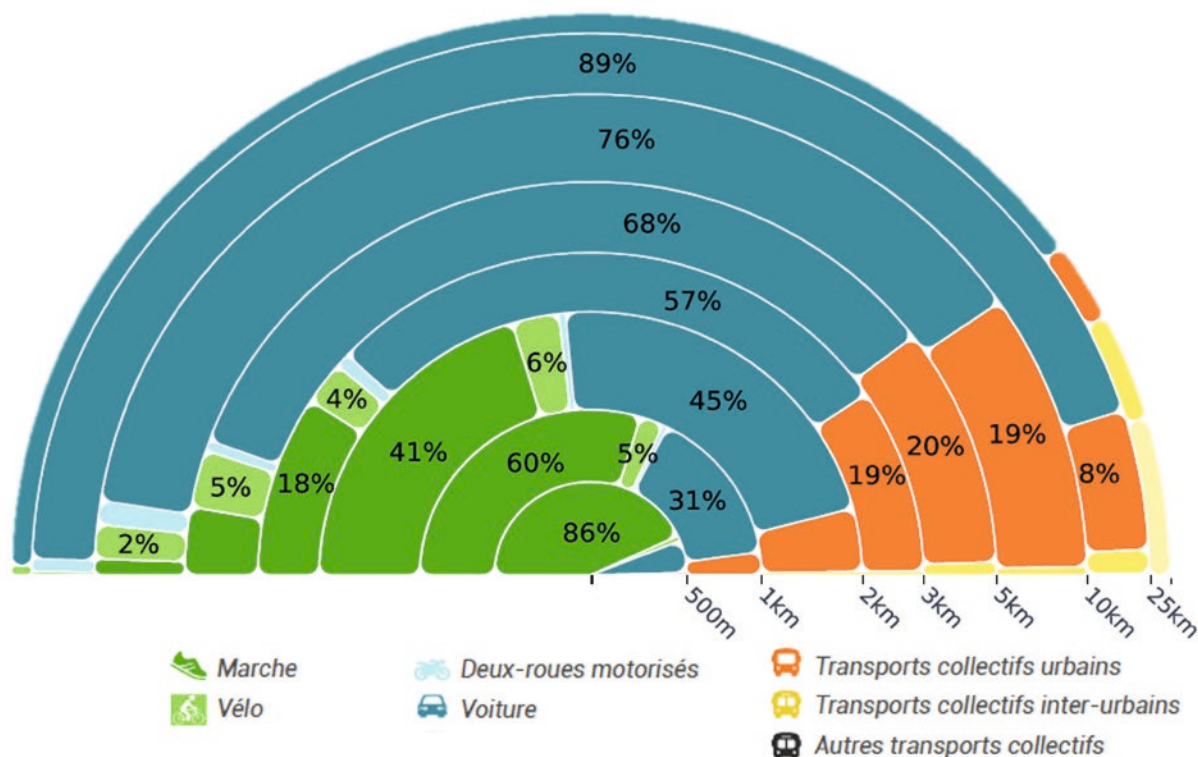


Figure 18 - Répartition des modes de déplacements selon les distances parcourues pour les habitants du SMT, Source : Observatoire des mobilités SMT

Les déplacements les plus longs se font via le train, avec une distance moyenne d'environ 30 km. La part modale de la voiture reste tout de même extrêmement forte pour ces déplacements longs. **Les déplacements**

**longs représentent 5 % des déplacements en voiture (supérieurs à 25 km) mais ils ont un impact important sur les consommations d'énergie et représentent environ 40 % des émissions de gaz à effet de serre.**

### 3.2.4 Selon l'âge et le genre

Un usage de la voiture autour de 60 % pour les 25 à 74 ans

Un usage des modes de transports collectifs et actifs plus important pour les femmes que pour les hommes

En confrontant les parts modales avec l'âge des résidents du territoire, il apparaît que **la tranche d'âge 25-49 ans est celle utilisant le plus les modes motorisés**, représentant environ 62 %, suivie de la catégorie

d'âge 50-64 ans. En parallèle, il apparaît **une baisse importante de la part modale des transports collectifs une fois passée la majorité**, passant de 34 % pour la catégorie d'âge 11-17 ans à environ 24 % pour la catégorie d'âge 18-24 ans, soit une perte de près de 10 points. Cette baisse est encore plus forte passé 24 ans avec une part modale des transports collectifs atteignant moins de 10 % pour la tranche d'âge 24-49 ans. Cette évolution dans la pratique modale peut s'expliquer de nombreuses manières : l'obtention du

permis de conduire à 18 ans, l'éloignement du lieu de travail par rapport au lieu d'études vis-à-vis du domicile ou encore la liberté de pouvoir se déplacer sans contraintes d'horaires.

Une différence apparaît également dans l'utilisation des modes en fonction du genre. En effet, les résultats de l'EMC<sup>2</sup> montrent que sur le territoire les femmes et les hommes ne se déplacent pas de la même manière. Les hommes utilisent davantage les modes motorisés,

et par conséquent moins les modes alternatifs (actifs et collectifs). Une répartition modale inversée pour les femmes, qui utilisent davantage les modes alternatifs aux modes motorisés. Cette différence dans les pratiques modales peut s'expliquer par plusieurs éléments : un lieu de travail plus proche du domicile pour les femmes, un lieu de travail plus souvent en milieu urbain dense et donc avec une offre alternative plus développée pour les femmes....

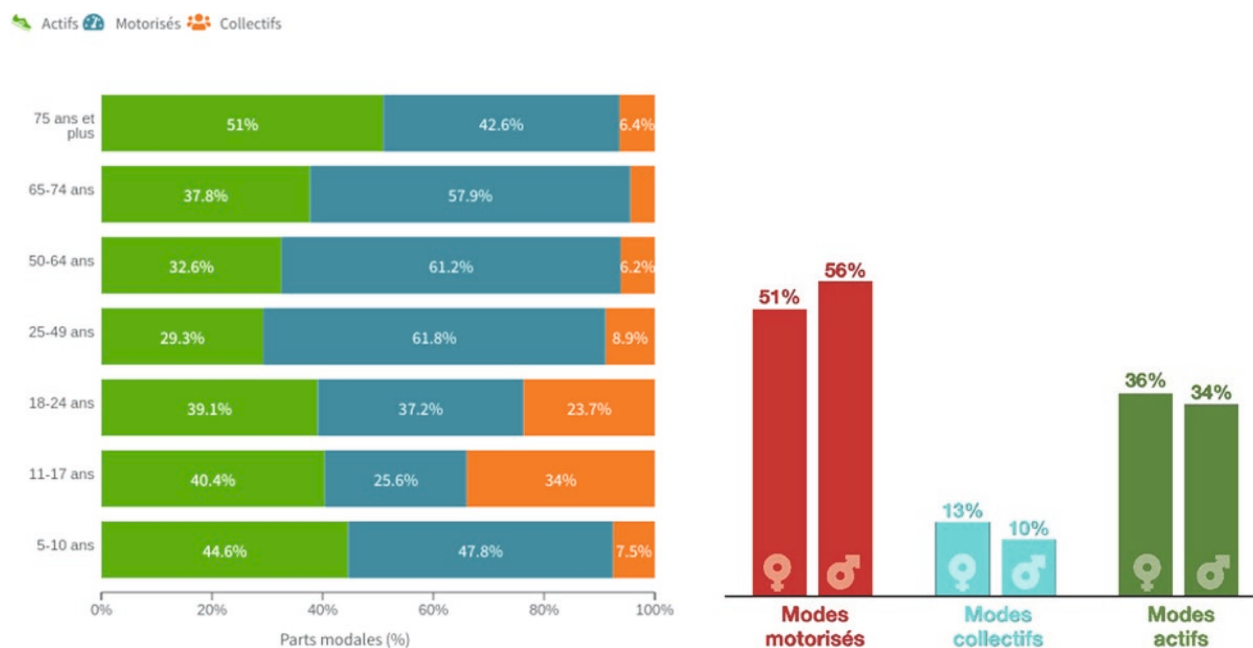


Figure 19 - Répartition des parts modales selon l'âge et le genre des habitants du SMT, Source : EMC<sup>2</sup>

### 3.2.5 Selon le motif de déplacements

Les modes actifs sont majoritaires pour les achats dans les commerces de proximité alors que la voiture est prédominante pour les trajets domicile-travail

Selon l'EMC<sup>2</sup>, le motif travail est le deuxième motif de déplacements sur le SMT, avec une part de la voiture conducteur de 65 % alors que la part voiture passager (utilisation du mode voiture en tant que passager et non conducteur) est de 2 %.

La marche est majoritairement utilisée pour des déplacements liés aux achats, hors grands magasins, dans des petits et moyens commerces, généralement de proximité. Ceci témoigne de la prédominance du mode sur les déplacements courts et d'un potentiel de report vers ce mode important.

Le mode voiture conducteur est quant à lui majoritaire pour les déplacements domicile-travail et domicile-accompagnement.



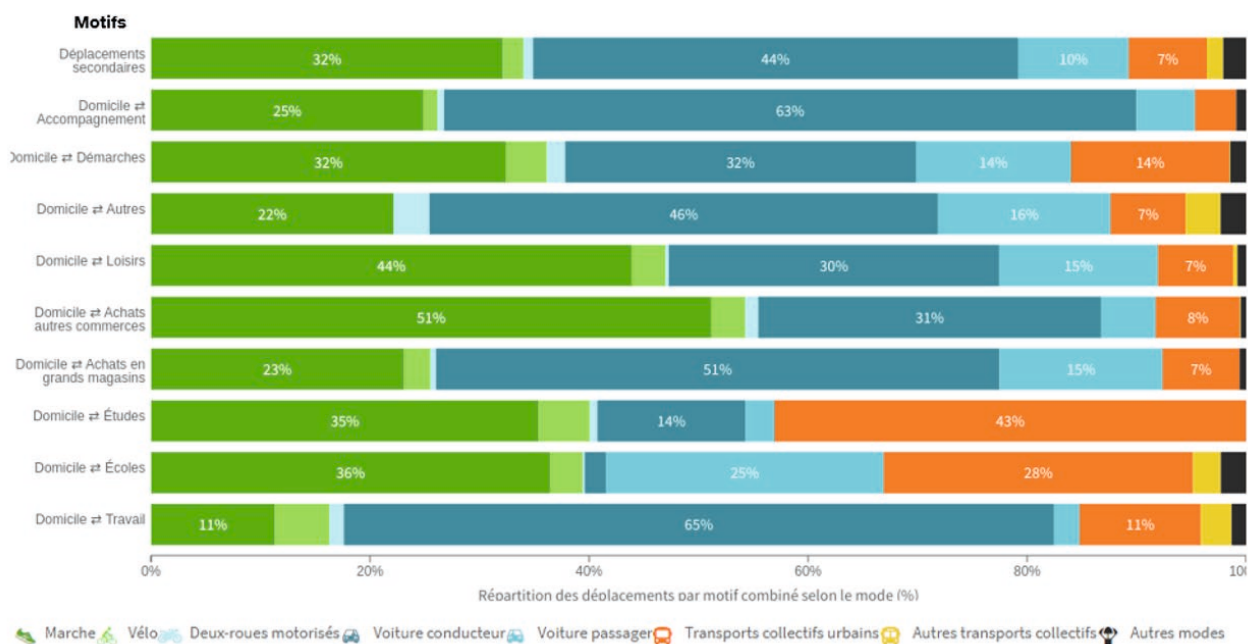


Figure 20 – Répartition des modes de déplacements selon les motifs à l'échelle du SMT 2019. Source: Observatoire des mobilités SMT

### 3.2.6 Une concentration des motifs de déplacements sur les périodes de pointe

45 % des déplacements journaliers sont réalisés aux heures de pointe du matin et du soir

1 déplacement sur 2 à la période de pointe du matin est lié au travail-formation

Trois périodes de pointe apparaissent dans la journée dont deux périodes de pointe fortes: le matin et le soir.

La troisième période de pointe identifiée est celle du midi, elle présente un écart d'environ 30 000 déplacements avec les périodes de pointe du matin et du soir.

Il apparaît un retour au domicile important sur la période du midi, en particulier pour les motifs de déplacements liés au travail et à la formation. Cette part importante de déplacement le midi peut témoigner d'une facilité à se déplacer de manière rapide sur cette période, possible via un réseau plutôt fluide et compact, ainsi que des dispositions de travail (changement de lieu de travail, demi-journée de télétravail...).

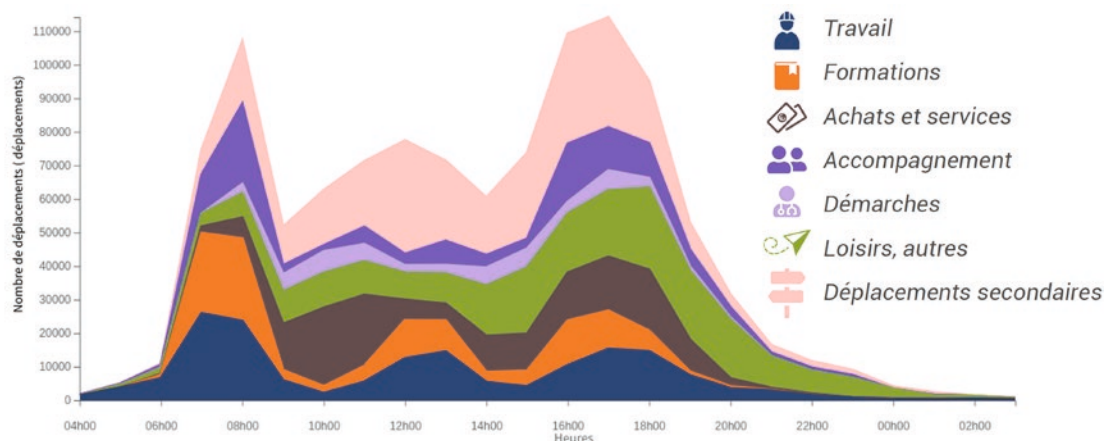


Figure 21 - Carte de la répartition des motifs sur la journée, Source : Observatoire des mobilités SMT

**Des motifs de déplacements contraints par les horaires qui restent forts dans les usages, impliquant des pointes assez marquées et déterminantes pour le**

**dimensionnement des infrastructures et des services le matin et le soir, et un pic secondaire le midi.**

### 3.3 Focus sur les déplacements domicile – travail

Les données de l'INSEE 2019 permettent de compléter l'analyse des flux de déplacements liés au travail.

En termes de volume de déplacements professionnels relatifs à chacune des communes, les mobilités professionnelles sont les plus importantes sur la ville de Tours, avec environ 100 000 déplacements/jour (flux attirés et internes). Certaines communes attirent davantage qu'elles n'émettent : Tours ainsi que Parçay-Meslay et Vouvray. Des communes, au contraire, émettent davantage qu'elles n'attirent : communes situées à l'ouest, au nord et l'extrême est du SMT. Enfin, certaines communes ont des flux plutôt équilibrés entre flux émis et attirés : majoritairement des communes de premières couronnes (Joué-lès-Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Ville-aux-Dames).

Concernant les flux attirés par le SMT, ceux-ci sont autant à destination de Tours que des autres communes du SMT. Ils proviennent principalement des

communes de Montlouis-sur-Loire (5 % des flux attirés totaux), Monts (4 % des flux attirés totaux) puis Veigné, Esvres et Monnaie, représentant chacun environ 3 % des flux attirés totaux.

Concernant les flux émis par le SMT, ceux-ci proviennent en majorité des communes autres que Tours (à hauteur de 60 %) et se dirigent en majorité vers Montlouis-sur-Loire (5 %), Monts (4 %), Blois et Amboise (tous deux à hauteur de 4 % des flux émis totaux).

**Les flux d'échanges principaux concernent donc les territoires très proches du SMT, traduisant un besoin de garantir une offre de mobilité afin de répondre aux besoins liés aux déplacements en lien avec ces communes voisines au SMT, notamment pour les flux attirés par le SMT.**

## CHAPITRE 4

# L'organisation des réseaux de transports et l'usage des différents modes



## 4. L'organisation et les usages des réseaux de transports

### 4.1 Un usage de la voiture difficilement en baisse

#### 4.1.1 Une desserte routière capacitaire suffisante

Une forte densité du réseau routier en appui sur des infrastructures de contournement efficaces, à l'exception d'un tronçon payant de l'autoroute, induit une sollicitation du réseau urbain en compensation.

Environ 7 déplacements sur 10 réalisés en voiture sur le SMT se font avec une seule personne dans la voiture alors que les secteurs d'emplois et d'habitats sont concentrés.

Compte tenu de la géographie tourangelle, il s'observe une différence entre les réseaux est-ouest, parallèles aux cours d'eau, nombreux et globalement continus, et les réseaux nord/sud, plus concentrés et discontinus, en entonnoir vers les ouvrages traversant la Loire et le Cher, avec naturellement des convergences de flux à anticiper. Respectivement 17 à 19 voies de circulation permettent des traversées de la Loire et des traversées du Cher sur une distance relativement courte d'environ 5 km. Cette structure induit une forte dépendance aux quais et à la rocade pour les déplacements en voiture, secteurs les plus sollicités du réseau et sources d'aléas de temps de parcours, en raison **d'une géographie fortement dépendante des ouvrages de franchissement de la Loire et du Cher.**

Les franchissements sont très présents sur le territoire. Comme il est mis en évidence sur la carte ci-dessous, il existe de nombreux franchissements en lien avec les cours d'eau, les axes routiers et les infrastructures ferrées. **Ils permettent d'atténuer sans pour autant occulter les coupures importantes qui contraignent l'ensemble des modes de déplacement notamment en nord-sud.**

L'accessibilité routière au territoire et au centre de Tours se fait en partie depuis la rocade et depuis l'A10. Il existe un nombre important d'échangeurs à l'ouest permettant une accessibilité routière de part et d'autre de la Loire et du Cher au centre-ville de Tours. La nouvelle liaison entre Fondettes et Luynes permet également de mieux desservir le plateau en créant une continuité entre ces deux communes et la rocade.

Côté est, l'accessibilité locale se fait depuis plusieurs échangeurs avec toutefois des limitations d'accès en provenance du sud (demi-échangeur) et des itinéraires moins directs (via les quais et les ponts) qui peuvent nuire à la lisibilité d'accès. Certains points d'accès seront d'ailleurs modifiés avec l'insertion du futur tramway : 10 (rue de la Mairie) et 23 (avenue de Bordeaux). La section payante de l'A10 peut dissuader certains conducteurs de l'emprunter et ainsi favoriser certains phénomènes de *shunt* sur des voies de circulation plus locales.

Dans ce réseau contraint par la géographie, le bon fonctionnement de la rocade, y compris sa partie autoroutière gratuite, et des quais, est déterminant. En cas de problème sur l'une de ces voies, l'ensemble du réseau se voit sollicité pour compenser.

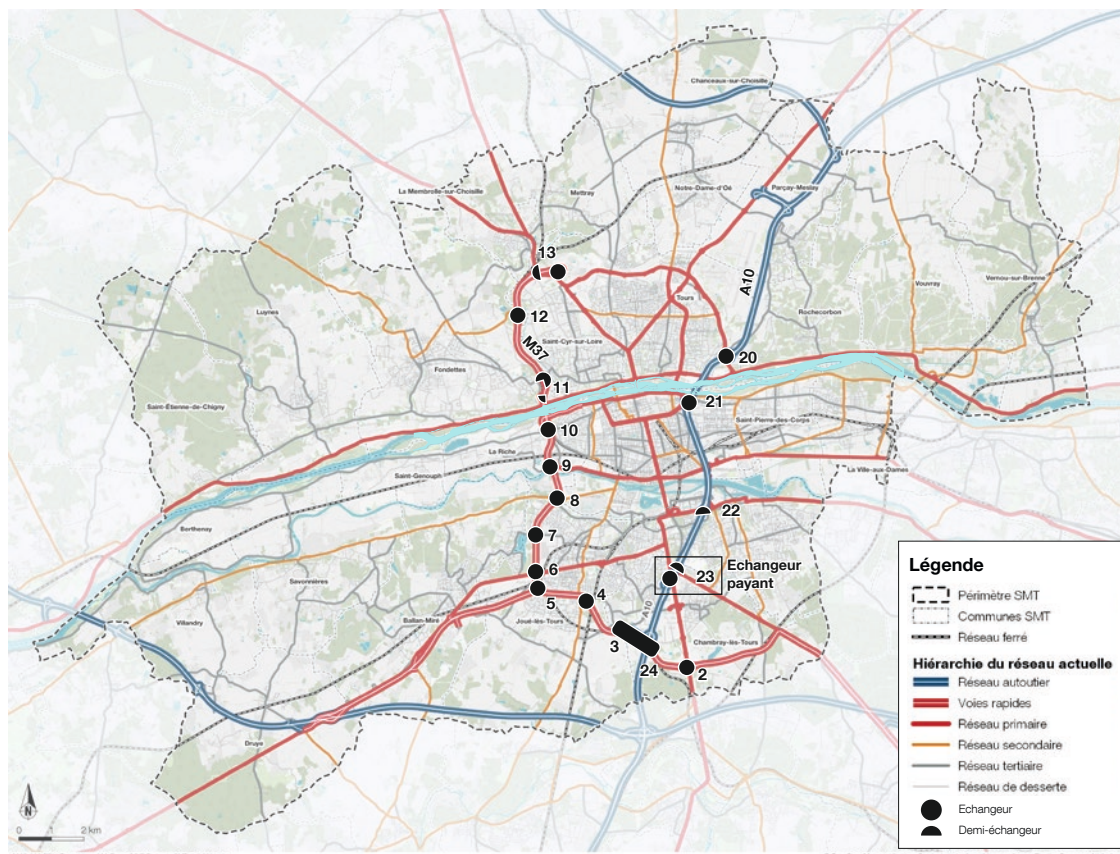


Figure 22 - Réseau routier et autoroutier sur le SMT

### 4.1.2 Un taux d'autosolisme élevé

L'autosolisme est largement dominant, avec un taux d'occupation des véhicules faible sur l'ensemble des secteurs du SMT, allant de 1,18 à 1,32.

Les déplacements avec le moins d'autosolisme concernent les motifs écoles, loisirs et achats en

grands magasins, tandis que ceux avec le plus d'autosolisme sont ceux concernant le travail.

Sur l'A10, il a été constaté en 2024 sur l'heure de pointe du matin un taux d'autosolisme de 90,1% contre 85,6% en 2023.

### 4.1.3 Des volumes de trafic élevés mais une congestion limitée

L'analyse des volumes de trafic 2019 sur le réseau routier permet de mettre en évidence :

- des trafics sur l'A10 qui fluctuent selon les sections entre 43000 à 74800 véhicules/jour;
- des volumes de trafic élevés sur la rocade, de 23000 à 55700 véhicules/jour;

• des pénétrantes :

- à l'ouest, avec 34000 à 40000 véhicules par jour sur la M751;
- au sud, l'avenue du Grand Sud (RD910) avec 28000 véhicules/jour;
- en est-ouest, avec 20000 à 28000 véhicules/jour sur l'axe Louis XI-Wagner.



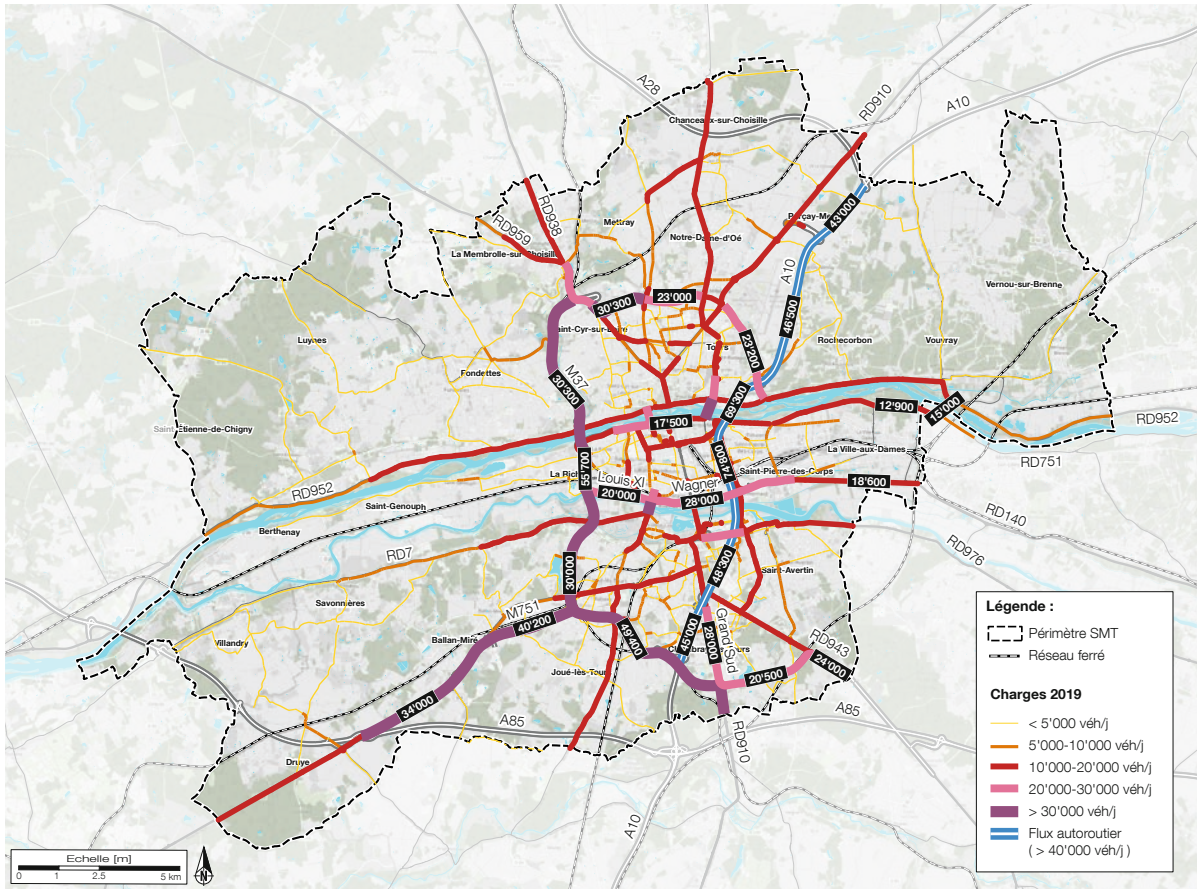


Figure 23 - Charges de trafic sur le réseau routier 2019, Source: SMT

En 2022, les volumes de trafic sur les franchissements de la Loire sont de l'ordre de 107 000 véhicules/jour environ et de 135 000 en traversée du Cher. En y ajoutant le trafic sur les ponts autoroutiers de l'A10, ces volumes montent à 178 000 véhicules/jour sur la Loire et 211 000 sur le Cher.

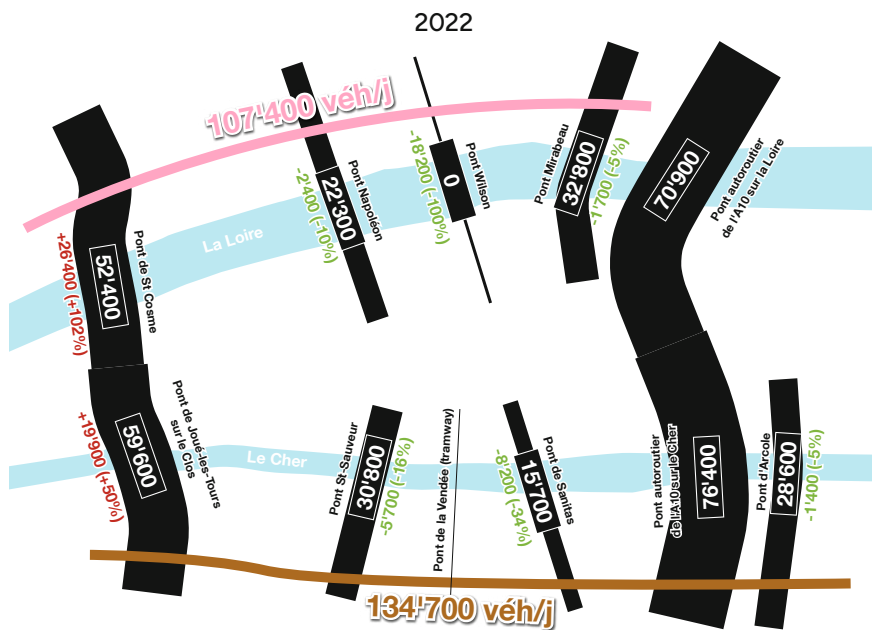


Figure 24 - Charges de trafic moyen journalier sur les franchisements en 2022, Source: comptages SMT

Une étude réalisée en 2024 par la société TomTom a classé la ville de Tours parmi les grandes villes françaises les moins embouteillées (29 agglomérations et villes centres étudiées). 40 heures ont été passées dans les bouchons en 2024 contre par exemple 66 heures pour Orléans. Il existe toutefois aux périodes de pointe des zones de congestions et de ralentissements.

## Etude de hiérarchisation - Tours Métropole

### Congestions et ralentissements

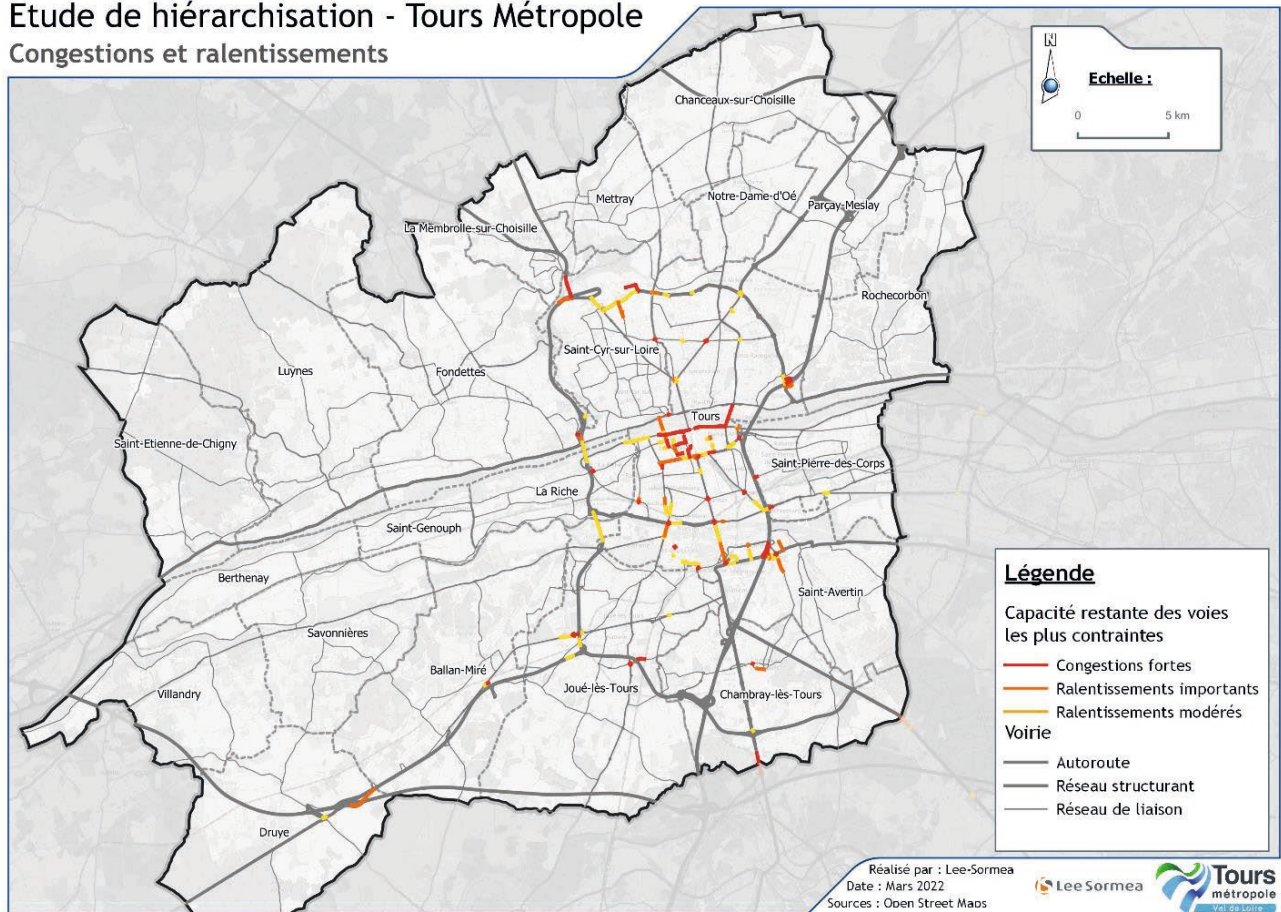


Figure 25 - Congestions et ralentissements Source: TMVL



## 4.2 Une offre et une gestion du stationnement encore favorable à l'usage de la voiture

Une politique de stationnement en évolution, mais encore peu contraignante

L'utilisation de son véhicule dépend en grande partie de la possibilité de se stationner à son domicile, sur son lieu de travail, sur son lieu de destination.

Sur le SMT, le stationnement public en surface est en majorité gratuit et généralement limité en zone bleue dans les centres des communes.

Dans le centre de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, le stationnement en surface est payant et limité dans le temps. La ville de Tours a modifié son plan de stationnement en février 2024 avec une extension de la zone payante (+ 300 places). Au total sur la voirie, il y a environ 20 000 places gratuites et 3 660 payantes en surface (deux zones : zone rouge limitée à 3 h et zone bleue limitée à 5 h) et 4 250 places en ouvrage.

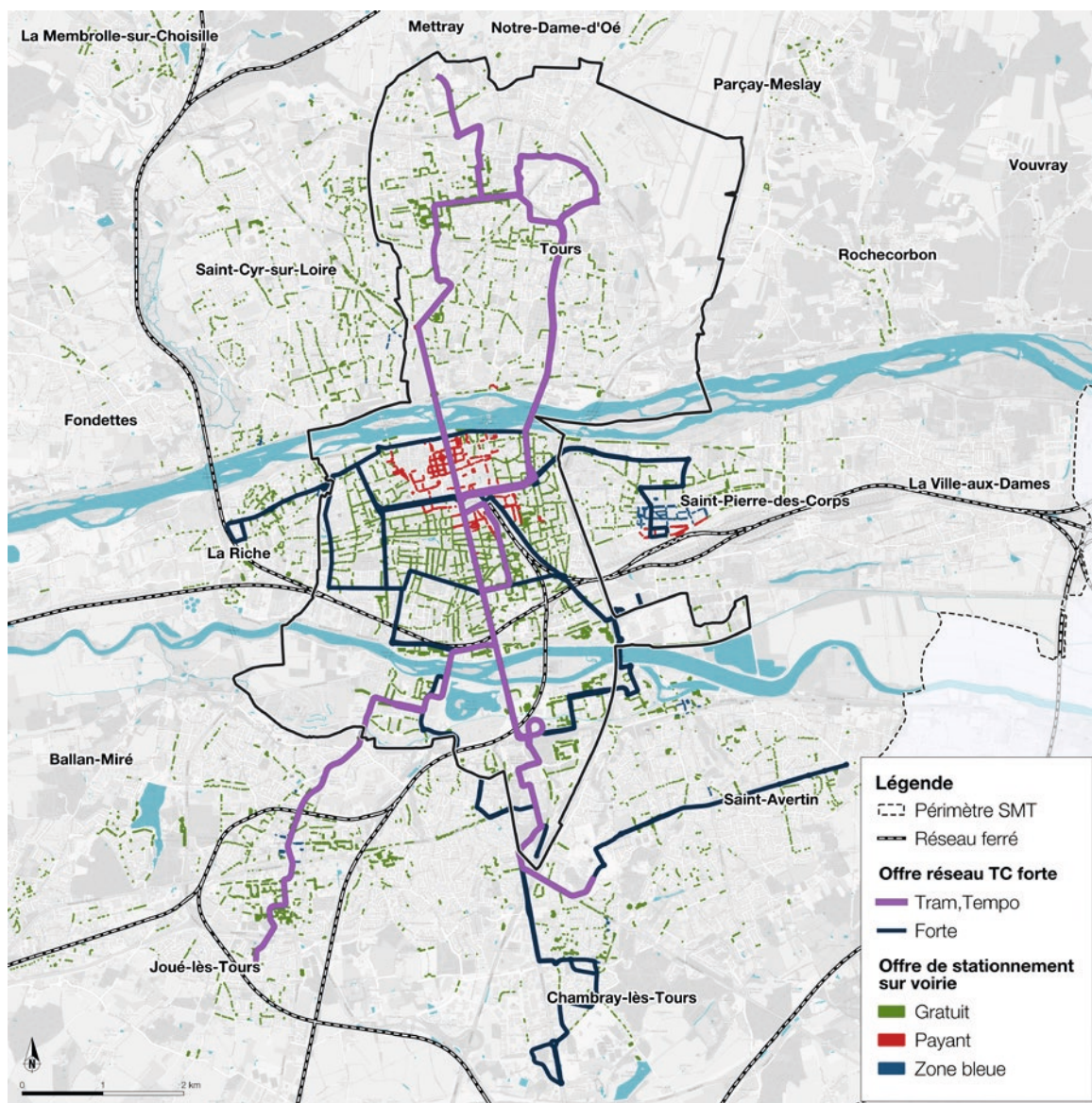


Figure 26 - Cartographie de l'offre de stationnement sur voirie et le type de gestion, Source: TMVL



Les habitants du SMT stationnent sur leur lieu de travail à :

- 45% sur des emplacements type « Garage, box, emplacement réservé » ;
- 35% sur un parking en surface ;
- 18% dans la rue.

Dans le centre urbain de Tours, qui polarise les déplacements métropolitains, 30 à 40 % du stationnement sur le lieu de travail s'effectuent dans la rue et 20 à

30 % dans des parcs en surface, ce qui a un impact considérable sur la présence visible de la voiture sur l'espace public, et bien sûr sur les usages.

**La présence de stationnement sur le lieu de travail ainsi que sa nature, en très grande majorité gratuite, induit de manière générale peu de contraintes en lien avec le stationnement sur les lieux de travail.** Il en est de même dans les zones d'activité et les zones commerciales, hors centre de Tours.

## 4.3 Le vélo, une alternative à la voiture

### 4.3.1 Une offre qui se structure

Des infrastructures vélo en cours de développement et de complétude pour accompagner un usage en forte progression, notamment au cœur de la ville dense

Des services de location tels que Vélociti et Pony qui visent à encourager et développer la pratique du vélo sur le territoire

De nombreuses offres solidaires proposées

De nombreux itinéraires touristiques desservent le territoire. Trois véloroutes majeures le traversent : La Loire à vélo (intégrée à l'Eurovélo 3), Saint-Jacques-de-Compostelle à vélo (intégrée à l'Eurovélo 3) et Cœur de France à vélo.

Les connexions avec les territoires voisins se font principalement via La Loire à Vélo. Les itinéraires sont orientés en est-ouest avec un seul axe nord-sud.

À l'échelle du SMT, le maillage cyclable est principalement développé sur le pôle urbain de Tours et sa périphérie. 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, 41 km de double sens cyclable et 5 km de vélorue. Il existe néanmoins de nombreuses coupures induisant un maillage d'itinéraires sécurisés discontinu, sans lien entre les communes et vers les territoires voisins du SMT, qui pénalise l'attractivité du mode vélo en l'état. Plusieurs itinéraires structurants sont en cours de déploiement avec le réseau Vélival, qui visent à offrir un réseau de qualité, traitant des points de discontinuité ou nécessitant une sécurisation.

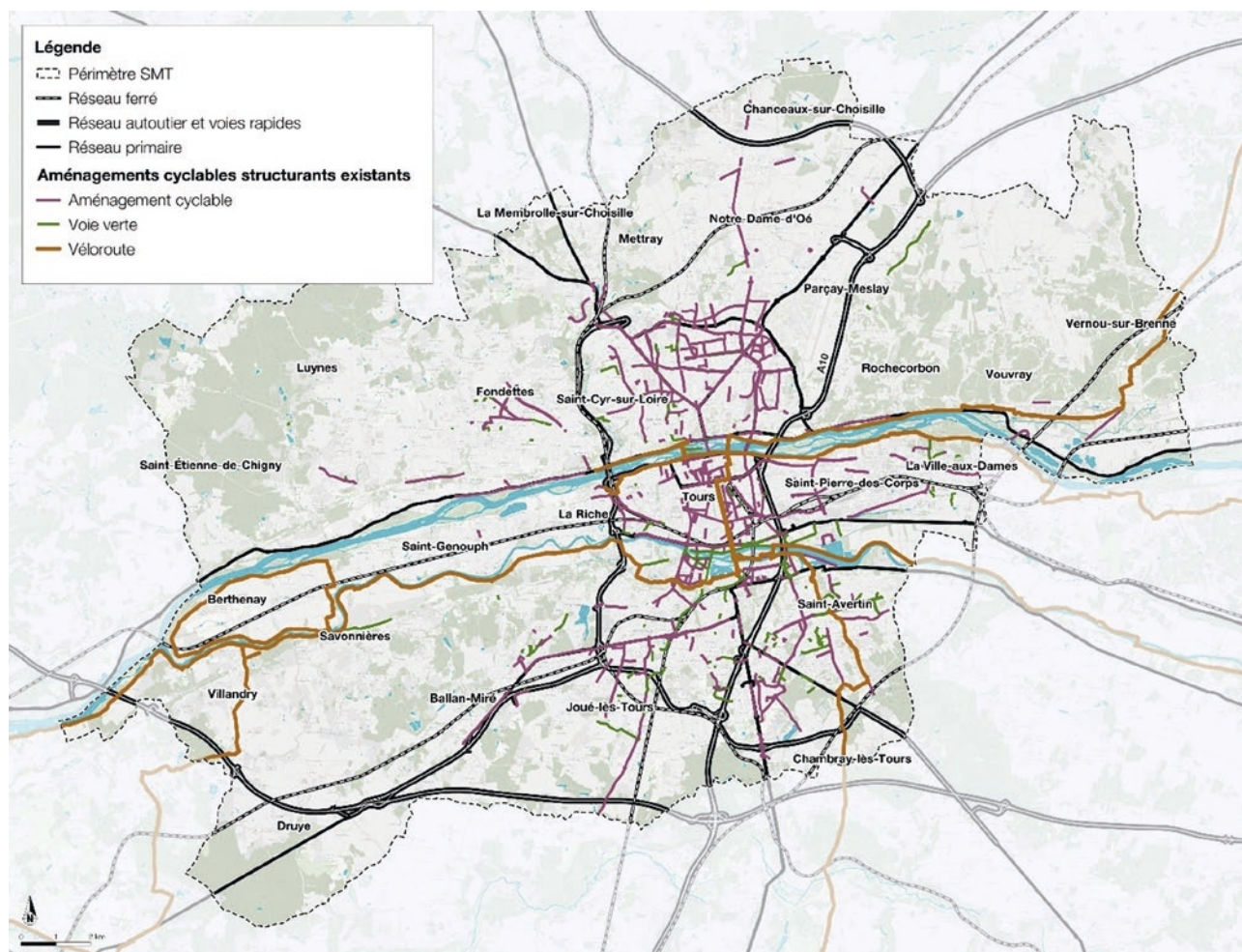


Figure 27 - Aménagements cyclables existants, Source : SMT

Concernant l'**offre en stationnement vélos**, le territoire est équipé de 31 abris vélos mis en œuvre par le SMT pour environ 1014 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).

Les abris sécurisés ou mixtes sont très majoritairement situés à Tours ou dans les communes de la première couronne, tandis que l'ensemble des abris situés sur les communes rurales sont ouverts. L'utilisation des abris vélos dans le cadre de déplacements intermodaux apparaît relativement faible sur le territoire. En effet, à ce jour, l'usage du pass Parc à Vélo, permettant d'avoir accès aux abris vélos sécurisés du territoire, est devenu majoritaire devant les pass Fil Bleu. Cela signifie que la majorité des usagers des parcs à vélo sécurisés ne sont pas abonnés au réseau de transport en commun Fil Bleu. Toutefois les 2/3 des entrées concernent les abris des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, montrant une intermodalité avec le train.

Tours est la commune qui rassemble le plus d'abris vélos sur son territoire avec une dizaine d'abris, suivi

de Joué-lès-Tours qui en compte trois. Les autres communes du territoire dotées d'un stationnement vélo disposent en général d'un abri. Les places de stationnement vélos sécurisées sont intégralement situées à Tours et sa première couronne.





### Nombre et typologie des abris vélos par commune

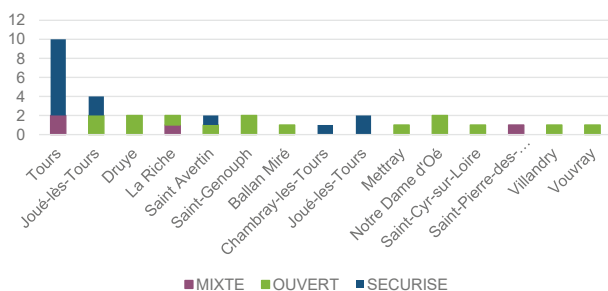


Figure 28 - Équipement des communes en abris vélos, Source : SMT

La Ville de Tours propose également des véloboxes pour le stationnement résidentiel sécurisé. Les bailleurs sociaux déploient de leur côté des politiques d'aménagements des locaux vélos.

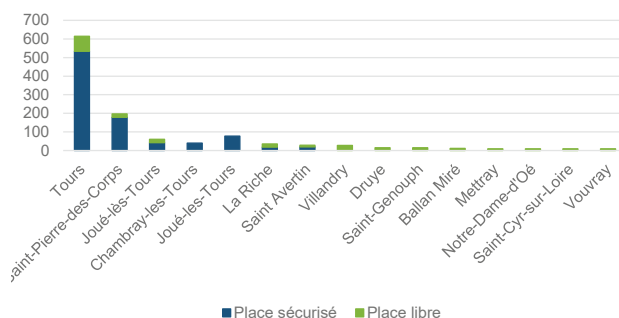
**Une offre de location de vélos longue durée est présente sur le territoire avec le service Velociti, géré par l'Accueil Vélo et Rando, permettant aux habitants des 25 communes du SMT de louer des vélos sur le territoire.** Deux offres distinctes sont disponibles :

- une offre classique : Vélos standards et pliants loués entre 5 € (pour les abonnés Fil Bleu) et 8 € (non-abonnés Fil Bleu) par mois pour une durée de 3, 5 ou 9 mois renouvelables ;
- une offre découverte : Vélos à assistance électrique (VAE) loués pour un tarif unique de 42 € par mois pour une durée de 3 mois renouvelable.



À Tours, la majorité des vélos loués sont des vélos classiques, ce qui s'explique par des distances plus courtes, mais également la forte présence d'étudiants, tandis que sur les autres communes du territoire la location concerne davantage des VAE (distance à parcourir plus élevée, topographie plus vallonnée).

### Nombre de places et typologie par commune



Le nombre de vélos loués entre 2016 et 2022 a connu une hausse, avec un passage d'environ 720 vélos loués en 2016 à environ 905 vélos loués en 2022, soit une hausse de +185 vélos loués, soit +25 % en 6 ans. La location de VAE est en hausse et la typologie des usagers du service évolue également, avec de plus en plus d'usagers de communes périphériques, et un usage à destination des trajets domicile-travail de plus en plus marqué.

Une nouvelle offre d'essai de vélos « longtails » adaptés aux familles de jeunes enfants est déployée depuis la rentrée 2025 (durée de 3 mois, tarif de 84 €/mois) :

**Une offre de vélos en libre-service a également été lancée fin août 2024.** Ce service, dispensé par la société Pony, sera composé à terme de 500 vélos classiques et 1100 vélos deux places à assistance électrique. Les vélos ont été déployés dans 19 communes sur le ressort territorial du SMT sur 275 stations soit 3000 places : Ballan-Miré, Chambray-lès-Tours, Chanceaux-sur-Choisille, Druye, Fondettes, Joué-lès-Tours, La Riche, La Ville-aux-Dames, Luynes, Mettray, Notre-Dame-d'Oé, Rochecorbon, Savonnières, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Étienne-de-Chigny, Saint-Pierre-des-Corps, Tours et Villandry. Cinq autres communes du territoire se sont également manifestées afin de pouvoir bénéficier du service dans un second temps.



De plus, de nombreuses structures sont en place sur le territoire afin de faciliter la pratique du vélo dont notamment la coopérative **Veloop** qui répare et remet sur le marché d'anciens vélos, le Collectif cycliste 37 qui organise de nombreux évènements tels que des

bourses aux vélos, des ateliers de réparation, des défis vélo ou l'association Roulement à Bill qui permet d'apprendre à réparer son vélo et met en vente des vélos d'occasion.

### 4.3.2 Une pratique en forte augmentation

Les points de comptage permettent de constater une augmentation de la pratique du vélo. **L'évolution entre 2021 et 2022 du nombre de cyclistes sur un parc de compteurs constants et comparables (points de comptage n'ayant pas subi de travaux ou ayant été mis en place en cours d'année pour une comparaison générale annuelle) est de 13%.**

La comparaison des volumes de cyclistes sur les franchissements de la Loire et du Cher montre une hausse des vélos depuis 2014. Une hausse de l'usage du vélo qui s'est effectuée dans un contexte d'évolution des aménagements : fermeture à la circulation automobile du pont Wilson, aménagements cyclables, mise en place du pont tramway (livraison en août 2013) et sous la pression d'un usage cyclable globalement en forte croissance sur l'ensemble du territoire urbain

national, encore davantage depuis le coup de dégel observé lors de la crise sanitaire. On constate désormais plus de 2 000 vélos par jour sur le pont Wilson et plus de 1 500 sur le pont de Fil contre moins de 1 000 en 2014. Globalement, sur la traversée de la Loire, le trafic vélo est passé de moins de 2 000 au total en 2014 à plus de 5 000 en 2021, soit un trafic multiplié par 2,5. Si les tendances sont moins marquées sur le Cher, elles restent significatives, avec un doublement de l'usage du vélo. **Cette tendance est à valoriser et à soutenir pour la consolider, la poursuivre et l'intensifier dans les années prochaines, afin de profiter de la compacité de la ville, particulièrement propice à l'usage du vélo urbain.**

Comptage vélos 2021 et évolution depuis 2014

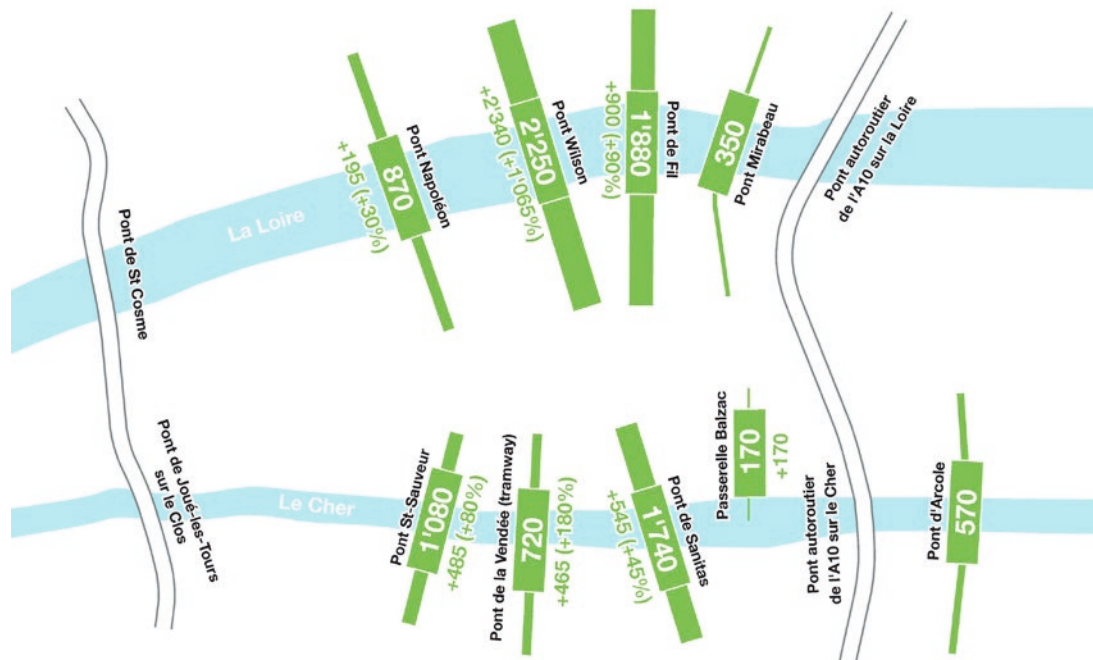


Figure 29 - Évolution des flux cyclistes sur les franchissements entre 2014 et 2021, Source : comptages vélo SMT

Par ailleurs, dans les zones de faubourgs et le périurbain, on recense au moins un vélo par ménage. Ce potentiel mérite d'être exploité pour accompagner l'évolution positive de l'usage du vélo urbain, y compris pour les déplacements contraints.

## 4.4 La marche, un mode à faciliter et à sécuriser

Une modération des circulations routières dans les centres, un partage de la voirie et de l'espace public en cours de mise en œuvre pour redonner une place aux piétons dans les polarités urbaines

La marche occupe une **place fondamentale dans le système de mobilité** puisque chaque usager est piéton à un moment au cours de sa chaîne de déplacement. La marche représente également le mode de déplacement le plus accessible et durable, tout en offrant de nombreux bénéfices pour la santé.

La marche est un mode de déplacement qui est bien utilisé sur le territoire du SMT avec une part globale de 32 % en 2019. Les déplacements réalisés intégralement à pied sont d'une distance moyenne de 800 m et d'une durée moyenne d'environ 12 minutes. Assez logiquement, la marche est très largement utilisée pour des déplacements courts, inférieurs à 1 km, ce qui correspond à des déplacements de proximité.

Sur le territoire du SMT, les cheminements piétons sont souvent contraints par les coupures naturelles ou artificielles comme les emprises routières ou ferroviaires, qui induisent des coupures entre différents quartiers. Des aménagements conséquents ont été réalisés et sont en projet pour pallier ces discontinuités. Par exemple, la passerelle Fournier permet de relier les quartiers Velpeau et Sanitas au-dessus des voies SNCF, au niveau de la gare de Tours.

Le baromètre des « Villes marchables de France » réalisé par le collectif Place aux piétons identifie Tours comme une ville aux conditions de marchabilité moyennement favorables, avec une note globale de 9,7/20 attribuée lors du baromètre 2023. Pour rappel, la moyenne nationale est quant à elle de 9,2/20. Le collectif estime que Tours n'est pas une ville très « marchable », avec une note qui a très peu évolué depuis les dernières années. La note relative aux aménagements et services a effectivement diminué (presque un point de moins) mais celle concernant les efforts fournis par la Ville a nettement progressé (passant de 7,4/20 à 9/20), mettant en valeur les réalisations piétonnes effectuées sur la commune avec par exemple la piétonnisation de la place du Grand Marché. Selon l'étude réalisée par le collectif, 68 % des piétons se sentent en sécurité à Tours. Les trois quarts des répondants estiment qu'il est primordial d'être séparé de la circulation automobile et 67 % jugent essentiel d'être séparé des vélos, trottinettes et EDPm (Engins de Déplacement Personnel motorisés) également. Les piétons ayant participé à l'étude expriment également leur souhait d'avoir des trottoirs plus larges et sécurisés ainsi que davantage de bancs et de toilettes publiques.

Les cheminements piétons sont également contraints dans les centres des communes, entre les différents quartiers ou hameaux avec de nombreux points de vulnérabilité qu'il s'agira de traiter à l'échelle des communes ou des projets urbains.



Figure 30 - Illustrations d'aménagements piétons contraints (photos Transitec)



La sécurisation et la continuité des cheminements piétons sont progressivement traitées dans les communes du SMT :

- des aires piétonnes sont aménagées, essentiellement sur la commune de Tours;

- des zones 30 sont en place dans les centres de la plupart des communes;
- des zones de rencontre sont également aménagées sur quelques communes.

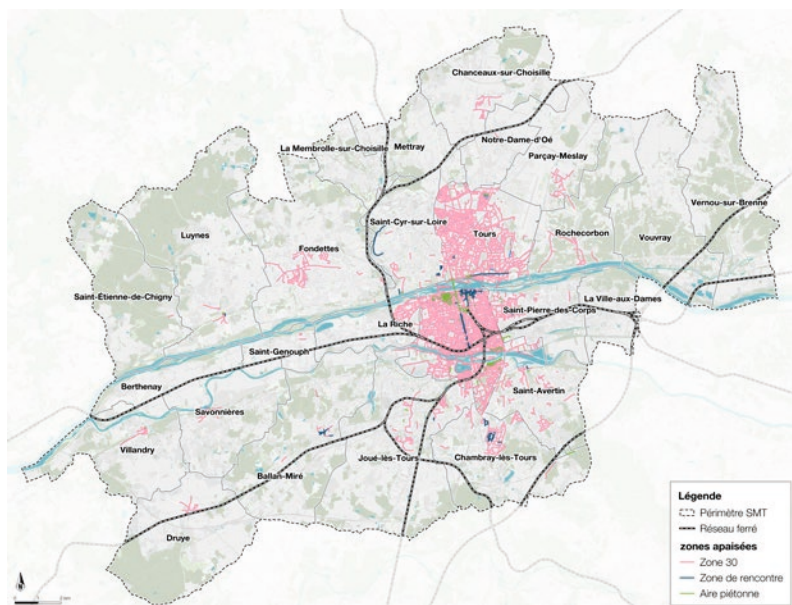


Figure 31 - Cartographie des zones 30, de rencontre ou aires piétonnes

(source: SMT) et illustrations d'aménagements en faveur des piétons dans les centres de communes (photos Transitec)



**Le 1<sup>er</sup> janvier 2025, la ville de Tours est devenue une « ville zone 30 »** en limitant la vitesse de circulation à 30 km/h sur presque l'ensemble de ses axes routiers, exceptés sur les grands axes tels que les boulevards Richard Wagner ou Winston Churchill, afin de renforcer la sécurité routière et améliorer la qualité de vie. Par défaut, la vitesse maximale autorisée est donc de 30 km/h, ce qui permet notamment de favoriser les mobilités actives (via un repartage de l'espace public, la modification de plans de circulation, le désencom-

brement des espaces publics en retirant les panneaux et mats) en accordant davantage d'espace aux piétons et vélos, mais également de développer la végétalisation, d'accompagner le report de la voiture vers des modes de transports décarbonés, de participer à la réduction des nuisances sonores et atmosphériques et d'améliorer la fluidité du trafic. Ce passage en « ville à 30 » s'inscrit dans un projet plus global de la Ville de Tours : le Plan d'Apaisement, dont la mise en œuvre est prévue progressivement jusqu'en 2028.

## 4.5 Un réseau de transports collectifs urbains Fil Bleu pour la desserte du SMT

### 4.5.1 Un réseau performant

Un réseau Fil Bleu performant qui dessert environ 88 % de la population du SMT

44,27 millions de voyages réalisés en 2024 avec une augmentation de 6,8 % par rapport à 2023

Une fréquentation du réseau qui se concentre sur les lignes structurantes : le tramway, le BHNS Tempo et sur le centre de Tours

**Le réseau Fil Bleu** est composé de six types de lignes :

- 1 ligne de tramway, fonctionnant avec une bonne fréquence de 6 à 10 minutes entre 5 h et 0 h 30 et 1 ligne BHNS, circulant toutes les 6,5 minutes de 6 h à 18 h 30, accompagnée de 3 lignes fortes urbaines, circulant toutes les 10 minutes de 6 h à 19 h. Ces lignes structurantes ont vocation à desservir les zones denses en population et emplois et les grands générateurs de

déplacement du territoire (gares, hôpitaux, sites universitaires, etc.);

- 9 lignes urbaines, fonctionnant avec des fréquences hétérogènes de 15 à 60 minutes entre 6 h et 21 h 30;
- 14 lignes suburbaines, permettant d'offrir une alternative de mobilité sur les corridors périurbains, mais peu attractives pour les usagers motorisés;
- 1 ligne « citadine », dans le centre-ville de Tours. Affrétée en minibus électrique, elle a vocation à desservir les secteurs du centre-ville inaccessibles en bus;
- 11 services de Transport à la Demande (TAD) « Résabus ». Ils apportent une offre de service complé-

mentaire sur les secteurs peu denses pour lesquels une solution bus n'est pas envisageable. Tous les services de Résabus ont des arrêts fixes. Les services Résabus zonaux (R4, R5, R6, R10, R11) fonctionnent à horaires libres tandis que les lignes virtuelles (R2, R3, R7, R8, R9 et R12) fonctionnent à des horaires sur réservation. Les TAD zonaux représentent 80 % des kilomètres du TAD.

**Le réseau est principalement orienté en nord-sud avec des troncs communs à Tours :** avenue de Grammont, boulevards Béranger et Heurteloup, ponts Mirabeau et Napoléon sur la Loire, et ponts du Sanitas et du Lac sur le Cher.

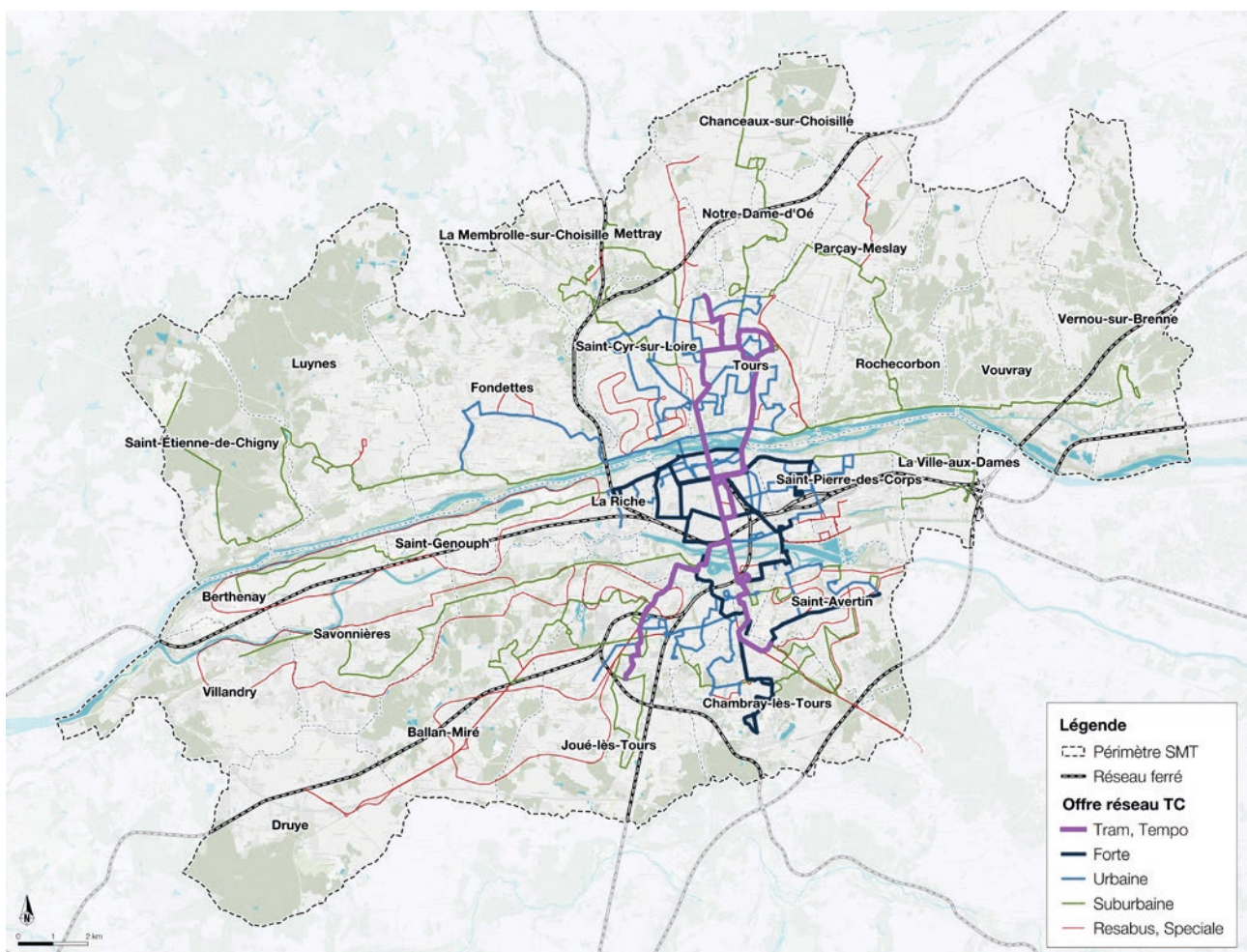


Figure 32 - Cartographie du réseau Fil Bleu

Sur la base d'une couverture de 500 m autour des arrêts, 88 % de la population est desservie par un arrêt Fil Bleu. Le réseau propose en moyenne 40 km/an/habitant sur les communes desservies, ce qui équivaut à 2,64 courses par an et par habitant. La majorité des zones d'emplois sont également desservies. Cependant, certaines zones à Saint-Pierre-des-Corps (au sud de la RD140) et au nord de Tours (aéroport) bénéficient d'une desserte moindre.

La vitesse commerciale moyenne théorique sur le réseau Fil Bleu est de 18,87 km/h (hors Transport à la Demande). La vitesse commerciale du tramway est de 18,5 km/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 24 km/h due à la typologie des axes empruntés.



En 2023, 27 kilomètres de voies en site propre sont aménagés dont 15 affectés aux tramways et 12 aux bus.

**Des tronçons présentent des enjeux pour garantir la robustesse des lignes et du réseau** dans son ensemble tels que l'avenue du Grand Sud, le boulevard des Bretonnières, le boulevard Jean Jaurès, l'avenue Jean Bonnin, les rues Blanqui et de l'Aubrière, les bou-

levards Heurteloup et Béranger, la rue des Tanneurs et les boulevards Preuilly et Tonnellé, la rue du Général Renault, la rue Giraudeau, la rue du Général De Gaulle à Tours, la rue A. Chevallier, les boulevards Churchill et Wagner, le boulevard du Maréchal Juin, l'avenue André Maginot, le boulevard Charles de Gaulle (Saint-Cyr). Le SMT mène des études techniques pour optimiser la circulation des bus et améliorer la vitesse commerciale avec la mise en place de dispositifs adaptés.

### 4.5.2 Une fréquentation en constante augmentation

Concernant la fréquentation du réseau, celle-ci a été en constante augmentation depuis 2013 avec la mise en service du tramway. La crise sanitaire a eu un impact sur cette fréquentation, mais l'augmentation a repris depuis la fin de la crise sanitaire, avec une fréquentation 2023 supérieure à celle de 2019 : 44,27 millions de voyages ont été réalisés en 2024 sur le réseau avec une augmentation de 6,8 % par rapport à 2023 (41,4 millions de voyages) et de 11 % par rapport à 2019.

La fréquentation du réseau se concentre sur les lignes structurantes : le tramway, le BHNS Tempo et sur le centre de Tours. Les fréquentations sur les lignes desservant les autres communes, hors Résabus, sont plus faibles en cohérence avec leur niveau de desserte et la densité de population desservie.

La fréquentation du TAD est en hausse depuis 2019, en cohérence avec une offre ayant été considérablement étoffée depuis.

## 4.6 Les transports collectifs ferrés et interurbains, support à l'accessibilité en lien avec les territoires voisins

### 4.6.1 Un réseau ferré dense en lien avec les territoires voisins

Une étoile ferroviaire à 8 branches SNCF classique avec 8 haltes TER-Intercités et deux lignes LGV avec 2 gares TGV

6,5 millions de voyageurs en 2022 à la gare de Tours et 4,2 millions à Saint-Pierre-des-Corps

Des fréquences de desserte variant fortement selon les branches de l'étoile

Fil Bleu permettent également une connexion entre le centre-ville de Tours et la gare de Saint-Pierre-des-Corps (durée de 15 à 17 minutes – fréquence d'environ 10 minutes en périodes de pointe, et toute la journée entre 7 h et 18 h 30 sur la ligne 5).

**La desserte ferroviaire s'organise principalement par des lignes régionales** (TER et Intercités) qui permettent de desservir les villes des EPCI voisins (Blois, Loches, Azay-sur-Cher, etc.).

**Le territoire est très bien desservi avec deux gares TGV et 8 haltes TER-Intercités, dispersées sur une étoile ferroviaire riche de 8 branches SNCF Classique et 2 lignes LGV.**

**Au niveau national, la desserte TGV** permet des liens avec Paris, Bordeaux, Poitiers, Lyon, Strasbourg, Lille. Les départs sont répartis entre les deux gares TGV, Tours et Saint-Pierre-des-Corps, avec des navettes ferroviaires (durée de 5 minutes) organisées entre les deux gares, mais peu nombreuses et peu lisibles. L'utilisation des navettes ferroviaires est possible avec un titre Fil Bleu. Les lignes de bus 5 et 11 du réseau

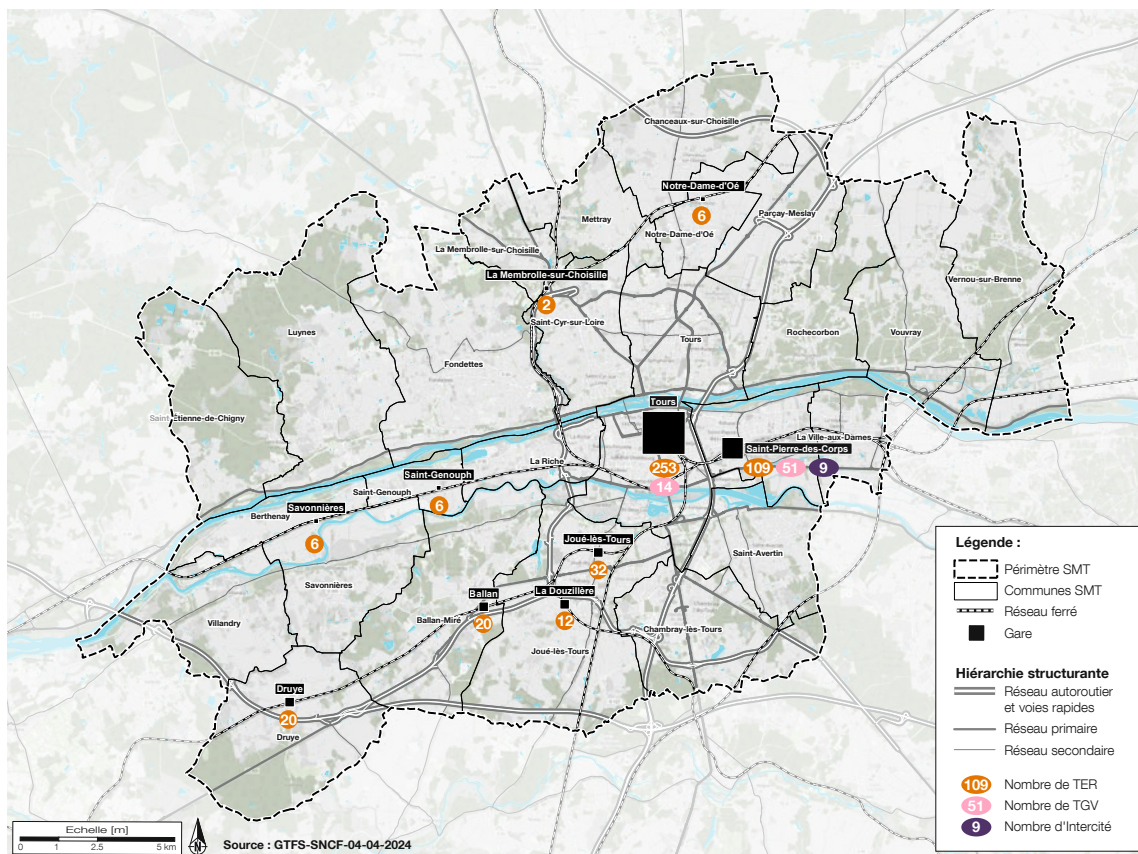


Figure 33 - Cartographie du réseau ferroviaire et de l'offre existante

La fréquentation des deux gares TGV est en constante augmentation. Les haltes ferroviaires jouent quant à elles un rôle relativement réduit dans la desserte interne du SMT. Elles permettent

par contre une accessibilité au territoire depuis les EPCI voisins, le ferroviaire étant le mode de transports le plus pertinent pour les moyennes et longues distances.

#### 4.6.2 Un réseau de cars interurbains circulant sur le SMT

Un réseau Rémi qui ne joue pas un rôle de desserte pour les habitants du SMT mais qui permet une accessibilité depuis les territoires voisins

**Le réseau de transports collectifs interurbain Rémi est ouvert aux habitants de la région, hors SMT.** Treize lignes circulent sur le territoire pour une offre kilométrique d'environ 634 200 km en 2024 (contre 650 500 environ en 2014), avec des fréquences variables, pouvant aller d'un car toutes les heures, à des passages beaucoup moins fréquents pour certaines lignes. Les lignes régulières interurbaines sont en terminus à la halte routière de Tours et certaines lignes à vocation scolaires desservent les pôles d'enseignement sur le SMT. La fréquentation des lignes régulières en 2023

est estimée à environ 1 036 700 voyageurs. En analysant la répartition des abonnements et titres intermodaux, il apparaît que le service touche majoritairement les scolaires, à hauteur de 65 %.

Les accords d'ouverture de portes, c'est-à-dire les accords permettant aux cars interurbains de faire monter ou descendre des passagers sur le territoire du SMT, sont peu nombreux, ce qui induit un rôle quasi inexistant de ce réseau dans la desserte interne du SMT, déjà desservi par le réseau Fil Bleu.



## 4.7 Une interopérabilité et une intermodalité entre les réseaux à renforcer

### 4.7.1 Une interopérabilité existante à renforcer

Un parcours de l'utilisateur entre les différents réseaux qui gagnerait à être plus fluide et lisible

Une interopérabilité qui continue d'évoluer pour se renforcer

Une **interopérabilité** existe entre les différents réseaux du territoire, et entre les réseaux du territoire et ceux des territoires voisins. Elle se décline avec :

- **une carte sans contact JV Malin unique**, utilisable sur plusieurs réseaux de transport de la région ;
- **une correspondance intégrée entre le réseau de cars Rémi 37 et le réseau urbain Fil Bleu** avec une carte de 10 voyages qui donne droit pour chaque aller vers Tours à un aller-retour sur le réseau Fil Bleu ;
- **l'abonnement combiné Rémi Zen Multi** qui permet de combiner l'abonnement Rémi Zen mensuel avec un abonnement urbain du réseau Fil Bleu en bénéficiant d'une réduction ;
- **la possibilité pour les usagers Fil Bleu de voyager à bord des trains Rémi**. Les voyageurs peuvent voyager en train Rémi avec leur titre Fil Bleu sans coût supplémentaire, entre les gares situées sur le périmètre du SMT, à savoir : Ballan-Miré, Druey, Joué-lès-Tours, La Douzillière (Joué-lès-Tours), La Membrolle-sur-Choisille, Notre-Dame-d'Oé, Saint-Genouph, Saint-Pierre-des-Corps, Savonnières, Tours, Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire ;
- **la possibilité pour les usagers Fil Bleu de voyager à bord des cars Rémi dans le périmètre du SMT**. Les voyageurs Fil Bleu porteurs d'un abonnement ou d'un titre unitaire, sur support carte ou M-ticket, peuvent voyager avec leur titre Fil Bleu, sans coût supplémentaire, sur la ligne Rémi « S » pour des trajets entre les arrêts « Tours-centre » et « Langennerie » ;
- la possibilité pour les usagers des trains Rémi de voyager à bord des bus et tramways Fil Bleu sans

coût supplémentaire, uniquement entre les gares de Tours, Joué-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps ;

- la possibilité pour les abonnés des trains et cars Rémi d'accéder aux abris-vélos Fil Bleu, sans coût supplémentaire ;
- la possibilité pour les abonnés Fil Bleu d'accéder à l'abri-vélos Rémi de Saint-Pierre-des-Corps, sans coût supplémentaire ;
- **le site JV Malin** qui permet de coordonner l'intermodalité à l'échelle de la Région, regroupant l'offre Rémi à celles de treize Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) dont Fil Bleu, permettant ainsi de centraliser les informations (itinéraires multimodaux, tarifs) ;

**Une convention d'expérimentation d'un titre de transport unique a été signée durant l'été 2024 par le SMT avec l'État**. L'objectif est d'expérimenter une solution permettant de réaliser des trajets complets sur l'ensemble du territoire avec un seul titre de transport, comme c'est le cas dans d'autres pays européens (Pays-Bas, récemment Allemagne). Cela nécessite donc de relier les différents systèmes billettiques régionaux et locaux entre eux dans un but de simplification des parcours des usagers. La mise en place de ce type de titre de transport unique participerait largement à favoriser l'usage des transports en commun en unifiant et facilitant son utilisation pour l'utilisateur. À la suite de l'expérimentation, l'objectif de l'État est d'aboutir à un déploiement national.

## 4.7.2 Une intermodalité en développement

Des réseaux insuffisamment connectés les uns aux autres, qui ne facilitent pas la mise en place de chaînes de déplacements intermodales en dehors des P + R existants

**La pratique de l'intermodalité est très faible sur le territoire, à la fois sur l'ensemble des réseaux et sur le réseau Fil Bleu,** avec 97 % des déplacements des habitants du SMT qui ne sont réalisés qu'avec un seul mode de déplacement. La ville de Tours et son cœur métropolitain présentent le plus fort taux d'intermodalité avec un taux de plus de 4 %.

**Le territoire dispose de 7 parkings relais** offrant 1483 places de stationnement dont 45 % sont situées au nord de la Loire. Un nombre d'entrées en 2023 d'environ 170 000 entrées, soit une hausse de 11 % par rapport à 2022 (environ 153 000 entrées) (Source: Rapport d'activité Fil Bleu 2023).

L'offre de P + R est proche du centre du territoire (50 %) et sur un axe nord-sud. Les P + R de Vaucanson et Jean Monnet aux extrémités du réseau sont bien accessibles depuis le réseau routier structurant.

À l'ouest, le parking relais de l'Heure Tranquille de 90 places permet un rabattement. Il n'y a pas d'offre pour le bassin-versant est.

Concernant les autres offres de stationnement permettant des connexions entre les différents modes, des stationnements de longue durée sont possibles au niveau des gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Les autres gares sont très peu fréquentées actuellement.

**Pour des connexions entre les modes via l'usage du vélo, des parcs à vélos sécurisés sont répartis sur le territoire.**

Les vélos sont interdits dans les bus, à l'exception des vélos pliants. Dans le tramway, les vélos sont autorisés sous certaines conditions et en fonction de l'affluence.

**Les points d'échanges principaux** entre les réseaux de transports collectifs se situent à la gare de Saint-Pierre-des-Corps et à la gare de Tours. La gare de Tours comptabilise un nombre de correspondances entre le train et le réseau Fil Bleu d'environ 1360 correspondances par jour ouvrable de base, tandis que 10 fois moins de correspondances sont recensées à la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

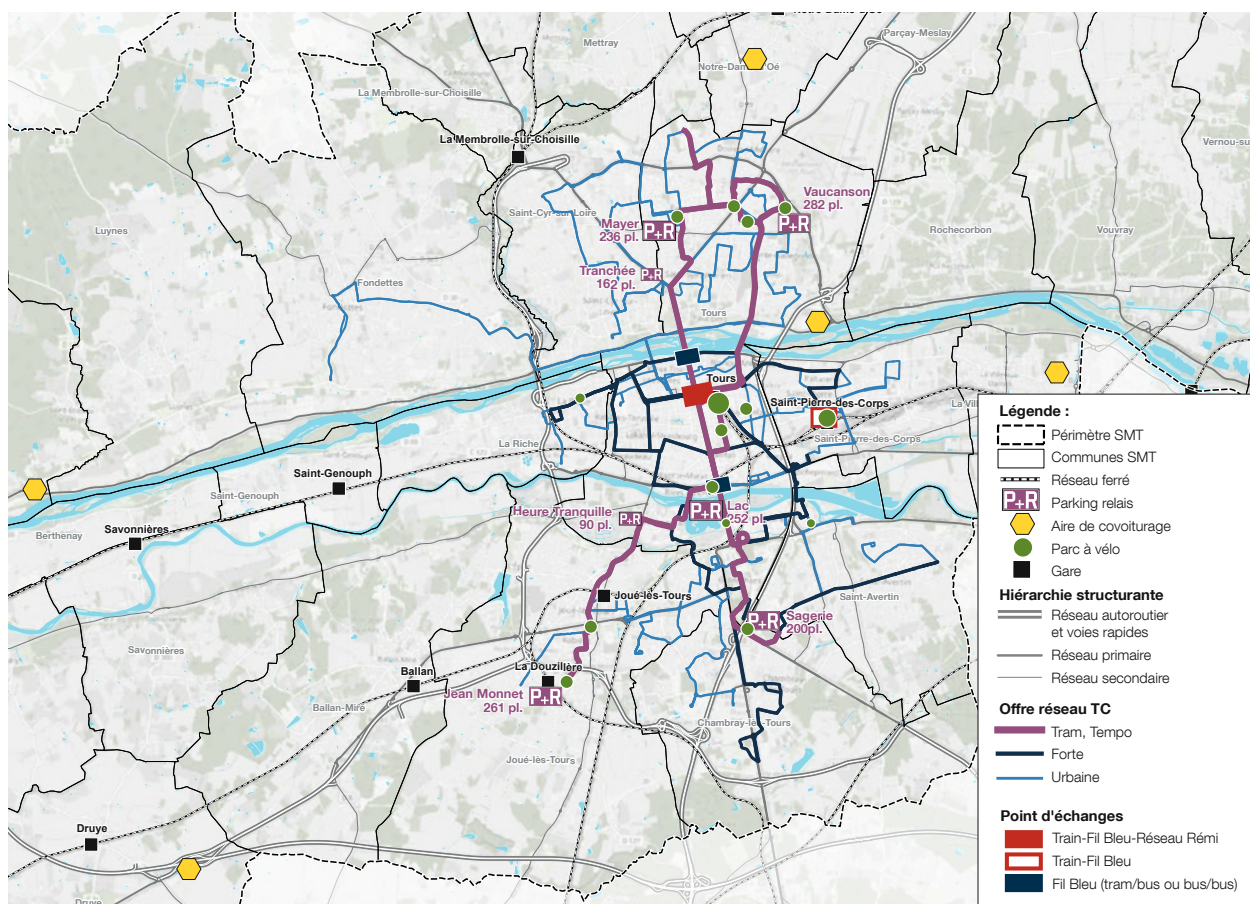


Figure 34 - Localisation des lieux d'intermodalité sur le territoire

## 4.8 Le partage des véhicules, solution de mobilité encore peu utilisée

### 4.8.1 Le covoiturage

Un usage très faible parmi les « actifs » alors que deux offres sont en place sur le SMT : Blablacar Daily et Rezo Pouce

40 000 trajets covoiturés en 2024 avec Blablacar Daily

Une offre d'aires de covoiturage officielles peu développée

La part des déplacements en voiture passager est la plus élevée pour les tranches d'âges allant de 5 à 17 ans. Il s'agit en fait plutôt d'un accompagnement que d'un véritable covoiturage. Le mode voiture passager est par contre peu utilisé pour les tranches d'âges de 18 à 64 ans. Le covoiturage est donc davantage subi (par les jeunes et par les personnes âgées) que choisi sur le périmètre de l'EMC<sup>2</sup>.

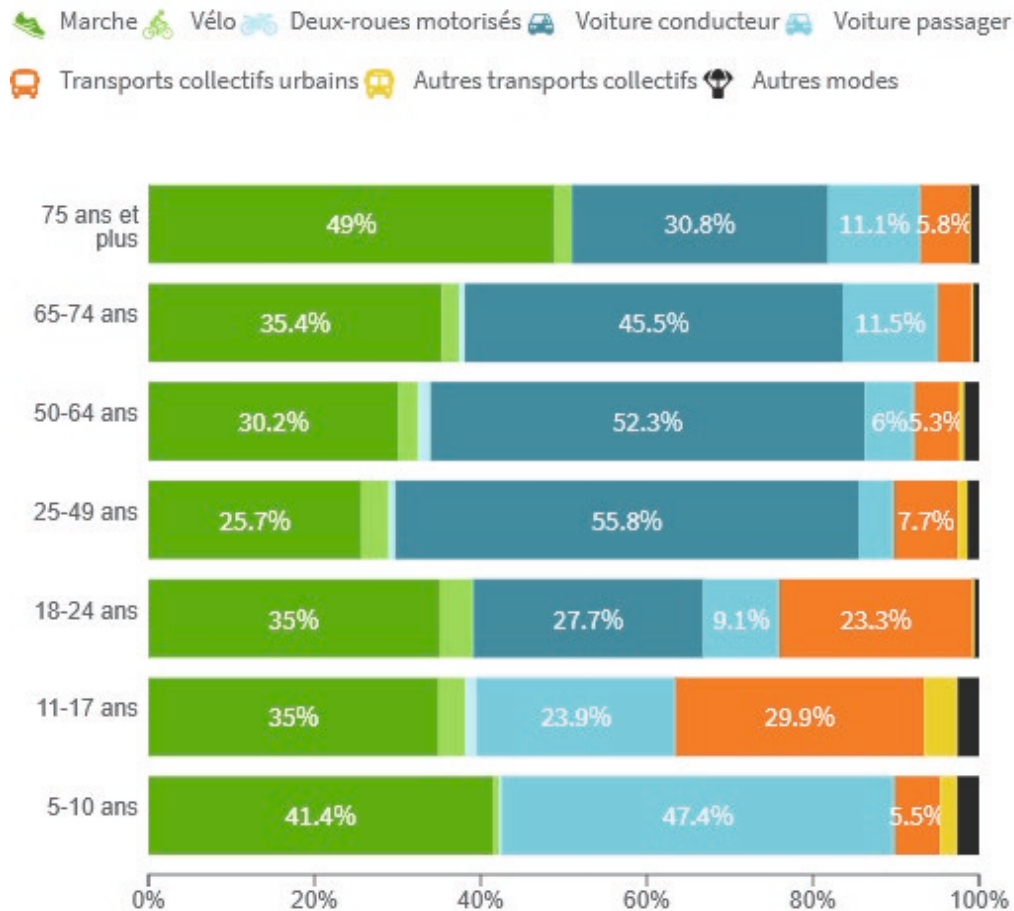


Figure 35 - Part des déplacements réalisés en voiture passager en 2019, Source : Observatoire des mobilités SMT

Sur le SMT, deux offres sont disponibles :

- **Blablacar Daily** sur le territoire du SMT : une expérimentation du service de covoiturage déclenchée via une application fin 2021 et lancée en février 2022, financé par le SMT et fonctionnant de la manière suivante :

- côté conducteur : pour un trajet jusqu'à 30 km, gain entre 2 € et 3 € par trajet ;
- côté passager : trajet jusqu'à 30 km, 10 premiers trajets gratuits, puis 0,50 €/trajet.





Près de 40 000 trajets covoiturés ont été recensés sur 2024. Le budget alloué par le SMT à ce service se situe autour des 85 000 €/an, budget comprenant à la fois les frais liés à la licence, aux coûts liés à la subvention des trajets covoiturés ainsi qu'aux prestations effectuées par Blablacar Daily.

- **Rézo Pouce (Mobicoop)** sur les trois communes de la CC Touraine-Est Vallées. Le service est matérialisé par des arrêts et applique le principe de l'autostop. Un fonctionnement qui peut également se faire via une application qui permet de chercher ou proposer des trajets. 45 arrêts sont répartis sur l'ensemble des trois communes de la CC Touraine-Est Vallées. En l'état, il y a peu d'utilisateurs qui utilisent Rézo Pouce, mais il est à noter une réelle volonté de la part de la communauté de communes pour mettre en valeur ce service.



**En termes d'infrastructures**, le territoire est doté de **cinq aires de covoiturage** matérialisées : Tours, Notre-Dame-d'Oé, Saint-Étienne-de-Chigny, Druye et La Ville-aux-Dames. L'aire de Druye constitue la plus importante aire du territoire avec près de 50 places disponibles : une aire qui est très fréquentée, du fait de sa localisation au croisement de l'A85 et de la D751 vers Tours.

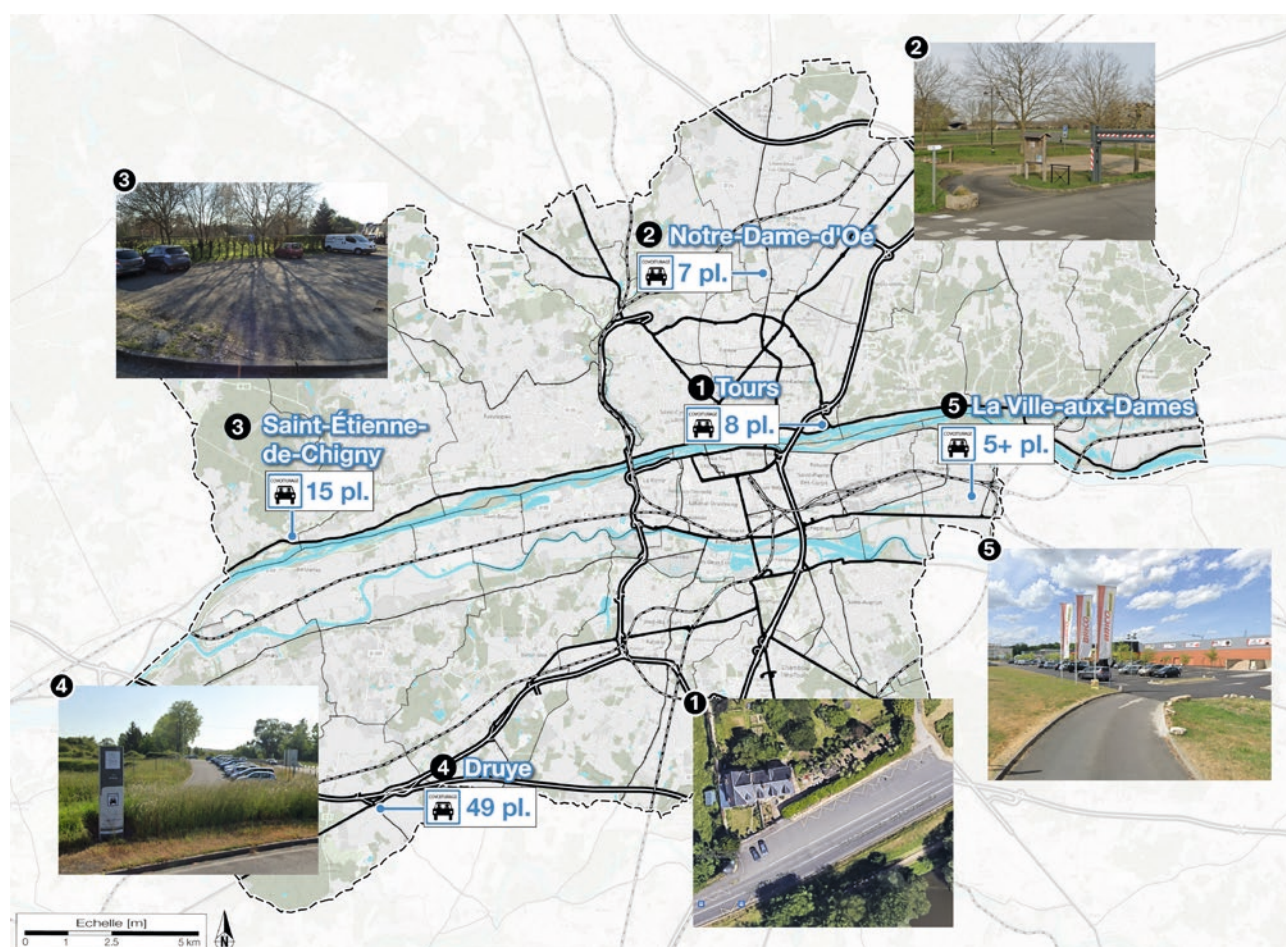


Figure 36 - Localisation des aires de covoiturage sur le territoire, Source : SMT



Au-delà de ces aires formalisées, la pratique du covoiturage se fait également via des aires informelles sur des zones de stationnement non réglementées dans les communes.

D'après le Registre des Preuves du Covoiturage (RPC), qui recense l'ensemble des trajets covoiturés réalisés via une application référencée, le covoiturage est principalement réalisé par les habitants de Tours et avec des origines-destinations en grande majorité au sein même du SMT. Trois communes seulement situées en dehors du SMT sont présentes dans le top 10 des communes ayant le plus grand nombre de trajets covoiturés en février 2023 et février 2024 : Amboise, Blois et Monts. À noter que le RPC se base sur des trajets réalisés et enregistrés via une plateforme de covoiturage et ne peut rendre compte de l'intégralité de la pratique, à savoir d'une part les trajets longs

au-delà de 30 km (non financés par le SMT) et d'autre part avec le covoiturage informel.

L'analyse des origines-destinations des trajets covoiturés permet de distinguer les lignes de désir sur le territoire, dont la principale concerne Tours - Chambray-lès-Tours (240 trajets covoiturés en février 2024 selon le RPC) (hors interne Tours). La pratique a du potentiel et un corridor nord-sud opportun au covoiturage se dessine sur le territoire. À noter que ce premier niveau d'analyse reste à approfondir notamment en considérant les territoires extérieurs pour identifier les corridors à plus fort potentiel.

Le covoiturage est aujourd'hui indissociable des services de transports collectifs usuels avec une recherche de complémentarité plutôt que de concurrence directe avec le train sur les trajets longs et le transport à la demande (TAD) sur les trajets courts.

## 4.8.2 L'autopartage

14 emplacements Citiz, dont 11 à Tours une à Saint-Pierre-des-Corps, une à Chambray-lès-Tours et une à La Riche  
25 véhicules en 2025

Un service encore très marginal

Selon une étude cofinancée par l'ADEME en 2022, **1 voiture affectée à un service d'autopartage en boucle permettait de remplacer 5 à 8 voitures privées** et chaque abonné à un service d'autopartage réduit en moyenne ses émissions de CO<sub>2</sub> de 10 %.

Sur le SMT, le service d'autopartage Autociti a vu le jour en 2012. Il est géré maintenant par Citiz avec une flotte actuellement exclusivement thermique.

En 2025, le service dénombre 14 stations et 25 véhicules sur le territoire regroupant environ 415 clients actifs (client ayant réalisé au moins une réservation kilométrée et facturée).

Le nombre de trajets effectués a augmenté par rapport à 2022 : 3 803 trajets en 2023 contre 3 691 trajets en 2022, mais la distance des trajets effectués a diminué, avec une distance globale réalisée d'environ 280 000 km en 2023 contre environ 310 000 km en 2022. La durée médiane des trajets se situe autour de 4 heures tandis que la distance médiane est légèrement supérieure à 20 km.

## 4.9 L'accidentologie, une sécurisation des points durs à poursuivre

### 4.9.1 La localisation des accidents

La majorité des accidents entre 2013 et 2022 ont eu lieu sur la commune de Tours. Les autres communes les plus touchées sont Joué-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps, puis dans une autre mesure Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche et Chambray-lès-Tours. À noter que le nombre d'accidents est directement lié à la taille des communes, au nombre d'habitants de chacune des communes ainsi qu'aux infrastructures routières présentes.

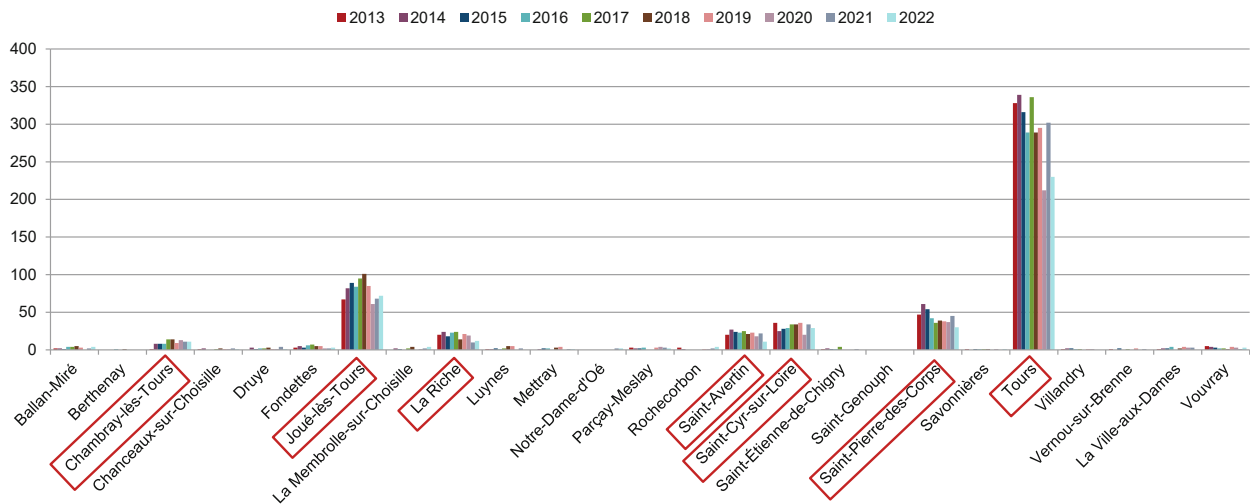


Figure 37 – Évolution de l'accidentologie sur les communes du SMT, Source : Ministère de l'Intérieur

Le caractère accidentogène des axes a été mis en évidence en fonction des volumes de trafic routier. La carte ci-dessous représente le nombre d'accidents par kilomètre de voirie pour 10 000 usagers. Les axes suivants ressortent comme axes avec un nombre d'accidents importants :

- les quais sud de la Loire sur la ville de Tours ;
- l'axe est-ouest Heurteloup-Béranger ;
- l'axe est-ouest Louis XI-Churchill-Wagner ;
- le pont Napoléon ;
- l'avenue de Bordeaux ;
- l'avenue de Pont-Cher ;
- la rue Mirabeau ;
- l'A10 entre l'échangeur de Tours Centre et l'échangeur de Chambray-lès-Tours ;
- la M37.

### Etude de hiérarchisation - Tours Métropole

Nombre d'accidents au km pour 10 000 usagers

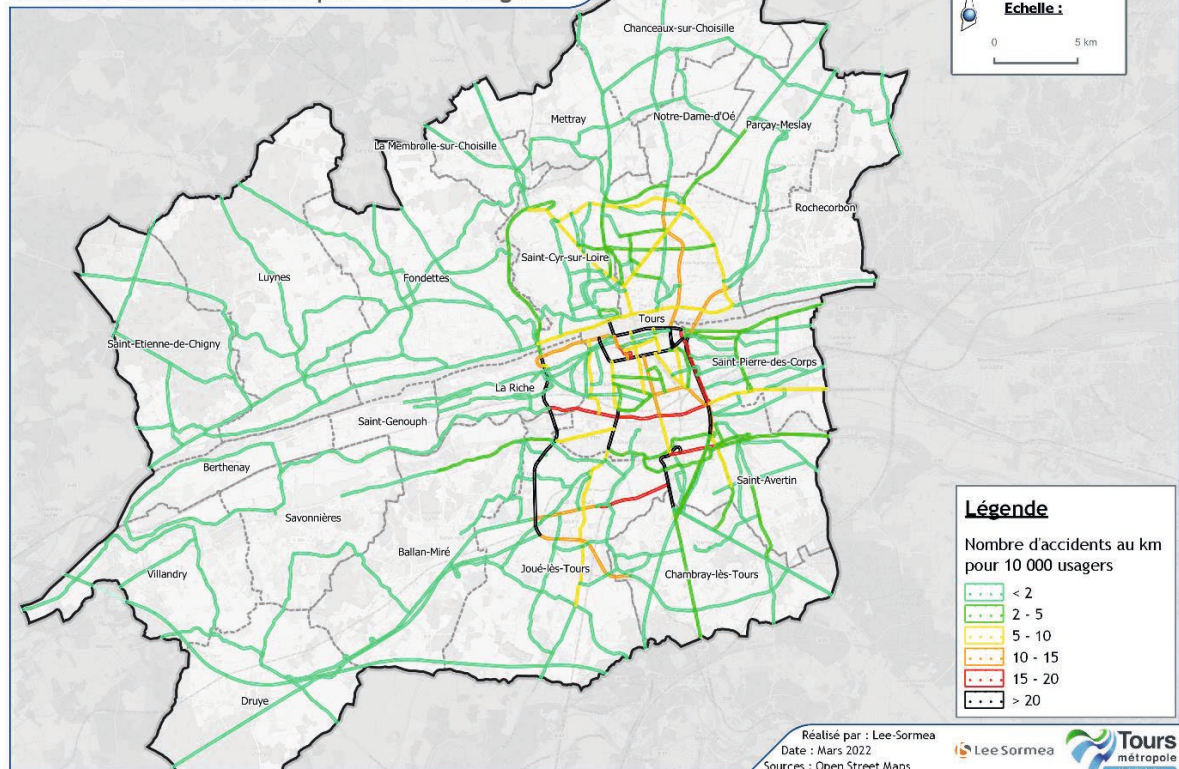


Figure 38 – Localisation des principaux accidents sur le territoire métropolitain, Source : TMVL

### 4.9.2 Les passages à niveau

Sur le territoire, 48 passages à niveau (PN) sont recensés. La quasi-totalité sont des passages pour voitures, dont la majorité de classe 17 (passage à niveau public pour voitures avec barrières ou demi-barrières non gardé à signalisation automatique lumineuse [SAL]). Un passage à niveau est dédié aux piétons au niveau de la gare de Notre-Dame-d'Oé.

Les passages à niveaux sur le territoire sont inspectés tous les 5 ans par les services concernés de la métropole ainsi que de la SNCF. La majorité des passages à niveau sont de gestion métropolitaine (36) tandis que quelques-uns sont de gestion communale. Sur l'ensemble des passages à niveau du territoire national, ceux considérés comme étant prioritaires à sécuriser sont inscrits au programme de sécurisation national (PSN), programme défini par l'État et l'instance nationale des passages à niveau (INPN). Sur le territoire du SMT, aucun passage à niveau n'est inscrit au programme de sécurisation national. Toutefois, deux passages à niveau sont identifiés comme nécessitant une sécurisation :

- le passage à niveau n°276 à Druye qui se situe à proximité d'une école, avec un mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue des Fonchers (D121) franchissant le passage à niveau. Ce mouvement depuis la départementale laisse la possibilité d'une remontée de file allant jusqu'aux voies ferrées, dans le cas d'afflux de véhicules se dirigeant vers l'école. La commune de Druye a été sollicitée par TMVL pour matérialiser une interdiction de tourne-à-gauche vers la rue Vignes de Renault afin de supprimer ce risque de remontée de file jusqu'au PN ;
- le passage à niveau n°294 à Joué-lès-Tours qui se situe à proximité immédiate de la gare de Joué-lès-Tours, avec un mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue des Martyrs vers la rue de Beguine et le parking de la gare. En effet, la rue de Beguine est située à moins de 30 m du passage à niveau, le tourne-à-gauche depuis la rue des Martyrs pourrait ainsi engendrer des remontées de file allant jusqu'au PN. La commune de Joué-lès-Tours a été sollicitée par TMVL pour étudier un plan de circulation supprimant le mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue des Martyrs vers la rue de Beguine/parking de la gare.

Classe	Description
11	PN public pour voitures avec barrières, gardé, sans passage piéton accolé, manœuvré à pied d'œuvre
17	PN public pour voitures avec barrières ou 1/2 barrières, non gardé, à SAL 2 et SAL 2B
18	PN public pour voitures avec barrières ou 1/2 barrières, non gardé à SAL 2 + îlot séparateur
20	PN public pour voitures sans barrières, sans SAL
32	PN public isolé pour piéton avec portillons
42	PN privé pour voitures, gardé, sans passage piéton accolé



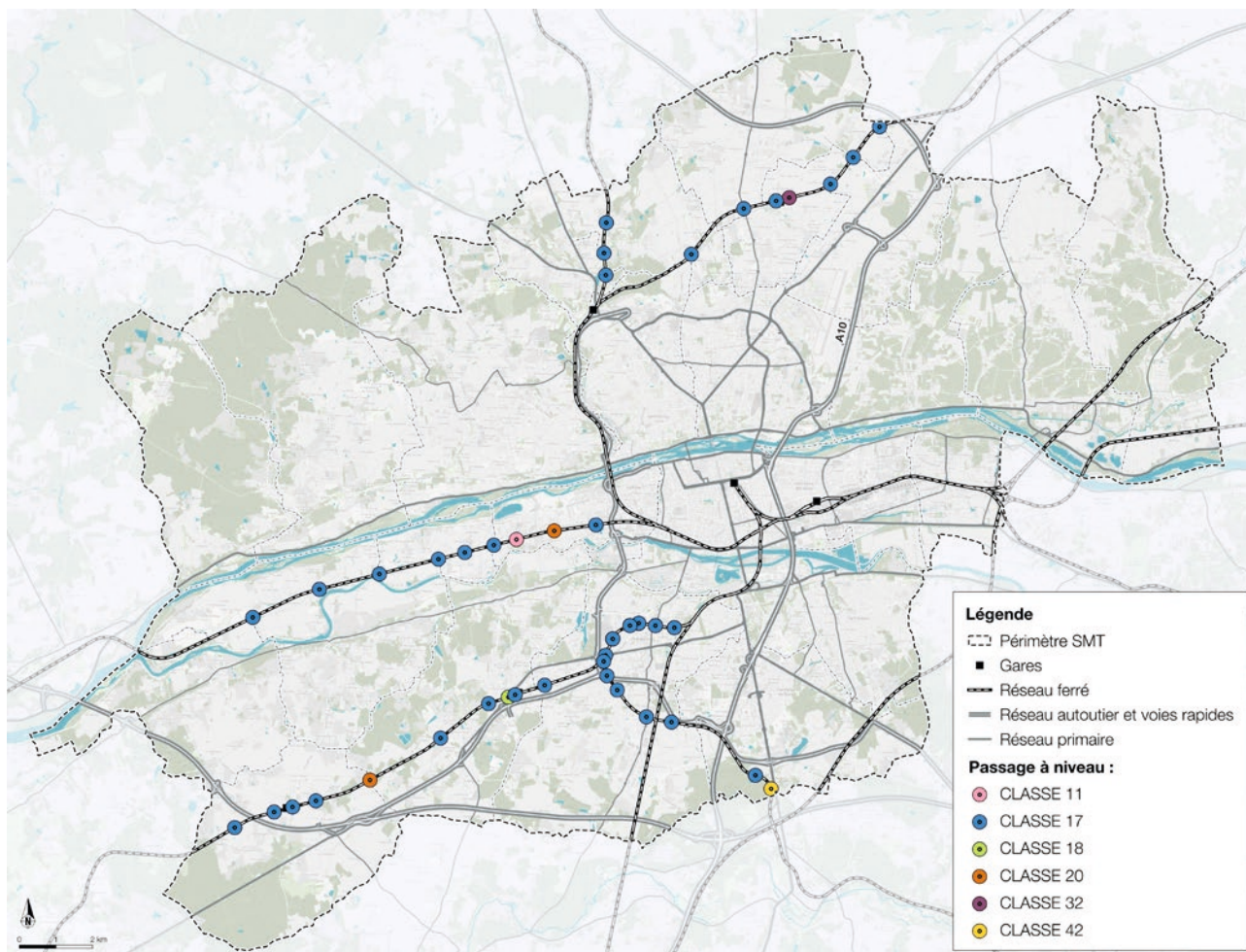


Figure 39 – Localisation des passages à niveau et catégorisation, Source: opendata SNCF, 2024

## 4.10 Une chaîne de déplacements pas encore accessible à 100 %

À noter que le sujet de l'accessibilité est détaillé dans l'annexe dédiée.

**L'accessibilité**, c'est permettre aux personnes en situation de handicap, « sur la base de l'égalité avec les autres à l'accès à tous les aspects de la société, y compris à l'environnement physique, aux transports, aux services d'informations, de communication et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public ». (Convention relative aux droits des personnes handicapées, 2006)

L'article 2 de la loi du 11 février 2005 définit le handicap comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

La chaîne du déplacement est définie comme englobant le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Si un des maillons de la chaîne de déplacements d'une personne sur une journée est brisé, c'est, a minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées, la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.



### 4.10.1 Le réseau Fil Bleu

48 % des points d'arrêts du réseau sont accessibles

L'ensemble du parc de véhicules (bus et tramway) est accessible

Le réseau Fil Blanc est destiné aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel, titulaires d'une carte Mobilité Inclusion à 80 % ou porteuses d'un handicap temporaire, qui ne peuvent utiliser le réseau bus/tramway Fil Bleu

**Le niveau d'accessibilité des arrêts du réseau, hors arrêts en lien avec le réseau de transports à la demande (TAD), est de 48,15 %.** 691 arrêts sont accessibles sur un total de 1418 et 727 arrêts sont non accessibles (51,85 %). **Depuis fin 2016, tout le parc de véhicules (bus et tramway) est accessible (en propre et sous-traité).** Les véhicules légers du TAD sont accessibles depuis 2026.

En 2024, sur les 1418 stations/arrêts du réseau bus et tramway, hors arrêts de TAD, **479 arrêts sont prioritaires (34 % des arrêts) dont :**

- 85% sont accessibles;
- 9% sont classés en « impossibilité technique avérée » (ITA), c'est-à-dire que l'arrêt ne peut être mis en

accessibilité à cause de contraintes techniques liées à l'environnement avoisinant (une rue avec une pente trop importante au regard de la réglementation par exemple). Un service de substitution apporte une solution aux personnes habitant à proximité de ces arrêts;

- 6% sont non accessibles. Ils correspondent pour la plupart à des arrêts qui seront traités dans le cadre de la seconde ligne de tramway ou d'opérations urbaines à venir.

**Un arrêt est dit « prioritaire » s'il répond à au moins une des conditions suivantes :**

- être situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public;
- être desservi par au moins deux lignes de transports publics;
- être situé sur un pôle d'échange;
- être situé dans un rayon de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil recevant des personnes handicapées ou âgées.

Il est à noter qu'au moins un point d'arrêt doit être accessible dans chaque commune.

#### Etat d'accessibilité des arrêts prioritaires

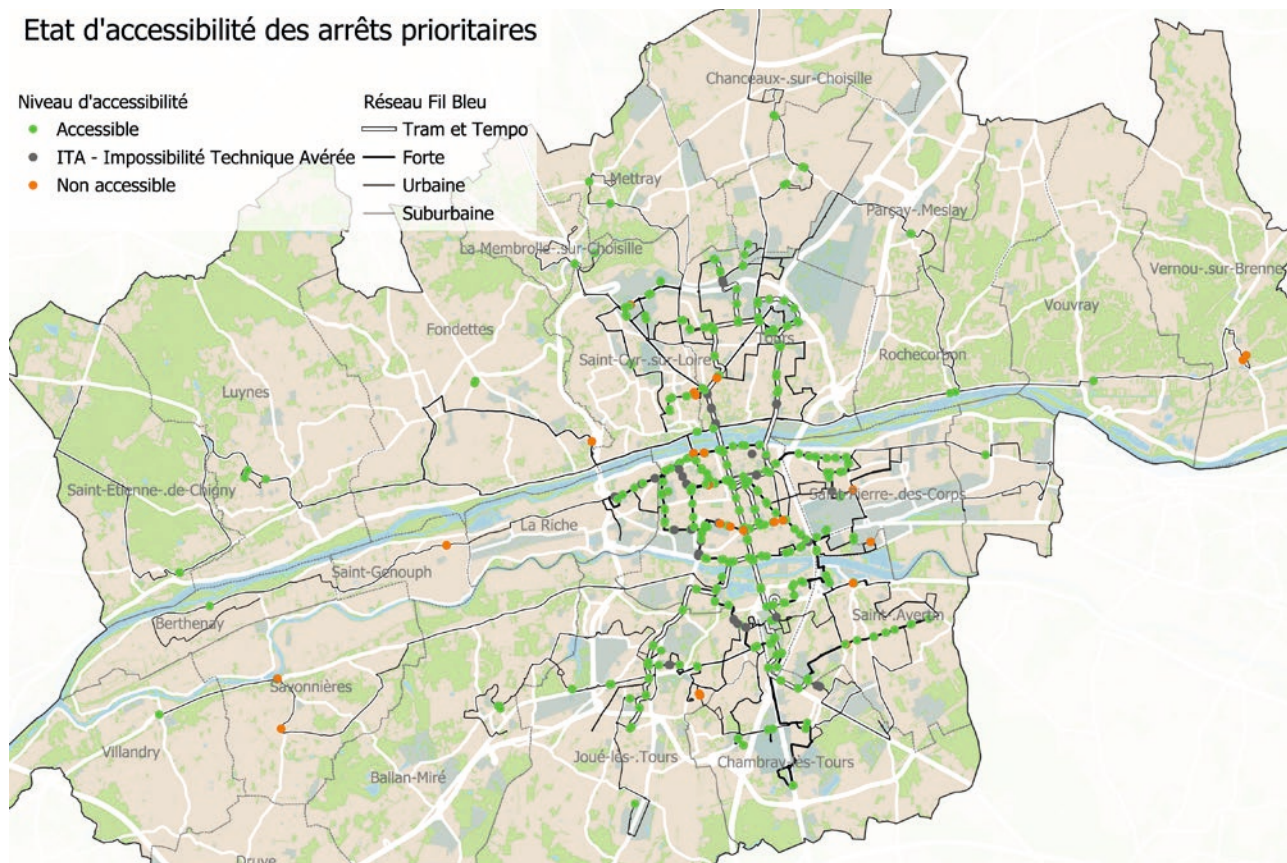


Figure 40 - Carte de l'état de l'accessibilité des arrêts prioritaires en 2025 – Source : SMT

**Le réseau Fil Blanc** est destiné aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel, titulaires d'une carte Mobilité Inclusion à 80 % ou porteuses d'un handicap temporaire, qui ne peuvent utiliser le réseau bus/tramway Fil Bleu :

- les personnes titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion – « Invalidité », en situation de handicap moteur (permanent ou temporaire), nécessitant l'usage d'un fauteuil roulant et qui souhaitent effectuer un déplacement impossible à réaliser avec le réseau Fil Bleu ;
- les personnes déficientes visuelles bénéficiant d'une Carte Mobilité Inclusion – « Besoin d'accompagnement cécité » et qui souhaitent effectuer un déplacement reconnu comme techniquement impossible à réaliser avec le réseau Fil Bleu ;
- les personnes en situation de handicap moteur ou visuel, permanent ou temporaire, titulaires d'une Carte

Mobilité Inclusion – « Invalidité », justifiant par certificat médical de l'impossibilité d'accéder au réseau urbain ;

- à titre supplétif et sur dossier, aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel temporaire, uniquement pour un accès temporaire, en fonction de la durée et de la nature du handicap, en justifiant par certificat médical de l'impossibilité d'accéder au réseau urbain.

Le réseau Fil Blanc répond aux demandes spécifiques de chacun des utilisateurs du service en leur faisant bénéficier d'un transport personnalisé de porte à porte sans accompagnement aux étages, ni portage. Les conducteurs sont spécialement formés et les véhicules sont adaptés aux transports de personnes à mobilité réduite.

En 2023, le réseau comptait 1048 usagers inscrits pour un total de 71372 voyages réalisés.

## 4.10.2 La voirie et l'espace public

23 communes sur 25 doivent réaliser un PAVE

18 PAVE réalisés

1 PAVE validé par la DDT sur TMVL

La loi du 11 février 2005 pose le principe selon lequel « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit (...) l'accès aux droits fondamentaux reconnus de tous les citoyens, ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ». Elle prévoyait au départ une mise en accessibilité au 1<sup>er</sup> janvier 2015. L'État a permis aux propriétaires d'établissements recevant du public non accessible de déposer un Agenda d'accessibilité programmée (ADAP) avant le 31 mars 2019.

En ce qui concerne la réalisation des PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics), sur les 20 communes de TMVL qui ont une obligation de le réaliser (population supérieure à 1000 habitants), 15 communes ont réalisé un PAVE dont un a été validé par les services de la Direction Départementale des Territoires (DDT). Pour les 3 communes de Touraine-Est Vallées, les PAVE de Vouvray et Vernou-sur-Brenne ont été réalisés en 2010.

## 4.11 La logistique, une thématique peu développée

Tours au cœur d'un axe logistique européen important, impliquant de nombreux poids lourds traversant le territoire en grande partie par l'autoroute : 8 000 à 9 000 poids lourds par jour représentant entre 12 % et 20 % du trafic global sur l'A10

Des contraintes de moyens qui limitent le développement du sujet sur le territoire

Les principaux pôles logistiques sur le territoire sont localisés à proximité de l'A10. Toutefois, certaines zones sont difficilement accessibles depuis les échangeurs comme la zone d'activité située à l'est. Saint-Pierre-des-Corps et Tours constituent les deux premières communes d'accueil d'activités logistiques, avec environ 620 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts situés à Tours.

Sur le territoire de TMVL, 260 espaces logistiques (entrepôts urbains, quais de messagerie, ELP : Espace Logistique de Proximité, points relais, consignes automatiques, drive et click & collect) étaient recensés en août 2023. Les entrepôts urbains et quais de messagerie représentent des espaces pour lesquels le bâti est spécifiquement dédié à la logistique, au contraire des autres espaces logistiques pour lesquels la logistique est partagée avec une autre activité (commerces, voiries, etc.).

## DES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES STRUCTURÉES PAR L'A10

La logistique dans l'agglomération tourangelle et ses principaux pôles

### Types d'activités

- Transport de marchandises
- Stockage et répartition
- Activités tertiaires d'organisation du transport et autres services
- Activités postales

▭ Principaux pôles logistiques

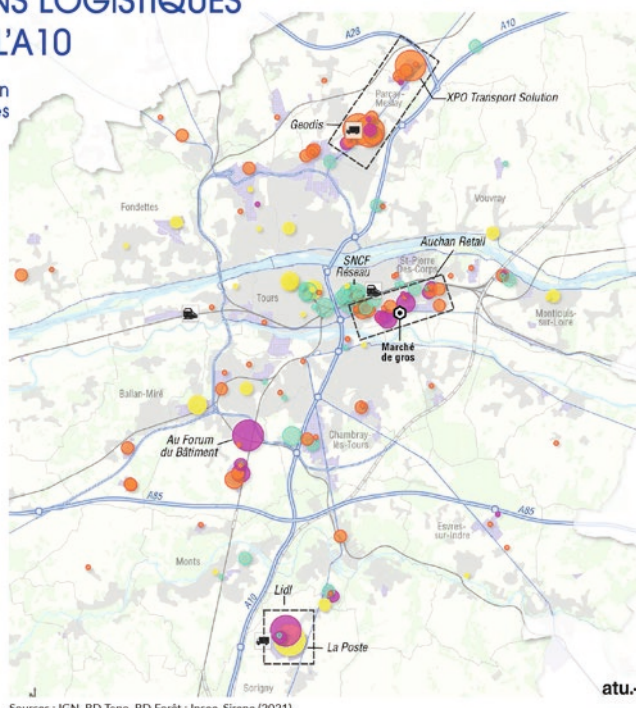
■ Zone d'activités

### Effectifs salariés

- Moins de 30 salariés
- Entre 30 et 75 salariés
- Entre 76 et 200 salariés
- Plus de 200 salariés

### Réseaux de communication structurants

- LGV
- Voie ferrée
- Aire de triage
- Autoroute
- Diffuseur autoroutier
- Centre routier
- Boulevard périphérique
- Voie de transit



Sources : IGN, BD Topo, BD Forêt ; Insee, Sirene (2021).

atu.

Figure 41 - Implantations logistiques sur le territoire, Source: Conférence partenariale de logistique urbaine – Ville de Tours, TMVL, SMT – ATU 2023

**Les espaces logistiques bâtis sont principalement** situés à Parçay-Meslay, représentant plus de 50 000 m<sup>2</sup> de surface dont près de la moitié des quais de messagerie de la métropole. La localisation de cette commune est en effet stratégique du fait de sa proximité avec l'A10, localisation idéale pour desservir les communes du nord: Blois, Orléans et Le Mans, tout comme les entrepôts urbains localisés à l'est de Tours. Les communes de Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Chanceaux-sur-Choisille et La Riche représentant chacune environ 20 000 m<sup>2</sup> de surface. Les autres communes rassemblent peu de surfaces logistiques bâties (moins de 10 000 m<sup>2</sup> de surface par commune). Concernant les entrepôts urbains, ceux-ci sont davantage situés sur l'est de la métropole, assez souvent éloignés du cœur de ville: 12 km depuis Parçay-Meslay, ou encore 14 km depuis Chanceaux-sur-Choisille, ce qui peut impacter l'efficacité des flux de logistique urbaine.

**Les espaces logistiques non bâtis** sont situés en majorité à Tours (environ 120 dont près de la moitié des points relais et consignes de la métropole), puis

à Joué-lès-Tours (environ 25) et Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps (environ 15 sur chacune des communes). Les autres communes regroupent généralement moins d'une dizaine d'espaces par commune. La partie ouest du territoire est très dépourvue en points relais, leur augmentation sur ce secteur permettrait de consolider le transport de marchandises et de réduire les échecs de livraison à la première présentation par exemple.

**Concernant les flux poids lourds (PL) sur le territoire, ces flux sont principalement concentrés sur l'autoroute A10 avec environ 8 000 à 9 000 PL/jour représentant une part entre 12 % et 20 % du trafic global.** Des parts qui montrent la présence importante de poids lourd sur l'autoroute, mais également sur la rocade (entre 7 % et 13 %) et sur certaines pénétrantes, notamment la D751 au sud et la D910 au nord (environ 8 % de PL).

Ces trafics induisent également des nuisances dans les centres des communes et quartiers en lien avec des opérations de livraisons notamment.

## 4.12 L'électrification des véhicules en cours

76 bornes de recharge sur le SMT

Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route nationale

pour lutter contre le changement climatique. Parmi les objectifs fixés à court et moyen termes, la neutralité carbone à l'horizon 2050 est un objectif phare, dans lequel sont prévues de fortes évolutions du secteur des transports. Pour cela, l'une des mesures est l'adaptation des véhicules utilisés, afin d'atteindre 35 % de



ventes de véhicules particuliers neufs électriques ou à hydrogène à horizon 2030.

**Sur le territoire du SMT, des bornes de recharge pour véhicules électriques sont disposées sur la plupart des communes, avec un maillage plus important à Tours et Joué-lès-Tours :** respectivement environ 10 bornes de recharge pour véhicules électriques et 14 bornes.

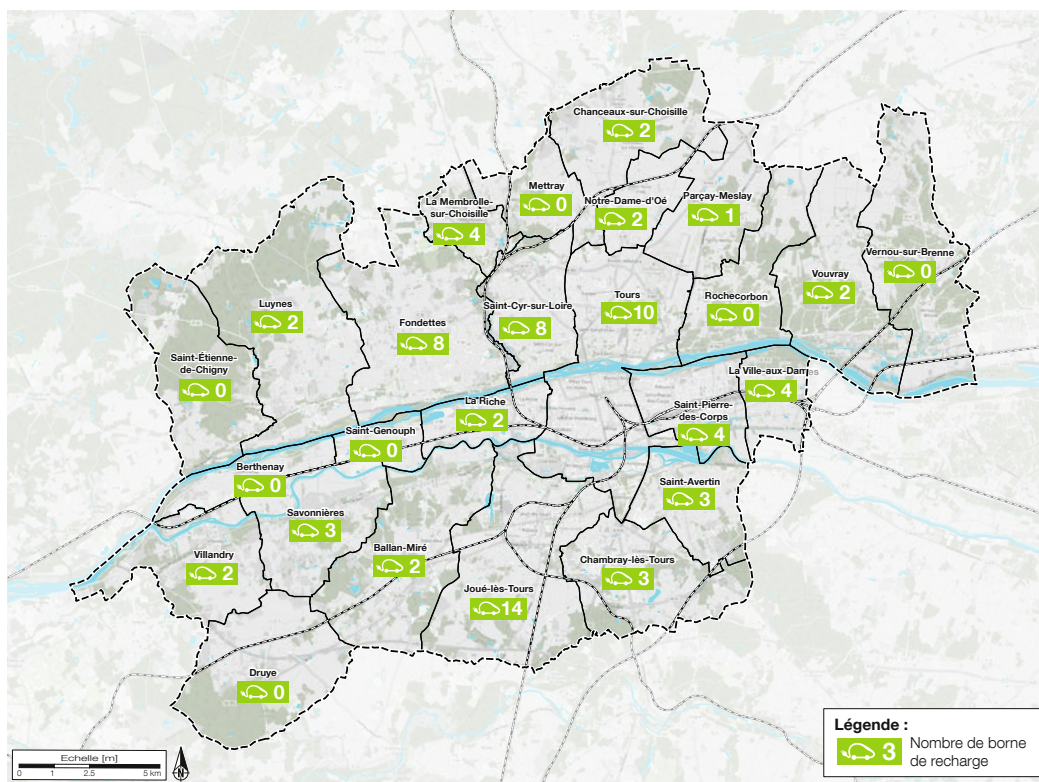


Figure 42 - Bornes de recharge de véhicules électriques 2024, Source : données SMT

À l'échelle du département, le SIEIL (Syndicat Intercommunal d'Énergie d'Indre-et-Loire) est en charge de la définition du nombre de bornes nécessaires à déployer entre 2026 et 2036.

**Sur le territoire métropolitain, il est évalué une augmentation du nombre de bornes à hauteur d'environ 5200 à horizon 2036.**

## 4.13 Les évolutions sur le territoire

### 4.13.1 La population et les emplois

Le plan de mobilité du SMT est conçu pour un horizon 2026-2036, 10 ans durant lesquels le territoire va évoluer. Les hypothèses du scénario central des prévisions Omphale de l'INSEE ont été prises en compte. Le modèle Omphale s'appuie sur les résultats 2018 du recensement de la population et estime des projections sur la population, le nombre d'actifs ou le nombre de ménages.

**En ce qui concerne la population**, les tendances suivantes sont projetées :

- sur le département d'Indre-et-Loire, une croissance de la population de 2025 (621662 habitants) à 2036 (635988) de l'ordre de 14 326 habitants soit 2,3 % d'augmentation ;
- **sur le territoire du SMT, une augmentation entre 2025 et 2036 projetée de 7 640 habitants soit 2,4 %** avec une augmentation de la population en périphérie voire en grande périphérie et une concentration des générateurs de mobilité au cœur du territoire.

**En ce qui concerne les emplois**, les hypothèses suivantes ont été prises en compte :

- sur le département d'Indre-et-Loire, une légère augmentation des emplois entre 2025 (241403) et 2036 (244 367) de l'ordre d'environ +3000 emplois, soit +1,2 % ;
- **sur le territoire du SMT, une augmentation plus forte** avec un passage d'environ 150 515 emplois en 2025 à environ 156 075 en 2036 soit une augmentation d'environ 5 560 emplois, représentant une hausse **d'environ +3,7 %**.

De plus, des hypothèses d'**évolution des effectifs étudiants** ont été prises :

- sur le département d'Indre-et-Loire, une légère augmentation des étudiants de l'ordre de +1 % entre 2025 (36 550) et 2036 (36 930), soit une augmentation de 370 étudiants environ ;
- les étudiants étant principalement situés à Tours et dans d'autres communes du SMT, les évolutions sur le territoire du SMT sont globalement très similaires aux évolutions à l'échelle du département, à savoir : environ +370 étudiants soit +1 % entre 2025 et 2036.

Progressivement de nombreux projets urbains, économiques, touristiques, de santé... vont se réaliser sur le territoire du SMT. Une articulation forte entre aménagements et mobilité devra être travaillée pour définir l'organisation des mobilités en cohérence avec les orientations du PDM et des documents cadre d'ur-

banisme. Deux projets urbains d'envergure peuvent déjà être identifiés, à savoir :

- **le Projet Partenarial d'Aménagement de la Porte Est Métropolitaine**, qui couvre environ 450 hectares et prévoit de nombreux travaux et mutations foncières qui ont débuté en 2024 avec principalement les travaux sur le parvis de la face nord de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. Les signataires, aux côtés du SMT, sont : l'État, la région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire, les villes de Tours, Saint Avertin et Saint-Pierre-des-Corps, SNCF Gares et connexions, SNCF Immobilier, Cofiroute et l'Établissement Public Foncier du Val de Loire.

La gare de Saint-Pierre-des-Corps, deuxième gare ferroviaire de la région Centre-Val de Loire par le nombre de voyageurs (4 M/an), et le quartier qui l'entoure, cumule ainsi plusieurs enjeux : enjeux de mise en accessibilité, de désaturation, de vieillissement du patrimoine, d'adaptation au changement climatique et à ses conséquences, d'intermodalité et d'amélioration du confort et des services dans la gare ferroviaire d'une part et enjeux d'attractivité, de développement d'une offre tertiaire, de développement des modes de transport alternatifs à la voiture et de résilience face au changement climatique dans le quartier d'autre part.

Concentrant de nombreuses fonctions ferroviaires, économiques, commerciales et de loisirs, regroupant environ 7 000 emplois, cet espace est également très fréquenté par les habitants de la métropole et au-delà, en raison de la présence d'équipements structurants de rayonnement métropolitain, voire national (parc des expositions, stade de la vallée du Cher, marché de gros) et de commerces d'envergure départementale et régionale (Ikea, centre commercial des Atlantes). Le secteur doit également travailler sur la résilience face au risque inondation et au changement climatique.

Le secteur est également traversé par l'A10, voie stratégique sur le plan de la mobilité puisqu'elle accueille un trafic de 78 000 véhicules par jour en moyenne, mêlant des déplacements de longue distance et les mobilités du quotidien.

Les enjeux du Projet Partenarial d'Aménagement en termes de mobilité sont les suivants :

- 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 ;



- 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 (le Grand Magasin Général, parc des expositions, établissements scolaires, zone des Yvaudières...);
- Rationaliser le stationnement automobile pour limiter les occupations inappropriées de l'espace public;
- Mieux intégrer l'autoroute A10 dans le fonctionnement du territoire.

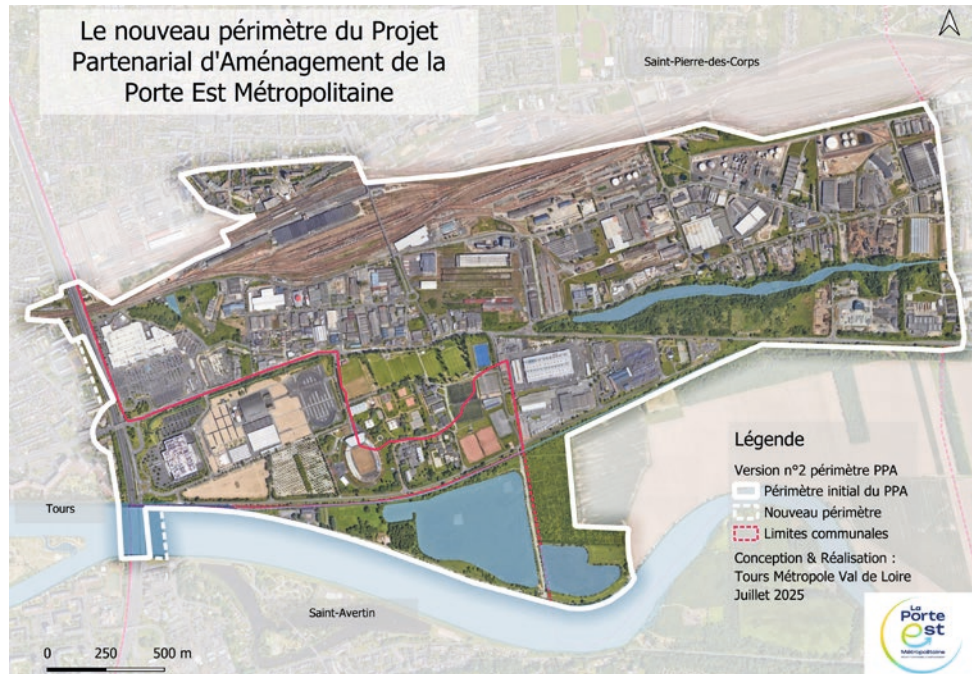


Figure 43 - Projet Partenarial d'Aménagement - Source: plan de communication du PPA Porte Est Métropolitaine

- **le projet du quartier des Carmeries** à Joué-lès-Tours, sur l'ancienne friche Michelin, qui prévoit d'accueillir à horizon 2040 environ 2500 habitants, 5000 emplois ainsi que des surfaces de commerces, restaurants, loisirs.

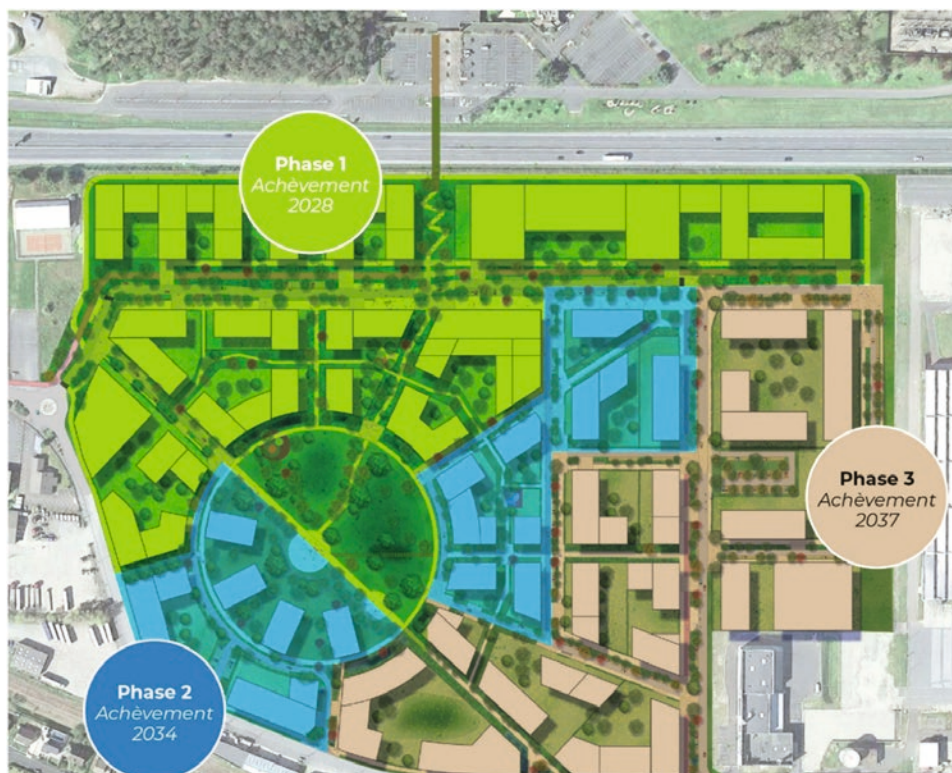


Figure 44 - Phase projetée du quartier Source: Dossier de presse



### 4.13.2 L'organisation de la mobilité

Le SMT s'est engagé et s'engage dans une nouvelle étape importante de développement des infrastructures de transports et d'offres de services pour proposer des alternatives attractives, sécuritaires et complémentaires à l'usage unique de la voiture individuelle. **De nombreux projets structurants dans l'organisation de la mobilité sur le territoire du SMT et en relation avec les territoires voisins sont en cours de réalisation ou en projet** sur un horizon 2026-2036, celui du PDM.

Les projets suivants peuvent ainsi être cités :

#### Le développement d'infrastructures de transports collectifs urbains :

- une nouvelle ligne de tramway, ainsi qu'un nouveau BHNS pour 2028 ;
- une transformation des lignes 4 et 5 en Bus à Haut Niveau de Service ;
- la réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, en lien avec la démarche SERM (Service Express Régional Métropolitain).

Une nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu sera déployée afin de réorganiser le réseau, l'articuler avec ces nouvelles lignes et améliorer l'offre de service sur l'ensemble du réseau (amplitude horaire, cadencement, continuité pendant les vacances...). L'objectif est que cette nouvelle offre amène à une augmentation d'environ 20% du nombre de voyages par an en transports collectifs urbains d'ici fin 2031 par rapport à 2023. Avec les projets de transports collectifs, l'offre en rabattement dans les parkings-relais sera fortement améliorée et diffusée sur les bassins versants du territoire du SMT actuellement non pourvus de possibilité de rabattement.

#### La démarche SERM

Le réseau ferroviaire avec son étoile à 8 branches et les 10 gares-haltes ferroviaires dont 2 gares TGV est un atout pour apporter une alternative à l'usage de la voiture individuelle et faciliter l'accès au train aux habitants de communes péri-urbaines. Les projets de SERM (Service Express Régional Métropolitain) intègrent les services multimodaux et intermodaux permettant de relier les espaces ruraux et périurbains aux grandes centralités urbaines. En juin 2024, le projet de SERM de Touraine a reçu la labellisation de l'État, une concertation a été lancée de mi-juin à mi-juillet 2025 avant un dépôt de dossier statut à l'automne 2025.

#### Le développement du covoiturage avec l'Autoroute Bas Carbone

En décembre 2021, Tours Métropole Val de Loire et VINCI Autoroutes ont lancé la première convention Autoroute Bas Carbone (ABC) liant une métropole et un concessionnaire autoroutier, en faveur des nouvelles mobilités et de la préservation de l'environnement. L'objectif de la convention ABC est d'apporter des solutions et des services concrets et innovants en matière de mobilité, au sein de la métropole tourangelles, en s'appuyant sur l'autoroute A10 comme axe structurant des mobilités de demain. L'Autoroute Bas Carbone est intégrée à la démarche SERM (Service Express Régional Métropolitain) en cours sur le territoire.

#### L'accélération majeure des aménagements cyclables

Le schéma cyclable de Tours Métropole Val de Loire, pour le déploiement du réseau Vélival, tout comme le réseau de Touraine-Est Vallées doivent être finalisés à moyen termes, permettant ainsi un maillage sécurisé et continu sur tous les itinéraires principaux du territoire. Les objectifs de réalisation sur TMVL sont ambitieux avec 7 itinéraires prioritaires à réaliser d'ici 2026 représentant environ 110 km de pistes cyclables, pour un total de 350 km de pistes structurantes entièrement continues et sécurisées sur les 13 itinéraires au total. Ces projets permettront de relier le noyau urbain de la métropole à son périurbain et de fournir le maillage qui manque actuellement à l'essor de la pratique cyclable.

#### Le partage des espaces publics dans les communes

Le plan d'apaisement de la ville de Tours notamment prévoit une mise en place progressive de mesures visant à prioriser et valoriser l'usage des modes de déplacements actifs, durables et alternatifs à la voiture.

Pris dans leur ensemble, ces projets respectent une trajectoire cohérente et ambitieuse pour le SMT, avec à la fois des mesures de promotion des modes alternatifs à la voiture et des premières mesures de maîtrise de l'autosolisme, notamment au centre de la métropole. Ces projets intensifient les offres de transports, notamment vélo et transports en commun, et réorganisent la voirie et le stationnement en conséquence sur un secteur stratégique du territoire.

## 4.14 La synthèse et les perspectives

L'analyse des réseaux et des déplacements en 2024 a permis de mettre en exergue certains points à développer et renforcer dans l'organisation de la mobilité tourangelle, qui ne dispose pas encore totalement des infrastructures structurantes et des services suffisants pour réduire significativement la place de la voiture sur l'ensemble du territoire, malgré une offre de mobilité en forte croissance.

L'analyse des parts modales à l'échelle du SMT entre 2008 et 2019 montre une baisse de l'usage de la voiture au profit des transports collectifs et de la marche. Ce report modal est en partie dû à la mise en place de la première ligne de tramway en août 2013 et la restructuration du réseau. L'enquête Fréquence+ réalisée en 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 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.

Les ateliers qui ont eu lieu en 2024 et 2025 dans le cadre de la démarche de concertation du PDM organisée par le SMT ont mis en évidence des attentes de changements de la part de participants.

Les échanges lors du premier cycle d'ateliers relatifs à la stratégie, ont permis de faire émerger trois besoins majeurs pour la stratégie des mobilités à horizon 2036 :

- Les participants ont exprimé le besoin de **développer et étendre l'offre de service** pour simplifier les déplacements et renforcer l'attractivité du territoire : favoriser les modes alternatifs de déplacement pour les usagers internes au secteur urbain du SMT et en périphérie ainsi que pour les usagers provenant ou se rendant à l'extérieur au SMT. À cet effet, il s'agit d'une part de concrétiser les projets d'infrastructures et de services de mobilités engagés et d'autre part de les étendre et de les sécuriser afin de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle.
- **Interconnecter les offres de services** pour optimiser les chaînes de déplacement et fluidifier les parcours des usagers : les participants étaient d'avis de simplifier les correspondances avec des aménagements fluidifiant les changements de modes et la mise en place de services numérique pour simplifier les trajets multimodaux de bout en bout.
- Dans le but **d'accompagner le changement de pratique**, les participants proposaient un accompagnement graduel et ciblé pour sensibiliser à la mobilité et à ses enjeux (coût, santé, sécurité, accessibilité) puis apporter du conseil en mobilité, faire tester les alternatives pour motiver le changement et former pour concrétiser les nouvelles pratiques dans la durée. De nombreuses contributions réfléchissaient également aux moyens de rendre les mobilités plus accessibles et inclusives pour créer une offre de mobilité adaptée à tous les voyageurs sur l'ensemble du territoire

Le deuxième cycle d'ateliers avait pour objectif de conforter les premiers fondements du PDM et de les traduire en pistes d'actions concrètes autour de trois enjeux structurants :

- La thématique des **mobilités inclusives et solidaires pour toutes et tous et partout** a été développée sous divers aspects. Certaines propositions allaient dans le sens d'une information adaptée, l'offre solidaire pouvant être peu ou mal connue, d'un conseil personnalisé pour identifier les besoins et freins, d'un accompagnement pour dépasser l'appréhension du premier usage ou un manque de formation, d'un élargissement de l'offre existante ou encore d'une meilleure accessibilité pour tous les handicaps.
- Les contributions visant à **favoriser le report modal et à réduire l'usage de la voiture individuelle** gravitaient autour de 3 leviers d'action. D'une part, remettre le piéton et le cycliste au cœur des actions du PDM en améliorant les conditions de leurs déplacements sur tout le territoire du SMT et dans les mobilités. D'autre part, assurer l'attractivité des pôles d'intermodalité en y garantissant une connexion effective avec les autres moyens de transport et en y proposant un bouquet de services. Enfin, valoriser l'usage du covoiturage et de l'autopartage comme des alternatives à la voiture individuelle.
- Afin d'**accompagner les habitants du SMT à changer leurs habitudes de mobilité**, les participants ont proposé d'adapter l'information et le conseil à chaque public et d'aller à leur rencontre pour élargir le public touché notamment dans les zones périphériques. Un travail est à mener avec les entreprises, administrations ou établissements scolaires qui ont été identifiés comme des structures susceptibles de participer à l'accompagnement vers des pratiques de mobilité durable.

**Les réflexions et temps d'échanges avec l'ensemble des partenaires, associations et élus du territoire ont permis de dégager des priorités et de faire émerger des orientations et des actions afin d'accélérer la transition de nos mobilités :**

### **Informers les publics et les accompagner vers de nouvelles pratiques de mobilité**

Cela implique d'être à l'écoute des besoins de tous les publics afin de prendre en compte la diversité des situations, de développer le conseil en mobilité, mais aussi de centraliser davantage l'information sur l'ensemble des services de mobilité disponibles sur le territoire facilitant son accès (par exemple : Maison de la mobilité y compris hors les murs), d'organiser des opérations multiples de sensibilisation (offres découvertes...) ou encore de renforcer les actions de communication.

### **Garantir une mobilité pour toutes et tous, partout**

Cela suppose de penser les mobilités sous l'angle des usages et plus uniquement des déplacements. Les solutions de mobilité doivent être envisagées pour répondre aux besoins de chacun (par exemple : développer l'offre pour les publics en horaires décalés), faciliter l'accès à l'information (adapter les supports aux personnes en situation d'illectronisme ou illettrisme), simplifier la tarification et poursuivre le travail d'accessibilité du réseau. Il s'agit de développer une mobilité accessible à toutes et tous, indépendamment des conditions économiques, du lieu de résidence, du genre ou d'éventuelles situations de handicap.

### **Créer un cadre favorable aux nouvelles mobilités**

Sur le territoire du SMT, la majorité des trajets font moins de 3 km et la moitié d'entre eux sont encore réalisés en voiture. Pour y remédier, le Plan de Mobilité doit développer des actions favorisant le déplacement des piétons et des cyclistes en repensant l'organisation de l'espace public et son partage, la continuité et la sécurité des itinéraires, ou encore faciliter l'intermodalité avec les transports en commun.

### **Agir sur nos rythmes de vie et créer un bureau des temps**

Les rythmes de vie sont de plus en plus diversifiés. Le bureau des temps vise à mieux articuler mobilité, emploi du temps, service et qualité de vie. Cette approche permet de décaler des horaires scolaires, universitaires ou professionnels afin de mieux répartir

nos déplacements en heure de pointe. Elle permet de limiter l'encombrement sur les routes, l'affluence dans les transports collectifs et évite aussi de recourir à des investissements lourds de type construction d'infrastructures pour fluidifier les heures de pointe.

### **Inciter à l'intermodalité sur le territoire**

Cela suppose de simplifier le passage d'un mode à l'autre, en agissant sur les titres de transport (billet unique) et en développant un réseau des pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement ou de diffusion attractifs avec des aménagements facilitant les changements de mode rapides et des services variés (parcs vélo sécurisés, bornes de recharge électrique, panneaux d'information...).

### **Développer des usages partagés de la voiture**

Cela sous-entend de continuer à développer le service d'autopartage sur le territoire, d'organiser un réseau structuré de covoiturage, de développer des offres d'essai davantage incitatives et d'encourager les entreprises à repenser l'usage de la flotte de leurs véhicules.

Le bilan du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023, présenté au chapitre suivant, doit également permettre de dégager des éléments pour le futur plan de mobilité.



## CHAPITRE 5

# Le bilan du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023



## 5. Le bilan du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023

Arrêté le 11 avril 2013 et approuvé en décembre 2013, le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de l'agglomération tourangelle 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. Le périmètre du PTU, pris en compte dans le précédent PDU est identique au périmètre actuel du SMT.

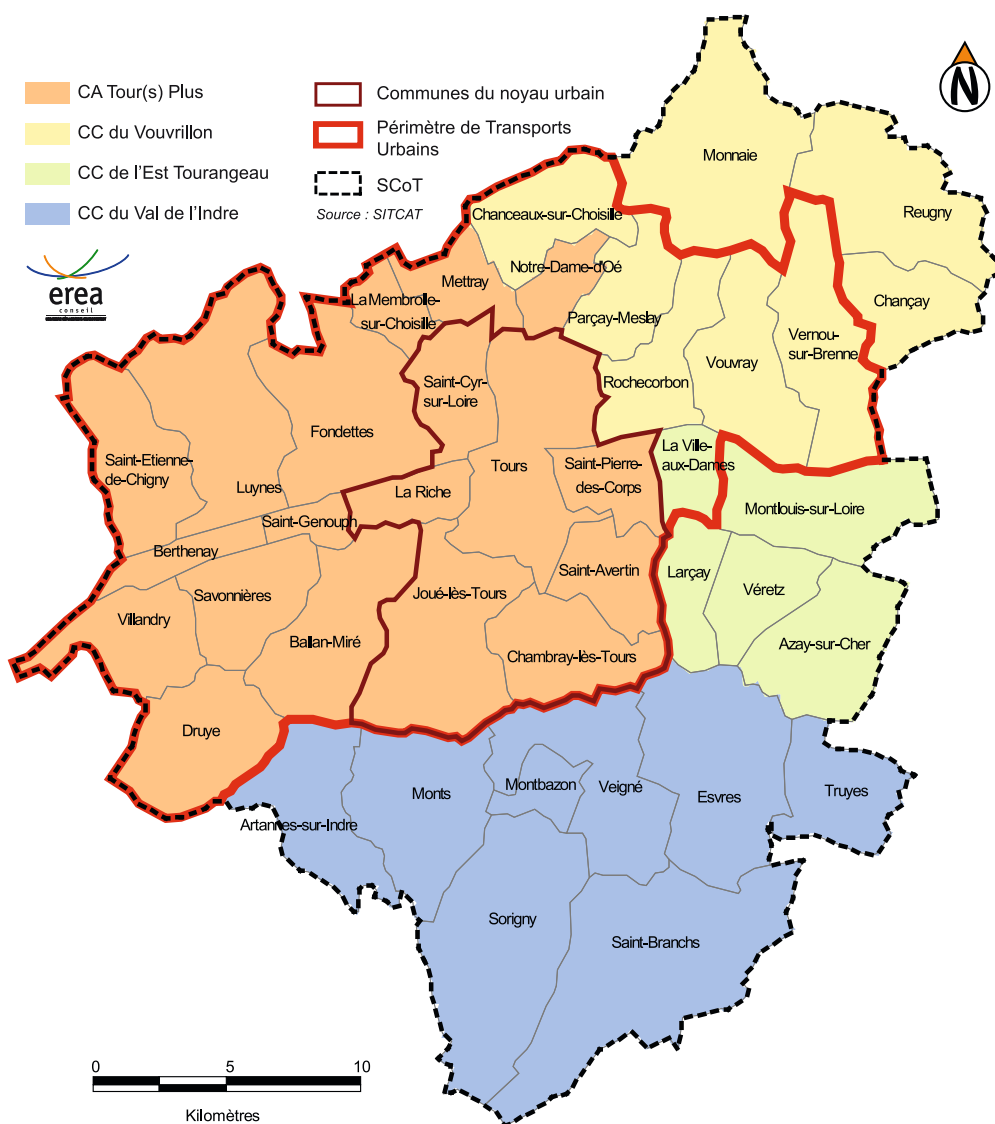


Figure 45 - Périmètre du PDU 2013-2023 – Source: PDU 2013-2023

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



Figure 46 - Axes et orientations du PDU 2013-2023

Une synthèse du bilan du PDU de 2013 est présentée dans la suite de ce rapport. Le lecteur est invité à se référer à l'annexe dédiée pour une analyse détaillée de chaque action avec :

- une présentation générale des actions, des maîtres d'ouvrage, partenaires et phasage;
- une analyse de chaque action;
- un bilan des indicateurs de suivi définis dans le PDU dont les données sont disponibles.

Bien que le PDU ait été approuvé en 2013 pour 10 ans, il continue de constituer le document de planification et reste applicable au-delà de 2023, jusqu'à l'approbation du PDM. L'analyse et le bilan des actions se font d'ailleurs en prenant en compte les actions qui ont pu être réalisées après 2023. Le bilan complet du précédent PDU est disponible en annexe du PDM.



## 5.1 L'axe 1: Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle

En lien avec l'un des objectifs réglementaires des PDU et 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 47 - Actions, Maîtres d'ouvrage, partenaires associés et phasage, PDU 2013-2023

L'état de réalisation des différentes actions est présenté ci-dessous.

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

Figure 48 - Bilan de réalisation des actions de l'axe

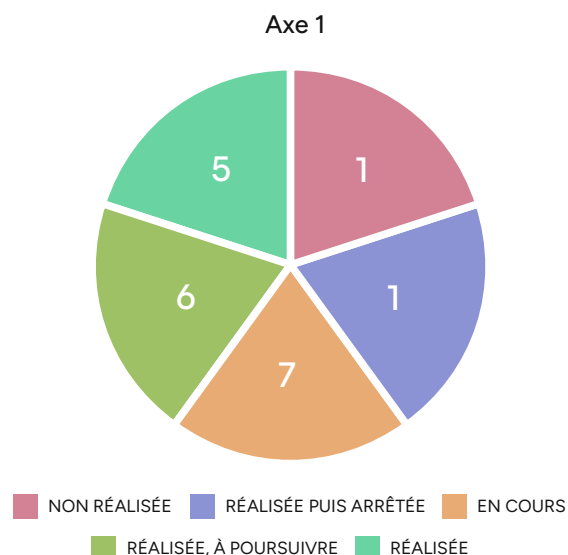
Plusieurs actions sont en cours de réalisation. En effet, les mobilités actives ou douces ont connu depuis la sortie de la pandémie de Covid, un développement très important. Les réflexions sur la mobilité piétonne sont maintenant au cœur des démarches de mobilité sur le territoire du SMT pour valoriser 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, le Schéma Directeur Cyclable de Tours Métropole Val de Loire, définissant le réseau cyclable structurant 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 premiers itinéraires cyclables ont été mis en service en 2024.

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), dont le projet a été labellisé pour l'agglomération de Tours et un dossier statut a été déposé à l'automne 2026.

**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  
+ 1545 places de stationnement en parcs relais

Depuis 2013:

+ 8 abris vélos sécurisés en lien avec la 1<sup>re</sup> ligne de tramway  
15 abris vélos sécurisés au total sur le SMT

Entre 2012 et 2024:

+ 147 trains en gare de Tours



## 5.2 L'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 49 - Actions, maîtres d'ouvrage, partenaires associés et phasage

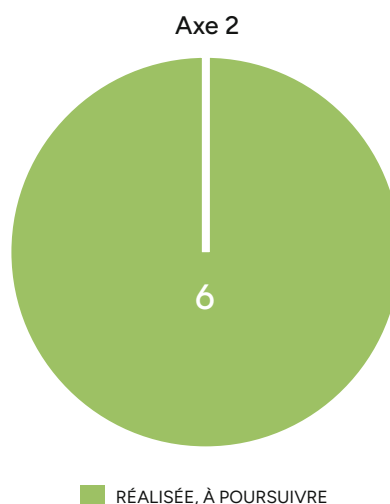
L'état de réalisation des différentes actions est présenté ci-dessous.

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

Figure 50 - Bilan de réalisation des actions de l'axe

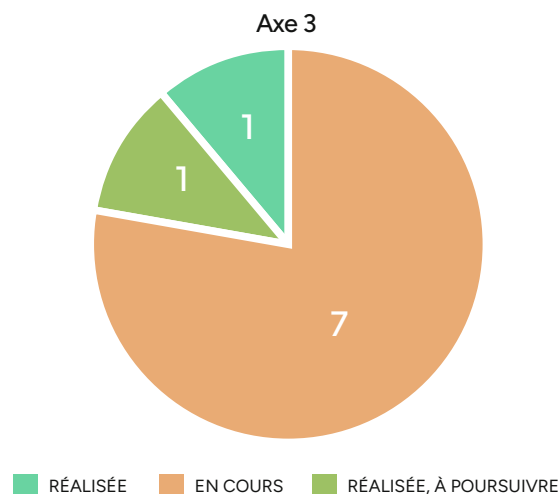
L'ensemble des actions rattachées à cet axe se sont réalisées et se mettent en place progressivement depuis 2013.

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. L'accès aux arrêts de transports collectifs du réseau urbain a été fortement amélioré.



## 5.3 L'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 rééquibrer le partage de la voirie.



### 9 actions détaillaient cet axe.

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 51 - Actions, maîtres d'ouvrage, partenaires associés et phasage

L'état de réalisation des différentes actions est présenté ci-dessous.

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-transport	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

Figure 52 - Bilan de réalisation des actions de l'axe

### 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 apparaît également comme un bon moyen d'opérer un rééquilibrage du partage de l'espace public et de la voirie.

Par ailleurs, les orientations de la révision du SCoT ainsi que le PLUm s'inscrivent dans la volonté de densifier et développer la ville des courtes distances en mode actif.

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.



## 5.4 L'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.

22 actions détaillaient cet axe.

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 53 - Actions, maîtres d'ouvrage, partenaires associés et phasage

L'état de réalisation des différentes actions est présenté ci-dessous.

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

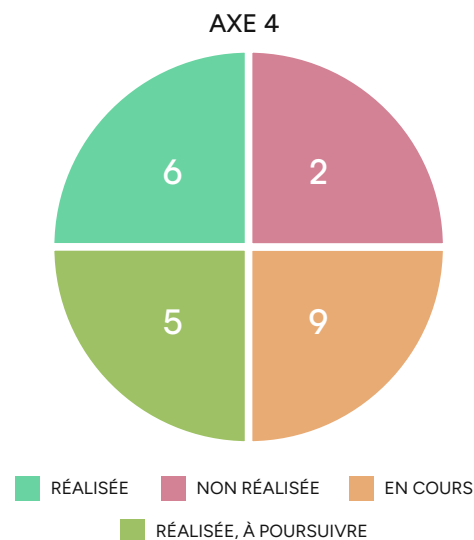
Figure 54 - Bilan de réalisation des actions de l'axe

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 pro-

gressivement 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 terrain 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 reports modaux et ainsi accompagner les transitions vers une mobilité plus sobre, tant pour les personnes que pour les marchandises.



Depuis 2013 :

Doublment des stations  
autopartage

Depuis 2013 :

+ 4 aires de covoiturage  
Service Blablacar Daily

## 5.5 L'axe 5 : Partager une culture de la mobilité

L'axe 5 du PDU 2013-2023 visait 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 alternatifs à la voiture via un repartage de l'espace public, une coordination des acteurs publics était identifiée comme nécessaire. À 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.

**9 actions détaillaient cet axe.**

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 55 - Actions, maîtres d'ouvrage, partenaires associés, phasage



L'état de réalisation des différentes actions est présenté ci-dessous.

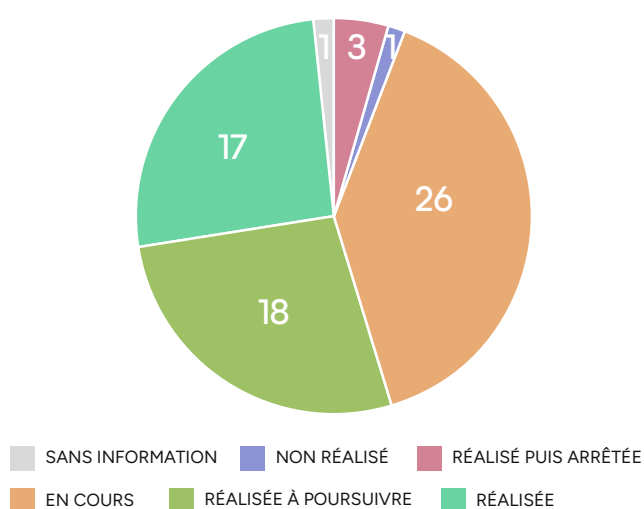
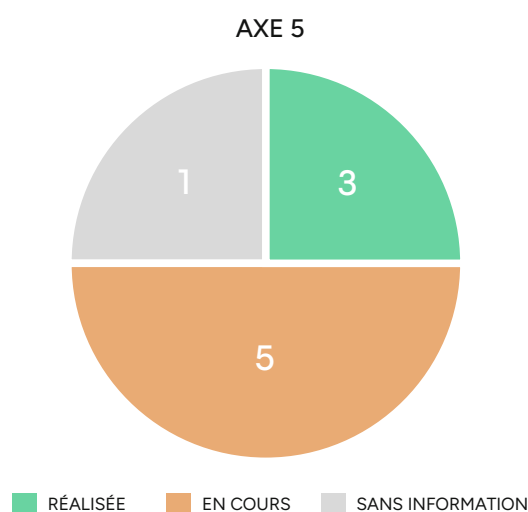
Actions de l'axe 5	Niveau d'avancement de l'action
58. Créer un observatoire des mobilités	Réalisée
59. Mutualiser SIG et modèle multimodal de déplacements	Réalisée
60. Renforcer la coopération entre AOT et gestionnaires de voirie	En cours
61. Mieux coordonner les politiques cyclables	En cours
62. Mettre 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

Figure 56 - Bilan de réalisation des actions de l'axe

**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 l'accompagnement au changement de pratique auprès des usagers. La dynamique qui anime la démarche SERM en est une bonne illustration.

**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.**



## 5.6 Les enseignements du bilan du PDU 2013-2023 pour aller vers le 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. Clarifier intentions et actions dans la programmation afin de faciliter la mise en œuvre et le suivi ;**
- 2. Manager l'agilité pour permettre une adaptation maîtrisée du plan d'actions au gré des besoins ;**
- 3. Hiérarchiser le plan d'action en indiquant le rôle de chaque action (action indispensable, structurante, complémentaire) et les interdépendances ;**
- 4. Capitaliser sur les actions du PDU pour poursuivre la transformation de la mobilité ;**

- 5. Apprivoiser les échelles géographiques en contribuant et coordonnant aux échelles élargies et en cadrant aux échelles plus fines ;**

- 6. Gérer les échelles temporelles entre des actions précises ou engagées à court terme et des actions à étudier à plus long terme ;**

- 7. Impliquer les partenaires dès la conception, tel que le travail réalisé au cours de la concertation préalable ;**

- 8. Cadrer l'action publique et l'action privée afin que cette dernière contribue au projet de PDM ;**

- 9. Créer des passerelles thématiques, notamment avec l'urbanisme, et organiser les interfaces nécessaires ;**

- 10. Renforcer le volet serviciel et humain du projet.**

Ces 10 enseignements clefs, directement issus de l'analyse 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.

## CHAPITRE 6

# La stratégie du PDM



## 6. La stratégie du PDM

### 6.1 Les enjeux du PDM

Selon le code des Transport, le PDM porte l'objectif de répondre à de nombreux enjeux. Sont concernés des enjeux environnementaux, sociaux, économiques, organisationnels, transitionnels, etc.

Ces enjeux ne sont pas hiérarchisés et doivent être considérés dans leur ensemble dans le PDM, selon les besoins du territoire. Certains sont techniques, spécifiques au secteur des mobilités, quand d'autres sont transversaux, assurant le lien avec les politiques publiques impactées par les mobilités comme l'urbanisme, la santé ou l'environnement. Sur ces deux derniers sujets, des objectifs quantifiés ambitieux ont été fixés dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et le SRADDET Centre-Val de Loire, que le PDM devra chercher à atteindre.

Compte tenu des enseignements du diagnostic prospectif, une dynamique nouvelle s'enclenche sur le terri-

toire pour permettre le déploiement d'infrastructures de transport et d'offres de service de mobilité cohérentes avec ses besoins : réseau de transport en commun structurant, réseau Véloval étendu, service de vélos en libre-service, service de location longue durée de vélos Velociti, stationnement vélos, services et équipements divers (consignes, bornes de recharge, outils de réparation vélo, etc.), covoiturage, services numériques, ateliers et événements en lien avec la mobilité douce, accompagnement et déploiement d'outils pour inciter aux changements de pratiques de mobilité, etc. Est-elle toutefois suffisante pour répondre aux enjeux quantifiés du PDM en matière de qualité de l'air ou d'émissions de gaz à effets de serre ? Permet-elle de couvrir l'ensemble des enjeux ? En quoi est-il nécessaire de l'amender et de la compléter ?

Les enjeux du PDM ont été organisés en 4 grandes thématiques :

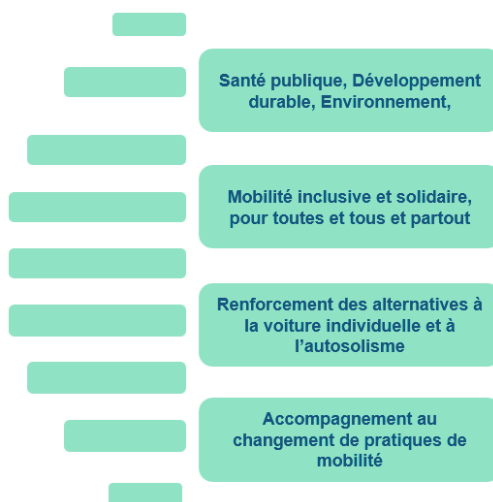


Figure 57 - Les quatre enjeux du PDM 2026-2036

#### 6.1.1 Enjeu 1: Santé publique, développement durable et environnement

« Le Plan de Mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. » (Article L.1214-1 du code des transports).

En effet, les mobilités sont directement concernées par la lutte contre le changement climatique, et la pollution de l'air, car les véhicules motorisés induisent des émissions de :

##### Gaz à effet de serre (GES)

Les véhicules à moteur fonctionnent actuellement dans une très forte proportion à l'aide de carburants carbonés d'origine fossile. La restitution de ce



carbone fossile dans l'atmosphère (ajouté à celui d'autres secteurs comme le résidentiel et l'industrie) est une cause majeure du dérèglement du cycle du carbone : la surcharge en CO<sub>2</sub> et autres GES dans l'atmosphère a pour conséquence l'augmentation du phénomène d'effet de serre. Les émissions de GES du territoire sont majoritairement émises par le secteur des transports (plus de 40 %), et la tendance sur ces 10 dernières années stagne (contrairement à tous les autres secteurs qui voient leurs émissions baisser).

### Oxydes d'azote et de particules fines

Les oxydes d'azote (NOx) émanent de toutes les combustions à haute température, par combinaison de l'oxygène et de l'azote présents dans l'air ou dans les combustibles. Ils sont attribués le plus souvent aux véhicules à moteur ainsi qu'aux installations de combustion industrielles et domestiques. Les NOx et les particules fines (PM<sub>10</sub>) et extra-fines (PM<sub>2,5</sub>), principaux polluants émis par les véhicules routiers, se concentrent en majorité autour des grands axes de circulation. Néanmoins, une pollution diffuse est également présente, notamment des centres urbains pour les particules fines.

Derrière cet enjeu de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre se cachent donc des enjeux de santé publique majeurs et de lutte contre le réchauffement climatique.

### Enjeu relatif aux gaz à effet de serre (GES)

Parmi les objectifs fixés à l'échelle nationale à court et moyen termes, la neutralité carbone à l'horizon 2050 est un objectif phare, dans lequel sont prévues de fortes évolutions du secteur des transports.

La tendance globale sur le territoire du SMT depuis 2008 pour les émissions de GES est à la baisse, moins 15,6 % entre 2008 et 2019, notamment grâce aux diminutions des émissions des secteurs résidentiels, industriels et tertiaires. Le secteur des transports routiers est le plus émetteur, en étant responsable de 45 % des émissions du territoire en 2019. Il est à souligner que pendant cette période 2008-2019, le secteur des transports routiers est le seul secteur qui a vu ses émissions augmenter à hauteur de + 1,8 % malgré les objectifs ambitieux fixés aux échelles nationales, régionales et locales. Cette tendance à la hausse doit s'inverser, et de façon majeure, afin d'atteindre les objectifs français, et ceux déclinés à l'échelle des territoires, aux horizons 2030 et 2050.

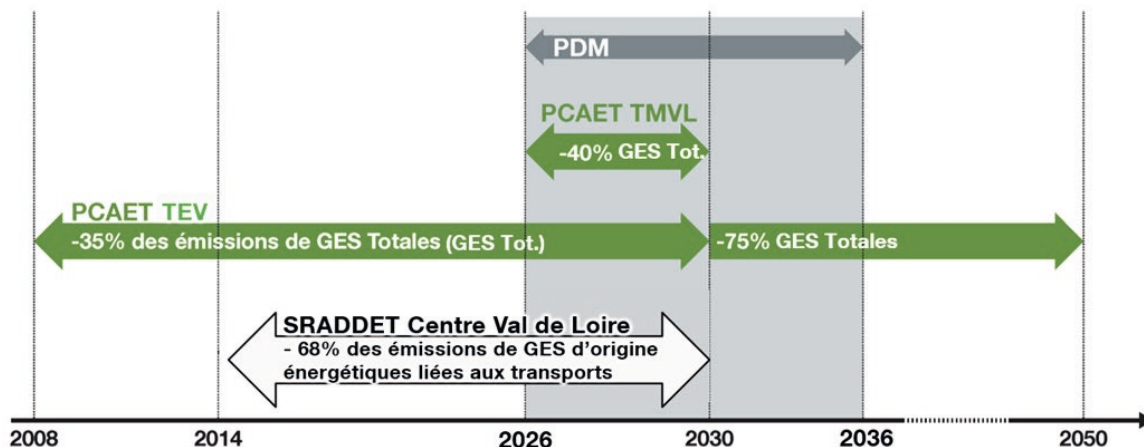


Figure 58 - Objectifs de réduction des gaz à effet de serre

Un secteur des transports qui est également une source majeure d'émissions de polluants ayant des effets directs sur les maladies respiratoires, cardiovasculaires et neurologiques. Par ailleurs, le

bruit généré par le trafic, particulièrement dans les zones denses, peut avoir un certain nombre de conséquences sur la population : troubles du sommeil, stress, etc.

## Enjeu relatif aux polluants atmosphériques

À l'échelle de la France comme sur le territoire du SMT, les transports routiers sont la source principale d'émissions d'oxydes d'azote (60 % des émissions

environ). Ils sont aussi responsables d'émissions de particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>).

L'exposition des populations aux pollutions de l'air liées à la circulation cause de nombreuses pathologies :

## Principaux impacts de la pollution de l'air sur la santé humaine

L'exposition à la pollution de l'air augmente les risques de contracter ou d'aggraver les pathologies suivantes :

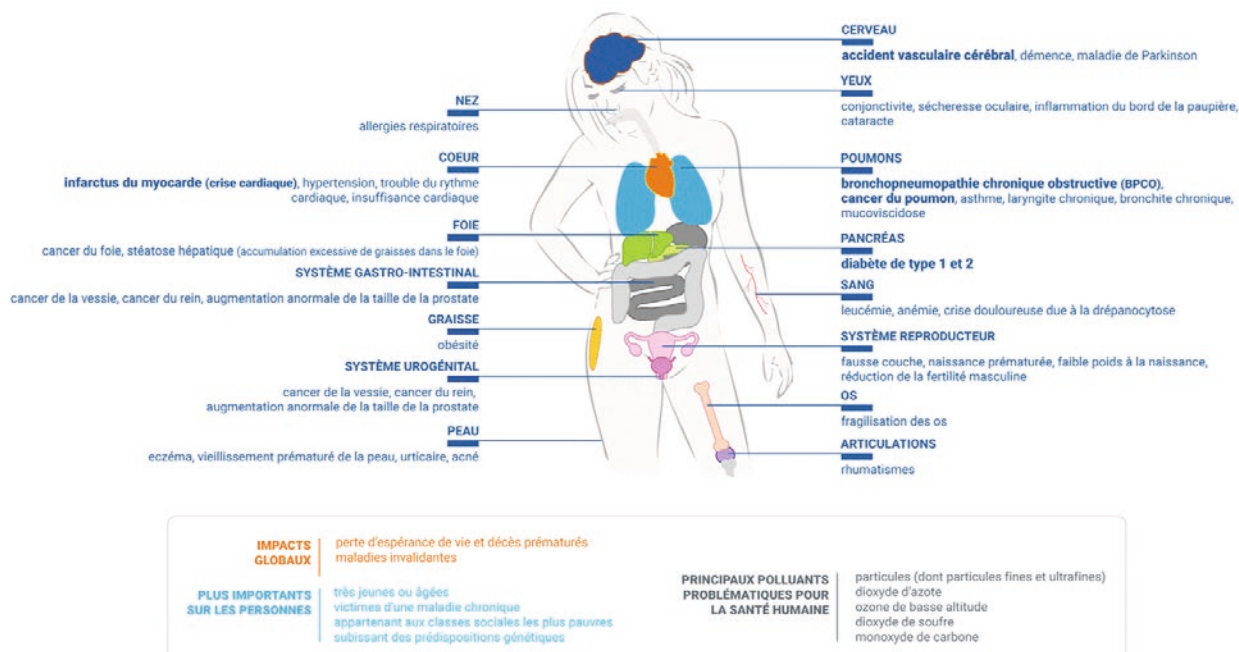


Figure 59 - Principaux impacts de la pollution de l'air sur la santé humaine (Source : AirParif)

La pollution de l'air est responsable de 7900 décès prématurés chaque année en l'Île-de-France par exemple, soit une perte d'espérance de vie de près de 10 mois, et 11 % de la mortalité totale de l'Île-de-France (d'après une étude de l'ORS et d'AirParif). Le respect des seuils de recommandation de l'OMS concernant la concentration de particule fine (PM<sub>2,5</sub> à moins de 5 µg/m<sup>3</sup>) permettrait, dans la région Centre-Val-de-Loire, **d'éviter 1900 décès** d'après le PPA de l'agglomération tourangelles.

Les concentrations et l'exposition de la population sont majoritaires autour des axes de circulation et dans le centre de l'agglomération. Les concentrations sont aujourd'hui inférieures aux valeurs limites de la réglementation actuelle. Les émissions de polluants sont en constant déclin depuis 2008, notamment sur le secteur des transports. Néanmoins, les objectifs fixés par les documents supérieurs sont ambitieux, à savoir respecter les recommandations de l'OMS qui tendent vers un abaissement conséquent des seuils de concentrations réglementaires.

Concernant ces deux enjeux GES et les polluants atmosphériques, le PDM devra s'intéresser tout particulièrement aux deux indicateurs principaux ciblés par

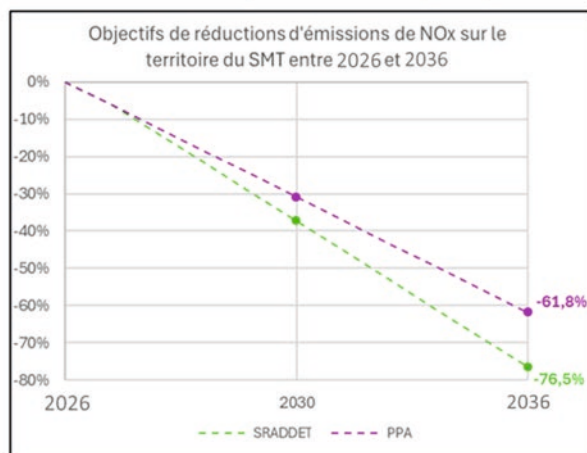
les documents de planification : les émissions de NOx, indicateur clef pour l'amélioration de la qualité de l'air (même si d'autres indicateurs peuvent être surveillés, comme ceux relatifs aux particules fines) et de GES, directement visées par la SNBC à l'échelle nationale.

Pour ces indicateurs, le PDM devra viser :

- une réduction de 60 à 75 % environ des émissions d'oxydes d'azote, selon les orientations respectives du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) et du SRADDET à horizon 2036 ;
- une réduction de 35 % environ des émissions de GES selon les trajectoires bas carbone à horizon 2036, les ambitions du SRADDET à cette échelle étant inatteignables en l'état.

L'évaluation environnementale du PDM évalue en ce sens les impacts environnementaux des mesures proposées dans le cadre du plan d'actions 2026-2036.

#### Des objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et du SRADDET à atteindre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques



#### Des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et du SRADDET à atteindre pour réduire les émissions de GES

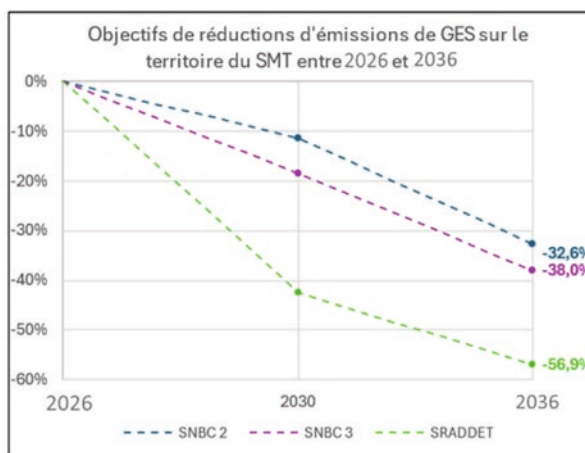


Figure 60 - Objectifs PPA, SNBC et SRADDET

### Enjeu relatif aux nuisances sonores

Le bruit routier est la principale source d'exposition au bruit de la population. En ce sens, sur le SMT, environ 7900 habitants sont exposés à des dépassements des seuils réglementaires pour les routes suivant l'indicateur global Lden (Level day-evening-night), soit 3 % de la population. Cela concerne également 13 établissements sensibles. Le bruit ferroviaire est moins présent le jour mais plus la nuit (0,3 % de la population). Le bruit aérien concerne quant à lui 0,4 % de la population.

### Enjeu relatif à la sédentarité

Le PDM devra également lutter contre la sédentarisation en facilitant l'accès aux modes actifs sur l'ensemble du territoire du SMT et en assurant leur sécurité. En effet, dans le cas de la pratique du vélo, la synthèse des études épidémiologiques sur le sujet déclare que 20 minutes de vélo par jour permettent

de réduire la mortalité toute cause de 10 % chez les adultes.

### Enjeu relatif à la biodiversité

La mise en œuvre du PDM est susceptible d'engendrer à la fois des incidences négatives et des impacts positifs sur la biodiversité. Ainsi, certaines actions sont favorables à la biodiversité, car elles réduisent la fréquentation de certains réservoirs de biodiversité. Toutefois, certaines peuvent aussi induire un report de fréquentation vers des zones actuellement épargnées et/ou provoquer la destruction de milieux naturels par la réalisation d'aménagements neufs (aires de covoiturage, parkings relais). Il s'agit donc de garantir un impact sur la biodiversité qui reste globalement positif à l'échelle du territoire, notamment en appui sur le développement de mesures globales, en lien avec l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions polluantes.

## 6.1.2 Enjeu 2: Mobilité inclusive et solidaire, pour toutes et tous et partout

L'objectif est de rétablir la mobilité comme droit universel. En ce sens, le PDM devra répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble des usagers du territoire et notamment des publics ayant des besoins plus spécifiques (personnes à mobilité réduite, en situation de handicap, seniors, jeunes, publics précaires, etc.), sur l'ensemble du territoire, c'est-à-dire à la fois au niveau du cœur urbain et sur les secteurs périphériques du SMT, en s'appuyant notamment sur un accompagnement spécifique renforcé.

Au-delà de ces nécessaires considérations sociales, la mobilité pour tous concerne également la prise en charge d'usagers de mobilité provenant des territoires extérieurs au SMT mais s'y déplaçant dans le cadre de leur travail, de leurs achats ou de leurs loisirs. Elle concerne enfin les touristes et visiteurs professionnels, qui contribuent à la dynamique économique de la métropole, qu'il s'agit de soutenir.

### 6.1.3 Enjeu 3: Renforcement des alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme

Une politique ambitieuse de report modal, avec pour objectif principal de réduire les déplacements en voiture individuelle, tant en volume qu'en nombre de kilomètres parcourus, permet de répondre aux enjeux du territoire et de s'inscrire dans la trajectoire fixée par le code des transports et les premiers enjeux listés ci-avant. Pour construire un territoire à la fois durable et attractif, il est essentiel de renforcer l'attractivité des modes de transport alternatifs à la voiture en solo. Transports en commun, vélo, covoiturage : ces solutions doivent devenir de véritables concurrents à l'usage indi-

viduel de la voiture, en misant sur le confort, l'efficacité et la simplicité d'usage afin de favoriser leur adoption. Au-delà des infrastructures et des services, qui devront être suffisamment étendus pour répondre aux besoins sur l'ensemble du territoire, il faudra garantir des conditions d'usage de la voirie optimales, notamment en termes de sécurité et de temps de parcours. Une attention particulière devra également être portée aux aspects serviciels et à l'interconnexion des différents modes de transport, pour offrir des alternatives fiables, fluides et bien coordonnées.

### 6.1.4 Enjeu 4: Accompagnement au changement de pratique de mobilité

Le PDM vise ainsi une plus grande ambition en matière de changement de pratiques de déplacement, en recherchant partout où cela est pertinent un transfert de la voiture individuelle vers les alternatives plus capacitaires et respectueuses de l'environnement. Pour cela, un changement de comportement sera nécessaire pour de nombreux usagers, y compris certains, qui, du fait de leur culture, localisation ou de

leurs contraintes, se trouvent largement dépendants de leur voiture. Un accompagnement personnalisé des usagers sera déployé pour stimuler ces changements. Il faudra notamment faire connaître les offres de mobilités au-delà des usagers déjà convaincus, avant de les convaincre de les tester, de les approuver et de créer ainsi une dynamique collective et citoyenne en faveur de la mobilité durable.

## 6.2 Les leviers pour un report modal durable et significatif

**Ensemble, ces quatre enjeux forment un objectif clair pour le projet. Il s'agit en effet de générer un report modal suffisant depuis la voiture individuelle vers ses alternatives pour respecter les objectifs de réduction d'émissions de polluants, en respectant les enjeux sociaux et économiques du territoire.**

Cet enjeu de report modal ne diffère pas de celui qui était porté par le plan précédent. **Il s'agira à présent de trouver une réponse globale, complétant la politique en cours de déploiement afin de satisfaire pleinement les trois conditions de réussite pour un report modal durable et significatif :**

- **le développement des infrastructures et offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle :** dans la lignée des nombreux projets actés sur le territoire pour les années à venir, l'objectif est de poursuivre dans cette direction afin de constituer une offre alternative à la voiture individuelle complète, concurrentielle et desservant l'intégralité du territoire avec des offres adaptées aux caractéristiques de chaque secteur ;
- **le développement de l'approche servicielle :** alors que le précédent PDU était principalement tourné vers les infrastructures, le présent PDM comportera un aspect serviciel notable. Cette approche vise à proposer une offre de mobilité multimodale, fluide et intégrée, bien

organisée, où les différents moyens de transport sont pensés comme un ensemble cohérent et accessible. Elle vise également à accompagner les usagers dans les efforts qui leur seront demandés, en appui sur des mesures de management de la mobilité, de communication et de sensibilisation, ciblées sur les secteurs géographiques ou économiques porteurs d'enjeux. L'objectif est d'améliorer significativement l'expérience utilisateur, en rendant les déplacements plus simples, plus pratiques et mieux adaptés afin de favoriser autant que possible l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle ;

- **la mise en place de mesures de réduction de l'autosolisme et des trajets en voiture très courte distance :** il s'agira de maintenir une cohérence entre les efforts de développement des alternatives à la voiture et l'intensité des mesures de réduction de l'autosolisme à apporter pour garantir la satisfaction des besoins de mobilité et l'incitation à l'usage des solutions de mobilité.

**La poursuite du développement de solutions de mobilités alternatives à la voiture ne suffit pas pour enclencher un report modal significatif et durable des usagers vers d'autres modes. Le développement de l'approche servicielle ainsi que la mise en place de mesures de réduction de l'autosolisme seront nécessaires à instaurer dans le cadre du présent PDM.**



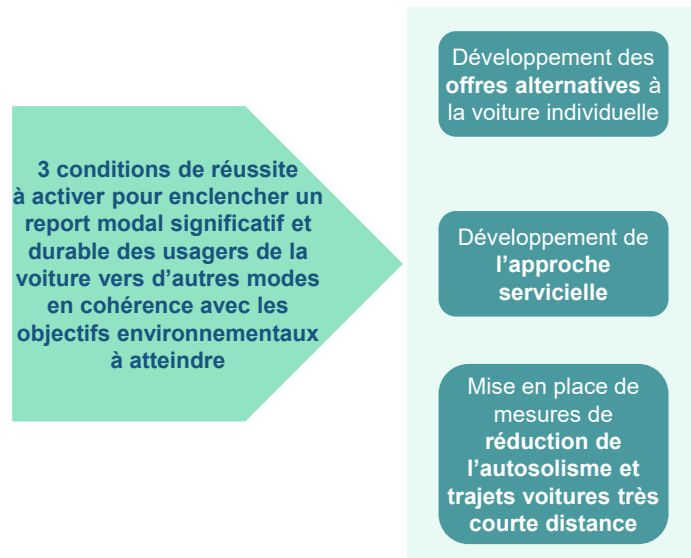


Figure 61 - Conditions de réussite du PDM 2026-2036

Ces trois conditions de réussite doivent être activées en cohérence et de manière simultanée pour induire un véritable effet sur les pratiques de mobilité. C'est en effet la bonne prise en compte d'un juste équilibre

entre les différentes mesures qui permet de générer le changement, de le rendre crédible et durable. Compte tenu des ambitions du projet, il ne sera pas possible de se passer d'une de ces composantes.

## 6.3 Les axes stratégiques et les orientations

Les axes stratégiques, issus à la fois de la lecture approfondie du territoire et de ses enjeux, permettent de bâtir la stratégie de mobilité du SMT pour les 10 prochaines années. Ils intègrent, comme cela sera développé par la suite :

- le déploiement et l'accompagnement des projets en cours pour former un réseau structurant solide pour les modes alternatifs à la voiture ;
- le renforcement, la consolidation et la coordination des offres et services de transport ;
- l'amplification de l'accompagnement de la population pour faire évoluer les usages.

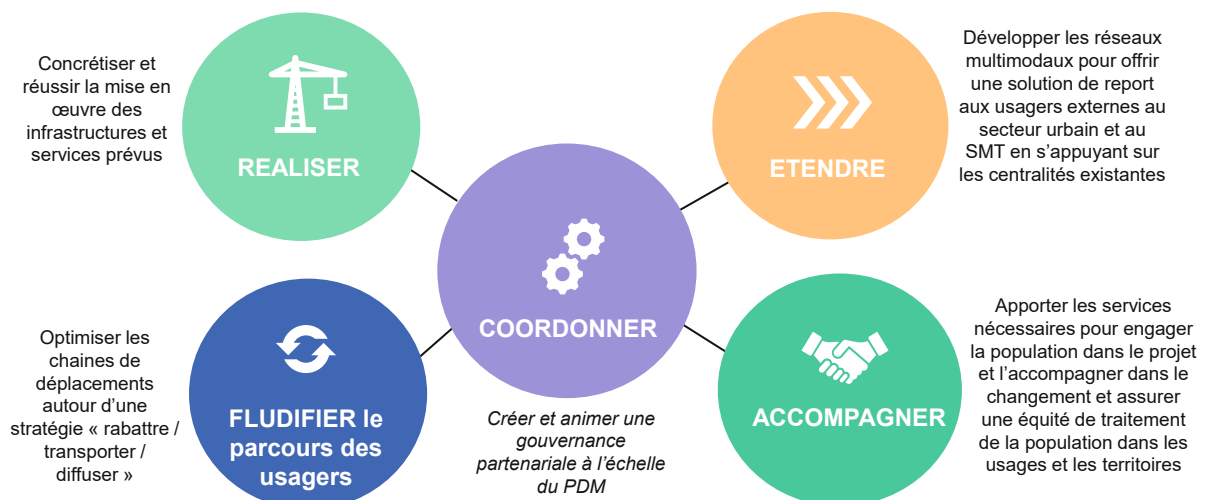


Figure 62 - Axes stratégiques et orientations du Plan de Mobilité 2026-2036

Ces axes stratégiques et les orientations associées sont décrits ci-après. Leur combinaison fournit **un projet d'ensemble cohérent et complet pour le territoire**, assurant une réponse ambitieuse à l'ensemble des conditions de réussite du projet pour :

- Réaliser les projets engagés, en maîtrisant leurs impacts et en les ajustant si nécessaire pour mettre en œuvre les infrastructures et offres de mobilités structurantes nécessaires au territoire;
- Étendre le potentiel de report modal au-delà de la ville dense en proposant des alternatives adaptées aux besoins des territoires périphériques et aux déplacements longs fortement générateurs de kilomètres en voiture;
- Fluidifier le parcours des usagers en interconnectant les réseaux entre eux et optimiser les chaînes de déplacement à toutes les échelles;

- Accompagner et stimuler les changements de pratique des usagers par un apport de services adaptés aux besoins de chacun;
- Coordonner les différentes composantes du projet autour d'une gouvernance partagée entre les acteurs du projet, afin de lui donner l'agilité nécessaire à sa durabilité.

Cette lecture synthétique des 5 axes du projet permet de mettre en évidence les fondements du projet : pragmatique car il s'appuie sur l'existant et l'engagé, complet car il repose à la fois sur des infrastructures et des services, ambitieux car il porte des objectifs forts sur l'ensemble du territoire et réalisable autour d'une gouvernance adaptée.

Les axes sont présentés en détail ci-après.

### 6.3.1 L'axe « Réaliser les projets engagés »

De nombreux projets structurants sont en cours de mise en œuvre et prévus sur des échéances à court et moyen termes. Ceux-ci permettent de construire un réseau multimodal structurant consolidé et concurrentiel à l'usage de la voiture individuelle et ainsi de fournir une solide base de réponse aux enjeux énoncés pour le territoire. À cela s'ajoute la restructuration du réseau routier en conséquence qui vient compléter la mise en place d'un réseau multimodal structurant central. L'ensemble de ces infrastructures et mesures

forme le socle de la réponse du PDM en matière d'infrastructures et d'offres aux besoins du territoire.

**Le premier axe du projet de PDM consiste ainsi à concrétiser la mise en œuvre des projets engagés dans les temps impartis d'un futur particulièrement ambitieux, qui agit autant pour favoriser les alternatives à la voiture que pour atténuer son attractivité**, en enclenchant ainsi deux des trois conditions de réussite définies.

Deux orientations structurent cet axe :

#### Orientation 1.1: Poursuivre la construction d'un réseau alternatif à la voiture performant et attractif en appui sur les ambitieux projets en cours

La mise en place du réseau structurant multimodal impactera fortement le système de mobilité sur le territoire et permettra notamment :

- de poursuivre l'augmentation de la fréquentation du réseau de transports collectifs Fil Bleu. Il est attendu 53 millions de voyages par an d'ici fin 2031, soit une augmentation d'environ + 20% par rapport à 2024;

- d'inciter à l'usage du vélo avec la continuité des aménagements, la sécurisation d'itinéraires et de franchissements, la facilitation du stationnement...;
- d'engager un usage du ferroviaire pour la desserte interne du SMT. La halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, une fois les aménagements réalisés, sera desservie par 7 allers-retours par jour, amorçant ainsi le Service Express Régional Métropolitain de Touraine.

#### Orientation 1.2: Réorganiser le réseau routier en conséquence

La mise en place du réseau structurant multimodal viendra modifier la capacité et l'organisation du réseau routier, impliquant de réorganiser les circulations via de nouveaux projets.

La réorganisation du réseau routier visera notamment à saisir l'opportunité des projets urbains et de transports cités plus avant pour :

- supprimer les flux de trafic de transit dans les centres urbains et les quartiers;

- réorienter les flux en échange et ainsi favoriser un report sur d'autres modes;
- rééquilibrer le partage modal de l'espace public.

La valorisation de la rocade comme itinéraire de contournement, l'amélioration de l'accès aux secteurs urbains en développement, la hiérarchisation globale du réseau routier y compris des nombreux franchissements liés aux coupures naturelles et artificielles du territoire, doivent permettre d'assurer une cohérence

entre les différents modes de déplacement, permettant de faciliter le déploiement du réseau structurant

tout en garantissant un fonctionnement adéquat du territoire.

### 6.3.2 L'axe « Étendre les réseaux alternatifs à la voiture »

La part modale de la voiture est très importante pour la plupart des secteurs périurbains en lien avec le centre urbain du territoire. Les déplacements depuis l'extérieur du SMT vers le SMT (Montlouis-sur-Loire, Monts, Monnaie, etc. selon l'analyse des mobilités professionnelles – INSEE 2019) sont certes moins nombreux en volume en comparaison avec les flux réalisés au sein du territoire mais ils ont un impact considérable sur les émissions de gaz à effet de serre. Ils sont en effet très majoritairement effectués en voiture individuelle sur des distances importantes. Pour exemple, les déplacements de plus de 25 kilomètres représentent seulement 5 % des déplacements mais environ 40 % des kilomètres parcourus et 38 % des émissions de GES.

**L'axe « étendre » vise en conséquence à apporter des solutions de transport justement calibrées sur**

**ces territoires actuellement moins bien desservis, en leur garantissant une alternative à la voiture individuelle, directe ou indirecte. Cela concerne à la fois les habitants, mais également les actifs en lien avec les zones d'emplois, et les touristes en visite sur le territoire. L'axe « étendre » conduit donc à développer le réseau multimodal au-delà du futur engagé pour offrir une solution de report modal aux usagers du périurbain du SMT et aux populations et emplois externes au territoire, et qui s'y déplacent quotidiennement. Il s'appuie pour cela sur un bouquet de services de transport et de mobilité renforcé et sur les centralités existantes pour éviter l'étalement urbain.**

Cet axe « étendre » se structure ainsi autour de 4 orientations clefs :

#### Orientation 2.1: Renforcer les offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire

Il s'agit de proposer de nouvelles offres et de nouveaux services de mobilité adaptés aux caractéristiques des différents secteurs et notamment ceux situés au-delà de la ville dense afin de permettre aux usagers qui y habitent ou y travaillent de disposer de solutions alternatives à la voiture. La desserte via le réseau Fil Bleu

ne peut pas être efficiente sur l'ensemble du territoire. Il s'agit donc de déployer un bouquet d'offres et de services diversifiés, qui puisse combiner les différents modes de transport selon leur pertinence en fonction du secteur concerné (train, covoiturage, vélo).

#### Orientation 2.2: Amplifier le partage de l'espace public

Pour s'assurer de l'appropriation et de l'intégration de ce bouquet de services, des mesures de réglementation, de partage de l'espace public et d'optimisation des réseaux seront proposées afin de limiter les nuisances routières (sonores, atmosphériques, etc.) et de limiter (ou sécuriser si nécessaire) les divers conflits d'usage. Il s'agira notamment de valoriser une requali-

fication ciblée de l'espace public pour mieux intégrer les services de mobilité, davantage végétaliser, renforcer l'accessibilité et le confort des déplacements piétons et cycles, etc. Ces mesures permettront de disposer d'un système de transport rééquilibré et apaisé, laissant davantage de visibilité aux alternatives à la voiture.

#### Orientation 2.3: Organiser le transport de marchandises et tendre vers une logistique urbaine durable

Le transport de marchandises représente 10 à 20 % du trafic, mais est responsable d'un quart des émissions de CO<sub>2</sub>. L'aménagement de la voirie et des espaces logistiques doit s'adapter pour prendre en compte les nouvelles pratiques d'approvisionnement, notamment dans le dernier kilomètre, sur l'ensemble des centralités du SMT. Il s'agit donc de tendre vers une flotte de véhicules décarbonée, d'optimiser le système

de transport (route, fer, etc.). tout en réduisant les nuisances pouvant être induites (émissions de GES, congestions, nuisances sonores, etc.). Pour cela, la dynamique amorcée sur le territoire devra être poursuivie et étendue au-delà des zones les plus denses (convention de logistique urbaine durable entre TMVL, la Ville de Tours, le SMT et le groupe La Poste).

#### Orientation 2.4: Limiter l'étalement urbain en s'appuyant majoritairement sur les centralités existantes

La mise en œuvre des solutions de mobilité pour les territoires périurbains peut engendrer des conséquences néfastes d'étalement urbain, ce qui justifie des mesures permettant de le limiter, tout du moins le

maîtriser, en s'appuyant sur des outils de densification des centralités existantes. En effet, l'étalement urbain induit des déplacements plus longs, pour lesquels l'offre de transport collectif est pour l'heure peu effi-

ciente. Il conviendra de s'inscrire dans les orientations du PLUm et du SCoT afin de développer la ville des courtes distances en mode actif donc de coordonner les développements urbains avec les offres multimodales de transports, potentiellement en appui

sur des processus de contractualisation urbanisme/transport modernisés, dont l'objectif sera de mettre en place un dialogue fluide entre les acteurs des deux thématiques.

### 6.3.3 L'axe « Fluidifier le parcours des usagers »

Les différents secteurs du territoire seront desservis par une offre de transport pertinente via les axes « réaliser » et « étendre » décrits dans les paragraphes précédents. L'objectif de ce troisième axe « fluidifier » est de créer des synergies entre tous ces éléments, existants et à développer, pour structurer une réponse adaptée et lisible aux besoins des usagers depuis l'origine de leur déplacement jusqu'à leur destination.

En structurant les réseaux autour d'une stratégie « rabattre/transporter/diffuser », il sera possible

d'élargir l'influence du réseau structurant du SMT et SERM (fonction transporter) via une organisation multimodale efficace en amont (fonction rabattre) et en aval (fonction diffuser), afin de faire profiter un maximum d'usagers de ce réseau attractif. Autour de pôles d'échanges efficaces et bien positionnés pour interconnecter les réseaux et de services pour y assurer la fluidité du parcours usagers, l'axe « fluidifier » permet d'optimiser l'usage des réseaux mis en œuvre dans le cadre du projet et d'en faire bénéficier des usagers provenant de tout le SMT et au-delà.

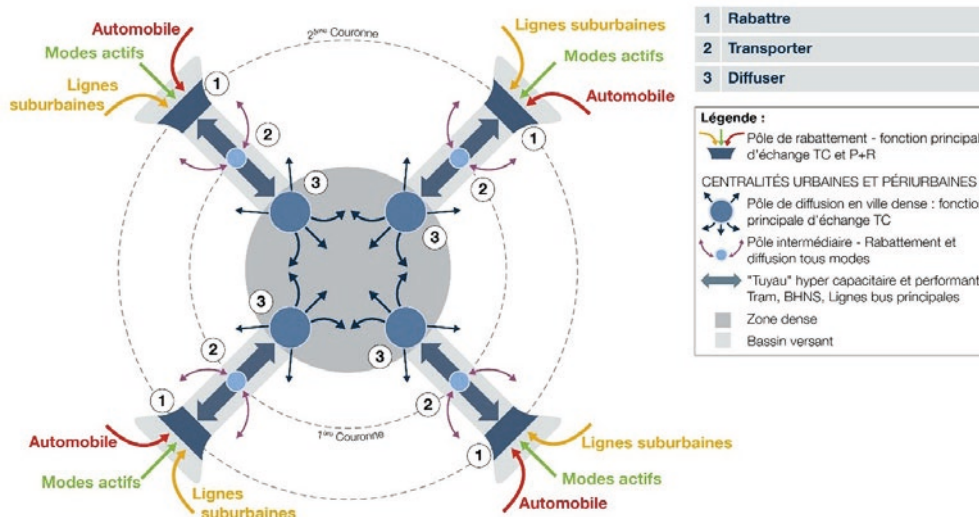


Figure 63 - Illustration du concept « Rabattre – Transporter – Diffuser »

L'axe 3 se structure autour de 2 orientations clefs :

#### Orientation 3.1: Mettre en œuvre la stratégie « Rabattre – Transporter – Diffuser »

La stratégie « Rabattre/Transporter/Diffuser » permet, via une coordination de l'offre multimodale développée, d'éviter de retrouver la voiture individuelle en bout de chaîne de déplacement et d'étendre l'influence des infrastructures structurantes de transport. La mise en œuvre ou le renfort des PEM (pôles d'échange multimodaux), déterminante pour connecter les différentes offres de transports, et le maillage piétons/cycles ou la performance du réseau de transports en commun, structurant pour la diffusion, en sont quelques éléments majeurs.

La mise en œuvre d'une telle stratégie sur le territoire du SMT est pertinente au regard de la confrontation de deux éléments clefs :

- la disponibilité (axe 1) d'un réseau structurant performant et attractif, offrant une alternative crédible à la voiture depuis les franges de la zone urbaine dense jusqu'en cœur de métropole ;
- la forte diffusion de l'habitat et de l'emploi au-delà de la ville dense, que ce soit à l'intérieur du périmètre du SMT ou au-delà qui ne permet pas d'offrir une solution efficace pour tout le monde depuis l'origine du déplacement (domicile, travail, etc.).



### Orientation 3.2: Assurer un parcours fluide pour l'utilisateur

Proposer un parcours usager fluide, depuis l'information jusqu'au paiement et au service après-vente, contribue à la réussite de la chaîne « rabattre – transporter – diffuser ». Ce parcours implique des solutions de mobilité intégrées et accessibles, répondant aux attentes de simplicité, de continuité et d'efficacité des usagers. L'harmonisation entre les différents réseaux

de transport aura pour objectif de limiter les risques de ruptures de parcours pour les usagers. Il s'agira ensuite de faciliter l'achat, la validation et le service après-vente pour les usagers, en appui sur un développement de services MaaS (Mobility as a Service) en accord avec les partenaires du SMT.

## 6.3.4 L'axe « Accompagner les changements de pratique »

L'accompagnement concerne l'ensemble des mesures qui ne sont pas liées au développement des infrastructures et offres de mobilité ou au pilotage du projet. C'est une réponse individualisée aux enjeux du PDM, qui vise les personnes, dans leur diversité et la société dans son ensemble.

Il ne s'agit pas d'un axe nouveau, puisque le développement de ces services est déjà en cours au sein du SMT et des territoires, mais il s'agit d'un axe structurant, dans le sens où il porte l'essentiel des mesures permettant de satisfaire l'une des trois conditions de réussite du PDM.

Dans le détail, l'axe 4 consiste à déployer des outils adaptés à de multiples cibles, en s'appuyant sur des

services de mobilités solidaires et partagés. En cela, il s'agit du volet « humain » du PDM.

L'objectif recherché est de développer l'accompagnement des usagers dans leur changement de pratique, de façon ciblée sur les populations vulnérables ou à fort potentiel de report modal, pour faciliter les transitions et atteindre les objectifs. Pour cela, il s'agira de déployer des outils permettant à la fois d'accueillir et d'aller vers le public afin de le sensibiliser sur les enjeux de mobilité et l'assister dans ses choix, puis de déployer des mesures personnellement adaptées pour acter leur changement et le faire perdurer, en appui sur des services modernisés.

L'axe « accompagner » se structure autour de 4 orientations :

### Orientation 4.1: Structurer l'information et l'accompagnement voyageurs

L'enjeu est d'identifier les besoins propres à différentes typologies d'usagers afin de leur fournir les conseils et outils les plus utiles pour l'évolution de leur pratique. Les publics vulnérables, atypiques ou fortement dépendants de la voiture seront ciblés. Mais

ce sera également le cas des salariés, des scolaires ou des seniors, qui ont tous des besoins différents à satisfaire. En organisant l'information voyageurs par cibles, le PDM permet de faciliter l'adéquation entre les besoins et les outils déployés.

### Orientation 4.2: Engager les reports modaux et temporels et assurer un accès à la mobilité pour toutes et tous

Créer une Maison des Mobilités et diversifier les outils pour identifier les solutions de mobilité les plus adaptées aux différents types d'usagers et aller à leur rencontre, mais aussi réfléchir à une organisa-

tion permettant d'optimiser le temps de la ville pour désengorger les infrastructures, telles peuvent être les actions diverses à engager pour répondre aux besoins spécifiques des usagers du territoire.

### Orientation 4.3: Développer un bouquet de services de mobilité

Cette orientation propose une offre et des services diversifiés permettant de répondre aux besoins variés des usagers tout en favorisant les pratiques de déplacements durables. Il s'agit ainsi de développer un bouquet de services multimodal permettant de promouvoir notamment l'usage de la voiture partagée : développement du covoiturage et impulsion

pour la création de communautés, développement des solutions d'autopartage, et l'usage du vélo personnel ou partagé : développement des services de vélos en libre-service ou en location longue durée, développement du stationnement et de services complémentaires (gonflage, recharge), multiplication d'événements participatifs promouvant ce mode, etc.

### Orientation 4.4: Faciliter la transition vers des véhicules à faibles émissions.

Dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air, mais également de réduction des nuisances

sonores, l'objectif du PDM est d'accélérer la transition vers des véhicules moins polluants. Cela concerne à la

fois les véhicules particuliers, mais aussi les véhicules de service ou encore les bus du réseau de transport en commun. Cela passera notamment par le développe-

ment des bornes de recharge accessibles au public et la facilitation de la recharge à domicile.

### 6.3.5 L'axe « Coordonner autour d'une gouvernance partagée »

La coordination entre les différents acteurs et projets est un enjeu clé sur le territoire du SMT et au-delà. Celui-ci répond au besoin d'impliquer les divers acteurs dans la planification, la mise en œuvre et le suivi de l'ensemble des projets sur le territoire. Le PDM du SMT en fait un axe à part entière du plan d'actions, tant ce pilotage est essentiel à la réussite du PDM. L'enjeu est ici de fournir des processus de pilotage qui puissent suivre le déve-

loppement du projet et analyser ses effets et impacts en garantissant l'agilité nécessaire pour assurer sa cohérence dans la durée.

Il s'agira, au-delà des instances propres à chaque projet, de créer de nouvelles conditions de suivi, de coordination et d'arbitrage permettant de garantir que le cadre que le PDM permet de fixer dispose de l'agilité nécessaire pour s'adapter aux évolutions clefs des usages et des projets.

## 6.4 L'ambition du projet

### 6.4.1 Les scénarios élaborés pour le PDM 2026-2036

La démarche d'élaboration d'un plan de mobilité passe par une étape consistant à définir des scénarios illustrant les différentes trajectoires possibles d'évolution de l'organisation des mobilités et des transports sur le territoire. Dans le cadre du PDM 2026-2036 du SMT, compte tenu des particularités du territoire et de l'ampleur des projets engagés, qui orientent fortement le projet, deux scénarios ont été développés :

- un scénario qui prend en compte et met en cohérence l'ensemble des projets d'infrastructures et d'offres engagés : scénario Référence 2036 ;
- un scénario qui lui ajoute des mesures complémentaires et ciblées de renforcement de l'offre de mobilité, de réduction de l'autosolisme, ainsi que de management de la mobilité : scénario PDM 2036.

Pour modéliser les scénarios et analyser leurs effets sur les comportements de mobilité, le modèle multimodal de déplacements Visum a été utilisé. Il s'agit d'un outil de simulation macroscopique utilisé pour représenter les flux de déplacements sur un territoire donné en fonction d'hypothèses. Il s'agit du même outil sur lequel le SMT s'appuie pour l'évaluation des autres projets sur son territoire.

Deux modélisations de base ont été réalisées :

- une situation « État initial 2026 », représentative de l'état actuel ;
- une situation « Fil de l'eau 2036 », prenant en compte les évolutions socio-démographiques du territoire attendues à horizon 2036 sur une offre de transport identique à celle de 2026.

Ces modélisations ont pour objet de servir de base comparative pour les scénarios du PDM. La situation « État initial 2026 » permettra de mesurer l'évolution des usages par rapport à la situation actuelle et la situation « Fil de l'eau 2036 » permettra d'objectiver les apports des scénarios du PDM par rapport à une situation où l'offre de mobilité n'évolue pas.

La démarche de conception et d'évaluation des scénarios a été réalisée de façon itérative, en vérifiant à chaque étape comment le projet pouvait parvenir à atteindre ses ambitieux objectifs quantitatifs. Le scénario PDM, construit en appui sur les principes stratégiques retenus, a ainsi évolué au cours de cette étape de modélisation pour s'affiner au regard du niveau d'ambition nécessaire pour chaque axe stratégique.

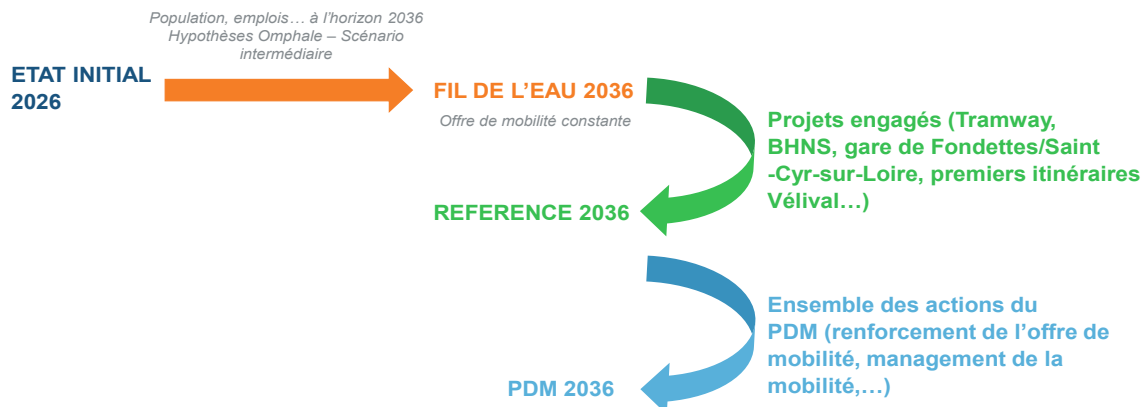


Figure 64 - Démarche d'élaboration des scénarios

Sur la base des projections socio-économiques fixées à horizon 2036, la méthodologie de modélisation s'est construite selon les étapes suivantes :

### 1. Prise en compte de l'évolution technologique pour générer la situation « Fil de l'eau 2036 »

Le parc de véhicules roulants se renouvelle et devient moins émetteur de polluants et de GES en 2036 pour deux raisons :

- la part des véhicules électriques est plus grande ;
- les fabricants de véhicules produisent des véhicules plus performants (amélioration technologique).

### 2. Prise en compte de l'évolution technologique et ajout des nouvelles infrastructures et offres engagées, pour générer le scénario « Référence 2036 »

Il s'agit de prendre en compte l'ensemble des projets d'infrastructures et d'offres de transports collectifs, de réseaux cyclables qui sont engagés sur le territoire, selon l'axe « Réaliser » du projet stratégique.

### 3. Prise en compte de l'évolution technologique, des nouvelles infrastructures et offres engagées et ajout de l'ensemble des actions du PDM développé dans les axes Étendre, Fluidifier, Accompagner et Coordonner.

Ces actions concernent notamment le développement des offres de transports alternatives à la voiture individuelle, l'organisation de la circulation dans le

territoire et l'accompagnement au changement de pratique de la population.

Dans le modèle multimodal de déplacements, certaines mesures ne sont pas modélisables, comme les mesures développées dans l'axe « Accompagner » en lien avec le management de la mobilité, ou évaluées par ailleurs (lignes de covoiturage et autres volets du SERM). Afin de les prendre en compte, **des hypothèses de redressement ont été appliquées aux résultats de la modélisation pour simuler au mieux les effets de l'ensemble des actions du PDM.**

Ces hypothèses se basent sur :

- une diminution des kilomètres parcourus estimés par le modèle de trafic en prenant en compte principalement les effets du développement du covoiturage (lignes de covoiturage et covoiturage classique) ;
- le développement de l'offre ferroviaire, de cars routiers... telle que définie dans le cadre du projet du SERM ;
- la réduction de la mobilité individuelle ;
- les différentes mesures relatives au management de la mobilité, à l'accompagnement au changement pour aller vers plus de report modal.

### 6.4.2 L'évaluation des scénarios sur la base de critères environnementaux et santé

Les analyses précédentes permettent de comparer des indicateurs quantifiés pour évaluer les incidences environnementales des scénarios en termes notamment d'émissions de gaz à effet de serre et de qualité de l'air. En effet, comme il a été précisé dans le chapitre précédent, l'enjeu lié à la santé publique, au développement durable et à l'environnement est majeur dans le PDM 2026-2036 et les ambitions du PDM sont bien sûr d'atteindre au plus près les objectifs des différents documents de planification environnementale. L'ensemble des indicateurs quantifiés est détaillé dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDM, document adossé au PDM.

Les graphiques ci-dessous présentent, pour chacun des états et des scénarios, les valeurs des émissions :

- de gaz à effet de serre (GES);
- d'oxydes d'azote et de particules fines.

Pour cet indicateur, l'électrification du parc permet de réduire sensiblement les émissions de polluants issus des moteurs, mais reste sans effet sur les émissions liées à l'effet du roulement sur les pneus, qui augmentent avec la tendance à l'alourdissement des véhicules.

L'objectif du PDM est de parvenir à ce que ces valeurs d'émissions se rapprochent autant que possible des objectifs définis par :

- **la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)**, introduite par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) de 2015 et renforcée par la Loi Énergie-Climat de 2019. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de GES jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court et moyen termes. La SNBC a été révisée et publiée en avril 2020 et fixe les budgets carbone de 2019 à 2033. Une troisième révision a eu lieu en 2025, et les nouveaux objectifs actualisés seront précisés dans le présent chapitre;
- **le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité Territoriale (SRADDET)** à l'échelle régionale qui fixe des objectifs de réductions des émissions de GES pour le secteur des transports spécifiquement;
- **le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** qui fixe des objectifs de réductions des émissions de NOx, de PM<sub>10</sub> et de PM<sub>2,5</sub> pour le secteur des transports spécifiquement.

### 6.4.3 Les émissions de gaz à effet de serre

La tendance est à la baisse pour tous les scénarios par rapport à l'état initial de 2026, malgré l'augmentation de la population. Le scénario fil de l'eau présente une réduction de 15% des émissions par rapport à l'état initial.

Cela s'explique notamment par les **améliorations technologiques des véhicules**, qui auront des meilleures performances dans 10 ans, et donc des facteurs d'émissions plus faibles (un véhicule moyen en 2036 émettra moins de GES qu'un véhicule moyen en 2026 pour le même nombre de kilomètres parcourus).

Il est à noter également que le **parc de véhicules roulant comprendra une part plus importante de véhicules électriques**, dont les facteurs d'émissions de GES et de polluants sont bien plus bas que les véhicules thermiques.

D'autre part, la **mise en place du PDM permet une réduction bien plus conséquente des émissions de GES par rapport au scénario fil de l'eau**. En effet, les projets d'infrastructures et les offres de services de mobilité liés aux transports développés sur le territoire permettent une réduction de 5 points supplémentaires dans le scénario de « Référence 2036 » par rapport au « Fil de l'eau 2026 ». Enfin, les actions supplémentaires du scénario PDM permettent de gagner encore 11 points de réductions par rapport au scénario de « Référence 2036 », pour atteindre une réduction totale de 31% des émissions de GES par rapport à la situation de 2026.

Les projections des émissions de GES des différents scénarios sont présentées sur la figure ci-dessous.



### Émissions de GES du secteur des transports sur le territoire du SMT

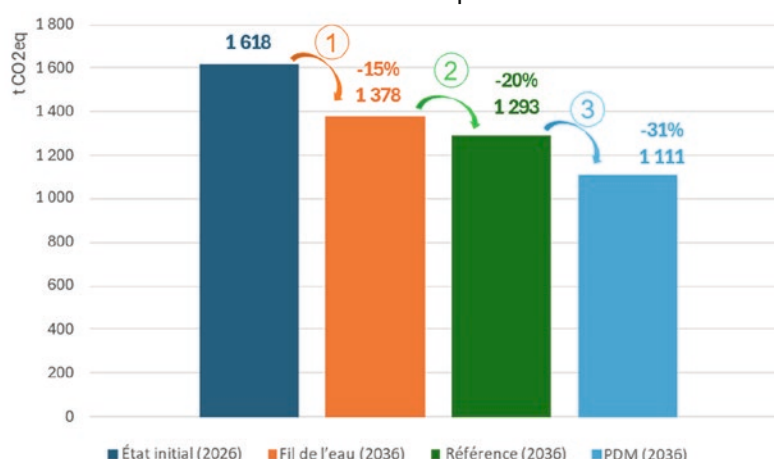


Figure 65 - Émissions de GES selon l'état initial 2026, le fil de l'eau 2036 et les deux scénarios 2036

La majorité des émissions est émise par les VL et les PL. Les tramways et les bus constituent une part minime des émissions de GES totales.

Les cibles de réduction d'émissions de GES des transports, notamment routiers, sont très élevées dans les

documents supérieurs (SNBC, SRADDET). Ceux-ci ont été rapportés sur la période 2026-2036 (par simple interpolation linéaire), afin de pouvoir réaliser la comparaison avec les résultats du PDM.

### Comparaison des réductions d'émissions de GES des scénarios et des objectifs, sur le territoire du SMT entre 2026 et 2036

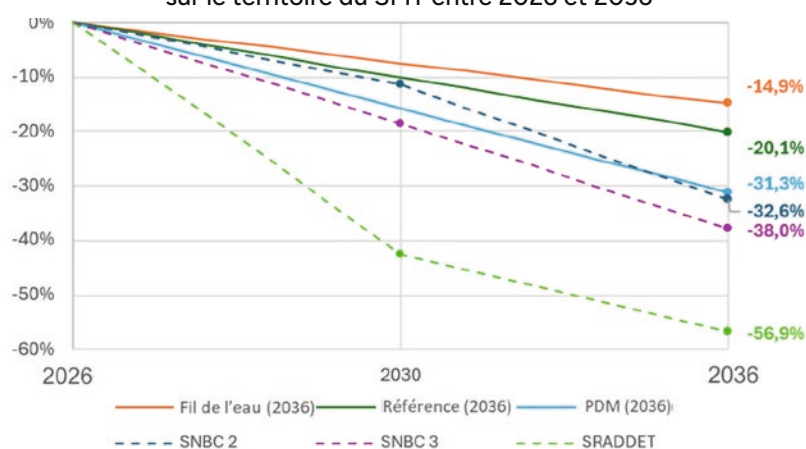


Figure 66 - Émissions de GES selon le scénario « Fil de l'eau 2036 » et les deux scénarios 2036 et comparaison avec les objectifs des SNBC et du SRADDET

Le scénario « PDM 2036 » permet en effet d'atteindre l'objectif de la SNBC 2 et se rapproche de celui de la SNBC 3.

## 6.4.4 Les émissions de Nox

La tendance est à la baisse pour tous les scénarios par rapport à l'état initial de 2026, malgré l'augmentation de la population. **Les réductions sont très importantes (de l'ordre de 60% à 70% en 10 ans)**, plus encore que la tendance actuelle.

Cela s'explique notamment par les **améliorations technologiques des véhicules**, qui auront des meilleures performances dans 10 ans, et donc des **facteurs d'émissions**

**plus faibles** (un véhicule moyen en 2036 émettra beaucoup moins de NOx qu'un véhicule moyen en 2026 pour le même nombre de kilomètres parcourus).

Il est à noter également que le **parc de véhicule roulant comprendra une part plus importante de véhicules électriques**, dont les **facteurs d'émissions sont nuls** (pas d'émissions directes de NOx).

D'autre part, la mise en place du PDM permet une légère réduction supplémentaire des émissions de NOx par rapport au scénario fil de l'eau. En effet, les projets d'infrastructures liés aux transports et les nouvelles offres de mobilité développées sur le territoire permettent une réduction de 3 points supplémentaires dans le scénario

« Référence 2036 » par rapport au fil de l'eau. Enfin, les actions supplémentaires du scénario « PDM 2036 » permettent de gagner encore 5 points de réductions par rapport au scénario de « Référence 2036 », pour atteindre une réduction totale de 71% des émissions de GES par rapport à la situation de 2026.

#### Émissions de NOx du secteur des transports sur le territoire du SMT

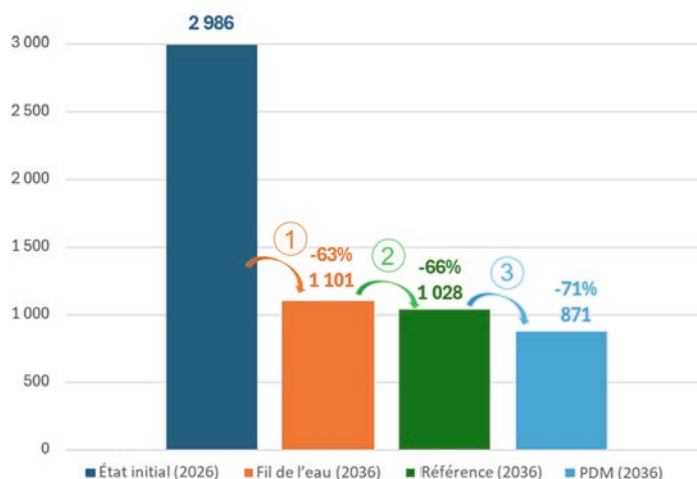


Figure 67 - Émissions de NOx selon l'état initial 2026, le fil de l'eau 2036 et les deux scénarios 2036

Les cibles de réduction d'émissions de NOx des transports, notamment routiers, sont très élevées dans les documents supérieurs (SRADDET, PPA). Ceux-ci ont

été rapportés sur la période 2026-2036 (par simple interpolation linéaire), afin de pouvoir réaliser la comparaison avec les résultats du PDM.

#### Comparaison des réductions d'émissions de NOx avec le PDM, sur le territoire du SMT entre 2026 et 2036

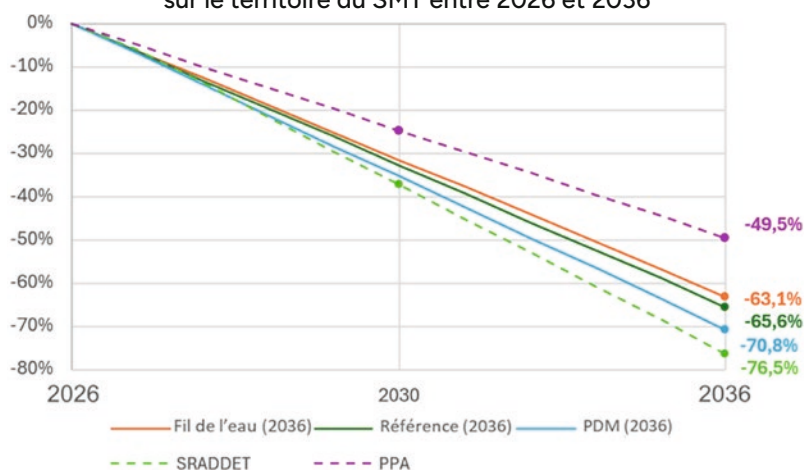


Figure 68 - Émissions de NOx selon le « Fil de l'eau 2036 » et les deux scénarios 2036 et comparaison avec les objectifs du PPA et du SRADDET

Le scénario « PDM 2036 » permet d'atteindre les objectifs de réduction d'émissions de NOx exigée par le PPA. Il permet de réduire fortement les rejets d'oxydes d'azote, et de presque atteindre l'objectif ambitieux du SRADDET.

### 6.4.5 Les émissions de particules

Les résultats montrent une situation qui s'améliore légèrement concernant les particules fines. Contrairement aux autres émissions étudiées (GES, NOx), les facteurs d'émissions entre 2026 et 2036 sont presque similaires.

Les particules fines sont émises par deux phénomènes :

- la combustion de carburant des moteurs thermiques qui émet des rejets car la combustion n'est pas parfaite (comme les autres gaz étudiés dans cette étude). Il est à noter que ces rejets contiennent quasiment que des particules ultra-fines (PM<sub>2,5</sub>) et pas de particules plus grosses – autrement dit, la quantité de particules fines (PM<sub>10</sub>) est égale à la quantité de particules ultra-fines (PM<sub>2,5</sub>) en sortie de moteur thermique ;
- mais également par l'usure des éléments des véhicules et de la route. Les frottements des freins, des pneus,

et du revêtement de la route abîment les matériaux et détachent des particules solides.

#### Ces frottements changent peu entre 2026 et 2036.

Or, ces frottements sont responsables parfois de plus de 85 % des émissions de particules PM<sub>10</sub>, et d'environ 2/3 des émissions de PM<sub>2,5</sub> (en 2026). La part d'évolution technologique et d'amélioration du parc de véhicules roulants dans la baisse des émissions de particules joue donc peu, contrairement aux émissions de NOx par exemple ; les facteurs d'émissions réduisent de peu entre 2026 et 2036. **Pour les particules fines, la majorité des réductions d'émissions sont donc liées à la mise en place des actions du PDM. Celui-ci permet d'atteindre -28 % des émissions routières de PM<sub>2,5</sub> et -16 % des émissions de PM<sub>10</sub> sur le territoire du SMT.**

Émissions de particules des véhicules du secteur des transports sur le territoire du SMT

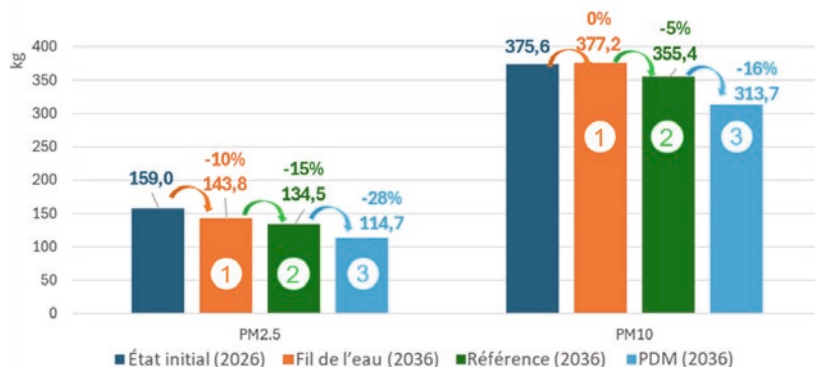


Figure 69 - Émissions de particules selon l'« État initial 2026 », le « Fil de l'eau 2036 » et les deux scénarios 2036

La baisse est plus marquée pour les véhicules légers. Pour les véhicules ayant une forte inertie (poids-lourds, véhicules utilitaires légers), cette diminution est plus modérée.

Les cibles de réduction d'émissions de PM<sub>2,5</sub>, sont très élevées dans les documents supérieurs (SRADDET, PPA). Ceux-ci ont été rapportés sur la période 2026-2036 (par simple interpolation linéaire), afin de pouvoir réaliser la comparaison avec les résultats du PDM.

Comparaison des réductions d'émissions de  $PM_{2,5}$  des scénarios et des objectifs, sur le territoire du SMT entre 2026 et 2036

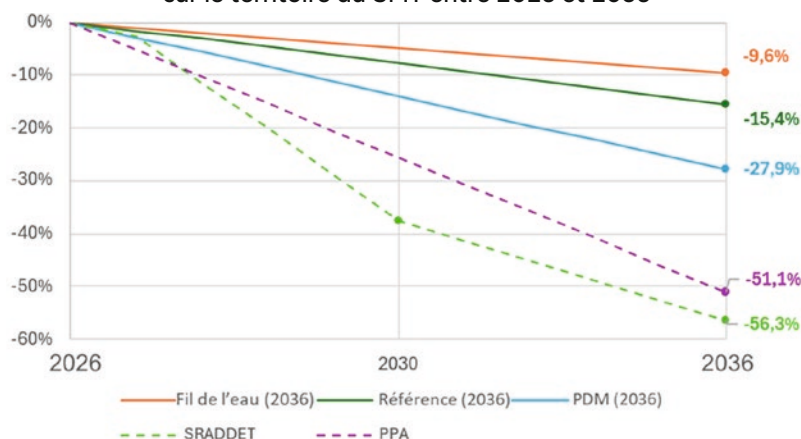


Figure 70 - Émissions de  $PM_{2,5}$  selon le scénario « Fil de l'eau 2026 », le fil de l'eau 2036 et les deux scénarios 2065 et comparaison avec les objectifs du PPA et du SRADDET

Le PDM participant à réduire fortement les émissions de  $PM_{2,5}$ , sans toutefois atteindre les objectifs fixés dans les documents régionaux et locaux (SRADDET et PPA).

En ce qui concerne les  $PM_{10}$ , aucun document de planification (SRADDET, PPA) ne donne des objectifs à respecter sur le territoire en termes de réduction d'émissions.

## 6.5 Le PDM 2026-2036

L'évaluation des trajectoires par rapport à l'état initial de 2026 permet d'établir une comparaison des différents scénarios entre eux et vis-à-vis des objectifs de la SNBC, SRADDET et PPA.

Cette évaluation permet de montrer que :

- la seule évolution technologique tendancielle du parc de véhicules, qui se modernise pour émettre moins de polluants, permet d'atteindre les objectifs du PPA à horizon 2036 en matière de qualité de l'air ( $NO_x$ ) mais pas ceux de la Stratégie Nationale Bas Carbone en matière de GES, pour laquelle des efforts en matière de réduction de l'usage de la voiture et des véhicules routiers sont nécessaires ;
- les nouvelles infrastructures et offres de service proposées dans la trajectoire de « Référence 2036 » permettent de développer un potentiel de report modal important, mais qui ne suffit pas, sans un apport important de mesures complémentaires, à atteindre les cibles.

Selon l'évaluation menée, les mesures complémentaires devront permettre de réduire significativement l'usage des transports individuels motorisés et ainsi réduire les kilomètres parcourus en voiture :

- en intensifiant encore le développement des alternatives modales, notamment pour les usagers parcourant de longues distances, en appui notamment sur les projets du SERM et lignes de covoiturage ;
- en mettant en place des actions complémentaires de partage de la voirie dans des lieux de vie et pôles urbains

pour modérer l'autosolisme, rééquilibrer l'usage de la voirie et améliorer la sécurité ;

- en allant apportant du conseil aux usagers pour améliorer leur connaissance des solutions de report modal disponibles et accompagner ceux qui le peuvent dans une démarche de changement de pratiques de mobilité indispensable.

C'est ainsi que le plan d'actions du PDM a été calibré, pour respecter les axes stratégiques du projet et pour répondre aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone et du Plan de Protection de l'Atmosphère.

**Atteindre ces objectifs ou s'en rapprocher nécessite, outre l'électrification du parc à soutenir, de développer et accompagner l'usage des modes alternatifs à la voiture :**

- un rebond de la marche, notamment grâce à l'organisation des circulations dans les cœurs urbains ou encore la mise en place d'un schéma directeur piétons, pour lui permettre de retrouver une valeur à 32% ;
- un doublement de la pratique du vélo avec une part modale atteignant 10%, grâce au développement combiné des infrastructures et des services ;
- une mobilisation importante des réseaux de transports collectifs (+4 points) afin d'atteindre 15% de part modale ;

pour une réduction de la part de la voiture de 12 points entre 2024 et 2036 avec une cible à 40% des déplacements sur le SMT.



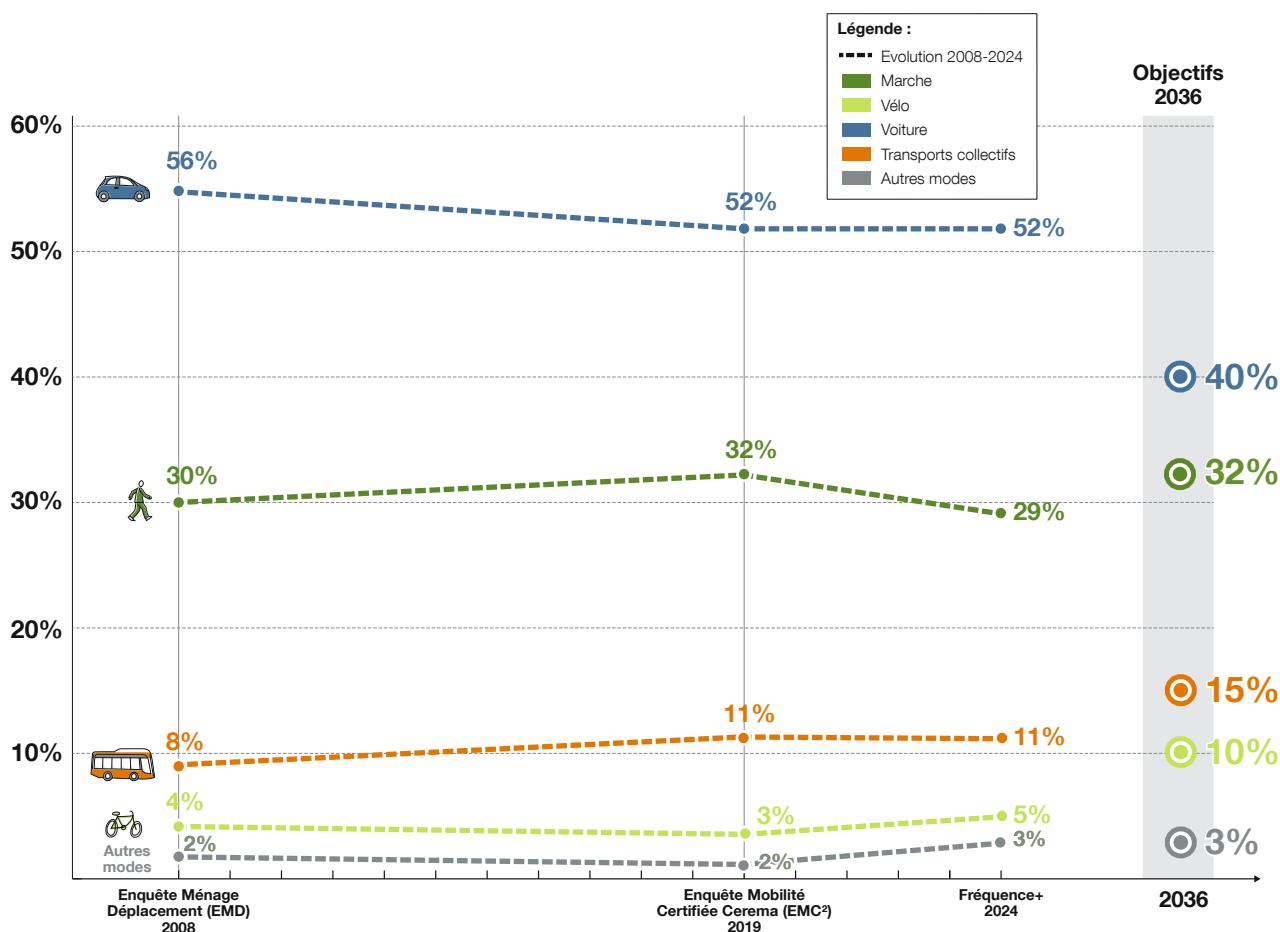


Figure 71 - Ambitions de parts modales du PDM 2026-2036

Le chapitre précédent présente les conditions de réussite à assurer pour tenir l'ambition de réduction des kilomètres parcourus en voiture sur le territoire. Ces conditions de réussite mettent en évidence que sans un autre partage de la voirie et l'espace public et un accompagnement des usagers dans le changement, la création d'infrastructures et d'offres de mobilités ne suffirait pas à générer les effets souhaités et attendus. En ce sens, le bilan du PDU a montré que malgré un développement d'alternatives à la voiture, il n'est pas constaté une progression de la baisse de son usage dans le temps. Le Plan de Mobilité inscrit donc des moyens importants pour doter les usagers des compétences nécessaires pour pouvoir réellement changer, par exemple autour des actions de la maison de la mobilité, du bureau des temps, du déploiement des services aux usagers, de la billettique, entre autres.

**Le PDM 2026-2036 est un PDM qui s'appuie sur la consolidation d'offres attractives, performantes, sécurisées au niveau du secteur central du SMT, en amorce d'une extension des offres vers les territoires périurbains et extérieurs au SMT ainsi que sur le développement de services, d'accompagnements pour faciliter l'utilisation d'autres modes de déplacements que la voiture.**

Le plan d'actions permet de détailler l'ensemble des mesures qui permettront d'atteindre ces cibles de répartition modale.



## CHAPITRE 7

# Le plan d'actions



## 7. Le plan d'actions

Le plan d'actions a été défini sur la base de la stratégie de mobilité développée dans le chapitre précédent. Il précise les modalités de mise en œuvre du projet sur les 10 prochaines années :

- En déclinant les mesures sous forme de 37 actions;
- En précisant :
  - **le type d'action.** Une classification des actions est proposée afin de mettre en avant les actions majeures à réaliser pour répondre aux objectifs du PDM :
    - **INDISPENSABLE** : action phare et indispensable, constituant le socle sur lequel repose le projet;
    - **STRUCTURANTE** : action prioritaire pour l'atteinte des objectifs du projet;
    - **COMPLÉMENTAIRE** : action complémentaire à coordonner et à ajuster à l'évolution des actions indispensables et structurantes;
  - **les horizons de réalisation.** Ils correspondent à la période durant laquelle l'action doit se mettre en place. Quatre horizons ont été retenus :
    - **COURT TERME** : 2026-2028;
    - **MOYEN TERME** : 2028-2032;
    - **LONG TERME** : 2032-2036;
- **POST-PDM** : au-delà de 2036.
- **l'évaluation de la contribution aux objectifs de santé et environnementaux** : l'évaluation qualitative a été réalisée sur la base du niveau de contribution de chaque action vis-à-vis des objectifs de santé et environnementaux : activité physique favorisée, réduction de la pollution de l'air, diminution des nuisances sonores, amélioration de la qualité de vie, réduction des risques d'accidents, réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), sobriété énergétique, etc. Cette évaluation a été réalisée sur l'intégralité des actions, mises à part sur les actions de l'axe 5, traitant davantage de gouvernance et de suivi du PDM;
- **les actions conjointes**, c'est-à-dire les actions qui sont liées et complémentaires;
- **les porteurs de l'action, les partenaires**;
- **les principaux indicateurs de suivi.**

### 7.1 L'axe « Réaliser les projets engagés »

Les actions suivantes sont proposées :

#### Orientation 1.1 : Poursuivre la construction d'un réseau alternatif à la voiture performant et attractif en appui sur les ambitieux projets en cours

- **Action 1** : Réaliser la 2<sup>e</sup> ligne de tramway, le BHNS et les 2 parkings relais;
- **Action 2** : Mettre en œuvre la restructuration et la nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu;
- **Action 3** : Faire évoluer la ligne 4 et la ligne 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS;
- **Action 4** : Assurer la performance du réseau de transports collectifs Fil Bleu;
- **Action 5** : Réaliser le projet de la convention Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 et les PEM associés;
- **Action 6** : Aménager la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire et mettre en œuvre les aménagements connexes;
- **Action 7** : Réaliser les 7 premiers itinéraires Vélival.

#### Orientation 1.2 : Réorganiser le réseau routier en conséquence

- **Action 8** : Réorganiser les circulations routières;
- **Action 9** : Optimiser le maillage routier structurant métropolitain.



# Action n°1

## Réaliser la 2<sup>e</sup> ligne de tramway, le BHNS et les 2 parkings relais

Type d'action : Indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

- Mise en service en 2028

Après la mise en service de la première ligne de tramway et de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Tempo, le développement du réseau de transports en commun se poursuit avec les mêmes objectifs :

- faciliter la mobilité quotidienne ;
- offrir une alternative à la voiture grâce à un réseau de transport rapide, fiable et accessible à tous ;
- soutenir l'attractivité du territoire et encourager ses projets de développement en améliorant la desserte des grands équipements et pôles générateurs d'activités. Parmi ceux-ci, le Centre Hospitalier Universitaire, les pôles étudiants et universitaires, les bassins d'emplois (au centre de Tours, les zones d'activités économiques de Chambray-lès-Tours, etc.), ainsi que des nouveaux projets de renouvellement urbain (Maryse-Bastié, les opérations des Rives du Petit Cher, la ZAC Beaumont-Chauveau à Tours, la ZAC du Plessis-Botanique à La Riche et l'extension de l'hôpital Trousseau à Chambray-lès-Tours, NPNRU du Sanitas) et des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Avec l'accroissement du nombre d'emplois, l'implantation de pôles d'excellence (la Cité de la création et de l'innovation Mame, l'IMT Institut de formations industrie, santé et bien-être), la création de futurs quartiers, l'augmentation continue de la population étudiante répartie sur les différents pôles étudiants situés entre Tours, Chambray-lès-Tours, Fondettes, Joué-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps, le développement du territoire impose d'adapter les infrastructures pour satisfaire la demande de déplacements.

### Déclinaison des mesures

Le projet Lignes2tram comprend notamment :

- **La création de la ligne 2 de tramway** qui reliera La Riche à Chambray-lès-Tours en passant par Tours et Joué-lès-Tours. Elle s'étendra sur environ 12,5 kilomètres et 22 stations et desservira les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours et Chambray-lès-Tours. 35 000 voyages sont attendus chaque jour sur cette future ligne ;
- **L'aménagement de la ligne BHNS** depuis la rue Mirabeau à Tours jusqu'au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps. Longue d'environ 13 kilomètres, la ligne Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliera les Douets à Tours au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps. La partie nord, du terminus jusqu'au sud du pont Mirabeau, ne sera pas modifiée, étant déjà empruntée par la ligne BHNS actuelle. Du sud du pont Mirabeau jusqu'au terminus à Saint-Pierre-des-Corps, un linéaire de 5 kilomètres sera réaménagé et 2 kilomètres seront en site propre. 17 000 voyages seront attendus chaque jour sur cette ligne ;
- **La création de deux nouveaux parkings relais** situés à chaque terminus de la ligne 2 de tramway (Prieuré Saint-Cosme et Papoterie), un entièrement réaménagé (Lac) et un conservé (Sagerie). Chacun disposera d'un parc à vélos. Les études permettront de confirmer la mise en place et le nombre de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Le parking relais Bord de Loire (Prieuré Saint-Cosme) à La Riche disposera de 310 places, tandis que celui du Lac sera réaménagé et proposera 147 places. Le parking relais Sagerie et ses 191 places sera conservé,

et le nouveau terminus Papoterie à Chambray-lès-Tours disposera de 402 places;

- L'installation de 10 abris vélos (250 places) favorisant l'intermodalité avec les mobilités actives;
- L'extension du centre de maintenance situé au nord de Tours.

Le développement du réseau structurant de transport en commun urbain influe significativement sur les pratiques de mobilité avec un report modal estimé de 21000 déplacements par jour au profit des transports en commun, soit une augmentation d'environ +12%. Les nouveaux usagers sont essentiellement issus de la voiture, 68 % de conducteurs de voiture et 32 % de passagers de voiture.

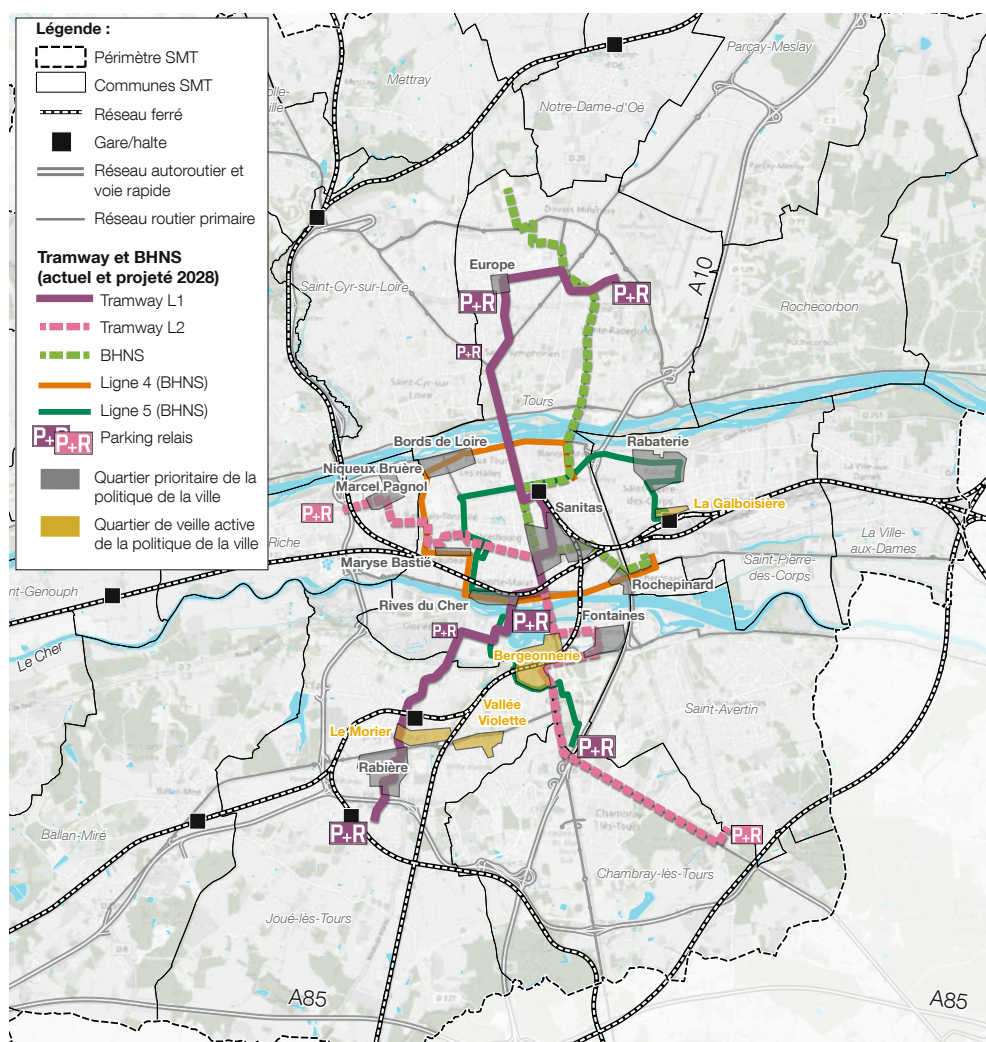


Figure 72 - Projet de tramway et BHNS

#### En termes d'intermodalité :

- les terminus de la ligne 2 de tramway, situés à La Riche et à Chambray-lès-Tours, disposeront d'un accès immédiat avec le périphérique pour une liaison intermodale en entrée d'agglomération;
- l'installation de la plateforme du futur tramway s'accompagnera d'une requalification des voiries avec l'aménagement de nouvelles pistes cyclables confortables et sécurisées;
- des stationnements pour les vélos seront installés en proximité de nouvelles stations de tram. Le PDM

propose d'en installer également à proximité d'arrêts de la ligne BHNS;

- des arrêts de bus se situeront en très grande proximité de stations de tramway. Le pôle de correspondance Liberté-Charcot permettra d'utiliser la ligne A, la ligne 2 de tramway et la ligne BHNS;
- les itinéraires piétons permettront de se déplacer en sécurité et seront accessibles depuis et vers l'ensemble des équipements avec un éclairage adapté.

# Action n°2

## Mettre en œuvre la restructuration et la nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu

Type d'action : Indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

- 2028

La mise en service de la 2<sup>e</sup> ligne de tramway et du BHNS va s'accompagner d'une réorganisation du réseau bus et d'une amélioration de la qualité de service comme notamment la continuité de l'offre le week-end et durant les vacances scolaires, l'augmentation de l'amplitude horaire, le cadencement, ou encore l'amélioration de la robustesse de l'exploitation. Il s'agit de :

- articuler le réseau bus avec le réseau de tramway et de BHNS pour améliorer les correspondances et rationaliser les doublons;
- poursuivre la montée en niveau de service des lignes 4 et 5 structurantes, qui fait l'objet d'un focus à l'action suivante;
- adapter le réseau aux évolutions urbaines pour répondre aux nouveaux besoins de liaisons, pour mettre en cohérence les niveaux d'offre avec les potentiels;
- améliorer l'attractivité des transports collectifs pour favoriser le report modal en améliorant les temps de parcours et la régularité des lignes, en proposant des itinéraires plus rapides et lisibles vers certains pôles principaux;
- améliorer les dessertes locales en adaptant le service aux besoins des populations plus âgées et les dessertes complémentaires dans les secteurs moins denses.

### Déclinaison des mesures

Un nouveau contrat de délégation de service public a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2026 entre le SMT et Keolis pour la gestion et l'exploitation du réseau de l'agglomération tourangelle pour une durée de 6 ans. Le délégataire a commencé à déployer la nouvelle offre sur le réseau ainsi que les mesures d'amélioration de la qualité de service, qui seront pleinement mis en œuvre avec la mise en service de la nouvelle ligne de tramway.

L'objectif est d'atteindre une fréquentation de 53 millions de voyageurs à horizon 2031 (fin du contrat de DSP) soit une augmentation de 20 % par rapport à la fréquentation de 2024.

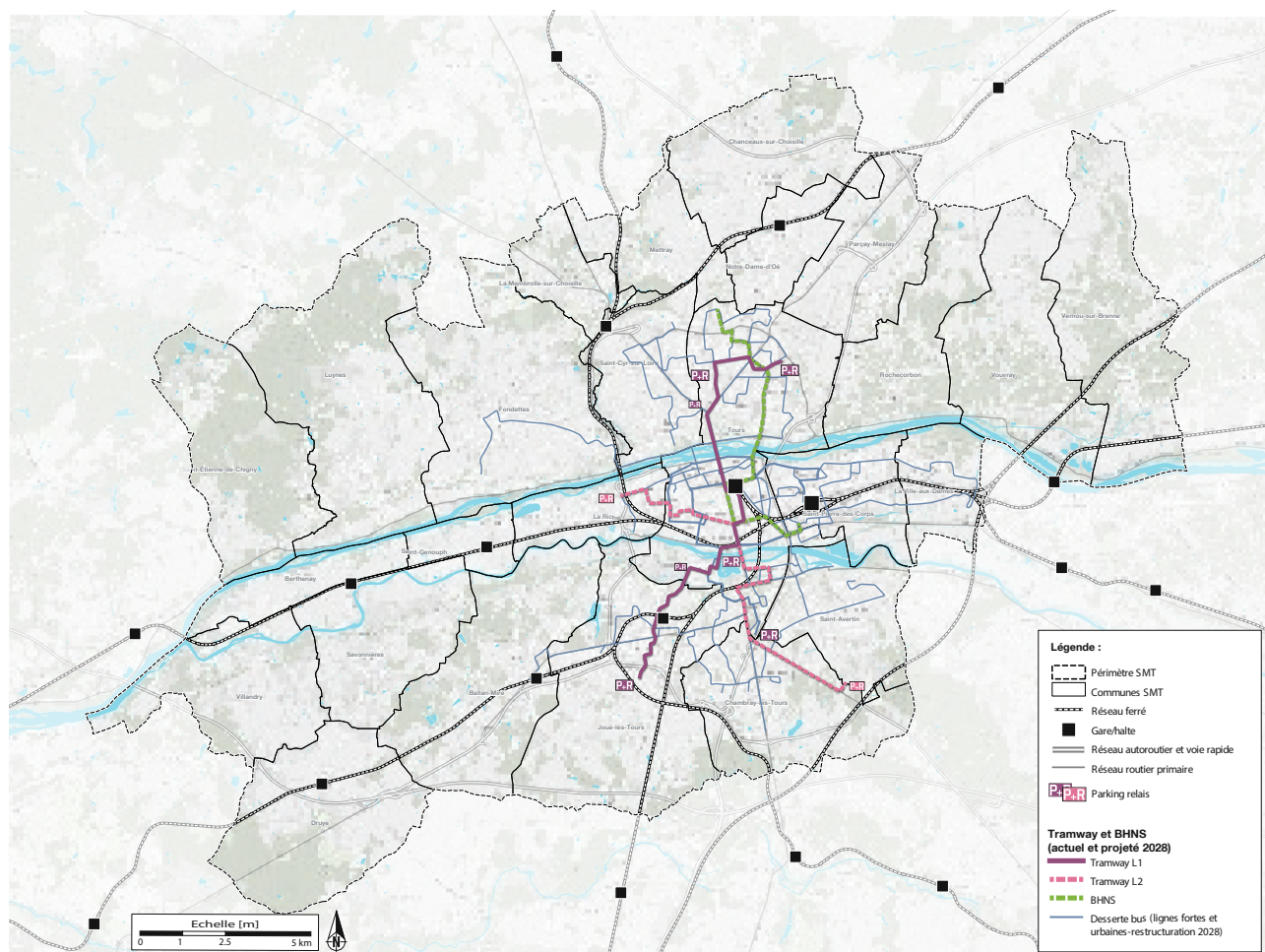


Figure 73 - Réseau de transports collectifs projeté avec réorganisation du réseau bus



# Action n°3

## Faire évoluer la ligne 4 et la ligne 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS

Type d'action : Indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La ligne 4, Rempart-Atlantes, et la ligne 5, Parc Grandmont-Saint-Pierre Gare, sont deux lignes fortes du réseau Fil Bleu en 2024. Ces deux lignes desservent des pôles générateurs de déplacements structurants sur le territoire. La ligne 5 permet notamment de relier les deux gares TGV de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps et d'améliorer la lisibilité de desserte notamment pour les touristes et les visiteurs. De plus, elle dessert la ville de Saint-Pierre-des-Corps et les quartiers prioritaires de la Rabaterie et de la Galboisière.

La ligne 4 a une vitesse commerciale de 15,2 km/h et la ligne 5 de 16,2 km/h, vitesses inférieures à la vitesse moyenne des lignes fortes du réseau (17,2 km/h de moyenne). Le développement de l'attractivité des transports collectifs est un des enjeux du Plan de Mobilité. Il s'agit donc d'améliorer les performances de ces lignes.

exploiter avec des bus articulés BioGNV confortables ayant une livrée spécifique Tempo facilement identifiable par les usagers. Enfin des bornes d'information voyageurs seront déployées aux arrêts afin d'afficher les horaires de passage des bus en temps réel. La vitesse commerciale de la ligne 5 augmentera de 1,65 km/h et le gain sur le temps de parcours sera de l'ordre de 10 % pour les usagers, qui bénéficieront par ailleurs d'une amélioration significative de la régularité de cette ligne (suppression des « points noirs » de circulation).

Grâce au renforcement de sa performance et de son attractivité, cette ligne 5 BHNS reliant les gares de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours devrait atteindre une fréquentation approchant les 20 000 voyages/jour, soit une hausse de plus de 30 % par rapport à aujourd'hui. L'étude détaillée est à mener.

### Déclinaison des mesures

- **Aménager la ligne 4 en BHNS** avec notamment une optimisation du nombre d'arrêts et de leur aménagement, la mise en place de priorités aux feux, et l'aménagement des voies pour assurer la robustesse de la ligne (quais Tanneurs, boulevard Churchill, accès hôpital Bretonneau, franchissement Saint-Sauveur, carrefour Renault Chevalier...). L'étude est à mener.
- **Aménager la ligne 5 en BHNS.** La mise à niveau BHNS de la ligne 5 comprend l'aménagement de sites propres bus sur l'avenue Jean Bonnin et les boulevards Béranger/Churchill, qui sera accompagné par l'optimisation de la priorité aux feux aux carrefours. Par ailleurs, il est envisagé de porter la fréquence de la ligne 5 à 8 minutes toute la journée et de l'ex-

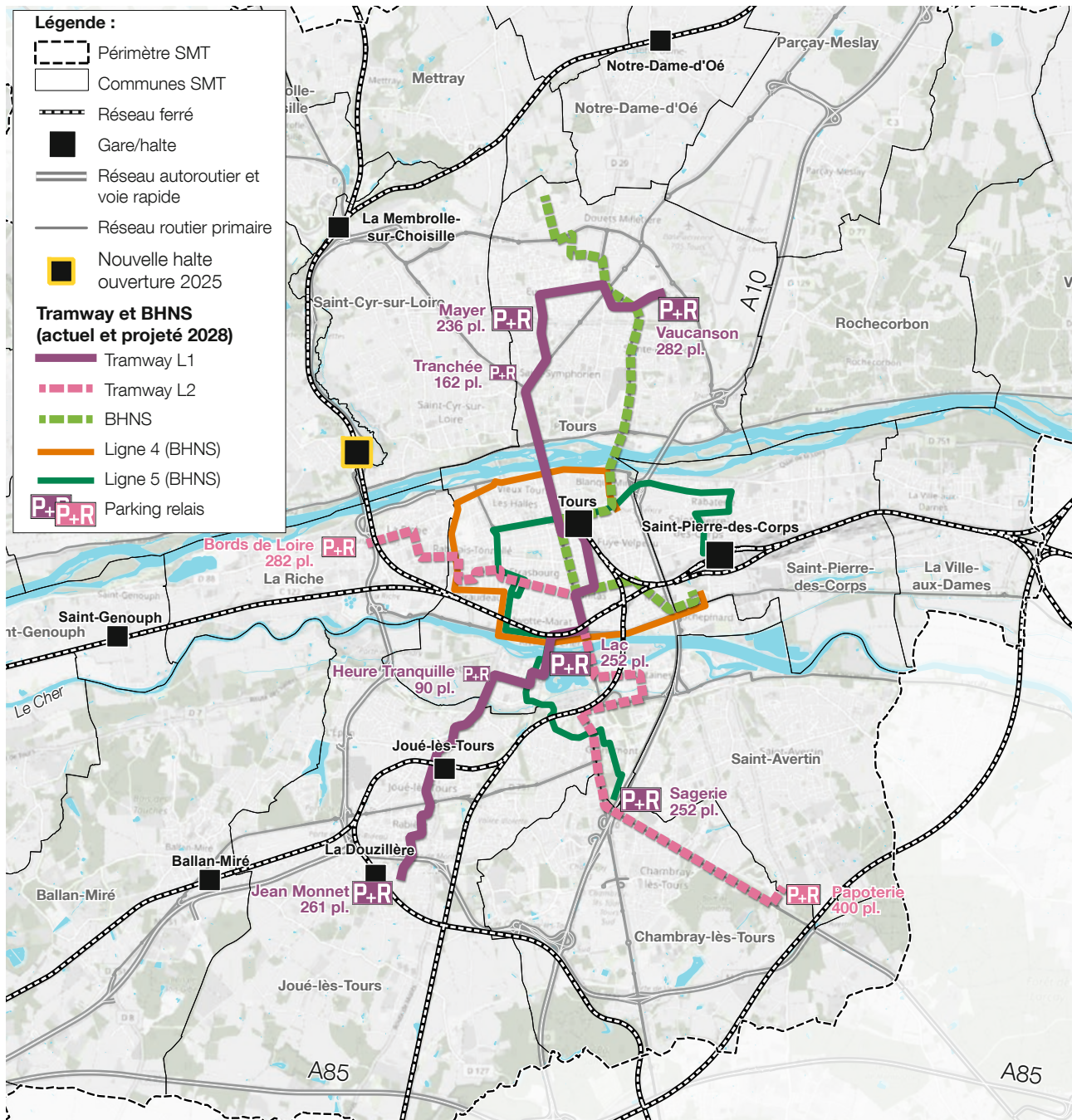


Figure 74 - Lignes 4 et 5 dans le réseau Fil Bleu

# Action n°4

## Assurer la performance du réseau de transports collectifs Fil Bleu

Type d'action : Indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Le réseau de transports collectifs urbains doit être performant pour assurer l'accès aux différents secteurs du territoire et pour offrir une alternative fiable et concurrentielle à l'usage de la voiture individuelle. Le PDM prévoit le développement de lignes structurantes à haut niveau de service. Cela implique d'assurer sur l'ensemble de l'itinéraire la régularité, la vitesse commerciale, la fréquence, l'amplitude horaire ainsi que le confort et une information voyageur de qualité (borne d'information voyageur à quai notamment). La mise en œuvre de dispositifs spécifiques adaptés (équipements, voie réservée...) constitue un préalable au déploiement de lignes à haut niveau de service et à leur robustesse d'exploitation.

Sur les autres lignes du réseau, la performance, l'offre de service et le confort doivent également être garantis pour assurer une qualité de service à l'échelle de l'ensemble du réseau.

Les secteurs congestionnés doivent être traités afin de garantir la vitesse commerciale, la ponctualité et la fiabilité et par conséquent la satisfaction de l'usager. De plus, ces mesures permettent d'optimiser les moyens humains, matériels du réseau et donc de limiter les impacts économiques. Une optimisation de la performance facilite et participe à l'amélioration du niveau de service général du réseau.

L'amélioration du confort doit également être recherchée, au-delà de l'aménagement intérieur des véhicules, en prêtant une attention particulière aux aménagements de voirie.

### Déclinaison des mesures

- Poursuivre la réalisation d'**études de vitesses commerciales et d'impact sur l'espace public** permettant :
  - de déterminer les lignes et les carrefours problématiques sur la base d'éléments qualitatifs, tels que les retours d'expérience des chauffeurs, et d'éléments quantitatifs, tels que l'analyse des données issues du Système d'Aide à l'Exploitation;
  - de définir les mesures adaptées en termes d'équipements et d'aménagements spécifiques à mettre en place (détection des bus pour une priorité aux feux, modification du calibrage au carrefour, modification de sens de circulation, couloir bus en approche de carrefour, création de voie bus, etc.).
- Mettre en place ces mesures adaptées sur les secteurs à enjeux identifiés par le SMT qui seront empruntés par des lignes fortes du nouveau réseau Fil Bleu et présentant des problématiques de vitesse commerciale et de régularité pour les bus.
- Adapter les aménagements de voirie sur l'ensemble des tracés de ligne de manière à améliorer le confort à bord en limitant les plateaux, chicanes... en se référant au guide des aménagements de la voirie Fil Bleu.



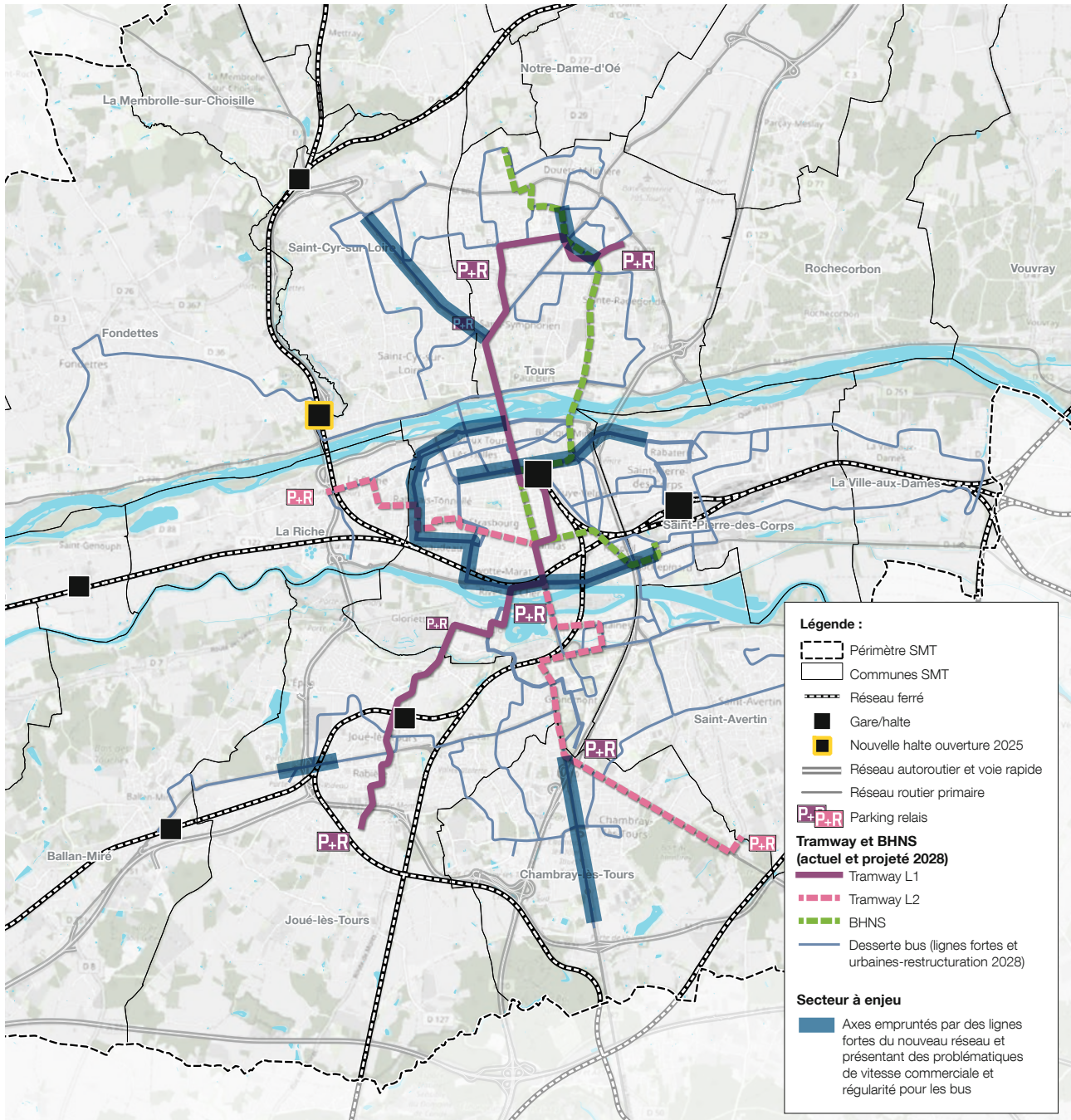


Figure 75 - Identification des sections à enjeux (Source: SMT)



# Action n°5

## Réaliser l'Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 et les PEM associés

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

En décembre 2021, Tours Métropole Val de Loire et Vinci Autoroutes ont lancé la première convention Autoroute Bas Carbone (ABC) liant une métropole et un concessionnaire autoroutier, en faveur des nouvelles mobilités et de la préservation de l'environnement. L'objectif de la convention ABC est d'apporter des solutions et des services concrets et innovants en matière de mobilité, au sein de la métropole tourangelle, en s'appuyant sur l'autoroute A10 comme axe structurant des mobilités de demain. L'Autoroute Bas Carbone est intégrée à la démarche SERM (Service Express Régional Métropolitain).

### Déclinaison des mesures

- Étudier l'opportunité de développer des services de transports en commun sur l'autoroute A10 voire de dédier une voie de l'A10 aux mobilités partagées (cars et véhicules en covoiturage).
- **Réaliser les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sur l'A10 et l'A85.** Cinq sites sont retenus sur Tours Métropole Val de Loire: Tours Nord/Parçay-Meslay, Tours Centre, Rochepinard (en lien avec le nouvel échangeur), Chambray-lès-Tours/Porte des Arts et Joué Liodière. Trois autres PEM sont prévus au sud du SMT: à Sorigny, aux Gués de Veigné et à Esvres-sur-Indre.

- **Créer trois passerelles piétons-vélos** au-dessus de l'autoroute A10, en articulation avec le réseau Vélival. L'objectif est de choisir trois passerelles parmi des emplacements à définir, dont éventuellement les suivants:

- au niveau de l'échangeur de Tours Centre afin de relier l'avenue Georges Pompidou (Saint-Pierre-des-Corps) à l'avenue Jean Bonnin (Tours) et au futur PEM de Tours-Centre;
- au niveau du PR 207. 350 afin de relier la rue Gabriel Péri (Saint-Pierre-des-Corps) à la rue Plantin (Tours);
- au niveau du Pont du Milieu afin de relier la rue Pierre Semard (Saint-Pierre-des-Corps) à la rue du Dr Fournier (Tours);
- au niveau du PR 208. 000 afin de relier la rue des Ateliers (Saint-Pierre-des-Corps) à la rue Etienne d'Orves (Tours);
- au niveau du futur échangeur de Rochepinard afin de relier l'avenue Richard Wagner (Tours) et l'avenue Jacques Duclos (Saint-Pierre-des-Corps).

Les travaux de réalisation de ces passerelles auront lieu à partir de 2028.

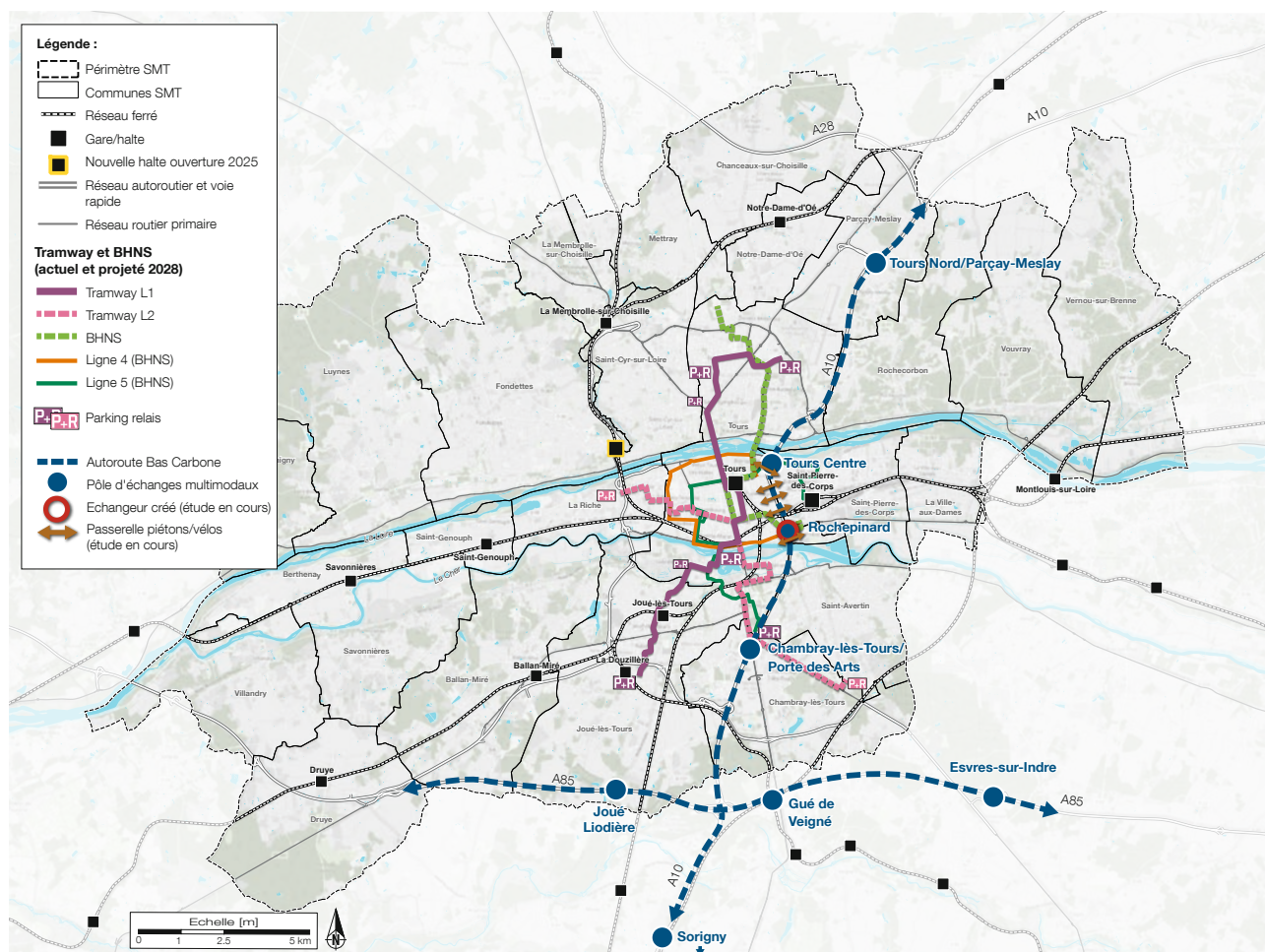


Figure 76 - Autoroute Bas Carbone : Pôles d'échanges Multimodaux, échangeur de Rochepinard et passerelles piétons-vélos

# Action n°6

## Aménager la halte ferroviaire de Fondettes/ Saint-Cyr-sur-Loire et mettre en œuvre les aménagements connexes

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Le réseau ferroviaire avec son étoile à 8 branches et les 10 gares-haltes ferroviaires dont 2 gares TGV est un atout pour apporter une alternative à l'usage de la voiture individuelle et faciliter l'accès au train aux habitants de communes péri-urbaines. Les projets de SERM (Service Express Régional Métropolitain) intègrent les services multimodaux et intermodaux permettant de relier les espaces ruraux et périurbains aux grandes centralités urbaines. En juin 2024, le projet de SERM de Touraine a reçu la labellisation de l'État. L'aménagement de la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire constitue l'un des premiers projets portés dans ce cadre.

### Déclinaison de la mesure :

**L'action consiste à réouvrir la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire**, trente ans après sa fermeture. L'objectif est de proposer un point d'accès au SERM à l'ouest du SMT avec une liaison directe et rapide vers la gare de Tours (8 mn) et interconnecter le boulevard périphérique au réseau ferroviaire. Cette réouverture offre aux habitants du secteur une réelle alternative à la voiture pour accéder au centre-ville.

SNCF Gares & Connexions prévoit :

- la mise en conformité des quais via la réhausse et la réfection des quais actuels;
- la reprise des bordures des quais (pose de dalles d'éveil à la vigilance);
- la mise aux normes de l'éclairage et l'installation de signalétiques directionnelles et sécurité;

- la pose d'abris et de mobiliers de quai (distributeur de billets régionaux, valideurs Fil Bleu, abri voyageurs, bancs, poubelles, écrans d'affichages dynamiques, etc.);
- la création d'escaliers d'accès aux quais.

Tours Métropole Val de Loire envisage :

- la création d'une rampe (conformément aux exigences de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite – PMR);
- l'aménagement d'une sortie depuis la voie rapide, pour permettre aux automobilistes d'accéder directement au parking de la halte;
- la desserte avec le réseau Vélival;
- la création d'un parvis;
- la création d'un parc à vélos;
- la création d'environ 100 places de stationnement (dont 7 PMR) sur les 2 parkings de la gare;
- la végétalisation des parkings de la gare;
- la démolition des bâtiments annexes à l'ancien bâtiment voyageurs;
- l'aménagement d'une sortie depuis la voie rapide, pour permettre aux automobilistes d'accéder directement au parking de la halte.

Le SMT prévoit d'équiper la halte d'un valideur Fil Bleu sur chaque quai.





Figure 77 - Plan d'intention du projet - Source: Bilan de la concertation du projet de réouverture de la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire Janvier 2025

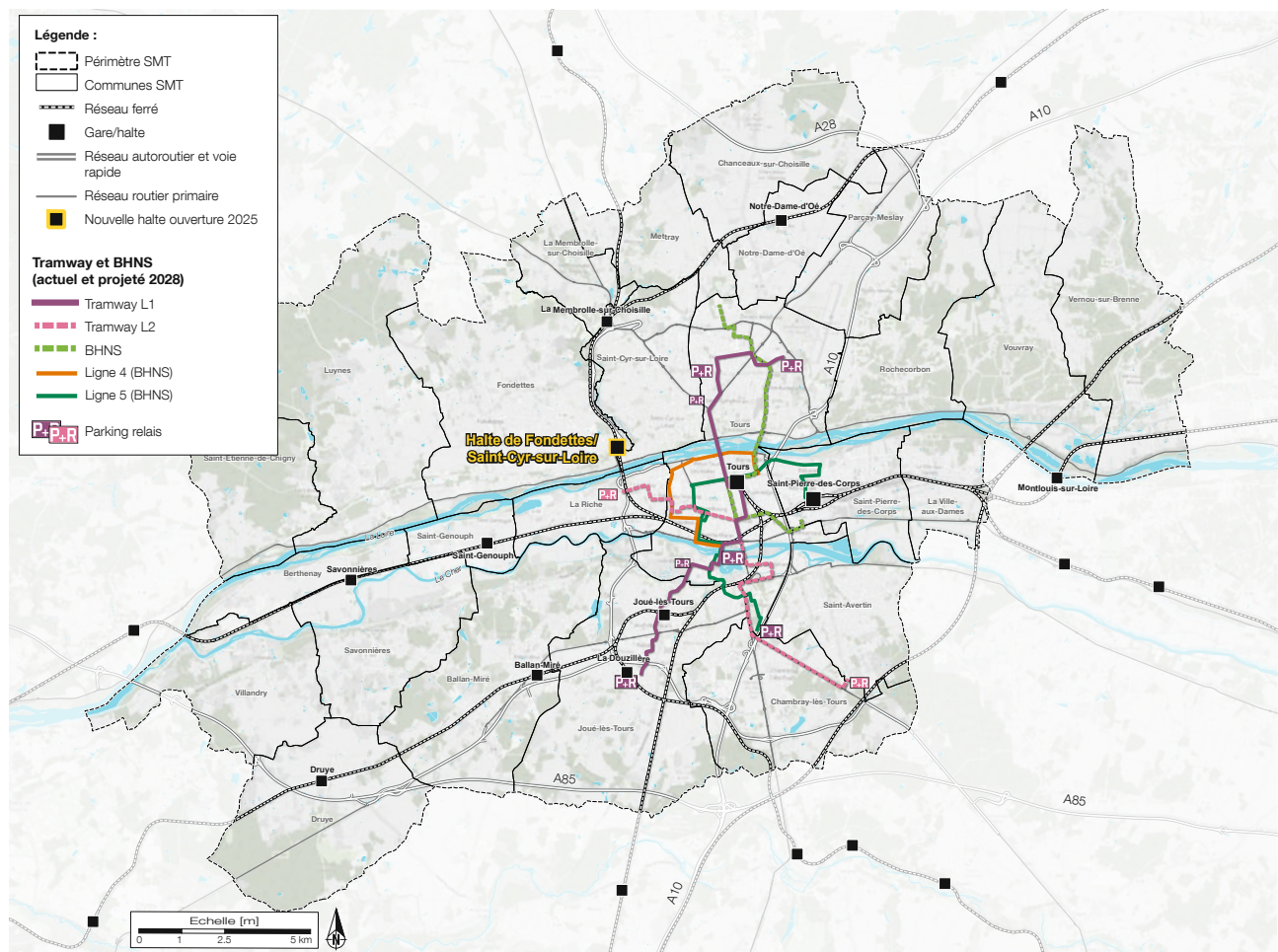


Figure 78 - Localisation de la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire



# Action n°7

## Réaliser les 7 premiers itinéraires Vélival

Type d'action : Indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Le vélo représentait en 2019, d'après l'enquête EMC<sup>2</sup>, 3% des déplacements au niveau du SMT. En 2024, d'après l'enquête Fréquence +, cette part atteint 5%. Pour inciter à l'usage du vélo et amplifier son rôle dans les déplacements, il est indispensable que le réseau soit sécurisé, continu, lisible et accompagné de stationnement.

Tours Métropole Val de Loire a donc défini un schéma directeur cyclable afin de déployer le réseau nommé Vélival. Son nom fait référence au vélo, à la liberté, à l'ancien nom de la Loire (Liger) et au Val de Loire. Le réseau Vélival a pour objectif de toucher à la fois les déplacements domicile-travail, la pratique du quotidien et la pratique touristique. D'un total de 350 km à terme, dont 110 km réalisés d'ici 2026.

La mise en place du réseau Vélival vise à :

- proposer des itinéraires métropolitains qui étendent la pertinence du vélo sur des moyennes distances (~10 km);
- assurer un meilleur partage de l'espace public en proposant des voies dédiées et sécurisées à tous les usagers;
- améliorer le cadre de vie des habitants grâce à un environnement calme et apaisé et à la réduction de diverses nuisances (sonores, pollution);
- favoriser l'attractivité et le dynamisme du territoire en connectant et desservant les pôles d'activités (emplois, services publics, établissements scolaires et d'enseignement supérieur);
- améliorer la fluidité des déplacements en facilitant l'intermodalité entre le réseau cyclable et les transports en commun;
- faciliter et sécuriser la pratique du vélo partout et pour tous en améliorant :
  - la continuité, assurée par des aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire et par un maillage entre le réseau structurant et les réseaux secondaires;

- la sécurité, grâce à une séparation des modes en privilégiant les pistes bidirectionnelles ou monodirectionnelles, ainsi qu'à une attention particulière dans le traitement des différentes intersections;
- la performance, assurée notamment par des trajets directs et la priorité des modes doux aux intersections;
- le confort, grâce notamment à des revêtements adaptés à la pratique du vélo;
- la lisibilité, assurée notamment par un revêtement identifiable et un jalonnement régulier.

### Déclinaison des mesures

#### Réaliser les 7 itinéraires retenus

##### Itinéraire 1: Parçay-Meslay – Tours:

- longueur: 23,5 km;
- communes et principales rues concernées: Parçay-Meslay et Tours/RD 77, RD 910, avenue Maginot;
- principaux pôles desservis:
  - Parçay-Meslay: future ZAC, proximité du centre-ville (mairie, église, école), zones d'activités de part et d'autre de la RD910;
  - Tours: interconnexion avec le tramway, zones d'activités, commerces longeant le RD910, commissariat de police du secteur nord de Tours, collège du Christ Roi, etc.
- aménagements: 84% de pistes cyclables, 7% de voie verte, 9% de voies apaisées.

##### Itinéraire 2: Mettray – Tours:

- longueur: 19 km;
- communes concernées: Mettray, Saint-Cyr-sur-Loire, Tours;

- principaux pôles desservis :
    - Mettray : proximité du Dolmen de la Grotte aux Fées, centre-bourg (mairie, église, commerces), centre de loisirs Moulin Neuf ;
    - Saint-Cyr-sur-Loire : projet de Central Park ;
    - Tours : interconnexion avec le tramway, zone commerciale Tours Nord, centre-ville (grand théâtre-opéra, conseil départemental d'Indre-et-Loire, gare SNCF, hôtel-de-ville, palais de justice, commerces), parc Honoré de Balzac, centre aquatique du Lac et parking relais du Lac ;
  - aménagements : 20 % de pistes cyclables, 30 % de voie verte, 20 % de vélorue, 30 % de voies apaisées.
- **Itinéraire 3 : Chanceaux-sur-Choisille – Chambray-lès-Tours :**
- longueur : 23 km ;
  - communes concernées : Chanceaux-sur-Choisille, Notre-Dame-d'Oé, Tours, Saint-Avertin et Chambray-lès-Tours ;
  - principaux pôles desservis :
    - Chanceaux-sur-Choisille : hameau, proximité du centre-bourg, zone d'activités La Duquerie ;
    - Notre-Dame-d'Oé : hameau, proximité du centre-bourg, complexe culturel Oésia, zone industrielle de l'Arche d'Oé ;
    - Tours : interconnexion avec le tramway, centre-ville, écoles, palais des congrès, gare, zone industrielle de l'Arche d'Oé ;
    - Saint-Avertin : centre-ville, école Christophe Plantin, zone d'activités Les Aubuis ;
    - Chambray-lès-Tours : P + R de la Papoterie du tramway ligne 2.
  - aménagements : 32 % de pistes cyclables, 37 % de voie verte, 13 % de vélorue, 18 % de voies apaisées.
- **Itinéraire 4 : Saint-Avertin – Druye :**
- longueur : 24 km ;
  - communes concernées : Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, Ballan-Miré, Druye.
- **Itinéraire 7 : Saint-Pierre-des-Corps, gare TGV – Berthenay, Saint-Cyr-sur-Loire :**
- longueur : 22 km ;
  - communes concernées : Berthenay, Saint-Genouph, La Riche, Tours et Saint-Pierre-des-Corps ;
- principaux pôles desservis :
    - Berthenay : centre-bourg et hameaux ;
    - Saint-Genouph : centre-bourg et hameaux ;
    - La Riche : tennis club, futur parc relais de la ligne 2 du tramway, Pléiade, Mairie, centre-ville, ZAC du Plessis-Botanique ;
    - Tours : Jardin botanique, hôpital Bretonneau, gare de Tours, mairie, centre-ville ;
    - Saint-Pierre-des-Corps : zone d'activité de la gare (technicentre, etc.), gare TGV.
  - Aménagements : 29 % de pistes cyclables, 48 % de voies vertes, 10 % de vélorue, 13 % de voies apaisées.
- **Itinéraire 9 : Rochecorbon – Saint-Étienne-de-Chigny :**
- longueur : 27 km ;
  - communes concernées : Rochecorbon, Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, Fondettes, Luynes, Saint-Étienne-de-Chigny.
- **Itinéraire 10 : La Membrolle-sur-Choisille – Joué-lès-Tours :**
- longueur : 23 km ;
  - communes concernées : La Membrolle-sur-Choisille, Saint-Cyr-sur-Loire, Tours et Joué-lès-Tours ;
  - principaux pôles desservis :
    - La Membrolle-sur-Choisille : proximité du centre-ville ;
    - Saint-Cyr-sur-Loire : proximité de la gare de La Membrolle-sur-Choisille, zone d'activités EquAtop ;
    - Tours : université François-Rabelais, collège Anatole France, nombreux commerces, centre commercial L'Heure tranquille et quartier des 2 Lions ;
    - Joué-lès-Tours : complexe sportif des Bercelleries, parc d'activités de la Liodière.
  - aménagements : 48 % de pistes cyclables, 35 % de voie verte, 9 % de vélorue, 8 % de voies apaisées.

### Adapter la signalétique

- **Déployer la signalétique dédiée Vélival pour l'identification et le jalonnement :** marquage au sol, panneaux directionnels, totems d'information.
- **Assurer une articulation avec les autres signalétiques existantes,** notamment le jalonnement dont cyclotouristique.

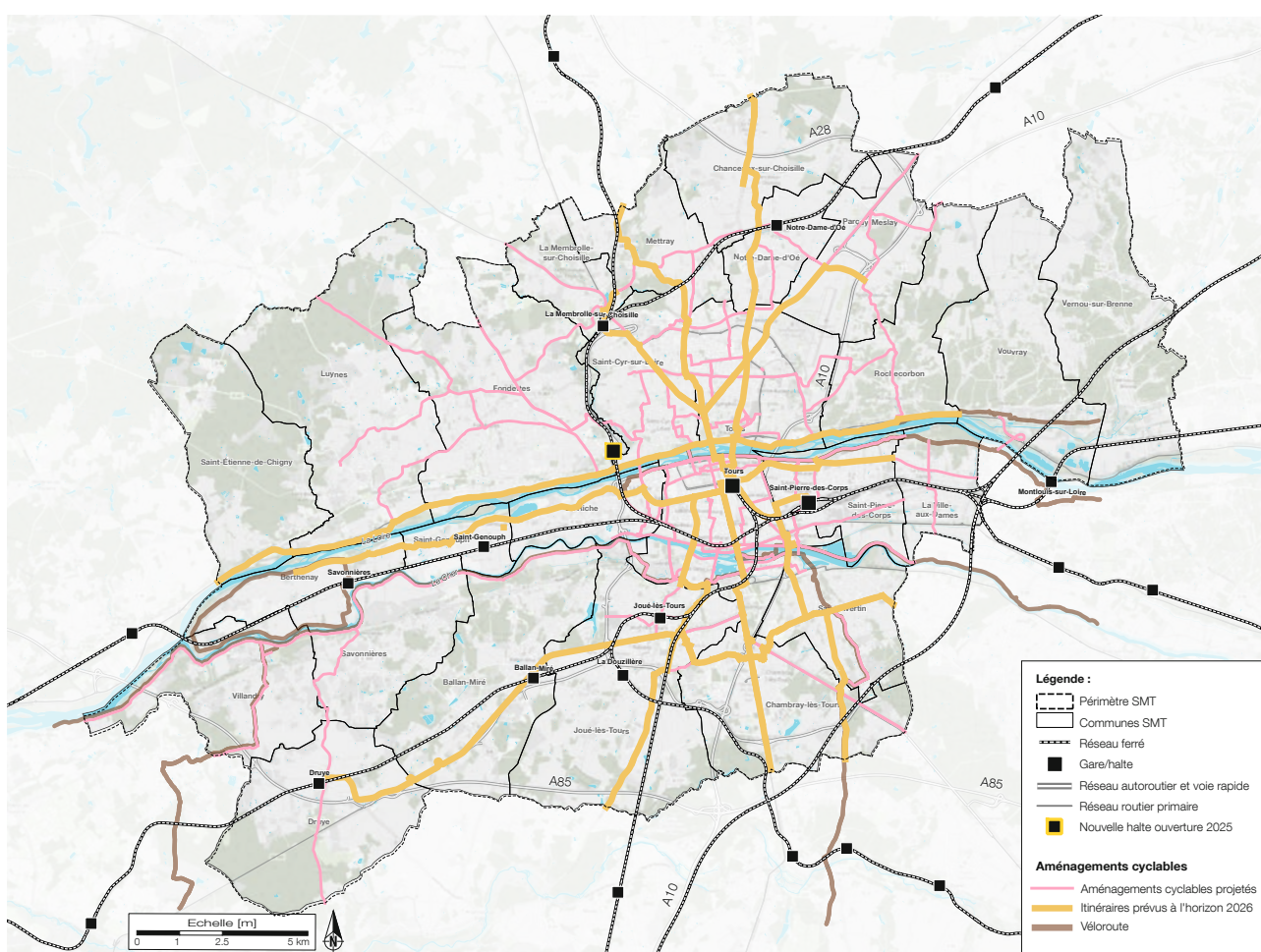


Figure 80 - Réseau Vélival: itinéraires en service à l'horizon 2026 (en jaune) et projetés (en rose)

## Action n°8

### Réorganiser les circulations routières

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La mise en œuvre du réseau structurant de transports collectifs et du réseau cyclable doit s'accompagner d'une réorganisation du réseau routier pour assurer une véritable cohérence dans la politique de déplacements. En effet, outre les axes accueillant ces nouvelles offres de transport, il est possible de réorganiser les circulations routières dans les secteurs densément habités et nouvellement desservis pour permettre de dissuader certains types de trafic routier et de valoriser l'espace public pour végétaliser davantage ou mieux intégrer les modes actifs. Il s'agit donc d'apaiser les quartiers en supprimant les flux de trafic de transit dans les quartiers, en réorientant les flux de trafic en échange, en reportant les flux sur d'autres modes de déplacement et en réaffectant les espaces publics. Cela doit se faire en cohérence avec la hiérarchisation multimodale de la voirie réalisée par Tours Métropole Val de Loire qui donne une priorité d'usage de la voirie (voiture, transports collectifs, vélo).

#### Déclinaison des mesures

##### Mettre en place des plans de circulation à l'échelle des communes :

Plusieurs communes du SMT ont réfléchi ou réfléchissent à la modification de leur plan de circulation (Ville de Tours, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps...). Les études de plans de circulation devront adopter une approche multimodale afin de :

- favoriser les modes actifs sur les axes à fort enjeu de liaison et de continuité ainsi que pour les déplacements de proximité et la desserte des centralités;
- privilégier la circulation des bus pour garantir la fiabilité du réseau;
- réorienter les flux de transit;
- garantir l'accès aux pôles et espaces de stationnement structurants.

Une évolution du partage de l'espace public ainsi que l'amélioration du cadre de vie devront également guider la définition des plans de circulation. Enfin, ceux-ci devront également s'articuler finement avec la hiérarchie du réseau routier métropolitain, ainsi qu'avec la stratégie de stationnement sur le territoire.



# Action n°9

## Optimiser le maillage routier structurant métropolitain

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Le développement du réseau de transports collectif et cyclable performant au niveau du noyau central du SMT va permettre de modérer les circulations routières via une réorganisation des circulations routières et un nouveau partage de la voirie. Le trafic routier doit être maîtrisé en traversée des quartiers, des centres de vie et doit être reporté sur des axes structurants quand il ne peut pas l'être sur d'autres modes. L'usage de la rocade et de l'A10, par les véhicules particuliers et les poids lourds, doit notamment être valorisé via les échangeurs existants et projetés. L'accès routier aux zones d'emplois et aux pôles générateurs de déplacements doit, en complément du maillage transports collectifs et vélos, s'organiser depuis le réseau routier structurant existant.

Les principes d'organisation des circulations motorisées sont les suivants :

- s'appuyer sur le réseau routier structurant existant Rocade-A10;
- valoriser l'accessibilité depuis les échangeurs existants et l'échangeur de Rochepinard projeté;
- raccorder les principales pénétrantes au réseau routier structurant;
- modérer les circulations de transit à travers les communes et les quartiers en s'appuyant sur les voiries existantes;
- jalonner le trafic poids lourds en dehors des zones denses et depuis les axes structurants.

### Déclinaison des mesures

#### Mettre en place la hiérarchisation du réseau routier retenue sur TMVL

La hiérarchisation des réseaux selon la priorité d'usage de la voirie a été définie sur Tours Métropole Val de Loire en 2023. Il s'agit donc de mettre en place cette hiérarchisation à l'échelle de la métropole. Cette hiérarchisation est importante car ces différents niveaux hiérarchiques et les fonctions qui les définissent jouent un rôle dans l'aménagement de la voirie. Ce rôle peut être traduit en des objectifs prioritaires liés aux différents modes de transports et en des besoins spécifiques auxquels doit répondre une infrastructure donnée. Elle permet d'assurer une cohérence dans les différents types d'aménagements mis en œuvre dans les communes. L'élaboration d'une typologie des axes routiers participe ainsi à rationaliser les usages de chacune des voiries du réseau et à réaffecter l'espace public aux différents modes de manière plus équitable et partagée.

#### Réaliser l'échangeur de Rochepinard

Le nouvel échangeur de Rochepinard sera réalisé entre l'échangeur de Tours Centre et celui de Saint-Avertin. Il s'inscrit dans le projet d'Autoroute Bas Carbone sur l'A10. Il permettra de desservir directement le territoire situé à l'est de l'autoroute A10 et notamment les villes de Saint-Pierre-des-Corps et La Ville-aux-Dames et plus particulièrement la zone d'activités de Saint-Pierre-des-Corps qui concentre des zones commerciales, des zones d'activités, des lieux de grands événements et la gare TGV. L'échangeur s'inscrit dans le cadre du réaménagement de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps mené par SNCF Gares

& Connexions et la création d'un bâtiment voyageur côté sud. De plus, un projet de développement urbain est prévu dans le secteur. Il s'agit du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) de la Porte Est Métropolitaine signé par le SMT, l'État, la région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire, les villes de Tours, Saint-Avertin et Saint-Pierre-des-Corps, SNCF Gares & Connexions, SNCF Immobilier, Cofiroute et l'Établissement Public Foncier du Val de Loire.

Le projet de nouvel échangeur sur l'A10 à Rochepinard, au cœur du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) de la porte métropolitaine est, représente un véritable levier pour la transformation des mobilités urbaines. Ce projet vise de pacifier les espaces urbains en y limitant le trafic motorisé de transit, favorisera le dévelop-

pement des modes actifs et transports en commun. Associé à un pôle d'échange multimodal, il offrira de nombreuses connexions intermodales (bus, réseau Vélival, passerelles pour vélos et piétons en franchissement de l'autoroute, future ligne BHNS, trains via la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps...). Il améliorera également l'accès à des zones stratégiques telles que le complexe sportif de la Vallée du Cher, la zone commerciale, la zone d'activités des Grands Mortiers, le marché de gros et le parc des expositions. À l'ouest, il optimisera la desserte des quartiers de Rochepinard et Beaujardin. Enfin, une attention particulière sera portée à l'amélioration de l'insertion urbaine des boulevards Duclos et Wagner.

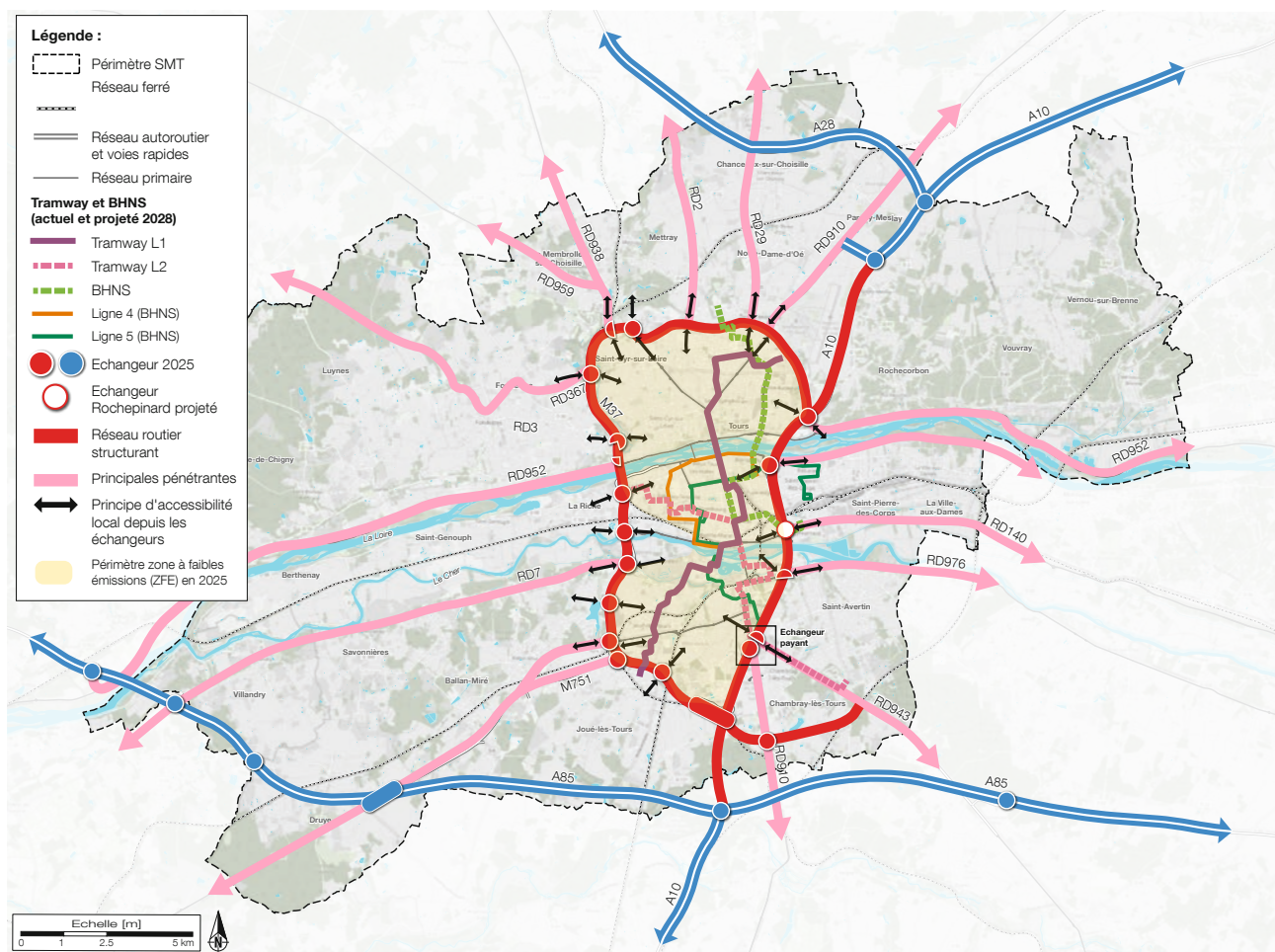


Figure 81 - Illustration de la valorisation des axes routiers structurants à l'échelle du SMT, en cohérence avec l'étude de hiérarchisation multimodale de la voirie de TMVL

## Etude de hiérarchisation - Tours Métropole

### Hiérarchisation Trafic 2030/2050

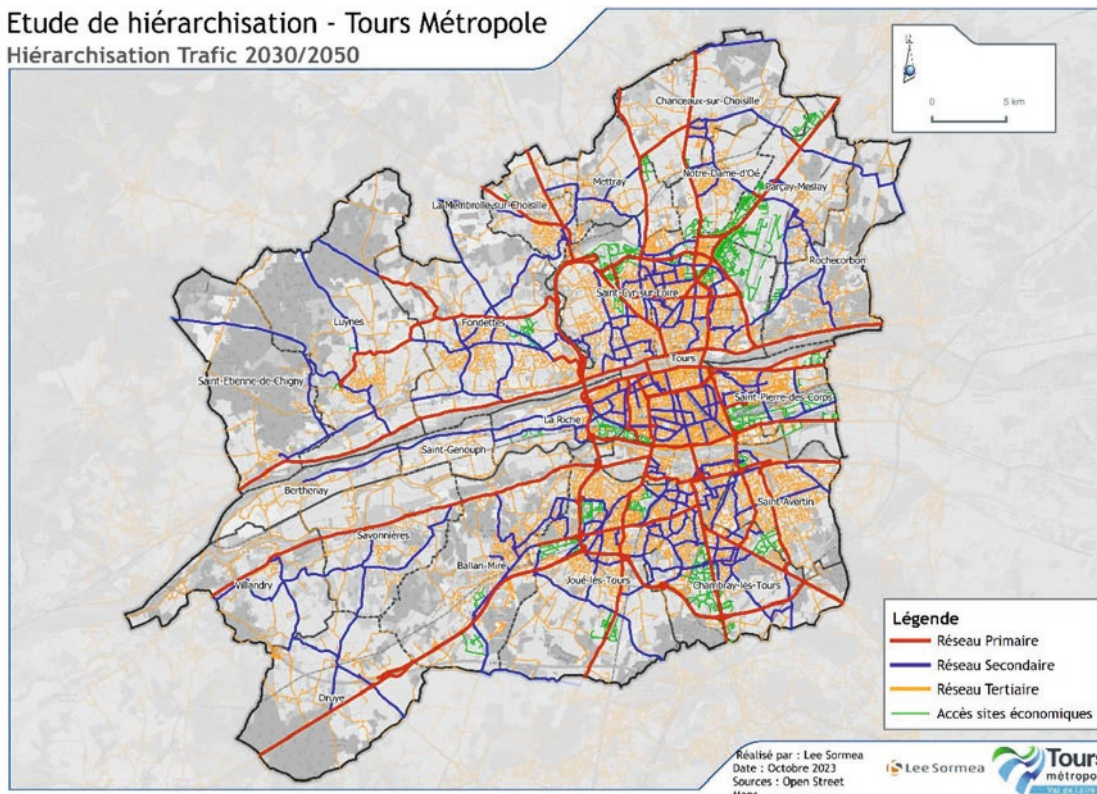


Figure 82 - Étude de hiérarchisation de la voirie – Hiérarchisation du réseau routier, TMVL

## Étude d'opportunité d'une liaison dans le secteur Sud-Est de la métropole

Une étude de trafic sera menée pour objectiver la réalité des déplacements et des éventuelles congestions sur le secteur Sud Est de la métropole. Le cas échéant, une étude d'opportunité relative à une nouvelle liaison entre la M943 et la RD976 pourra être menée selon les résultats de l'étude de trafic. Celle-ci devra s'inscrire dans le respect des objectifs de réduction de l'usage de la voiture solo, de report modal et de réponse aux enjeux de santé et environnementaux du présent PDM.

Axe Réaliser les projets engagés	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 1: Réaliser la 2 <sup>e</sup> ligne de tramway, le BHNS et les 2 parkings	2-4	SMT	TMVL, Communes, Groupement Transamo-La SET (MOE), Communes de Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Tours et Saint-Pierre-des-Corps, État, Région Centre – Val-de-Loire, Département
Action 2: Mettre en œuvre la restructuration et la nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu	1-4	SMT	TMVL, TEV, Communes, Partenaires institutionnels (CHRU, Université, SNCF)
Action 3: Faire évoluer la ligne 4 et la ligne 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS	2-4	SMT	TMVL, Communes
Action 4: Assurer la performance du réseau de transports collectifs Fil Bleu	1-2-3-10-14-16	SMT	TMVL, TEV, Communes
Action 5: Réaliser l'Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 et les PEM associés	8-9-11-12-23	TMVL, Cofiroute	SMT, SNCF, Communes
Action 6: Aménager la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire et mettre en œuvre les aménagements connexes	2-14	SNCF Gares & Connexions, TMVL	État, Région Centre-Val de Loire, Communes de Fondettes et Saint-Cyr-sur-Loire, SMT, Agence d'Urbanisme de Tours, SNCF Réseau



Axe Réaliser les projets engagés	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 7 : Réaliser les 7 premiers itinéraires Vélival	8-13-32	TMVL	Communes
Action 8 : Réorganiser les circulations routières	1-3-7	Communes	SMT, TMVL
Action 9 : Optimiser le maillage routier structurant métropolitain	5-8	TMVL, TEV, Cofiroute	SMT, Communes

## 7.2 L'axe « Étendre les réseaux alternatifs à la voiture »

Le plan d'actions se décline comme ci-dessous :

### Orientation 2.1 : Renforcer les offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire

- Action 10 : Mettre en œuvre un TCSP vers Saint-Cyr-sur-Loire et vers Saint-Pierre-des-Corps et une liaison entre Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire ;
- Action 11 : Créer les offres de transport définies dans le dossier statut SERM ;
- Action 12 : Créer des lignes structurantes de covoiturage sur les bassins versants favorables ;
- Action 13 : Étendre le maillage cyclable métropolitain Vélival, de la CC TEV, local et le connecter avec les territoires voisins ;
- Action 14 : Compléter l'offre de transport collectif Fil Bleu pour offrir une alternative à la voiture aux besoins touristiques.

### Orientation 2.2 : Amplifier le partage de l'espace public

- Action 15 : Mettre en place des mesures limitant les nuisances routières et sonores ;
- Action 16 : Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public ;
- Action 17 : Réaliser un Schéma directeur piéton ;
- Action 18 : Améliorer la sécurité des déplacements.

### Orientation 2.3 : Organiser le transport de marchandises et tendre vers une logistique urbaine durable

- Action 19 : Structurer une politique dédiée à la logistique urbaine durable sur le territoire ;
- Action 20 : Préserver un usage du ferroviaire pour le transport de marchandises.

### Orientation 2.4 : Limiter l'étalement urbain en s'appuyant majoritairement sur les centralités existantes

- Action 21 : Définir et mettre en œuvre un processus de coordination entre l'offre de transports en commun et le développement urbain ;
- Action 22 : Adapter la création de places stationnement privé selon le niveau de desserte en transports collectifs.



# Action n°10

## Mettre en œuvre un TCSP vers Saint-Cyr-sur-Loire et vers Saint- Pierre-des-Corps et une liaison entre Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire

Type d'action : Indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

- Au-delà de 2036

Les nombreuses évolutions du réseau urbain Fil Bleu viendront compléter la desserte structurante en transports collectifs, notamment au niveau du cœur urbain dense et des secteurs ouest et sud. La desserte de Saint-Cyr-sur-Loire et la desserte de Saint-Pierre-des-Corps vont être améliorées avec la réalisation d'un transport collectif en site propre (TCSP) les connectant au centre de Tours. En effet, ces deux communes sont des communes denses, respectivement troisième et quatrième ville du département d'Indre-et-Loire en termes de population, avec un nombre important d'emplois et de pôles générateurs de déplacements. La mise en place de TCSP vise notamment à assurer un temps de parcours concurrentiel à la voiture, une régularité et une fréquence élevée. Ces lignes devront être accompagnées d'une offre de stationnement de rabattement organisée au sein de pôles d'échanges en lien avec une éventuelle offre de transports interurbains, de maillage cyclable, etc. L'objectif de cette action est de compléter l'offre structurante en transports collectifs afin de proposer des alternatives attractives à la voiture individuelle et d'améliorer les conditions de déplacements en transports collectifs.

### Déclinaison de la mesure

Le SMT a entamé des réflexions sur les corridors de desserte de ces deux secteurs. **Il s'agit donc de poursuivre les réflexions en réalisant des études préliminaires permettant d'analyser les tracés envisageables, les principes d'exploitation de la ligne, le type d'insertion ainsi que le matériel roulant (Bus à Haut Niveau de Service ou tramway).** Une démarche de concertation auprès de la population devra être engagée pour inscrire le projet dans une démarche de co-construction. La réalisation des lignes est envisagée au-delà de 2036.

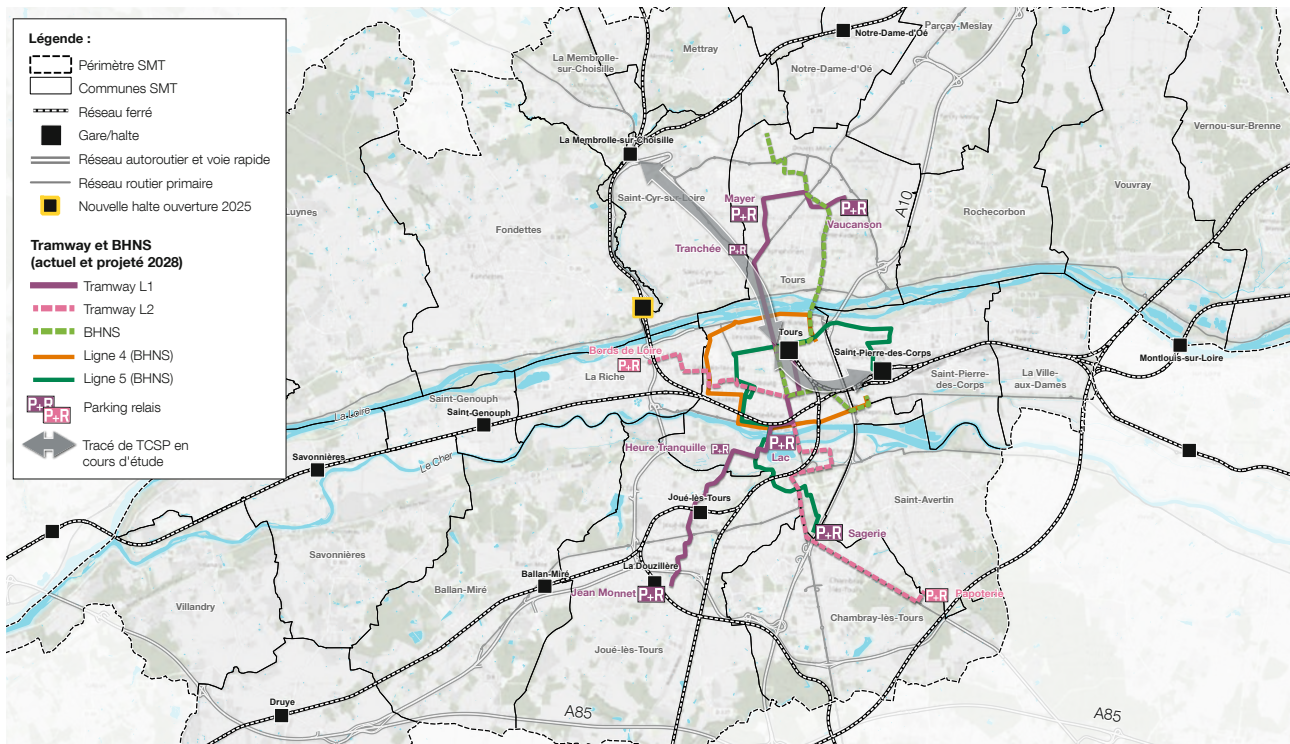


Figure 83 - Offre transports collectifs structurants projetée

Le SMT mène également une réflexion pour la mise en place une liaison entre le réseau tramway au niveau de Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire via un système de transport innovant de type navette autonome.

# Action n°11

## Créer les offres de transport définies dans le dossier statut SERM

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

- Au-delà de 2036

Le réseau ferroviaire et autoroutier avec son étoile à 15 branches comprenant 8 lignes ferroviaires classiques et les 10 gares-haltes ferroviaires sur le territoire du SMT, 2 lignes TGV, dont 2 gares nationales, 5 autoroutes est un atout pour apporter une alternative à l'usage de la voiture individuelle. En lien avec le volet mobilités du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2023-2027, l'ambition est de porter collectivement une démarche d'amélioration des mobilités en Touraine. Le projet de SERM (Service Express Régional métropolitain) porte quatre ambitions majeures :

- intensifier le développement autour des points d'accès aux transports en commun ;
- améliorer la qualité de l'air et baisser les émissions de gaz à effet de serre pour une mobilité en transition écologique ;
- faire de la mobilité un axe majeur de la cohésion sociale ;
- offrir aux habitants des territoires ruraux et périurbains une alternative efficace à la voiture.

En juin 2024, le projet de SERM, Service Express Régional Métropolitain, de Touraine a reçu la labellisation de l'État. Le périmètre du SERM, construit autour de l'étoile ferroviaire de Tours, se fonde sur l'aire d'attraction de Tours et intègre celle de Loches, Chinon et l'axe ligérien, soit l'ensemble du territoire de l'Indre-et-Loire, avec une extension vers la CA des Terres Vendômoises et vers Saumur et Blois. Il a pour objectif de faciliter les déplacements quotidiens en train ou en car Rémi entre les zones urbaines, rurales et périurbaines du territoire, en complémentarité avec les réseaux urbains de tramway et de bus, et les offres de covoiturage déjà présentes ou à créer sur le territoire.

Le potentiel de report modal vers les mobilités durables est important à l'échelle du SMT au vu de l'offre ferroviaire et viaire existante. L'objectif du SERM est d'optimiser au mieux ces offres de transport, à la fois le réseau ferré et le réseau routier de transports collectifs interurbains (cars Rémi), d'améliorer l'articulation entre les modes urbains et interurbains et d'élever le niveau de services afin de proposer une alternative décarbonée attractive aux usagers du territoire. La démarche SERM vise également à désenclaver les territoires ruraux et à relier les périphéries au cœur métropolitain.

Le SERM est constitué de plusieurs volets, notamment :

- un volet lié au réseau ferré, comprenant les études liées à l'opportunité d'ouverture de certaines haltes et l'aménagement de certaines lignes ferroviaires pour développer l'offre ;
- un volet lié au réseau routier, comprenant à la fois le réseau de cars interurbains ainsi que les réflexions liées à l'Autoroute Bas Carbone (ABC) : convention signée entre Tours Métropole Val de Loire (TMVL) et Cofiroute (VINCI Autoroutes) visant à accompagner l'évolution des mobilités métropolitaines (sur l'autoroute et en connexion avec le réseau urbain) en réponse aux défis environnementaux et à la nécessité d'offrir à tous des solutions de mobilité adaptées ;
- un volet regroupant les nouvelles mobilités à savoir le vélo, le covoiturage, l'autopartage ;
- un volet lié à l'aménagement de PEM (pôles d'échanges multimodaux) stratégiques sur le territoire.

Le SERM traite également les sujets de décarbonation du transport de marchandises sur le territoire et d'intégration renforcée des services multimodaux.

## SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN DE TOURS

### PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

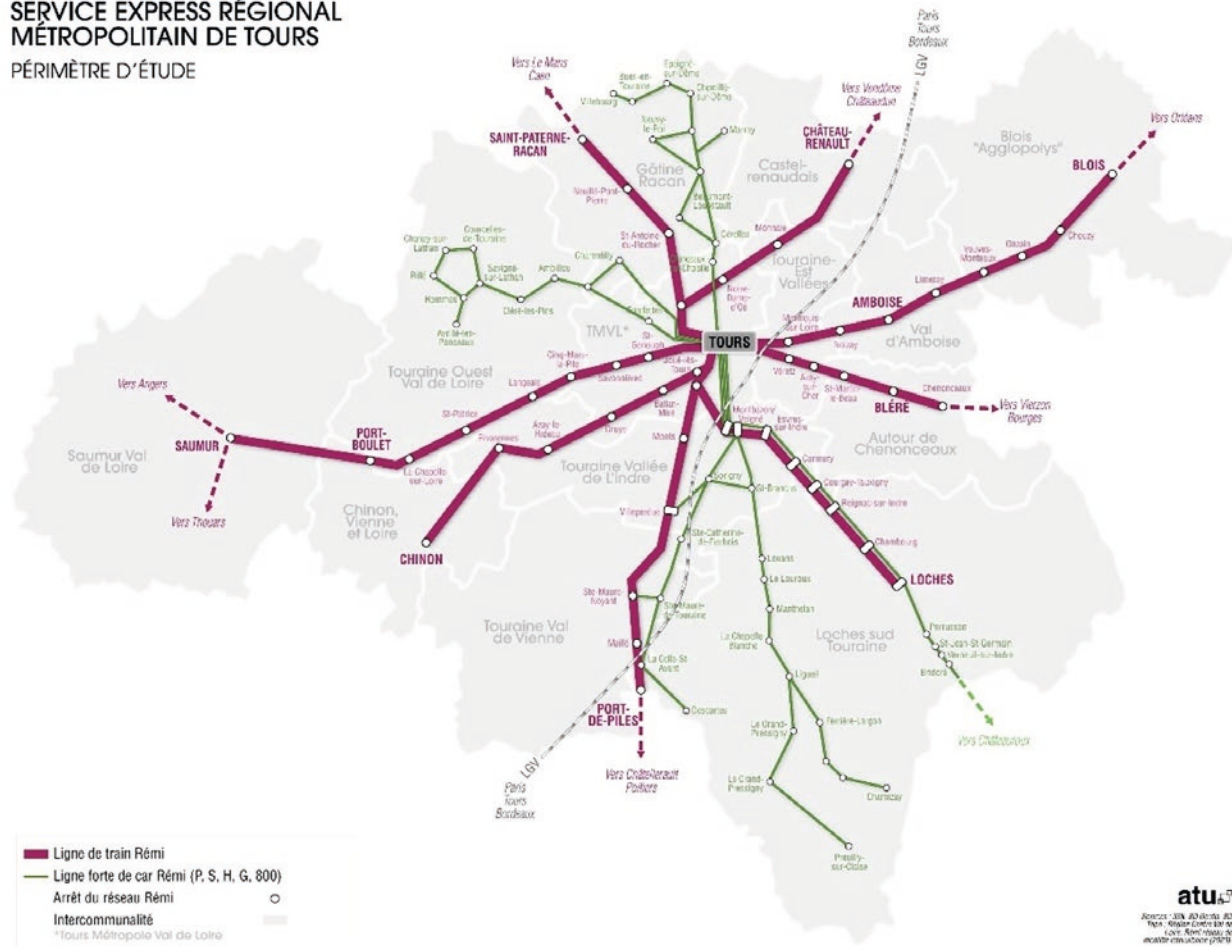


Figure 84 - Périmètre d'étude du SERM de Touraine - Source : SERM janvier 2025

## Déclinaison des mesures

- Finaliser les études des 5 haltes potentielles sur le SMT :
  - halte de Joué-Gutenberg**, située à proximité de la future ZAC des Carmeries;
  - halte de Tours-Verdun**, située en plein cœur du quartier des Rives du Cher;
  - halte de La Ville-aux-Dames**, dont la localisation reste encore à définir;
  - halte Mettray**, le long du corridor Tours – Château-du-Loir;
  - halte des Gués de Veigné**, située à la limite du périmètre du SMT, au croisement entre l'A85 et la D910, à proximité du prochain pôle d'échange multimodal (PEM) en lien avec l'Autoroute Bas Carbone.
- Finaliser les études concernant l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux en des lieux stratégiques du territoire notamment à Saint-Pierre-des-Corps en lien avec le projet d'agrandissement et de mise en accessibilité de la gare ou encore des réflexions pour l'émergence ou l'avancement de projets (Ballan-Miré, PEM autoroutiers Autoroute Bas Carbone, etc.).
- Développer un scénario de desserte ferroviaire avec des axes desservis par un train toutes les 30 minutes ou une heure selon les lignes et avec une ligne traversante créée Blois-Saumur, permettant de renforcer la fréquence sur ces 2 axes.
- Étudier la faisabilité de mise en place d'une offre de type tram-train circulant à la fois sur les voies de tramway en milieu urbain et sur le réseau ferroviaire;
- Développer la desserte routière.



Dans le cadre de la concertation, deux catégories de lignes ont été mises en évidence :

- les lignes à haute performance : l'intervalle de passage en heures de pointe est d'un car toutes les 20 à 30 minutes, et d'un car par heure le reste de la journée ;
- les lignes de maillage du territoire : l'intervalle de passage en période de pointe est d'un car toutes les heures, l'intervalle le reste de la journée allant de l'heure aux 2 heures.

En lien avec la restructuration du réseau de cars interurbains, il s'agit de réaménager le site actuel de la gare routière de Tours (Les Peupliers et Place du Général Leclerc) en améliorant la lisibilité et l'accueil des usagers (informations voyageurs, équipements, etc.), ou bien d'étudier un nouvel emplacement permettant de limiter l'entrée des cars interurbains dans le cœur urbain. Concernant la gare SLO (Services Librement Organisés), pour les mêmes objectifs, il est envisagé que celle-ci soit déplacée à Vaucanson puis à terme à Saint-Pierre-des-Corps.

L'offre routière propose également deux lignes de covoiturage avec l'aménagement d'aires et le développement de l'autopartage.

La stratégie globale dans le cadre du SERM est de développer tous les transports collectifs pour le territoire de Touraine : le train en priorité mais également le car pour les secteurs n'ayant pas d'offre ferroviaire ou une offre ferroviaire ainsi que les transports collectifs urbains non compétitifs à la voiture. Le train permet de se rendre rapidement au centre-ville de Tours tandis que le car offre une souplesse de desserte et de correspondance, notamment en périphérie. Ainsi, les cars interurbains desserviront des PEM en périphérie et pourront jouer un rôle de liaison express sur certaines lignes à l'intérieur du SMT, par exemple Chambray-Tours Nord ou Joué-Tours Nord.

La stratégie du SERM s'appuie également sur un maillage cyclable ambitieux pour desservir les points d'accès au réseau SERM et relier les pôles d'échanges aux centralités urbaines, aux équipements structurants et aux sites touristiques majeurs.

Le dossier de demande de statut SERM a été déposé auprès de l'État à l'automne 2025. Le déploiement de l'offre dépendra de l'obtention du statut.

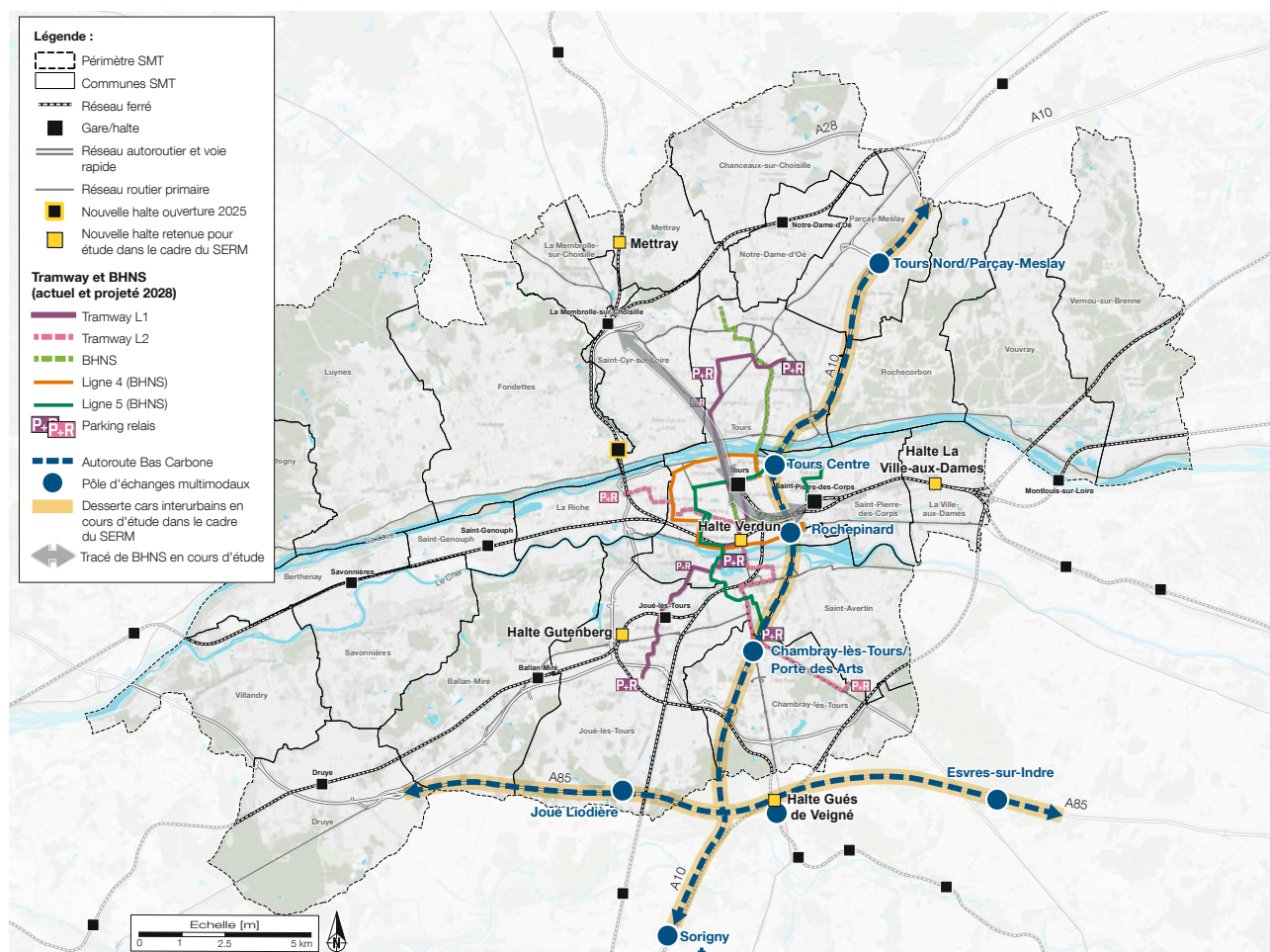


Figure 85 - Haltes ferroviaires retenues à l'étude et desserte en cars interurbains

## Action n°12

### Créer des lignes structurantes de covoiturage sur les bassins versants favorables

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'objectif est de développer le covoiturage en tant qu'offre de mobilité structurante à part entière via l'expérimentation de lignes de covoiturage. Ces lignes de covoiturage viseront à répondre aux besoins de mobilité des habitants péri-urbains du territoire et au-delà en proposant une offre structurante complémentaire au transport collectif sur les bassins versants pertinents. Cette offre de mobilité peut également permettre d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités.

Les lignes de covoiturage se définissent par un itinéraire sur un axe très fréquenté qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers, avec la création d'arrêts matérialisés permettant la prise en charge et la dépose sur cet itinéraire. Le passager se présente à l'arrêt et indique sa destination soit à l'oral au conducteur à la prise en charge, soit via une application, soit sur un panneau lumineux installé à l'arrêt. Le conducteur effectue son trajet habituel et passe devant un arrêt et voit s'il y a une demande. Il a pu également avoir l'information grâce à l'application dédiée s'il est abonné.

Le SMT est lauréat d'un appel à partenariats du Cerema qui accompagne individuellement et collectivement plusieurs collectivités en France hexagonale sur le covoiturage. Dans le cadre de cette démarche, il est prévu de définir une stratégie de covoiturage, d'identifier le potentiel de lignes de covoiturage et d'évaluer l'expérimentation de Klaxit/BlaBlaCar Daily et de Rézo Pouce.

#### Déclinaison des mesures

- Valider 4 à 5 lignes de covoiturage prioritaires résultant des réflexions en cours.
- Mener des études pour identifier les lignes potentielles et sélectionner les lignes prioritaires à expérimenter.

Le SERM identifie 2 lignes de covoiturage à étudier :

- Château-Renault <> PEM Autrèche <> Chambray-Porte des Arts (sur l'A10)
- Chinon <> Centre hospitalier du Chinonais <> Azay-le-Rideau <> Druye <> Tours
- **Expérimenter la mise en place de ces lignes.** Pour cela, il s'agit de définir le niveau de service, les équipements, les modalités de gestion du service (en régie ou en interne), les modalités de financement pour le déploiement (travaux, aménagement) et l'exploitation (coût de fonctionnement), les mesures de communication et de marketing et les incitations financières potentielles (rémunération des conducteurs et tarif passager). Un nom commercial de service de covoiturage pourra également être développé pour communiquer le service auprès des usagers du territoire.

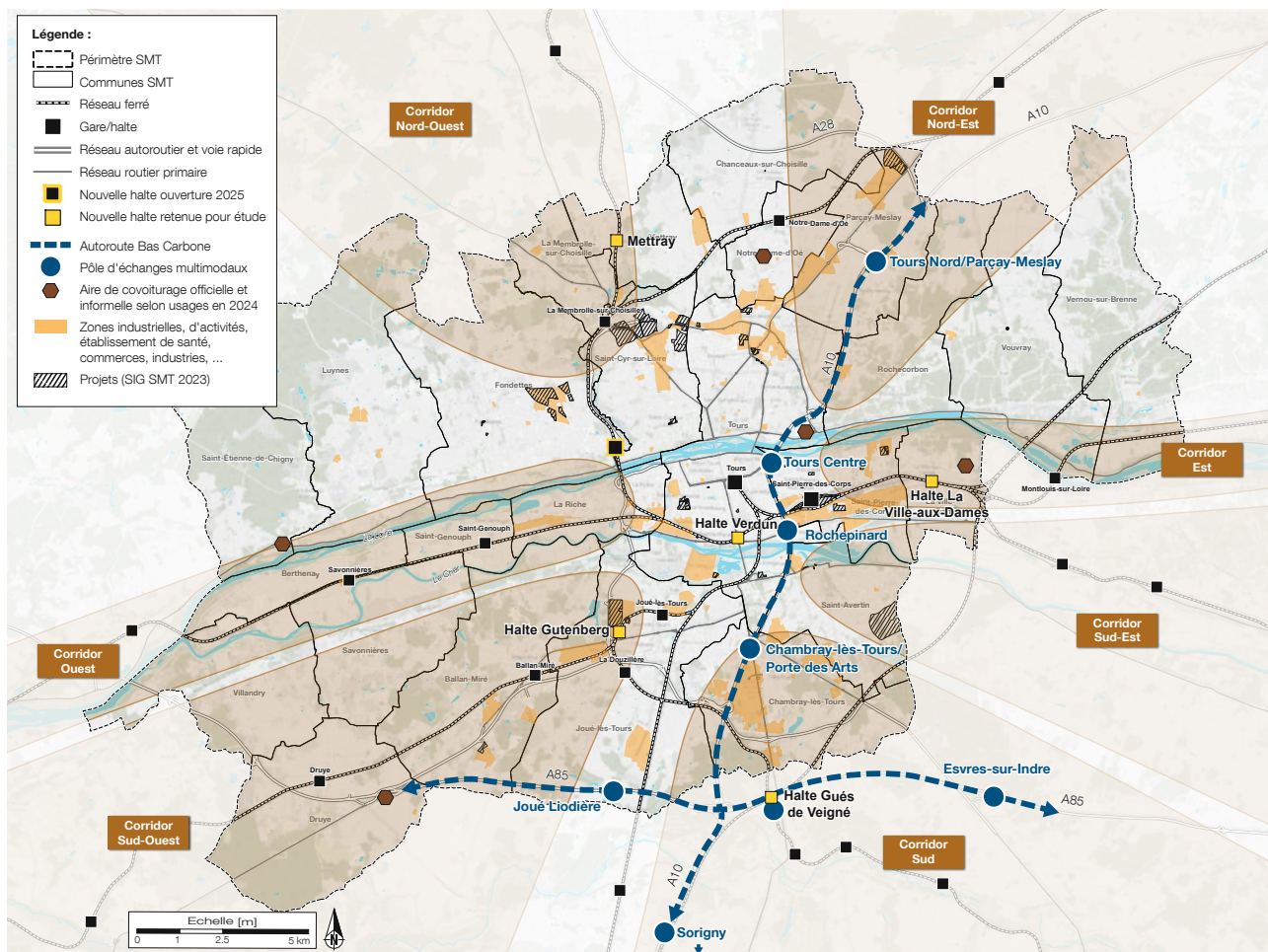


Figure 86 - Corridors identifiés pour l'étude de potentiel de lignes de covoiturage



## Action n°13

### Étendre le maillage cyclable métropolitain Vélival, de la CC TEV, local et le connecter avec les territoires voisins

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Dans la continuité de l'aménagement des sept itinéraires prioritaires du réseau structurant cyclable métropolitain Vélival, il s'agit de poursuivre les mesures favorisant l'utilisation du vélo sur le territoire et en lien avec les territoires voisins. L'objectif est de favoriser l'attractivité et le dynamisme du territoire en connectant efficacement les communes de la Métropole et les collectivités voisines et de compléter le maillage local au sein des communes. Une attention devra être portée sur les itinéraires à vocation cyclotouristique, à la fois en termes d'aménagement et de jalonnement.

#### Déclinaison des mesures

- Compléter le réseau cyclable :
  - sur TMVL, avec **la réalisation des six itinéraires Vélival** restants (non réalisés à horizon 2026), à savoir :
    - itinéraire 5: Tours, Petite Arche/Saint-Cyr-sur-Loire, Equatop;
    - itinéraire 6: La Ville-aux-Dames Sud/La Riche, La Grange David;
    - itinéraire 8: La Ville-aux-Dames Nord/La Riche, Fac Médecine;
    - itinéraire 11: Rochecorbon/Luynes;
    - itinéraire 12: Rochecorbon/Saint-Cyr-sur-Loire, l'Escale;
    - itinéraire 13: Parc Grandmont/Joué-lès-Tours, Espace Malraux.
  - sur CC TEV, avec **la réalisation des itinéraires cyclables du réseau structurant** :
    - liaison A: Véretz – Montlouis – Vernou;
    - liaison B: Vernou – Chançay – Reugny;
    - liaison C: Vouvray – Vernou;
- liaison D: La Ville-aux-Dames – Montlouis;
- liaison E: Larçay – Véretz – Azay;
- liaison F: Monnaie – Tours Nord;
- liaison G: Larçay – La-Ville-aux-Dames;
- à l'échelle locale, **en développant les aménagements cyclables afin de mailler les réseaux internes aux communes**, en cohérence avec les schémas cyclables de TMVL et de TEV, pour assurer une continuité et une sécurisation des axes cyclables. Les venelles et raccourcis cyclables dans les quartiers seront préservés voire développés en fonction des opportunités;
- en relation avec les territoires voisins, **en assurant une continuité d'aménagement y compris pour les liaisons cyclotouristiques à haut niveau de service**.
- **Prendre en compte la diversité des cycles, en permettant la circulation de tous les types de cycles** (cargos, longtails, remorques, etc.), par exemple via des largeurs cyclables suffisantes et des aménagements adaptés à toutes les catégories de vélos;
- Assurer un jalonnement cohérent entre les différents réseaux et notamment entre la signalétique Vélival et la signalétique liée aux itinéraires cyclotouristiques;
- Favoriser l'usage du vélo au sein de parcours multimodaux :
  - **en connectant via le réseau Vélival et le schéma directeur cyclable de la CC TEV les réseaux cyclables aux différents lieux d'intermodalité** tels que les gares et haltes ferroviaires;
  - **en proposant un certain nombre de services aux usagers cyclables sur ces points stratégiques**: stations de gonflage, de recharge, points d'eau, points de pause ombragés, etc.



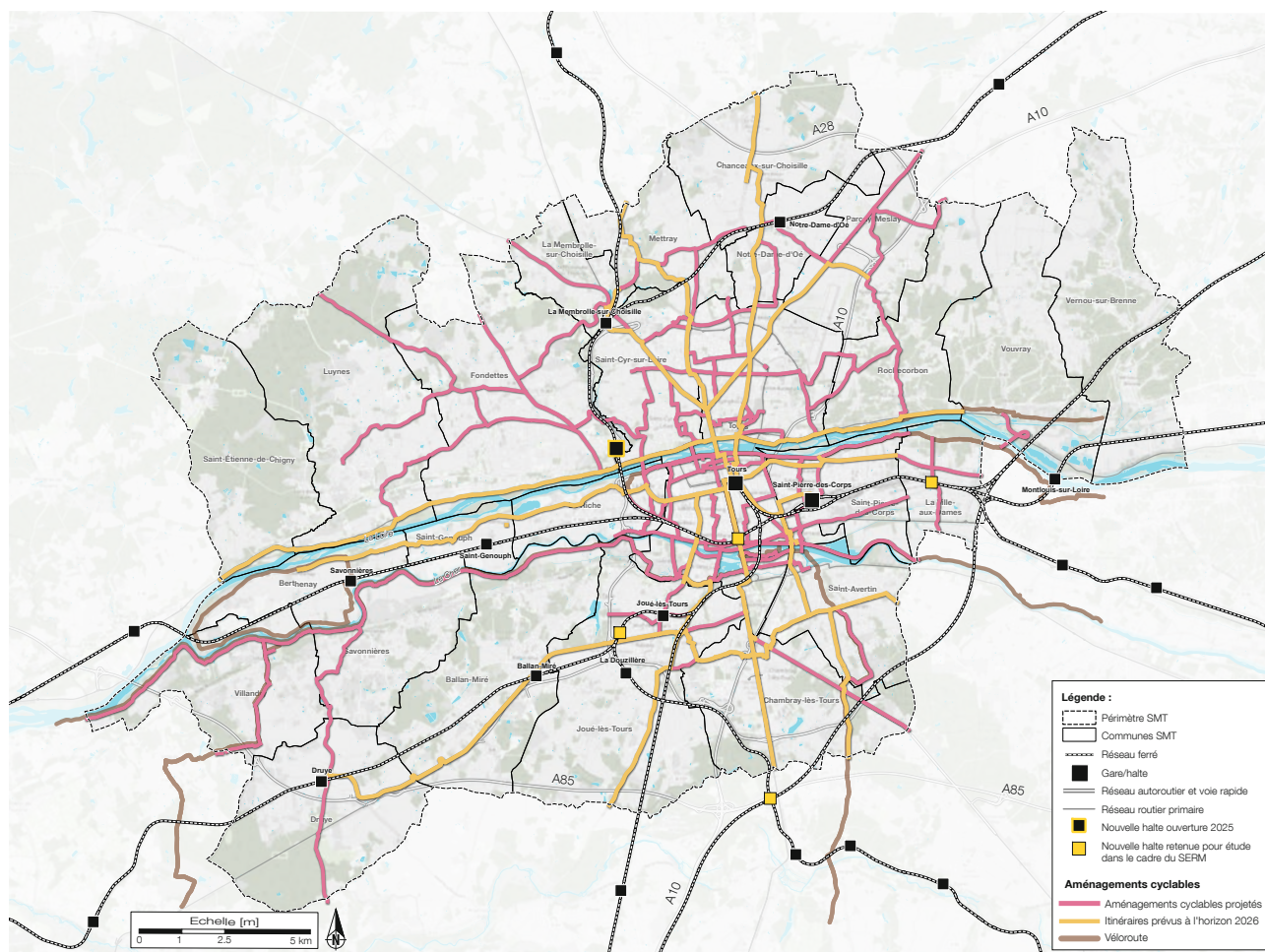


Figure 87 - Itinéraires Vélival projetés

## Action n°14

### Compléter l'offre de transport collectif Fil Bleu pour offrir une alternative à la voiture aux besoins touristiques

Type d'action : complémentaire

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Dans le cadre du renforcement et du développement du tourisme sur le territoire, TMVL a réalisé un schéma touristique 2023-2027 composé de quatre axes de travail, dont un axe dédié à la mobilité. Les objectifs en termes de mobilité sont les suivants :

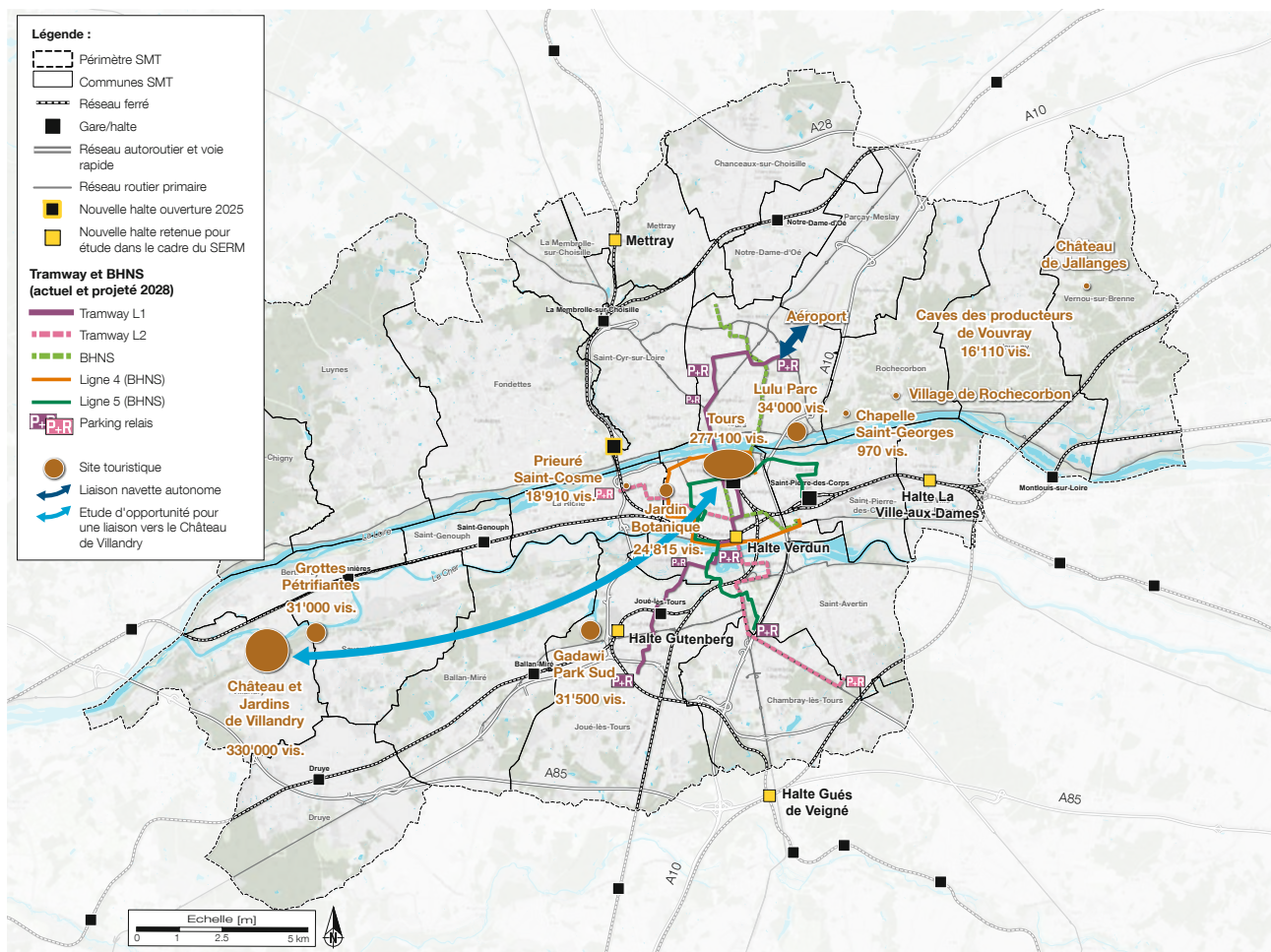
- structurer un parcours d'accueil fluide et accueillant depuis les portes d'entrée du territoire : aéroport et gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps ;
- développer l'intermodalité depuis les gares et haltes ferroviaires ;
- résoudre la problématique du dernier kilomètre pour le site de Villandry ;
- déployer sur l'espace public, à proximité des sites touristiques, des solutions de stationnement vélo sécurisé : centre-ville de Tours, Savonnières, Villandry.

Une transformation importante de l'offre de mobilité est attendue pour les prochaines années en lien avec les nombreux projets dont la mise en place du réseau vélo structurant Vélival, la ligne 2 de tramway, les nouvelles lignes BHNS ou encore les nouvelles haltes ferroviaires et le renforcement de la desserte sur certaines lignes ferroviaires en lien avec le SERM.

L'objectif est de proposer un réseau Fil Bleu qui répond aux besoins touristiques du territoire afin de garantir une desserte des principaux sites.

#### Déclinaison des mesures

- **Mettre en place une liaison entre l'aéroport et le réseau de tramway depuis Vaucanson** afin de faciliter l'accès à l'aéroport en transport en commun – en lien avec l'action n°10 ;
- Analyser l'opportunité de mise en place d'une navette estivale permettant de relier les sites à forte fréquentation touristique. En ce sens, proposer une desserte attractive du château de Villandry, soit en s'appuyant sur les évolutions potentielles liées au SERM accompagnées d'une offre de vélos en libre-service, soit en s'appuyant sur le réseau de transports collectifs Fil Bleu selon les résultats d'une étude d'opportunité ;
- Mettre en place une communication dédiée au tourisme sur le site et l'application Fil Bleu ;
- Étudier la faisabilité et l'opportunité d'un pass « Tourisme » qui permette de combiner la visite de certains sites et le titre de transport.



## Action n°15

### Mettre en place des mesures limitant les nuisances routières et sonores

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Les déplacements en voiture sont encore majoritaires en 2024 sur le territoire du SMT, ayant des effets à la fois sur l'occupation de l'espace public, la santé et l'environnement. La trajectoire du PDM 2026-2036 vise à développer l'usage des modes actifs notamment pour les déplacements de proximité, de courte distance dans les centres-villes, les bourgs, les centres de quartiers, afin d'apaiser ces secteurs plus particulièrement. Pour faciliter l'usage des modes actifs et modérer celui de la voiture individuelle sur ces courtes distances, il est nécessaire de mettre en place un certain nombre de mesures pour améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons et vélos, pour réduire les volumes de trafic routier dans les secteurs résidentiels et les secteurs d'intensité urbaine et pour limiter les nuisances. Cette action s'inscrit également dans les objectifs du PLUm et du SCoT préconisant un urbanisme favorable à la santé : minimiser l'exposition des populations aux facteurs de risques, maximiser l'exposition à des facteurs de protection, réduire les inégalités sociales, et favoriser l'adaptation au changement climatique, à savoir : lutter contre le changement climatique et atténuer ses effets.

#### Déclinaison des mesures

- **Réglementer la vitesse de circulation** en déployant des zones 30 sur les secteurs présentant des mixités d'usage, et en cohérence avec l'étude de hiérarchisation multimodale réalisée par TMVL ;
- **Réglementer la circulation routière en adaptant les plans de circulation** dans les centres des communes pour modérer les flux de voitures et poids lourds selon les objectifs de valorisation de certains axes, de report de certains types de flux de trafic, etc., et selon la hiérarchie du réseau routier retenue. Ces plans de circulation ne doivent pas induire des reports de trafic, des nuisances sur des communes voisines. Il est donc indispensable d'avoir une vision globale par secteur géographique, par bassin versant ;
- **Mettre en place des mesures visant à réduire les nuisances sonores** : déploiement d'écrans antibruit dont ceux prévus dans le cadre de l'Autoroute Bas Carbone, mise en place d'enrobés acoustiques, etc., notamment au niveau des secteurs les plus exposés (+ de 3 dB (A)) ;
- **Mettre en place des mesures visant à limiter les impacts sur la qualité de l'air** : réduction des vitesses de circulation en cas de pic de pollution via l'utilisation de panneaux à message variable, mise en place d'une tarification spécifique attractive sur le réseau Fil Bleu lors des épisodes de détérioration de la qualité de l'air, etc. ;
- **Réglementer la circulation des poids lourds** (tonnage), notamment dans les secteurs résidentiels.



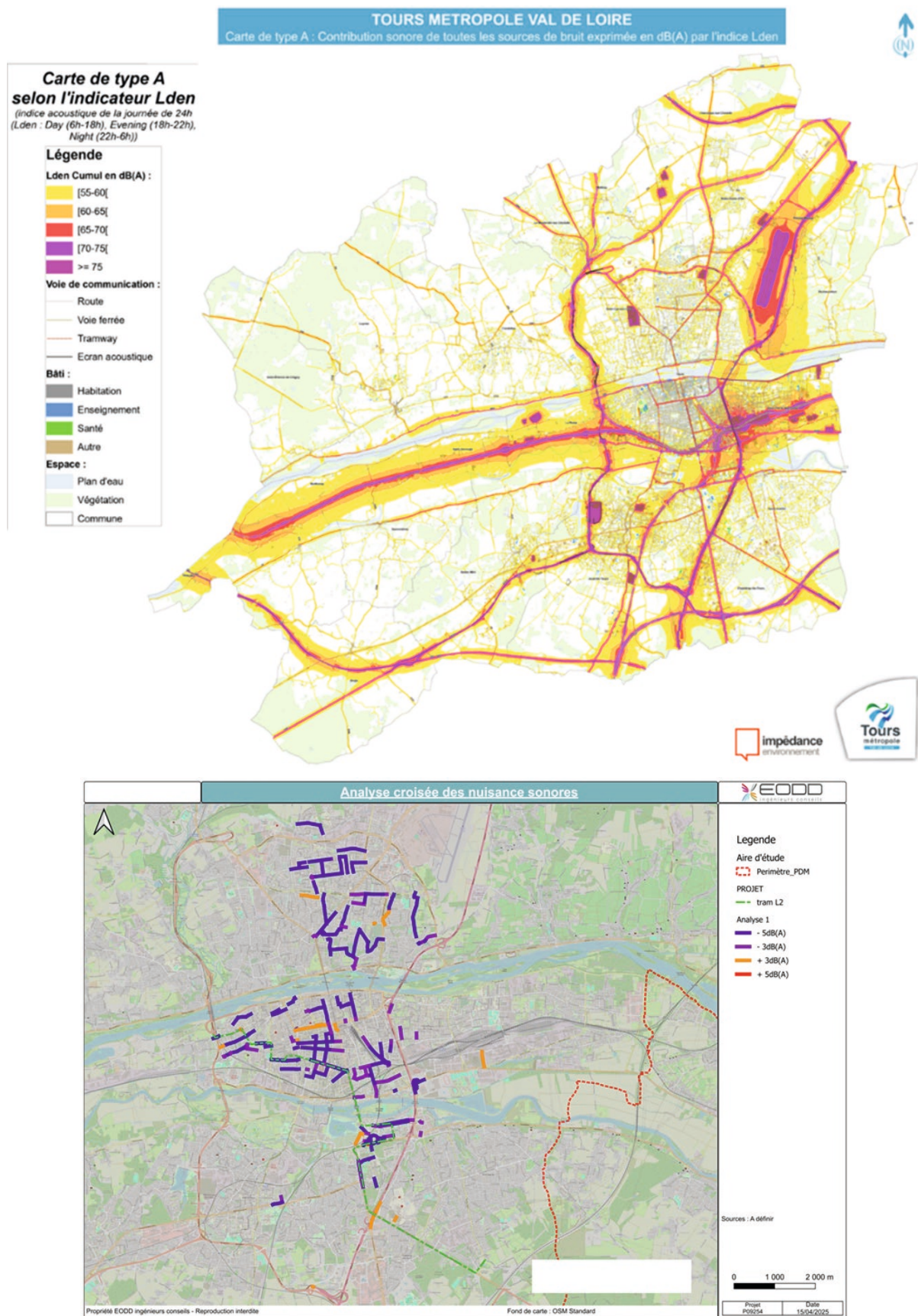


Figure 89 - Carte de bruit stratégique – en haut – et zoom de l'évolution de l'ambiance sonore liée au trafic routier par rapport au PDM 2036 – en bas (© EODD, 2025)

## Action n°16

### Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'espace public est un espace très convoité avec de nombreux enjeux tels que la sécurisation des cheminements piétons et vélos, la réduction des îlots de chaleur, la baisse des émissions polluantes...

Or en l'état, la voiture occupe une place très importante dans l'espace public, à la fois lorsque celle-ci circule mais aussi et surtout lorsque celle-ci est stationnée, puisque la voiture est en majorité du temps à l'arrêt. L'objectif est donc de réaffecter l'espace utilisé par la voiture via des expertises circulation et stationnement liées à chaque projet urbain ou projet d'espace public, le tout en privilégiant l'aménagement sur les réseaux existants à la réalisation de nouvelles infrastructures. Le PDM vise à établir de nouvelles règles de partage de la voirie et de l'espace public spécifique à chaque projet urbain permettant de :

- libérer de l'espace public sur les axes et carrefours circulés pour le redistribuer aux modes actifs : le piéton, la marche faisant systématiquement partie de la chaîne de déplacement de l'utilisateur, quel que soit son mode de déplacement principal, le vélo et les transports collectifs ;
- dissuader l'usage de la voiture notamment sur des secteurs clés ;
- rééquilibrer l'usage du réseau de voirie entre les différents modes de transport (marche, vélo, EDP, transports collectifs, voiture) ;
- renforcer la sécurité de tous les usagers de l'espace public.

#### Déclinaison des mesures

##### Selon le levier circulation :

- **Saisir les opportunités de projets urbains et/ou travaux de requalification de voirie pour appuyer et concevoir des espaces publics limitant la place** de la voiture au profit des mobilités actives, des transports collectifs ou d'une végétalisation de la ville ;
- **Accompagner chaque opportunité significative par une expertise mobilité** pour regagner de l'espace public pour d'autres fonctions (végétaliser, aménagements modes doux, etc.). Il s'agit de définir le seuil acceptable de réduction de la place de la voiture : réduction des gabarits circulables, réduction du nombre de voies de circulation (via des mises à sens unique ou autre), réduction de la vitesse de circulation (permettant la réduction de la largeur des voies), compactage de carrefours, etc.
- **Appuyer et mettre en œuvre ces recommandations par des processus d'expérimentation** ou d'urbanisme tactique pour permettre une prise de risque accrue grâce au possible retour en arrière en cas de rapport bénéfiques/impacts insatisfaisant.

##### Selon le levier stationnement :

- **Mettre en place des politiques communales de stationnement pour satisfaire aux enjeux de développement des mobilités actives et de report modal**, avec un appui de la Métropole de Tours et de la Communauté de Communes de Touraine-Est Vallées. Il s'agit :
- **d'inciter les communes à agir sur leur territoire** en mettant en place des plans locaux de stationnement. Des études pourront être lancées pour analyser le fonctionnement actuel du stationnement (offre et type de gestion en place, enquêtes d'occupation

à différentes périodes de la journée, enquêtes de stationnement des cars de tourisme, enquêtes de rotation pour connaître la structure des usagers en stationnement...), identifier les dysfonctionnements (saturation de l'offre de stationnement, stationnement difficile pour les résidents, pour l'accès aux commerces...) et les enjeux liés, proposer des mesures sur l'offre de stationnement et sur le type de gestion (limité dans le temps, illimité, stationnement en zone bleu, stationnement payant, mutualisation des offres de stationnement...);

- **de concerter de manière pédagogique** avec les populations, les commerçants, les associations... pour bien expliquer les enjeux liés au stationnement et les différents types de mesures pour répondre aux objectifs de chacun;
- **de réguler le stationnement** dans les centres-villes/bourgs, à proximité des parkings en ouvrage et dans les secteurs d'emplois et le long des corridors transports collectifs urbains (durée de stationnement, tarification) en lien avec les règles fixées par le PLUm et le PLUi sur la Communauté de Communes de Touraine Est Vallée;

- **de coordonner ces politiques de stationnement** au niveau de Tours Métropole Val de Loire et au niveau de Touraine-Est Vallées. Il s'agit d'assurer une cohérence entre les différentes mesures de la politique de stationnement et une lisibilité, facilitant ainsi la compréhension des politiques en place par l'ensemble de la population (nomenclature type, réglementations type et logiques d'implantations possibles).

- **Réduire et rationaliser l'offre de stationnement sur l'espace public/la voirie** en incitant le stationnement dans les parkings en ouvrage, en mutualisant les offres de stationnement, en incitant à l'usage des parkings relais;
- **Organiser le stationnement des deux-roues motorisés** en facilitant, en incitant le stationnement de longue durée dans les parcs publics ou en garages privatifs et le stationnement de courte durée sur des emplacements adaptés dans des secteurs à définir au cas par cas sans pénaliser le cheminement des piétons.

Certains projets pourront intégrer une forme de démocratie participative afin de sensibiliser au projet, ses enjeux, intégrer les idées et retours de citoyens et participer à son succès.

# Action n°17

## Réaliser un schéma directeur piéton

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Chaque usager est, à un moment de son déplacement, piéton. Quel que soit le mode utilisé pour se déplacer, la marche fait systématiquement partie de la chaîne de déplacement. Les déplacements intégralement à pied représentent 32 % des déplacements sur le territoire du SMT, sont d'une distance moyenne de 800 m et d'une durée moyenne d'environ 12 minutes (EMC<sup>2</sup> 2019). La marche est un mode de rabattement et de diffusion pour les autres modes de transports, notamment les transports en commun. C'est une clé de voûte pour l'ensemble de la mobilité.

La marche possède un potentiel de développement important, notamment dans les centralités urbaines et périurbaines du territoire. Elle est déjà et doit plus encore devenir un mode majeur au cœur des politiques de mobilité, ce d'autant plus dans un contexte de vieillissement de la population. C'est en effet un levier majeur dans la préservation de l'environnement, puisqu'il s'agit d'un mode non polluant, bon pour la santé publique, permettant de lutter contre la sédentarité des populations, et bon pour la qualité de vie. Elle favorise le lien social et le bien-être, elle est gratuite et sans nécessité d'infrastructures très lourdes, mais une bonne organisation de l'espace public.

La métropole est engagée dans une transformation profonde de l'espace public pour en faire un territoire plus accessible, apaisé et adapté aux mobilités du quotidien.

L'objectif est donc de construire un document cadre visant à considérer la marche comme une mobilité à part entière, à favoriser et développer la pratique de la marche de manière sécurisée, répondant aux besoins de chacun et aux enjeux environnementaux et de santé. Celui-ci participera également à l'amélioration du cadre de vie en redonnant de la place aux piétons non seulement dans leurs déplacements mais aussi dans l'occupation de l'espace public : se poser, se retrouver, jouer, etc.

Le Schéma directeur piéton métropolitain visera ainsi le réseau magistral piéton, les secteurs denses, les pôles métropolitains et les secteurs touristiques avec

un objectif d'améliorer la desserte piétonne des principaux pôles d'affluence du territoire mais aussi des stations de tramway, BHNS, arrêts de bus et haltes/gares. Pour le reste, il s'agit davantage d'aménagements piétons réalisés de manière systématique au gré des projets sur le territoire.

### Déclinaison des mesures

- **Mettre en œuvre des mesures de communication**, de sensibilisation, potentiellement avant même la réalisation du schéma directeur piéton, via notamment :
  - la mise en avant de l'ensemble des atouts que présente la marche : bonne pour la santé, rapide pour les déplacements courts, économique, accessible au plus grand nombre, écologique, facteur d'autonomie, etc. ;
  - l'information des itinéraires et temps de parcours à pied, de manière ludique et intuitive ;
- **Réaliser l'étude prévue par TMVL pour la constitution d'un schéma directeur piéton** à l'échelle métropolitaine. Sur les trois communes de la CC TEV, il s'agit de réaliser une étude en cohérence avec le schéma directeur piéton de TMVL.

L'étude du schéma directeur piéton se décline selon deux approches :

- la politique d'aménagements piétonniers, qui consiste à réaliser des aménagements (places, rues, sorties d'écoles et d'équipements publics). Il s'agit de dédier des espaces aux piétons et de participer ainsi à la dynamisation des quartiers ;
- la politique de mobilité piétonne, qui concerne les déplacements et les cheminements piétons au quotidien. Cela implique de penser dans une logique d'itinéraires jalonnés. Un réseau piéton permet de réaliser des traversées de ville qui concourent à installer durablement la mobilité piétonne sur le territoire. La



déclinaison sur le terrain s'accompagne d'aménagements fonctionnels, sécurisés et accessibles, avec du mobilier urbain adapté aux besoins et une signalétique pertinente.

Les différentes étapes du schéma directeur piéton sont :

- L'analyse du contexte actuel
    - évaluer l'état des infrastructures piétonnes : trottoirs, passages piétons, zones piétonnes, accessibilité PMR;
    - identifier les points noirs : zones dangereuses, manque d'accessibilité, pente, nature de revêtement et état;
    - identifier les tracés fréquentés;
    - réaliser des enquêtes pour comprendre les besoins des usagers;
    - répertorier les bonnes pratiques;
    - analyser les données de circulation pour évaluer les interactions entre piétons et autres modes de transport.
  - Les propositions d'aménagement:
    - créer ou améliorer des itinéraires piétonniers (élargissement des trottoirs, création de zones piétonnes, continuité, sécurité des traversées piétonnes);
    - améliorer la signalisation, le jalonnement piéton;
    - accompagner les aménagements de plantations;
    - garantir le confort d'usage (mobilier urbain, éclairage, ambiance urbaine...);
    - participer à l'élaboration des PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) des communes du SMT.
  - l'établissement d'un plan d'actions et d'un calendrier d'étude
    - établir un calendrier d'étude et de travaux et des priorités en fonction des besoins identifiés et des ressources disponibles;
    - prévoir un budget et des financements pour le lancement des études et la mise en œuvre des projets opérationnels;
- organiser la planification des actions afin de mutualiser les coûts, d'être cohérents sur les aménagements et d'augmenter l'efficacité de l'action sur l'espace public.
  - Assurer un suivi des aménagements réalisés dans le cadre du schéma directeur piéton et la pratique de la marche:
    - en intégrant les déplacements piétons dans l'Observatoire des mobilités du SMT (comptages à réaliser régulièrement sur des secteurs à définir);
    - en assurant un suivi de l'accidentologie des piétons à partager sur l'Observatoire des mobilités du SMT;
    - en prévoyant des ajustements en fonction des retours des usagers et des résultats obtenus.

# Action n°18

## Améliorer la sécurité des déplacements

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'évolution des données d'accidentologie sur le territoire métropolitain de Tours montre un nombre d'accidents relativement stable sur la période 2013-2021, avec une baisse marquée sur l'année 2022. Toutefois, la part d'accidents impliquant des modes actifs est quant à elle en hausse depuis 2013, passant d'environ 30 % en 2013 à plus de 40 % en 2022, et touchant principalement les piétons.

L'objectif visé du PDM est de réduire le nombre d'accidents et de victimes, en agissant principalement sur :

- les catégories d'usagers les plus exposés : piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, jeunes et personnes âgées ;
- les axes routiers identifiés concentrant un nombre d'accidents importants ;
- la gestion des carrefours, des franchissements, traversées et des passages à niveaux.

### Déclinaison des mesures

- **Traiter l'ensemble des points accidentogènes** du territoire en s'appuyant sur un diagnostic des points accidentogènes sur le SMT (carrefours, traversées d'axes...), avec en priorité un traitement des axes ayant un nombre élevé d'accidents par kilomètre de voirie pour 10 000 usagers :
  - les quais sud de la Loire sur la ville de Tours ;
  - l'axe est-ouest Heurteloup-Béranger ;
  - l'axe est-ouest Louis XI-Churchill-Wagner ;
  - le pont Napoléon ;
  - l'avenue de Bordeaux ;
  - l'avenue de Pont-Cher ;
  - la rue Mirabeau ;
  - l'A10 entre l'échangeur de Tours Centre et l'échangeur de Chambray-lès-Tours ;
  - la M37.

- S'assurer, en ce qui concerne les passages à niveau, du traitement des dysfonctionnements.

Sur le territoire du SMT, aucun passage à niveau n'est inscrit au programme de sécurisation national (PSN), programme défini par l'État et l'instance nationale des passages à niveau (INPN). Toutefois, deux passages à niveau ont été identifiés par les services de TMVL comme nécessitant une sécurisation :

- le passage à niveau n°276 à Druye avec un mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue des Fonchers (D121) franchissant le passage à niveau ;
- le passage à niveau n°294 à Joué-lès-Tours à proximité immédiate de la gare de Joué-lès-Tours, avec un mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue des Martyrs vers la rue de Beguine et le parking de la gare.
- **Généraliser les principes de villes apaisées** permettant de réduire les accidents, en développant les zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, en lien avec la hiérarchisation des voiries ;
- **Communiquer, sensibiliser sur les bons comportements à adopter** en tant qu'usager de chaque mode : piétons, cyclistes, EDPm, deux-roues motorisés, automobilistes, etc. ;
- Garantir un éclairage public efficace ;
- Garantir un bon état des voiries et une politique régulière d'entretien de voiries ;
- Assurer une tranquillité des usagers, en particulier les femmes, pour lutter contre le harcèlement dans les transports collectifs et dans l'espace public pour lutter contre les violences motorisées ;
- **Publier les données d'accidentologie sur le territoire** en diffusant les analyses réalisées annuellement par le SMT sur l'Observatoire des mobilités.

# Action n°19

## Structurer une politique dédiée à la logistique urbaine durable sur le territoire

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La logistique et la logistique urbaine deviennent des sujets porteurs dans la métropole tourangelles avec la signature en novembre 2022 d'une convention de partenariat entre TMVL, la Ville de Tours, le SMT et le groupe La Poste. D'une durée de 5 ans, elle vise à participer à une transition vers une logistique urbaine responsable et soutenable. 8 leviers d'actions ont été identifiés :

- partager les connaissances, enrichir les expertises et encourager l'innovation en logistique urbaine au service de l'action territoriale ;
- soutenir et contribuer à l'essor de la cyclologistique sur le territoire métropolitain afin d'accroître la part de marchandises transportées en mode doux ;
- établir un schéma d'implantation cible des sites de logistique urbaine, contribuer à leur développement et favoriser la mutualisation en lien avec le projet stratégique du Marché de Gros ;
- proposer et expérimenter des solutions alternatives de mutualisation aux acteurs économiques et aux acteurs publics, par exemple au sein du projet stratégique de Marché de Gros ;
- contribuer à réaliser un diagnostic commun de la logistique publique pour les 2 collectivités, partager des solutions et activer le levier de la commande publique au service d'une logistique urbaine durable ;
- réussir la livraison au 1er passage grâce à la complémentarité de la livraison à domicile et d'un maillage de solutions de livraison hors domicile afin de réduire les 2<sup>es</sup> tournées et d'optimiser l'usage de l'espace public ;
- accélérer la décarbonation des véhicules de transport de marchandises en ville ;
- adopter une réglementation adaptée à une logistique urbaine durable et réaliser un schéma optimisé des aires de livraison.

Il s'agit donc de mettre en œuvre ces différents leviers et d'enclencher une politique de logistique urbaine sur les territoires de TMVL et de TEV.

### Déclinaison des mesures

- Créer un poste dédié à la logistique urbaine au sein de TMVL ;
- Mettre en œuvre les actions identifiées dans le cadre de la convention de partenariat sur la logistique ;
- Mettre en place une instance partenariale entre l'ensemble des acteurs institutionnels et les professionnels du transport et de la logistique pour offrir un espace de dialogue en matière de politique de mobilité des marchandises en ville, pour échanger sur les problématiques des professionnels et celles des acteurs publics, et pour accompagner la mise en œuvre d'actions à court, moyen et long terme ;
- **Implanter les espaces de logistique urbaine rationnellement** sur le territoire en fonction des besoins (flux de marchandises), de l'offre (aires de livraison existantes) et des opportunités (friches disponibles). En ce sens, notamment augmenter les points relais sur la partie ouest du territoire qui en est très dépourvue afin de consolider le transport de marchandises sur le secteur et de réduire les échecs de livraison à la première présentation par exemple. Leur développement permettrait également de donner davantage de visibilité aux commerces de proximité : le commerce devient un lieu de passage, permettant de se faire connaître auprès des nouveaux clients potentiels, création de possibilité de ventes additionnelles, etc. ;
- Participer au développement de la cyclologistique en accompagnant les démarches et en expérimentant des aménagements spécifiques : aires de livraison aux dimensions adaptées aux différents types de vélos-cargos et localisées de manières stratégiques, soutien aux pionniers sur le territoire, mise en réseau des acteurs, etc. ;
- Effectuer un contrôle pour assurer l'accessibilité et la disponibilité des aires de livraison.

## Action n°20

### Préserver un usage du ferroviaire pour le transport de marchandises

Type d'action : complémentaire

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La Touraine est un territoire traversé par des flux de transit de marchandises, car se situant sur des corridors de fret ferroviaire internationaux, et disposant d'un réseau autoroutier dense. Le territoire importe ou exporte également une quantité importante de marchandises, grâce à son industrie et son bassin de vie densément habité.

Le ferroviaire est un marqueur économique du territoire et principalement au niveau de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. En effet, plusieurs entreprises du secteur, acteurs de la maintenance des infrastructures et engins ferroviaires, de fabrication de trains et locomotives, se sont implantées dans la région ou prévoient de le faire à court terme, avec notamment des projets de développement de sites à Saint-Pierre-des-Corps. Par ailleurs, SNCF Réseau prévoit de relocaliser la plupart de ses activités corpopétrussiennes dans un nouveau centre de production, construit en plusieurs phases à partir de 2026 (Source: Projet partenarial d'aménagement Porte Est Métropolitaine, du ferroviaire aux rives du Cher)

En termes de transports de marchandises, il s'agit de :

- favoriser les modes de transports décarbonés;
- s'inscrire dans l'objectif national de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030.

Les études réalisées dans le cadre du SERM tiennent compte des perspectives de développement du fret ferroviaire afin que l'ajout de trains de voyageurs n'empêche pas la décarbonation du transport de marchandises.

Enfin, un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé par l'État et le Conseil régional dans le cadre du Contrat de Plan État Région (CPER) 2023-2027 pour la création, régénération, extension Installations Terminales Embranchées (ITE). 10 millions d'euros sont

ainsi destinés aux projets de fret ferroviaire : études ou travaux. Cet AMI pourra participer à l'objectif du SERM de préserver, moderniser et créer des ITE sur le territoire.

#### Déclinaison des mesures

- **Étudier les possibilités de report modal du transport de marchandises :** préservation, création et modernisation d'Installations Terminales Embranchées (ITE), en lien notamment avec l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) relatif à la création, la régénération et/ou l'extension d'Installations Terminales Embranchées (ITE) signé entre l'État et la région Centre-Val de Loire, modernisation des cours marchandises ou chantier de transport combiné, voies de service, etc.;
- **Animer un réseau d'acteurs locaux** autour de la décarbonation du transport de marchandises.



# Action n°21

## Définir et mettre en œuvre un processus de coordination entre l'offre de transports en commun et le développement urbain

Type d'action : complémentaire

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La réduction des distances de déplacement et l'usage accru des modes de transports durables alternatifs à la voiture individuelle sont recherchés dans le cadre du plan de mobilité. En repensant les liens entre mobilité et urbanisme, les territoires cherchent à réduire les émissions de gaz à effet de serre en diminuant les distances de déplacement et en favorisant les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. Une faible densité urbaine et l'éloignement des lieux de résidences des lieux d'activités et de commerces rendent impossible la mise en place d'une offre de transports collectifs efficiente. Il est donc nécessaire de mettre en place des alternatives et des complémentarités à l'usage de la voiture. La mise en œuvre des solutions de mobilité pour les territoires péri-urbains se fera dans un objectif de limiter l'étalement urbain et, donc, la dépendance à la voiture, en s'appuyant sur les centralités existantes qu'il s'agit de densifier.

Les objectifs sont donc de :

- organiser le développement urbain en cohérence avec les réseaux de transport existants ou projetés pour limiter la consommation excessive de foncier et les distances de déplacements;
- respecter les principes de maîtrise de l'urbanisation selon le SCoT et les PLUi et PLUm;
- conforter les zones déjà urbanisées et intensifier la ville et la métropole des proximités selon les PLUi et PLUm;
- diminuer les distances parcourues.

Ces objectifs s'inscrivent dans la volonté d'instaurer un dialogue efficient et permanent entre développement urbain et mobilités à l'échelle du territoire.

### Déclinaison des mesures

- **Intégrer un volet mobilité en amont dans la réalisation des projets au sein des secteurs en mutation**, en évaluant pour chaque site identifié le niveau de population et d'emplois à desservir et dégager les potentialités de captage des flux au profit des transports collectifs et du vélo. Cela passe par la coordination des services concernés voire la contractualisation permettant de garantir un double regard vis-à-vis des volets mobilités et urbanisme, afin que chacun de ces volets prenne bien en compte l'autre;
- **Densifier autour des axes de transports collectifs urbains et des gares notamment celles retenues dans le cadre du SERM**. Il s'agit d'urbaniser prioritairement les secteurs desservis par le réseau de transports collectifs structurants (Tramway, BHNS, train, PEM) et/ou à proximité des équipements et services existants (ville des proximités). Le PLUm de Tours Métropole Val de Loire a pour projet de « renforcer la multimodalité des centralités urbaines ainsi que des polarités communales ». Chacun de ces espaces doit pouvoir bénéficier de la présence de commerces, services et équipements essentiels et ne pas se réduire à la fonction résidentielle. L'objectif est de faciliter l'accès à ces commerces, services, équipements au plus grand nombre grâce à une offre de proximité. Cette offre ne doit pas se déployer de manière dispersée mais être organisée dans une logique de complémentarité et sous la forme de polarités accessibles en 15 minutes en modes actifs. Le SCoT vise à mettre en place des mobilités diversifiées et interconnectées. Il conditionne l'aménagement du territoire avec les grands projets de mobilité et plus particulièrement le SERM même s'il n'est pas l'unique solution

pour l'amélioration des mobilités dans l'agglomération. Le SCoT ambitionne de privilégier le développement urbain à partir des pôles d'échanges multimodaux, ainsi l'armature territoriale envisagée est adossée au système de mobilité actuel et en projet. Néanmoins, les pôles d'échanges multimodaux qui ne sont pas insérés dans un tissu urbain mixte ne doivent pas être le support de développement d'activités autres que celles liées à l'intermodalité et qui pourraient faire concurrence à la centralité (équipements, commerces...).

- Pour certains secteurs, profiter des mutations et des transformations de tissus d'activités, notamment vers des tissus mixtes, pour développer les réseaux alternatifs (transports collectifs et vélo) et les points d'intermodalité, en assurant des connexions entre les dessertes de transport collectif performantes mais aussi avec les réseaux cyclables structurants.
- Assurer la marchabilité et cyclabilité des zones urbaines en mutation.

# Action n°22

## Adapter la création de places de stationnement privé selon le niveau de desserte en transports collectifs

Type d'action : complémentaire

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La possibilité de se stationner est la principale condition d'utilisation de sa voiture. Le choix d'utilisation de sa voiture pour se rendre sur son lieu de destination dépend en très grande partie de la possibilité de se garer et de le faire gratuitement. Le stationnement est donc un levier clé dans les politiques de mobilité et pour inciter au changement de pratique et notamment celui de l'autosolisme.

En croisant les données de l'EMD 2008 et celles de l'EMC<sup>2</sup> 2019, la part des ménages sans véhicule augmente deux fois plus dans le corridor tramway qu'en dehors, et la part des ménages avec un seul véhicule diminue tandis qu'elle augmente en dehors de la zone tramway. Ces évolutions sont confortées par les données de l'INSEE, qui montrent, sur la période 2008-2017, une baisse du nombre de véhicules par ménage plus rapide dans la zone du tramway qu'en dehors, et un nombre de ménages non motorisés qui augmente également plus vite dans cette zone qu'en dehors. Face à ce constat et au regard du développement des lignes structurantes de transport en commun sur le territoire, il existe un intérêt à définir des règles relatives à la création de places de stationnement privé autour de ces lignes et à tendre vers celles-ci dans les spécificités communales.

### Déclinaison des mesures

- Définir le périmètre d'influence des transports collectifs

Pour que la desserte puisse être qualifiée de structurante, performante et susceptible d'induire un report modal important de la voiture particulière vers les transports collectifs, les éléments suivants doivent être acquis : une régularité, une fréquence attractive,

en particulier en heures de pointe en lien avec le territoire, une amplitude suffisante, une vitesse commerciale performante. Il est considéré que ces seuils de performance peuvent être atteints par les lignes de transport en commun avec notamment des mesures spécifiques pour garantir la robustesse d'exploitation. Pour la définition des règles relatives à la création de places de stationnement privé, une ligne est considérée comme structurante lorsque la fréquence est inférieure ou égale à 10 min.

Le réseau tramway-BHNS 2025 et projeté remplit ces conditions avec :

- pour le réseau tramway-BHNS 2025 et projeté 2028 des fréquences de 6 à 10 minutes de 7 h à 20 h ;
- pour les lignes fortes 4 et 5 qui vont évoluer en BHNS et vers des fréquences de 8 minutes sur toute la journée.

Pour le réseau ferré, les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps sont concernées car le nombre de trains par jour est très important. En ce qui concerne les autres gares du territoire, actuelles et projetées selon les études en cours du SERM, la fréquence de desserte de la gare sera une condition à une modération des places de stationnement privées à créer. Des fréquences de l'ordre de 30 minutes pourraient permettre de s'engager vers une modération des places de stationnement dans le secteur concerné.

En ce sens, un périmètre d'environ 500 m est défini autour des arrêts des lignes de tramway, de BHNS ou transports en commun en site propre (TCSP) ainsi que des deux gares principales du territoire. Il correspond au périmètre à l'intérieur duquel les conditions de desserte par les transports collectifs réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées

par les PLU et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisations d'aires de stationnement. Deux secteurs ont été identifiés :

- **le secteur principal d'attractivité des transports en commun** (environ 300 m autour des arrêts de transports collectifs, en gardant une cohérence relative à la voirie, les îlots ou quartiers);

- **le secteur secondaire d'attractivité des transports en commun** (environ entre 300 m et 500 m autour des arrêts de transports collectifs, en gardant une cohérence relative à la voirie, les îlots ou quartiers).

- Appliquer les ratios de création de places de stationnement pour les véhicules individuels et vélo

Les ratios de création de places de stationnement pour les véhicules individuels sont définis pour les sous-destinations suivantes :

	Secteur principal d'attractivité des transports en commun	Secteur secondaire d'attractivité des transports en commun
<b>Logements collectifs</b>	1 place maximum par logement	1 place minimum par logement
<b>Bureaux</b>	1 place de stationnement maximum par tranche de 80 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place de stationnement maximum par tranche de 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Industries/Entrepôt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 place de stationnement minimum par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> <li>• 1 place de stationnement maximum par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> <li>• 1 aire de livraison</li> </ul>	
<b>Commerces</b>	1 place maximum pour 80 m <sup>2</sup>	1 place de stationnement maximum pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher

Le code de l'urbanisme prévoit la possibilité d'une réduction de l'obligation jusqu'à 15 % dans le cas de mutualisation de l'offre de stationnement ou de mise à disposition de véhicules électriques ou de flotte d'autopartage.



**En ce qui concerne les vélos**, sur l'ensemble du territoire le décret n°2022-930 du 25 juin 2022 relatif aux infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos et l'arrêté du 30 juin 2022 du Code de la construction et de l'habitation définissent les obligations suivantes dans le cadre de toutes nouvelles constructions :

- **Dans les bâtiments d'habitation collectifs : Au minimum 1 place/logement jusqu'à 2 pièces principales et 2 places/logement à partir de 3 pièces principales. Il est recommandé de prévoir un ratio de 1 emplacement pour vélo spécial pour 10 emplacements de vélos simples ;**
- **Sur les lieux de travail (tertiaire, industries, services publics) : Au minimum, 15% de l'effectif total accueilli simultanément dans les bâtiments.**

Le PDM recommande un emplacement supplémentaire pour vélo spécial à partir de 10 emplacements de vélos simples afin de répondre à la demande grandissante sur le territoire. La présence d'équipements à destination du cycliste n'est pas une obligation réglementaire mais permet d'inciter l'usage quotidien

du vélo (pompes, outils de réparation, casiers, vestiaires, douches, prises électriques pour la recharge des vélos...).

Il peut être considéré 1,5 m<sup>2</sup> de stationnement pour un vélo classique, hors espace de dégagement et sans prendre en compte les optimisations possibles (tête-bêche, étage, etc.). Le local vélo peut disposer de deux accès distincts : l'un pour les piétons seuls et l'autre pour les cycles. Il doit exister au moins un cheminement accessible à tous les publics, dont les personnes en situation de handicap, de mobilité réduite ou accompagnée, d'un enfant par exemple, dans le respect des textes réglementaires relatifs à l'accessibilité, entre le stationnement vélo et les espaces liés aux bâtiments qu'il dessert. En revanche, les éventuels cheminements supplémentaires destinés aux cycles n'ont pas forcément vocation à avoir obligatoirement le même niveau d'accessibilité. La largeur de circulation doit également être suffisante pour pouvoir circuler avec son vélo y compris vélos spéciaux. Une largeur de cheminement, libre de tout obstacle, de 1,20 m peut suffire, notamment dans le cadre de bâtiments existants.

#### Synthèse de l'axe Étendre les réseaux alternatifs à la voiture

Axe Étendre les réseaux alternatifs à la voiture	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 10: Mettre en œuvre un TCSP vers Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps et une liaison entre Vouvray et la zone militaire et aéroportuaire	1-2-3-8-4	SMT	TMVL, Communes
Action 11: Créer des offres de transport définies dans le dossier statut SERM	5-6-23	Région Centre-Val de Loire	Conseil Département, TMVL, TEV, SMT, Communes
Action 12: Créer des lignes structurantes de covoiturage sur les bassins versants favorables	27-31	SMT	Région Centre-Val de Loire, Conseil Départemental, EPCI, TMVL, TEV, Communes, État
Action 13: Étendre le maillage cyclable métropolitain vélival, de la CC TEV, local et le connecter avec les territoires voisins	7-8-16-18-24-27-32	TMVL, TEV, Conseil Départemental, Communes	ATU
Action 14: Compléter l'offre de transport collectif Fil bleu pour offrir une alternative à la voiture aux besoins touristiques	2-4-11-14-23-24-29	SMT	TMVL, TEV, Communes, Office du Tourisme
Action 15: Mettre en place des mesures limitant les nuisances routières et sonores	8-16-17-18	TMVL, TEV, Communes	/
Action 16: Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public	8-15-17-18	TMVL, TEV, Communes	SMT
Action 17: Réaliser un Schéma directeur piéton	15-16-18-24	TMVL, TEV, Communes	SMT, Partenaires associatifs et institutionnels

Axe Étendre les réseaux alternatifs à la voiture	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 18 : Améliorer la sécurité des déplacements	15-16-17	TMVL, TEV, Communes, SMT, SNCF Réseau	Associations d'usagers, Écoles de conduite, Services de police
Action 19 : Structurer une politique dédiée à la logistique urbaine durable sur le territoire	15-16-33	TMVL/SMT	DREAL, Région Centre-Val de Loire, SMT, Communes
Action 20 : Préserver un usage du ferroviaire pour le transport de marchandises	/	État, SNCF Réseau, TMVL, TEV	Région Centre-Val de Loire, Communes, Entreprises
Action 21 : Définir et mettre en œuvre un processus de coordination entre l'offre de transports en commun et le développement urbain	14	TMVL, TEV, SMT	/
Action 22 : Adapter la création de places stationnement privé selon le niveau de desserte en transports collectifs	1-3-10-11-16	TMVL, TEV	Communes

## 7.3 L'axe « Fluidifier le parcours des usagers »

Les actions suivantes sont proposées :

### Orientation 3.1 : Mettre en œuvre la stratégie « Rabattre – Transporter – Diffuser »

- **Action 23 : Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de rabattement ;**
- **Action 24 : Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de diffusion.**

### Orientation 3.2 : Assurer un parcours fluide pour l'usager

- **Action 25 : Mettre en place le titre de transport unique ;**
- **Action 26 : Développer une plateforme multimodale d'informations et d'achat de titres de transport (MaaS).**

Un PEM (Pôle d'Échange Multimodal) désigne un lieu stratégique où différents modes de transport (transports collectifs urbains et interurbains, trains, vélo, voiture, etc.) se croisent et permettent aux voyageurs de changer facilement de mode de transport pour poursuivre leur trajet. Ces pôles sont souvent situés à des points névralgiques, potentiellement avec un volume d'usagers attendus élevé, et peuvent inclure divers services selon leur fonction. L'objectif principal d'un PEM est de promouvoir l'intermodalité en facilitant la chaîne de déplacement des usagers via des connexions rapides et efficaces entre plusieurs moyens de transport, tout en réduisant l'usage exclusif de la voiture individuelle, au profit de solutions de transport plus

durables et efficaces. Ces PEM permettent de connecter efficacement les offres et services de rabattement ou de diffusion au réseau structurant.

Ainsi, si la chaîne « Rabattre-Transporter-Diffuser » construit sa pertinence et son attractivité autour de la fonction Transporter, elle ne peut garantir sa robustesse qu'en mettant en œuvre un rabattement et une diffusion fluides et agréables.

Les PEM détiennent ainsi trois fonctionnalités principales : la fonction mobilité, l'approche urbaine et la fonction servicielle :

- **La fonction mobilité** est essentielle au concept « Rabattre/Transporter/Diffuser » et est fortement conditionnée par l'offre de transport et l'articulation nécessaire entre les différents modes en présence. L'enjeu principal de la fonction mobilité est de faciliter les échanges dans le pôle, d'optimiser le passage d'un mode à un autre et de minimiser la distance à parcourir à pied (coordination physique des réseaux de transports). Cette fonction englobe l'ensemble des aménagements liés directement à la mobilité et au transfert de modes dont notamment les composantes suivantes : parkings relais (P+R) lorsque l'objectif est de permettre un rabattement en voiture sur le PEM, stationnement vélo sécurisé pour permettre le rabattement à vélo, vélos en libre-service pour permettre le rabattement ou la diffusion vers ou depuis le PEM, espaces de dépose minute, etc. ;
- **L'approche urbaine** est essentielle au niveau des PEM et vise notamment à garantir des aménagements et une insertion urbaine de qualité et des espaces publics accueillants, confortables. Il s'agit notamment de réali-

ser des aménagements lisibles et sécurisés pour accéder aux sites et d'assurer dans de bonnes conditions l'intermodalité (quai à quai, correspondance, etc.);

- Enfin, la fonction **servicielle** fait référence à l'ensemble des services nécessaires aux usagers des transports

(billettique, information, signalétique). Cette fonction va également au-delà en proposant des services divers en fonction du flux d'usagers attendus (restauration, relais-colis, consignes, etc.) afin de faire du PEM un véritable lieu du quotidien.

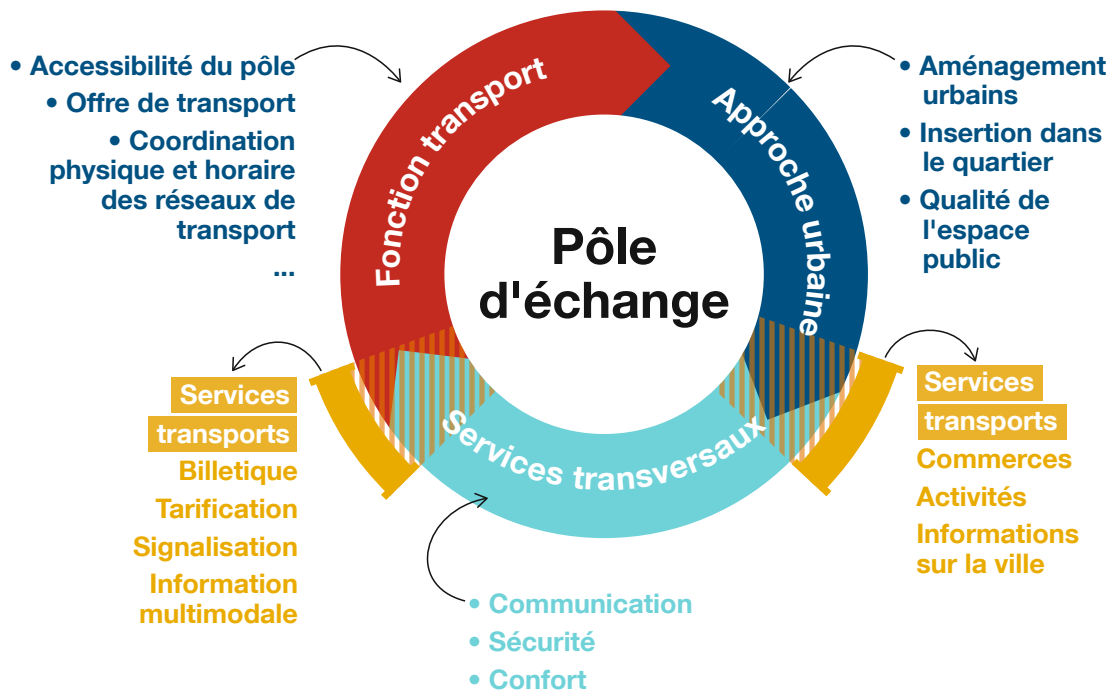


Figure 90 - Fonctions des pôles d'échanges multimodaux

# Action n°23

## Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de rabattement

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'objectif de l'action est de mettre en place la fonction « Rabattre » du concept « Rabattre/Transporter/Diffuser ». Il s'agit de permettre aux usagers de se rabattre sur les lignes de transports collectifs structurants (train, tramway, Bus à Haut Niveau de Service) en amont des secteurs congestionnés, par exemple en amont de la M 37, en franchissement de la Loire et du Cher et au niveau des échangeurs. Pour cela, le rabattement sur les modes alternatifs à la voiture sera favorisé autant que possible, tout en offrant une solution de rabattement en voiture pour les usagers qui en dépendent.

Le rabattement s'organise autour de points clés : les PEM (Pôles d'Échange Multimodaux), qu'il s'agit d'organiser de manière stratégique sur le territoire au vu du réseau structurant en présence afin de favoriser le rabattement des usagers provenant de chaque bassin versant identifié en amont du cœur métropolitain. Ces PEM devront être parfaitement connectés aux réseaux de transports avec une intermodalité facilitée, bien dimensionnés et bien aménagés pour permettre un report modal à grande échelle.

### Déclinaison des mesures

- Mettre en place les PEM de rabattement retenus

Sur le territoire, sept bassins versants de rabattement sont identifiés : les bassins versants nord-est, nord-ouest, ouest, sud-ouest, sud, sud-est et est. Le rabattement s'organise via des PEM de rabattement principaux, qui constituent les pôles de rabattement majeurs et les plus attractifs pour les usagers en recherche d'efficacité dans leur chaîne de déplacement car permettant un rabattement sur des lignes de transports collectifs urbain structurant (train, tramway ou BHNS). L'objectif sur ces PEM est de concentrer

la demande autant que possible, afin de rassembler des volumes importants de flux et d'usagers. Sur ces PEM, l'offre de stationnement est importante afin de répondre aux besoins attendus. En lien avec les sept bassins versants du territoire, les PEM suivants sont identifiés :

- bassin versant nord-est :
  - **PEM Vaucanson** : terminus de la ligne 1 de tramway, ligne BHNS, lignes de bus 53 et 56, ligne résabus R9, P+R d'environ 280 places, parc à vélos de 36 places ;
  - **PEM Marne** : ligne 1 de tramway et ligne BHNS, lignes de bus 13, 17, 53, 56, 73, parc à vélos de 36 places. PEM identifié à la fois en rabattement et en diffusion en lien avec le quartier ;
- bassin versant nord-ouest :
  - **PEM au niveau du terminus de la future ligne TCSP desservant Saint-Cyr-sur-Loire** : localisation et dimensionnement du PEM à définir selon les études en cours ;
- bassin versant ouest :
  - **Halte Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire**, à destination des usagers provenant du nord de la Loire : en lien avec la réouverture de la halte TER, création d'environ 100 places de stationnement, création d'un parc à vélos ;
  - **Bords de Loire à destination des usagers provenant du sud de la Loire** : terminus de la future ligne 2 de tramway, avec P+R prévu d'environ 310 places, parking covoiturage d'environ 40 places, parc à vélos d'environ 20 places ;
- bassin versant sud-ouest :
  - **Jean Monnet** : terminus de la ligne 1 de tramway, ligne de bus 31, avec P+R d'environ 260 places, parc à vélos de 36 places ;
  - **Joué-Gutenberg**, au niveau de la potentielle future halte ferroviaire de Joué-Gutenberg, au droit du



nouveau quartier des Carmeries à Joué-lès-Tours : opportunité d'ouverture, localisation et dimensionnement à définir selon l'étude SERM en cours ;

- bassin versant sud :
  - **Sagerie/Porte des Arts** : P+R Sagerie le long de la future ligne 2 de tramway, lignes de bus 36, 3a, résabus R12, avec environ 135 places de stationnement (suite à l'insertion de la ligne 2 de tramway), un parc à vélos de 40 places ;
  - **Gué de Veigné**, au niveau de la potentielle future halte ferroviaire au croisement entre l'A85 et la D910, située en dehors du SMT mais à la limite de son périmètre : opportunité d'ouverture, localisation et dimensionnement à définir selon l'étude SERM ;
- bassin versant sud-est :
  - **La Papoterie** : terminus de la future ligne 2 de tramway, avec P + R prévu d'environ 400 places, parc à vélos d'environ 20 places ;
- bassin versant est :
  - **Lac**, à destination des usagers provenant du sud du Cher : P+R Lac le long de la future ligne 2 de tramway, lignes de bus 10, 14, 15, 16, résabus R12, avec environ 190 places de stationnement et un parc à vélos de 28 places ;
  - **Saint-Pierre-des-Corps**, à destination des usagers provenant du nord du Cher : en lien avec le futur échangeur de Rochepinard et du nouveau bâtiment voyageur au niveau de la gare de Saint-Pierre-des-Corps : opportunité, localisation et dimensionnement du PEM à définir selon les études en cours. En l'état, deux parcs à vélos sont présents, l'un au sud de 79 places et l'autre au nord de 68 places. Le parc à vélos situé au nord a vocation à s'agrandir pour proposer une centaine de places de stationnement vélo ;

- **La Ville-aux-Dames**, à destination des usagers provenant du nord du Cher : en lien avec l'ouverture d'une nouvelle halte ferroviaire potentielle : opportunité d'ouverture, localisation et dimensionnement à définir selon l'étude SERM en cours ;

**Concernant les P+R**, l'offre actuelle (ligne 1 du tramway, BHNS) et l'offre projetée (tramway ligne 2, BHNS lignes 4 et 5) répondent aux besoins actuels (P+R actuels non congestionnés) et aux besoins futurs estimés (tramway ligne 2). Les manques identifiés concernent les bassins versants nord-ouest et est, pour lesquels aucune offre de rabattement n'est proposée. Ce manque d'offre pourra être complété :

- par la mise en œuvre d'un PEM (avec P+R) au niveau du terminus de la future ligne TCSP desservant Saint-Cyr-sur-Loire ;
- par la mise en œuvre d'un PEM (avec P+R) au niveau de Saint-Pierre-des-Corps (en lien avec le projet de Porte Est Métropolitaine) ou La Ville-aux-Dames (en lien avec une potentielle halte ferroviaire).

Des études devront affiner l'opportunité et la faisabilité de ces PEM ainsi que la localisation et le dimensionnement des P+R liés.

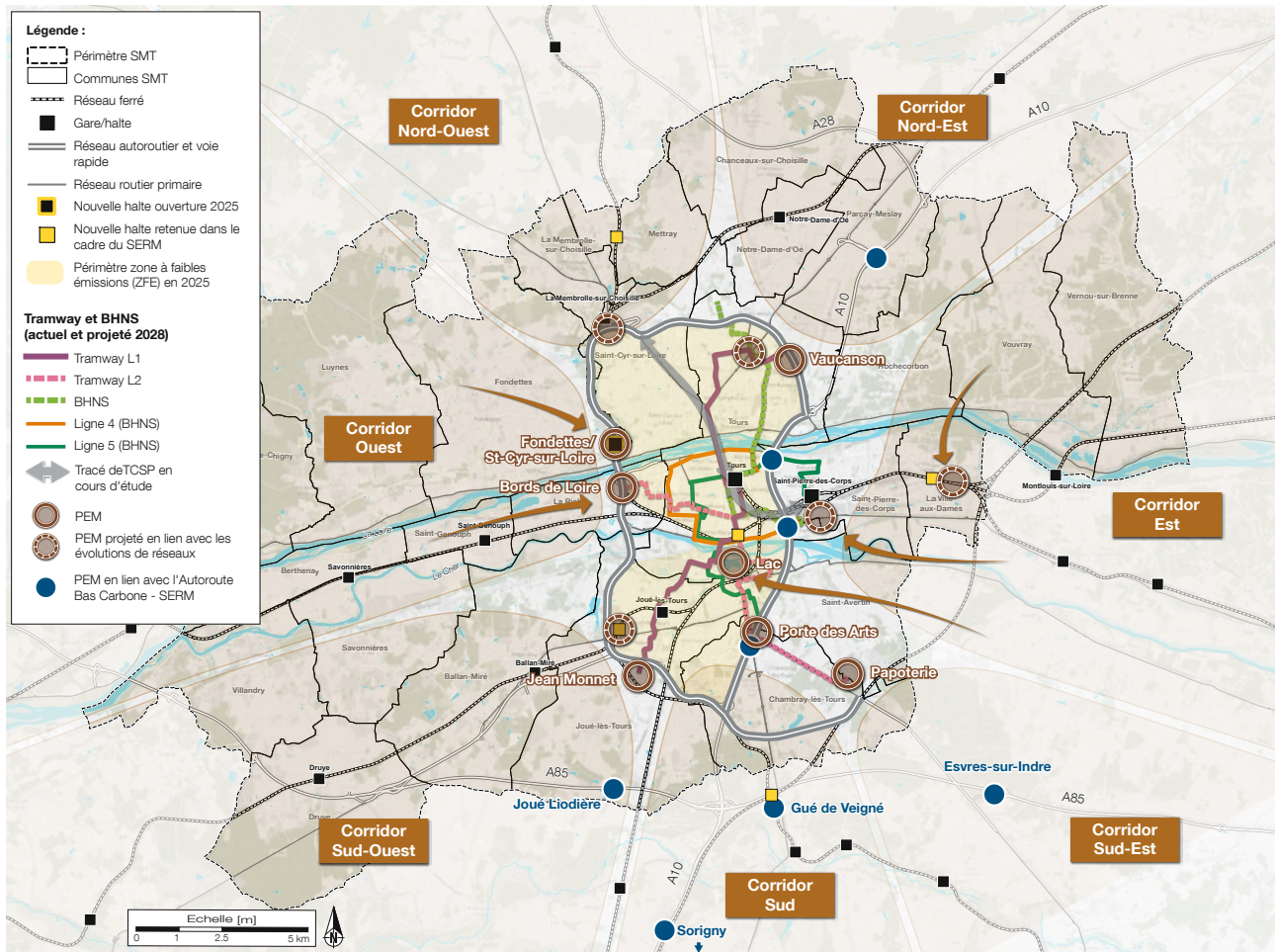


Figure 91 - Localisation des PEM actuels et à créer

- Définir les fonctions urbaines et servicielles pour ces PEM de rabattement

La fonction mobilité est ainsi développée sur chacun des PEM identifiés. Il s'agit dans le cadre du PDM de développer les fonctions urbaines et servicielles en proposant un bouquet de services en cohérence avec le flux d'usagers attendus, afin de faire du pôle de rabattement un véritable lieu du quotidien.

Le tableau ci-dessous rassemble un ensemble de services, constituant un exemple maximaliste d'aménagement d'un PEM de rabattement. Il s'agit, pour chacun des PEM identifiés, d'intégrer les services pertinents au vu de la fréquentation attendue/observée de chacun d'eux. La fonction urbaine devra également être

développée afin de faire des PEM des lieux agréables avec des aménagements urbains de qualité tout en veillant à la bonne intégration des PEM dans les quartiers dans lesquels ils sont situés. Néanmoins, seule la fonction mobilité sera développée si le PEM n'est pas intégré dans une zone déjà urbanisée et développée afin de limiter l'étalement urbain. Une étude globale de potentiel urbain et de services sur tous les PEM à l'échelle du SMT pourra être réalisée en ce sens.

Rabattre	Aménagements/Services
VP	<p>P+R ou parking dédié de grande capacité pour le rabattement depuis les axes routiers structurants</p> <p>Accès fluides aux zones de stationnement</p> <p>Zone de dépose-reprise</p> <p>Bornes de recharges véhicules électriques</p> <p>Espace taxis</p>
TC	<p>Arrêts de transports collectifs structurants (tramway, BHNS, ligne express, gare)</p> <p>Accès fluide pour les bus urbains et interurbains desservant le pôle</p>
Covoiturage	Stationnement réservé covoiturage au plus près
EDPm	Stationnement dédié avec possibilité de recharge
Vélos	<p>Création d'aménagements spécifiques permettant de relier le réseau cyclable et balisage visible et visible d'itinéraires d'accès à la zone de stationnement</p> <p>Emplacements de stationnement vélo sécurisés, abrités et facilement accessibles (pente, conflits)</p> <p>Bornes de recharge vélos électriques</p> <p>Location de vélos en lien avec un axe Vélib</p> <p>Pompe et potence de réparation</p>
Piétons	<p>Cheminements d'accès en lien avec le quartier sécurisé</p> <p>Espaces d'attente confortables</p> <p>Cheminements piétons au sein du pôle lisible</p> <p>Banc, toilettes, ombrières</p>
Information voyageur	<p>Achats de titres de transport (tous réseaux)</p> <p>Plan des réseaux, plan du quartier avec les équipements à proximité, plan du pôle (panneaux, marquage, flèches à table d'orientation, information en temps réel)</p> <p>Point d'accueil et d'information</p>
Services divers	Commerces de restauration, relais-colis et consignes en libre service, espace de co-working, boîtes aux lettres

Figure 93 - Déclinaison des services pouvant être mis en place dans les PEM

#### ● Compléter l'offre par un chapelet de PEM

Enfin, ces PEM pourront être complétés au besoin par une **stratégie de chapelets de PEM**, avec une offre de stationnement plus réduite, à développer selon une logique d'opportunité (ouverture de haltes vers lesquelles un rabattement serait pertinent notamment) et davantage à destination d'utilisateurs souhaitant réaliser le moins de distance en voiture.

## Action n°24

### Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de diffusion

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Il s'agit de mettre en place la fonction « Diffuser » en permettant aux usagers de se diffuser jusqu'à leur destination finale. Pour cela, il s'agit de garantir des offres et services au niveau des PEM de diffusion permettant de connecter les infrastructures retenues pour la fonction « Transporter » à l'ensemble des points de destination, majoritairement via les modes actifs : la marche, le vélo, mais également via le réseau de transports collectifs urbain maillé ou les nouvelles formes de mobilité (EDPm : Engins de Déplacement Personnel motorisés). L'objectif est également d'élargir le cône de desserte des lignes structurantes du réseau de transports collectifs urbain au-delà des 300 m à vol d'oiseau habituels pour tendre vers 500 m à vol d'oiseau afin d'attirer un maximum d'usagers sur le réseau. L'intermodalité entre le réseau de transports collectifs urbains structurant et les modes actifs/nouvelles mobilités devra ainsi être favorisée et les modalités permettant d'élargir le périmètre d'influence de la zone de diffusion définie.

#### Déclinaison des mesures

- Garantir un maillage lisible, confortable et sécuritaire en modes actifs via la marche et le vélo, ainsi que via les EDPm, depuis les PEM de diffusion vers les lieux de destination des usagers. Deux niveaux de PEM de diffusion sont identifiés :
  - les PEM de diffusion**, qui constituent les principaux lieux d'arrivée des usagers sur le territoire à la fin de la chaîne « Transporter ». Ces PEM sont généralement des nœuds du réseau de transports collectifs urbains et au niveau duquel une correspondance entre les réseaux régionaux et locaux est proposée (TER et/ou cars interurbains et transports collectifs urbains). Sur le territoire, il s'agit des deux gares TGV à savoir la Gare de Tours et la Gare de Saint-Pierre-des-Corps, des PEM Tours Centre et Rochepinard (localisation en

cours de définition) associés au projet d'Autoroute Bas Carbone sur l'A10, et enfin de la future halte ferroviaire de Verdun en lien avec l'étude SERM en cours. Vis-à-vis de la stratégie de desserte des cars interurbains dans le cadre du SERM, pour les lignes desservant le cœur métropolitain, la desserte de ces PEM de diffusion identifiés est à préconiser.

- les pôles d'influence locale**, qui constituent des points présentant des correspondances entre plusieurs lignes du réseau Fil Bleu, ou le cas échéant des points situés à proximité d'une zone d'emploi, au niveau desquels un besoin d'aménagements au-delà de la zone de chalandise de l'arrêt de transport collectif est identifié pour garantir un bon accès aux diverses polarités. Il pourrait principalement s'agir des secteurs suivants : Porte de Loire, Heure Tranquille, Fac 2 Lions, CHRU Trousseau, Lycée Grandmont, Marne, Chambray Grand Sud, Gutenberg.
- Garantir des aménagements piétons/cycles** lisibles, confortables et sécuritaires sur l'ensemble des points potentiels de diffusion parmi lesquels : gares, haltes, arrêts de transports collectifs Fil Bleu. Pour exemple, un travail est mené sur les correspondances train-réseau Fil Bleu au niveau de la gare de Tours avec un projet de nouvelle signalétique multimodale au pôle gare de Tours. L'objectif est de guider les usagers par un jalonnement (piétons, vélo, bus et tramway, car) en s'appuyant autant que possible sur les supports et émergences existants depuis la gare de Tours vers les différents modes et points d'intérêts. Il s'agit de généraliser ce type de démarche sur l'ensemble des principaux points de diffusion du territoire.

La réalisation du schéma directeur piéton, le développement d'un maillage cyclable continu à la fois sur le réseau structurant et local et la présence d'un bouquet de services à destination des usagers (vélos en libre-service, etc.) permettra de favoriser la diffusion en modes alternatifs en tout point du territoire et d'autant plus au niveau des secteurs stratégiques.



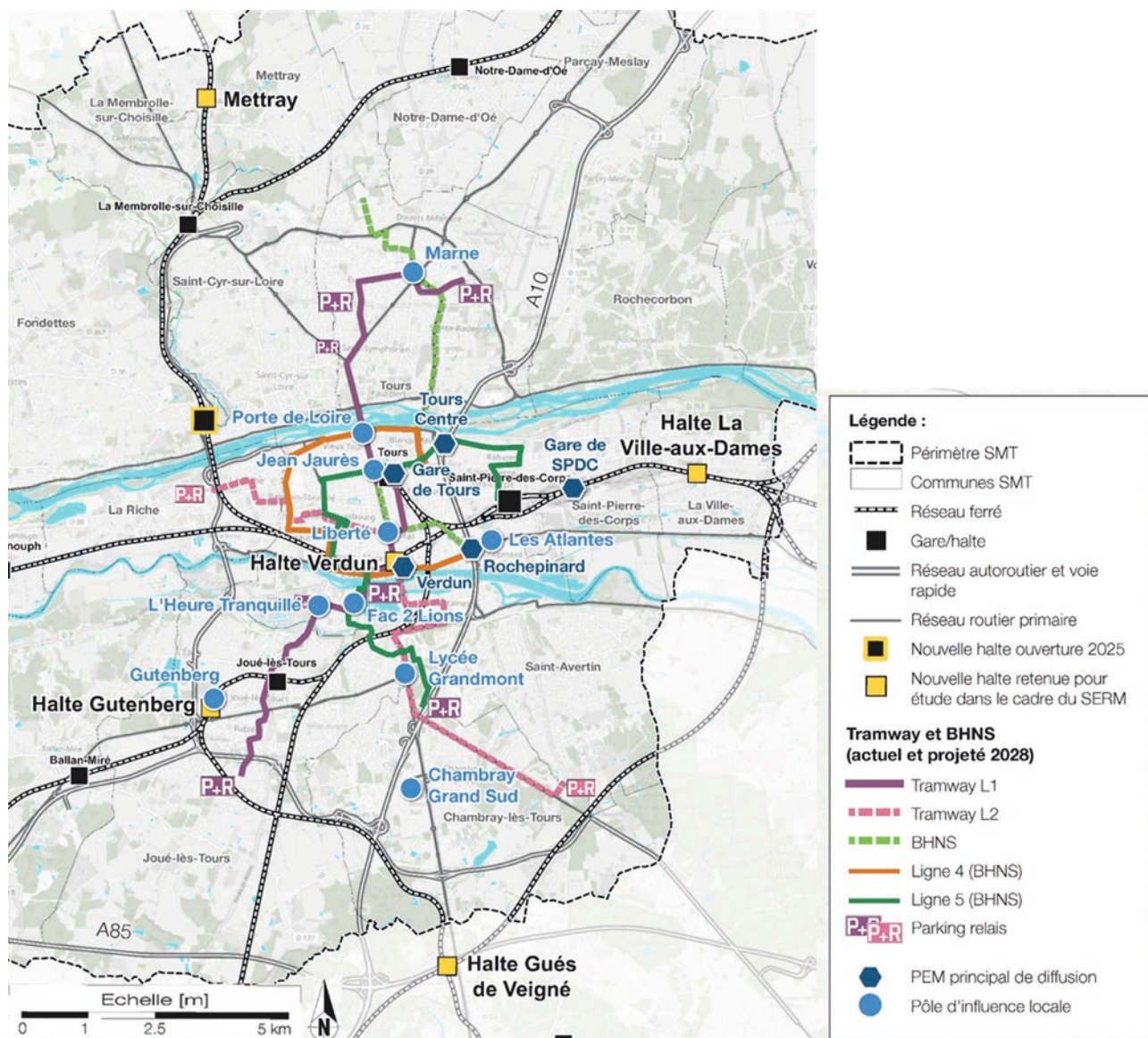


Figure 92 - PEM de diffusion et PEM d'influence locale

## Action n°25

### Mettre en place le titre de transport unique

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La démarche de titre de transport unique s'inscrit dans des objectifs de fluidité du parcours voyageur et de développement durable en évitant la démultiplication des cartes, tickets et autres supports. Sur le territoire, certaines mesures sont déjà en place telles que l'intégration des parcs à vélos et parkings relais (P+R) dans le titre Fil Bleu via un support unique. L'objectif est d'avancer vers une intégration plus complète des différentes offres de mobilité, à la fois sur le territoire et en lien avec les territoires voisins.

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 de transport unique. La convention d'expérimentation a été signée par le SMT durant l'été 2024.

#### Déclinaison des mesures

- **Intégrer les autres services de mobilité** (P+R, P+V, voiture en autopartage, vélos en libre-service, etc.) sur un support unique et sur une tarification combinée;
- Développer la démarche de titre de transport unique avec les territoires voisins afin de simplifier les déplacements intermodaux et inter-régionaux.

# Action n°26

## Développer une plateforme multimodale d'informations et d'achat de titres de transport (MaaS)

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'objectif visé est de faciliter l'usage des transports collectifs et autres modes en regroupant les services de mobilité existants sur le territoire en un seul outil multimodal. Il s'agit de développer le concept MaaS (Mobility as a Service) sur le territoire en offrant un modèle intégré où les usagers peuvent planifier, réserver, payer et utiliser différents modes de transport via une seule plateforme numérique. Le MaaS visera ainsi à simplifier la mobilité urbaine et interurbaine en offrant une solution multimodale et personnalisée aux utilisateurs. Celui-ci se compose généralement de plusieurs niveaux, en fonction du niveau d'intégration du système :

- le niveau 1 correspond uniquement à l'intégration de l'information. À ce niveau, il s'agit exclusivement d'un calculateur d'itinéraire, qui permet aux utilisateurs de planifier et de comparer différents modes de transport (trains, transports collectifs urbains, vélos, etc.) sur une seule plateforme ;
- le niveau 2, réservation et achat de billets unitaires. À ce stade, l'utilisateur peut non seulement obtenir des informations sur son trajet, mais aussi réserver et acheter des billets à l'unité pour plusieurs modes de transport à partir d'une seule plateforme ;
- le niveau 3, réservation et achat de billets intégrés. Ce niveau ajoute une fonctionnalité de paiement unique pour plusieurs services de transport. L'utilisateur peut effectuer un paiement global pour l'ensemble de ses trajets via une plateforme unique. Le système de paiement intégré permet la gestion d'un seul compte de paiement pour tous les modes de transport ;
- le niveau 4, intégration des objectifs sociétaux. À ce niveau, le MaaS permet aux collectivités de mettre en avant les solutions de mobilité les moins polluantes afin d'inciter les usagers à utiliser préférentiellement ces

modes. L'offre est donc personnalisée et s'adapte aux besoins individuels des utilisateurs, incluant la possibilité de choisir des itinéraires ou des services spécifiques en fonction des préférences personnelles, notamment écologiques.

Le MaaS peut aller plus loin en intégrant des données en temps réel sur les conditions de circulation ou de disponibilité de chaque mode ou encore intégrer d'autres services urbains, comme le stationnement ou les bornes de recharge pour véhicules électriques.

Pour l'heure, le MaaS sur le territoire est porté à l'échelle régionale par JVMalin une plateforme et une application correspondant en l'état à un MaaS de niveau 1, puisque JVMalin regroupe en un lieu l'ensemble des informations concernant les différents modes du territoire et qu'il propose un calculateur d'itinéraire permettant de comparer différents choix modaux.

### Déclinaison des mesures

- **Développer un MaaS afin d'aller vers un niveau 2** (réservation et achat de titres unitaires) puis un niveau 3 (réservation et achat de billets intégrés). Il s'agit alors de poursuivre le développement du MaaS afin de permettre, au-delà de l'information et du planificateur d'itinéraire, l'achat de titres intégrant plusieurs modes de transport.

Essentiellement orienté vers les transports en commun, **cet outil pourra être par la suite étoffé et complété afin d'intégrer d'autres services de mobilité.** En ce sens, des réflexions devront être menées sur l'intégration des objectifs sociétaux et d'incitations (niveau 4) à la plateforme et la faisabilité d'intégration

d'autres services de mobilité urbaine (stationnement, bornes de recharge, covoiturage, la plus complète

possible autopartage, etc.) afin de tendre vers une plateforme MaaS.

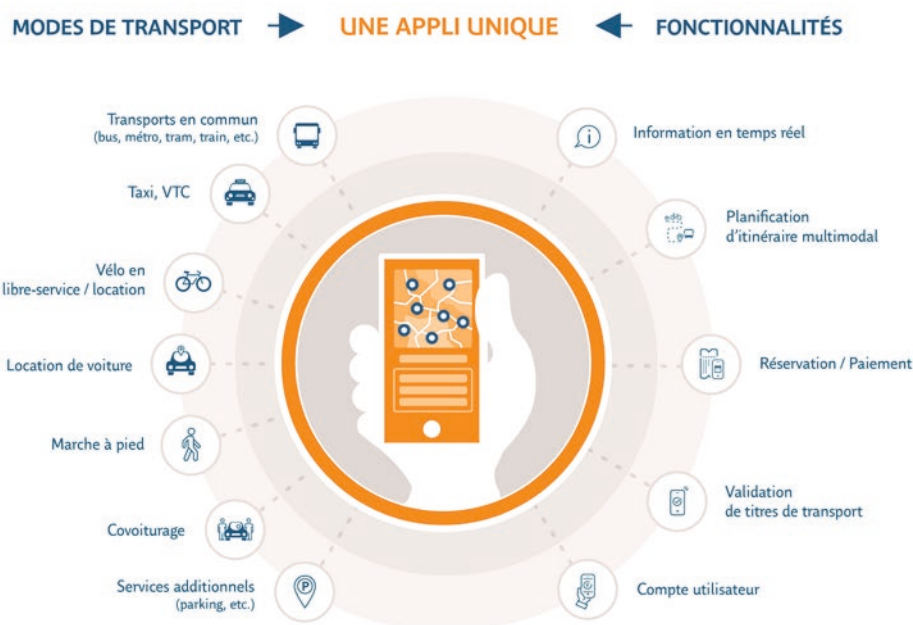


Figure 93 - Illustration des fonctionnalités d'un système MaaS

#### Synthèse de l'axe Fluidifier le parcours des usagers

Axe Fluidifier le parcours des usagers	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 23: Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de rabattement	1-2-3-4-5-6-7-10-11-14-32	SMT, Région Centre-Val de Loire	TMVL, TEV, Vinci Autoroutes, Communes
Action 24: Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de diffusion	8-13-16-17-32	SMT, Région Centre-Val de Loire	TMVL
Action 25: Mettre en place le titre de transport unique	1-2-3-6-10-11-14	SMT, Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM)	Région Centre-Val de Loire, SNCF, Déléguataire Fil Bleu
Action 26: Développer une plateforme multimodale d'informations et d'achat de titres de transport (MaaS)	1-2-3-6-7-10-11-12-13-14-23-24-25-27-29	Région Centre-Val de Loire	SMT - TMVL - TEV - EPCI - Opérateurs privés



## 7.4 L'axe « Accompagner les changements de pratique »

Le plan d'actions proposé est le suivant :

### Orientation 4.1 : Structurer l'information et l'accompagnement voyageurs

- Action 27 : Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles.

### Orientation 4.2 : Engager les reports modaux et temporels et assurer un accès à la mobilité pour toutes et tous

- Action 28 : Créer une Maison de la Mobilité et développer les outils pour inciter aux changements de pratique ;
- Action 29 : Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous ;
- Action 30 : Mettre en place un bureau des temps.

### Orientation 4.3 : Développer un bouquet de services de mobilité

- Action 31 : Développer l'usage de la voiture partagée ;
- Action 32 : Créer du stationnement vélos et EDP sécurisé ;
- Action 33 : Développer et diversifier les services de mobilité à vélo.

### Orientation 4.4 : Faciliter la transition vers des véhicules à faibles émissions.

- Action 34 : Favoriser l'électrification des véhicules.

## Action n°27

### Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

La mise à disposition de services de mobilité performants contribue à offrir aux usagers des solutions alternatives à la voiture en solo pour leurs déplacements du quotidien, mais de nombreux retours d'expérience montrent que sans un accompagnement personnalisé au changement, celui-ci peut s'avérer difficile. En ce sens, la conférence « Mobilité et comportement : comment faire évoluer nos déplacements en faveur des mobilités durables ? », organisée en juin 2025 dans le cadre de la démarche, a permis d'évoquer les principaux freins à l'adoption des modes alternatifs en compagnie de Stéphanie Vincent, docteure en sociologie et enseignante-chercheuse en mobilité et aménagement du territoire à l'Université Lyon 2. Elle indique en ce sens que les freins sont nombreux, et que l'usage majoritaire de la voiture est le résultat d'un système automobile extrêmement fort qui s'est construit au fil du temps au travers de l'aménagement de l'espace, de systèmes de valeurs, d'habitudes ancrées dès le plus jeune âge. Les processus de changement de comportement sont complexes et la transformation de cette culture mobilière prend du temps. Tout d'abord, le processus de changement s'insère dans des contextes biographiques (capacité à remettre en cause sa routine) qui vont être favorables à de nouvelles habitudes. En effet, la routine est questionnée seulement lorsqu'un changement intervient sur un volet de la vie de l'individu. En dehors de cela, il apparaît très difficile de remettre en question des routines établies. En deuxième lieu, certaines dispositions vont placer l'usager soit dans des dispositions négatives à l'encontre de l'automobile (stress, congestions, contraintes répétées), soit dans des dispositions favorables à l'utilisation des modes alternatifs (calendrier contraint qui ne permet pas d'avoir le temps de pratiquer une activité physique : l'utilisation du vélo pour se rendre au travail permet de répondre au besoin), soit dans des dispositions

liées à des valeurs écologiques : des personnes qui se posent des questions sur leur mode de consommations, leurs pratiques de mobilité etc., et qui sont dans une réflexion plus ou moins active. Toutefois, pour que le changement s'opère vraiment, un élément déclencheur est primordial. Stéphanie Vincent en dénombre de trois types : la contrainte (événement pas anticipé qui place l'individu dans l'obligation de faire autrement : véhicule en panne, incapacité à conduire, etc.), l'engagement (plutôt lié à des profils de type militants, individus qui vont mettre en accord leurs pratiques avec leurs valeurs, notamment en lien avec des valeurs citoyennes et écologiques), l'opportunité (la rencontre avec une alternative : nouveau système de transport à proximité du lieu de domicile, rencontre avec un covoitureur, avoir l'information d'une offre alternative qui répond au besoin). Cette action s'attache donc à lutter contre la résistance au changement en initiant l'usager dans sa démarche et en l'accompagnant dans l'action de changement qu'il entreprend. Le changement de comportement est souvent un processus progressif, structuré en plusieurs étapes : précontemplation, contemplation, préparation, action, répétition//maintien, diffusion//propagation//généralisation. L'action a donc pour objectif d'impulser la démarche et d'accompagner de manière progressive les usagers à chaque étape de ce processus, jusqu'à l'ancrage durable de nouvelles pratiques, en s'adaptant au public concerné.

**Pour obtenir des résultats satisfaisants, les méthodes utilisées dépendront des cibles d'usagers à aller chercher et de leurs besoins spécifiques : appui aux plans de déplacements d'entreprises, ateliers de travail en classe pour les enfants, événements auprès des seniors, marketing individualisé (ambassadeurs) auprès des habitants d'un secteur ou d'un quartier où une offre se modernise, se renouvelle ou se développe, et bien d'autres. La formation des personnels**

des différentes structures (Maison de la mobilité, SMT, Fil Bleu, etc.) aux enjeux liés au changement de pratique sera également un point important à mettre en place.

## Déclinaison des mesures

### • Proposer un accompagnement spécifique à destination des entreprises et établissements publics

Il s'agit de faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle dans le cadre des déplacements quotidiens pour se rendre sur son lieu de travail ou dans le cadre de déplacements professionnels. Cela en incitant les Plans De Mobilité Employeurs (PDME), les plans de mobilité inter-entreprises ou encore les plans de mobilité de zones (d'activités, commerciales, etc.), en proposant des animations et des challenges liés à la mobilité, en proposant des points info-transport, etc.

Dans ce cadre, et afin d'encourager la mise en œuvre de ces mesures :

- développer le service MobiPro (Conseil en mobilité du SMT auprès des employeurs) en multipliant les communications de présentation du service à destination des employeurs du territoire : conseil pour améliorer les déplacements des salariés et les inciter à s'engager vers une mobilité plus durable, informer sur les aides éventuelles, aider à la réalisation d'un Plan de Déplacement Entreprise, inciter à la réalisation de Plan de Déplacement Inter Entreprise etc. ;
- développer un espace web dédié proposant des informations et différentes ressources (vidéos, webinaires, formations, retours d'expériences etc.) sur les mobilités et aides disponibles sur territoire à destination des entreprises et établissements publics.
- créer une boîte à outils mobilité, pouvant être mise en ligne sur l'espace web dédié, et constituant une base de données partagée dans laquelle les employeurs peuvent piocher pour améliorer les pratiques de transport (actions types, financements disponibles, contacts utiles, etc.) s'ils s'engagent dans un Plan De Mobilité Employeur (PDME) ;
- mettre en valeur les entreprises et établissements publics moteurs dans les démarches de mobilité : créer une cartographie des entreprises engagées dans des démarches, offrir une visibilité médiatique (articles, réseaux sociaux, évènements, site web).

### • Proposer un accompagnement spécifique à destination des scolaires et jeunes publics

Les établissements d'enseignement constituent une porte d'entrée pour l'autonomisation des jeunes dans leur mobilité et pour l'éducation à une mobilité plus durable et à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle tant auprès des jeunes que de l'ensemble de la sphère familiale. Il s'agit d'inciter, de soutenir et d'accompagner :

- en partenariat avec la région, le département et les communes, la réalisation de plans de déplacements établissements scolaires (PDES) (au sein des écoles, collèges, lycées) et de plans de mobilité des établissements universitaires ou écoles de l'enseignement supérieur (le Plan Universitaire des Mobilités de l'Université de Tours a été réalisé en 2024). La mise en place d'ateliers pédagogiques et de sensibilisation autour de la mobilité et d'animations variées en classe ou sur les temps périscolaires, permettant aux élèves de savoir se déplacer, s'orienter (à pied, à vélo, en transports collectifs), de manière sécurisée (code de la rue, code de la route) en impulsant la mise en place d'interventions selon des cycles réguliers avec l'appui de conseillers en mobilité ou d'associations ;
- en partenariat avec les communes, les associations, la police municipale, la réalisation du dispositif national « Savoir rouler à Vélo » (SRAV) et les actions de « permis vélos » en s'assurant de la réalisation de l'APER (Attestation de Première Éducation à la Route) dans chaque établissement du territoire, visant à développer les compétences de l'enfant piéton, rouleur (dont vélo) et passager ;
- en partenariat avec les communes, la pérennisation des pédibus et vélobus, notamment en lien avec les écoles primaires :
  - en soutenant la démarche via la formation de bénévoles qui les prennent en charge ;
  - en partageant des kits d'information, de sensibilisation et de mobilisation à la démarche à destination des établissements scolaires et des parents d'élèves ;
  - en mobilisant de manière annuelle les établissements scolaires sur la démarche de pédibus et vélobus, avec l'appui de la Région, du Département, des communes, de l'éducation nationale via les rectorats et d'associations spécialisées.
- le développement des rues-écoles et l'amélioration des conditions de déplacement à pied et à vélo aux abords des établissements scolaires (sécurité, confort), en lien avec la réalisation du Schéma directeur piéton.

● **Proposer un accompagnement spécifique à destination des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap et les seniors**

Il s'agit de garantir des solutions de mobilité adaptées, d'informer sur les offres existantes, de favoriser le dialogue et le partage entre usagers et de rassurer sur l'usage des modes à disposition :

- maintenir les services existants sur le territoire, notamment Fil Blanc, service proposant un transport à la demande personnalisé à destination des personnes à mobilité réduite et Mon guide Fil Bleu proposant un accompagnement humain sur le réseau Fil Bleu aux usagers de plus de 60 ans ;
- organiser des groupes de travail avec les publics concernés ou associations afin de recueillir leurs besoins ;
- valoriser des ambassadeurs de la mobilité spécifiques à ce type d'usager pour témoigner, réaliser des retours d'expériences sur leurs pratiques des mobilités et rassurer les usagers potentiels.

● **Proposer un accompagnement spécifique à destination des personnes en recherche d'emploi, habitants des QPV (Quartiers Prioritaires de la Ville) et autres usagers « fragiles »**

Il s'agit de poursuivre le soutien aux associations accompagnant ces publics dans leurs démarches : recherche d'emploi, formation, etc., vis-à-vis de la mobilité qui apparaît comme l'un des freins principaux dans le processus d'insertion :

- en lien avec le département et la région, renforcer le rôle des opérateurs sociaux pour l'accompagnement à la mobilité de ces publics : former les opérateurs sociaux (créer une formation et la dispenser aux missions locales, maisons France Service, France Travail, etc.) ;
- accompagner et former ces publics dans leurs parcours de mobilité : proposer des solutions de mobilité temporaires, au sein du processus d'insertion (financement du titre de transport dans le cadre d'un entretien d'embauche par exemple), et accompagner les usagers sur le long terme en partenariat avec les associations, par exemple Wimoov et Mobilité Solidaire 37 ;
- accompagner à l'usage de la voiture partagée : auto-partage, covoiturage ;
- accompagner l'usage de la voiture personnelle : permis de conduire, garages solidaires ou aides à l'entretien du véhicule ;
- accompagner à l'usage du vélo personnel : savoir rouler et circuler, possession ou location d'un vélo (courte ou longue durée), entretien de celui-ci si besoin.

● **Proposer un accompagnement spécifique à destination des touristes** en facilitant l'accès à l'information sur les offres de mobilité à leur disposition, sur un territoire largement touristique :

- proposer des informations claires, multilingues et accessibles à tous en favorisant l'usage de pictogrammes et d'illustrations ;
- poursuivre les partenariats avec les secteurs hôteliers et d'hébergement afin de favoriser l'usage des modes actifs par les touristes ;
- mettre en place des campagnes de communication sur les bonnes pratiques et avantages d'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle, notamment sur les lieux touristiques : panneaux, affichages, vidéos courtes en entrées des lieux touristiques ou d'hébergement.

● **Proposer un accompagnement spécifique à destination des nouveaux arrivants** sur le territoire, pour poursuivre l'attractivité du territoire en les accueillant au mieux :

- proposer un lieu d'accueil et d'informations sur les solutions de mobilité disponibles sur le territoire ;
- diffuser un « kit d'accueil primo arrivant » regroupant l'ensemble des offres de mobilité existantes sur le territoire à chaque nouvel arrivant : à diffuser globalement dans les boîtes aux lettres ou via un envoi par mail, au sein des entreprises, écoles, établissements publics etc. ;
- mettre en place une campagne de communication ciblée à destination des nouveaux arrivants : affichage dans les lieux clés (gares, mairies, campus, etc.) ;
- proposer des ateliers découverte de la mobilité de manière annuelle ou bi-annuelle afin de présenter l'offre de mobilité existante et répondre aux interrogations des nouveaux arrivants.



# Action n°28

## Créer une Maison de la Mobilité et développer les outils pour inciter aux changements de pratique

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Cette action du PDM constitue un catalyseur pour répondre aux enjeux de changements de comportement mobilité. **Il s'agit de mettre à la disposition du territoire et des usagers plusieurs outils permettant de centraliser l'information sur l'ensemble des offres de transports, de porter les sujets de mobilité durable vers le grand public et de répondre aux besoins de mobilité pour tous (salariés, personnes en recherche d'emploi, personnes à mobilité réduite, public précaire, public fragile, seniors, jeunes...) et sur l'ensemble du territoire du SMT. Il s'agit également de promouvoir les dispositifs mis en place, de conseiller les publics et notamment les plus contraints dans leurs déplacements ou d'animer le processus de changement des pratiques de déplacements via des démarches pédagogiques et de sensibilisation.**

L'accompagnement au changement de comportement de mobilité se décline via quatre outils majeurs :

- **Un nouveau lieu fixe, via la création de la Maison de la mobilité**, qui ne serait pas simplement un guichet supplémentaire mais un véritable tiers lieu flexible, offrant

des possibilités d'utilisation diversifiées et innovantes grâce à une dynamique de mise en réseau et à une approche collaborative bien structurée. Des relais sur le territoire pourront également être déployés comme des guichets au sein des mairies volontaires, des maisons France Service, etc. ;

- **Une présence sur le terrain avec la volonté « d'aller vers » les usagers**, via la présence d'agents dans les communes, sur les marchés et l'appui sur du marketing individualisé, directement en porte à porte ;
- **Une diffusion de l'information, pour créer de la motilité**, c'est-à-dire donner les compétences aux usagers pour qu'ils puissent réaliser des choix modaux raisonnés en toute connaissance ;
- **Un accompagnement, une sensibilisation et un dialogue de manière continue**, en tout temps du processus de changement afin d'opérer des changements de comportements de mobilité pérennes.

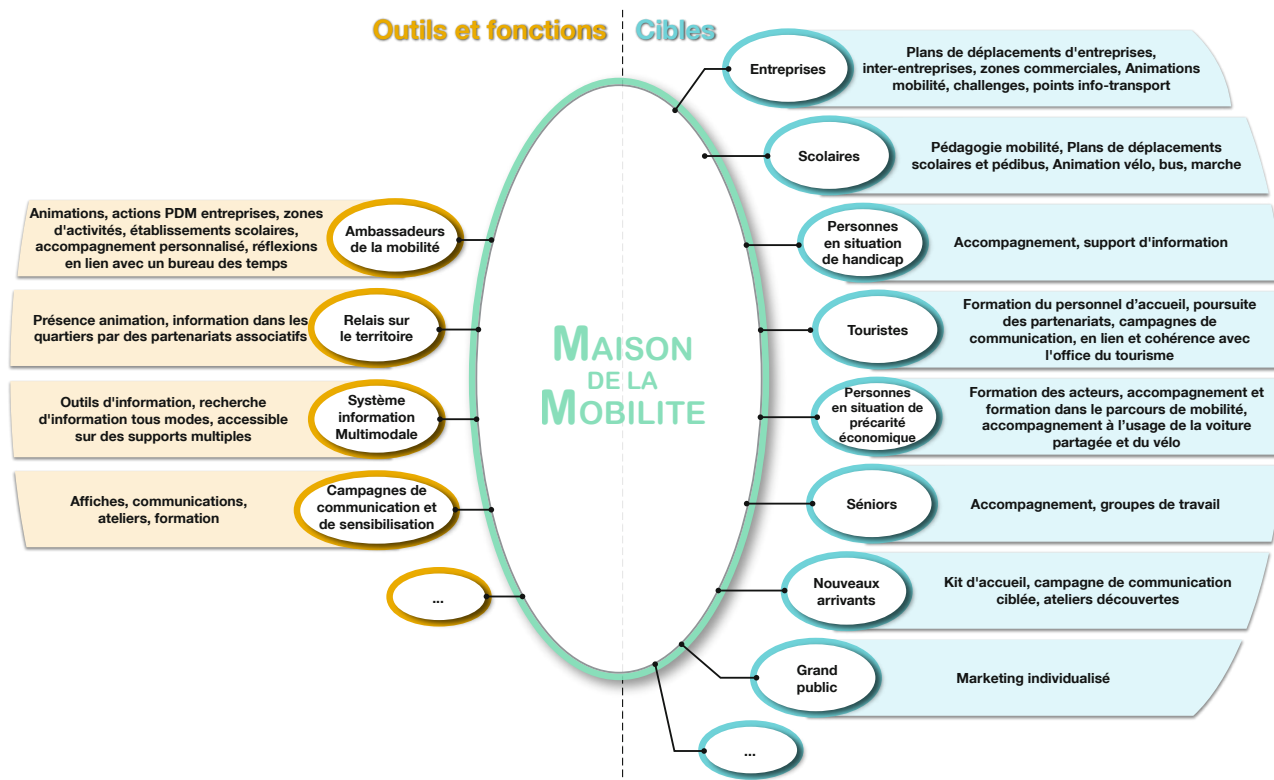


Figure 94 - Les publics cibles et les fonctions/outils de la Maison de la mobilité

## Déclinaison des mesures

- Mettre en place la structure physique de la Maison de la mobilité:
- **la mise à disposition d'un espace d'accueil et de conseil pour la mobilité des usagers:** la Maison de la mobilité pourra constituer un lieu proposant divers services tels que le regroupement et la mise en avant des informations liées aux différents modes de transports à l'échelle du territoire et au-delà (vélo, transports collectifs urbains et interurbains, covoiturage, autopartage, électromobilité, parcs relais, etc.), le conseil en mobilité, la souscription d'abonnement ou l'achat de titres de transport, l'accompagnement au numérique, l'aide à la prise en main de certains services, la location de vélos Velociti, la vente de vélos d'occasion, la possibilité de réparer son vélo ou de participer à des ateliers de réparation afin de gagner en autonomie, la possibilité de participer à des ateliers de remise en selle ou d'apprentissage pour rouler en ville, la possibilité d'être accompagné pour découvrir de nouveaux modes, etc.;
- **la mobilisation d'agents:** le personnel de la Maison de la mobilité et les associations locales par délégation seront en charge des actions liées aux plans de déplacements employeurs//inter-entreprises//zones d'activités, scolaires//universitaires, des animations variées, de l'accompagnement personnalisé, etc. Sur

le territoire, **il s'agit dans un premier temps de s'appuyer sur les équivalents temps plein (ETP)** existants (Accueil Vélo Rando, MobiPro) de l'ordre de **5 ETP** pour progressivement créer de nouveaux postes et ainsi augmenter le nombre d'ETP en cohérence avec les missions que devra gérer la Maison de la Mobilité. Le nombre d'ETP pourra ainsi augmenter jusqu'à environ **8 ETP** sur le territoire à horizon 2030-2036;

- **les lieux:** La Maison de la mobilité peut s'organiser autour d'un site physique à définir, suffisamment central pour convenir à l'ensemble du territoire et lisible pour en faciliter l'appropriation, mais il bénéficierait également du développement de relais locaux avec des guichets par exemple au sein des communes volontaires du territoire ou bien au niveau des Maisons France Service, qui pourront constituer des points relais sur lesquels s'appuyer pour communiquer sur l'ensemble du territoire du SMT.
- Proposer une présence régulière sur l'ensemble du territoire afin d'aller vers les usagers:
- **via des relais mobiles sur le territoire** (utilitaire aménagé, caravane ou remorque) qui se rendent sur des lieux stratégiques: au niveau des marchés, les événements de quartiers, etc. pour aller chercher les usagers des secteurs périphériques. L'objectif est d'aller à la rencontre des populations, de toucher un maximum de personnes et ne pas être obligé de se rendre à Tours de manière systématique, ce qui sera facilité par

la montée en puissance des effectifs et le recours à des prestataires externes;

- en proposant aux habitants **des événements et challenges**;
- en mettant en place du **marketing individualisé** pour permettre de toucher l'individu dans ses besoins, préférences et pratiques spécifiques: conseils personnalisés et ciblés, etc.
- Créer de la motilité, c'est-à-dire donner les compétences à chaque usager de pouvoir se déplacer de la manière la plus raisonnée possible. Pour cela, il s'agit de diffuser l'information sur les offres existantes, sur les moyens et possibilités de les utiliser, et de permettre aux usagers de confronter cela à leurs besoins et envies, en s'appuyant sur les systèmes d'information multimodaux (SIM):
  - **diffuser largement les informations** sur l'ensemble des offres existantes sur le territoire et multiplier les ateliers et événements permettant aux usagers d'expérimenter les modes alternatifs;
    - mener des campagnes d'information et de sensibilisation pour faire évoluer les systèmes de valeurs et freins à l'usage des mobilités durables et montrer les avantages des mobilités plus vertueuses vis-à-vis de la santé, des coûts, du temps de trajet, de l'environnement;
    - développer et renforcer les campagnes de sensibilisation (affiches, vidéos, réseaux sociaux, sites web, applications, etc.);
    - mener des actions incitatives et de sensibilisation pour inciter à de nouvelles pratiques lors d'événements ou grands rendez-vous, en s'intégrant dans le tissu local et en créant davantage de partenariats afin de valoriser les offres alternatives, comme un partenariat entre les organisateurs de grands événements locaux telle que la Foire de Tours et l'opérateur de covoiturage Blablacar Daily en place sur le territoire, afin de faciliter le covoiturage pour se rendre à cet événement;

- créer des événements et challenges permettant de tester certains modes de manière ponctuelle et multiplier les ateliers pédagogiques telles que les vélos-écoles pour adultes.

- **proposer une Maison de la mobilité dématérialisée**, en appui sur les systèmes d'information multimodaux via une plateforme spécifique regroupant l'ensemble des informations multimodales (vélo, transports collectifs urbains et interurbains, covoiturage, autopartage, électromobilité, parcs relais, etc.) présente sur le territoire du SMT, ainsi que l'achat de titres de transport divers et des informations sur les aides existantes. Cette Maison de la Mobilité digitale pourra également proposer des contenus variés: tutoriels, vidéos, webinaires, etc. L'opportunité de s'appuyer sur JVMalin sera étudiée en fonction des évolutions constatées.
- **Maintenir un accompagnement continu des usagers tout au long du processus de changement de pratique** et à chacune des étapes de celui-ci, y compris après le basculement vers un ou des nouveaux modes de déplacement:
  - **mettre en place et poursuivre les mesures existantes permettant de consolider les nouvelles habitudes prises par les usagers et d'étendre la bonne pratique** à d'autres sphères privées ou publiques entourant l'usager, par exemple:
    - multiplier les services d'entretien du vélo, des ateliers de réparation vélo;
    - proposer un suivi personnalisé de l'impact des différents déplacements réalisés (kilomètres parcourus, CO<sub>2</sub> évités, économies réalisées, etc.);
    - mettre en place des témoignages et retours d'expériences d'usagers ayant adopté un changement de comportement durable et étant passé par chacune des étapes décrites ci-dessus, pouvant être mis en place dans le cadre d'événements spécifiques ou diffusés en direct au sein des entreprises, établissements scolaires ou de manière dématérialisée sur les différentes plateformes web, ou via la Maison de la mobilité.

# Action n°29

## Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous

Type d'action : indispensable

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Il s'agit de répondre aux besoins de mobilité de chacun, quels que soient son profil et le mode de déplacement employé afin que chaque individu puisse être libre de se déplacer et d'accéder à l'emploi, à l'éducation, aux soins, aux loisirs ou encore à la culture. Pour cela il s'agit notamment de pouvoir se déplacer via le réseau de transports collectifs urbains en prenant en compte les spécificités des usagers, notamment des personnes à mobilité réduite, des personnes avec valise, poussette, caddie, etc., ou des personnes en situation de handicap. Réglementairement, un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) doit être établi dans chaque commune de 1000 habitants et plus. Concernant l'accessibilité du réseau Fil Bleu, la majorité des arrêts prioritaires sont accessibles, ou le seront via la mise en œuvre de la deuxième ligne de tramway ou d'opérations urbaines prévues. Tout le matériel roulant (bus et tramway) est accessible sur le territoire. Les bus sont équipés de rampes électriques ou manuelles et d'au moins un emplacement UFR (Usager en Fauteuil Roulant). L'annexe accessibilité du PDM dresse un état des lieux détaillé de l'accessibilité du territoire du SMT.

Le laboratoire de la mobilité inclusive, créé il y a une dizaine d'années, définit la mobilité solidaire comme **« la mobilité pour tous et avec tous »**. Ce n'est pas une solution clé en main, mais plutôt une approche. C'est l'un des axes de la nouvelle loi d'orientation des mobilités (LOM), qui encourage à penser la mobilité sous l'angle des usages et non plus uniquement des déplacements. Toutes les solutions de mobilité doivent donc être envisagées pour répondre aux besoins de chacun ainsi qu'aux impératifs environnementaux. La mobilité solidaire est un levier incontournable pour concrétiser cette approche. Elle redonne de l'autonomie à chacun, en permettant à tous « d'avoir accès à ». Elle est aussi une opportunité pour déployer les

projets des territoires, travailler au désenclavement et favoriser l'égalité des chances. »

**Le PDM vise donc à faciliter les déplacements de l'ensemble des usagers pouvant rencontrer des difficultés de déplacement, parmi lesquels : les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite (y compris avec poussette, caddie, etc.), les seniors, les personnes en recherche d'emploi, les habitants des QPV, les jeunes, les enfants, les femmes, les habitants des territoires ruraux etc., en proposant des solutions de mobilité adaptées et en informant sur les solutions existantes sur le territoire, en permettant à chacun de savoir comment se déplacer et de pouvoir se déplacer.**

### Déclinaison des mesures

- **Animer un réseau d'acteurs locaux en pérennisant le club de la mobilité solidaire**, en planifiant des rassemblements a minima 2 fois par an et y intégrant d'autres acteurs pertinents du sujet et notamment les CCAS (Centre Communal d'Action Sociale);
- **Poursuivre le soutien apporté aux structures de la mobilité solidaire** (en termes de présence et de financements) et leur développement, et notamment :
  - **Wimoov** : Wimoov propose notamment un diagnostic personnalisé aux usagers en parcours d'insertion professionnelle ou en formation, seniors et jeunes entre 18 et 25 ans. L'élargissement du diagnostic personnalisé proposé par Wimoov à d'autres publics (personnes à mobilité réduite, par exemple) pourrait être expérimenté afin d'élargir les publics touchés par la démarche si les moyens le permettent;
  - la création d'un outil en ligne dans le cadre de la Maison de la mobilité virtuelle, en partenariat avec



d'autres acteurs de la mobilité solidaire pourrait également permettre un accès au dispositif de manière dématérialisée et guidée à distance;

- **Mobilité Solidaire 37** : association apportant une aide à la mobilité aux publics en insertion socio-professionnelle, avec notamment une auto-école solidaire, un service de location de véhicules deux roues (VAE et scooters) et voitures à tarif solidaire, un garage solidaire « Solidarouto 37 » et des ateliers collectifs permettant d'informer, de sensibiliser et d'accompagner vers une mobilité durable et inclusive. Mobilité Solidaire 37 porte également le projet TIMS qui a pour objectif de proposer des solutions concrètes aux personnes rencontrant des difficultés de déplacement à l'accès à l'emploi et à la formation;
- **Co'Hop** : entreprise à but d'emploi (EBE), créée via l'expérimentation Territoire Zéro Chômeur à Tours sur le secteur des quartiers Velpeau et Sanitas, permet à des habitants résidents du secteur et sans d'emploi depuis au moins un an, de retrouver un emploi non délocalisable au sein de Co-hop'. L'entreprise propose une offre de vélotaxi (Mobil'hop). L'objectif est de pérenniser l'action existante, et de poursuivre l'expérimentation sur d'autres quartiers prioritaires de la ville (QPV) sur le territoire du SMT, en s'adressant en priorité au public senior (expérimentation en 2025);
- **Collectif cycliste 37** : association qui vise à développer la pratique du vélo sur le département avec de nombreuses actions proposées : bourse aux vélos, audit de cyclabilité, Savoir rouler à vélo, atelier d'auto-réparation/vente, formations sur différents sujets : les bonnes pratiques, le Code de la route, la circulation et le stationnement à vélo, aide à la prise en main d'un VAE ou encore des cours de vélo-école pour adultes;
- **Veloop**, coopérative spécialisée dans la récupération et le reconditionnement des vélos et qui via le dispositif « **vélo solidaire** », propose la vente de vélos reconditionnés à un tarif solidaire, entre **0 et 50 €** à destination des habitants du SMT dont le coefficient familial est inférieur à 900;
- **VéloEgaux** : programme d'accompagnement dédié aux personnes en situation de précarité, qui vise à faciliter les déplacements de ces publics en leur apprenant à faire du vélo et en leur donnant accès à un vélo adapté à leurs besoins. Ce programme est proposé au sein du Collectif Cycliste 37 en partenariat avec les autres acteurs tels que Veloop.
- Pour les QPV, s'**inscrire dans le contrat de ville 2024-2030** et les trois fiches projet mobilité à savoir :
  - développer l'offre de transports en commun dans les QPV : lignes, horaires, tarification, liaisons aux lieux de vie et bassins d'emplois;
  - lever les freins pour l'accès à la mobilité : psychologiques, financiers et matériels;
  - encourager les mobilités douces.
- **Poursuivre l'action dans le cadre du contrat local de santé** de TMVL qui vise notamment à améliorer l'état de santé des habitants et à réduire les inégalités au travers de l'aménagement durable et l'accès aux mobilités :
  - amélioration de l'accès aux services Fil Bleu;
  - information, communication et sensibilisation des publics fragiles et professionnels œuvrant auprès de ces publics pour étendre la connaissance des dispositifs existants et soutenir l'accès aux mobilités;
  - poursuite du déploiement des infrastructures et de l'offre de mobilité active.
- Étudier la mise en place de **tarifications solidaires** sur les services vélos :
  - Velociti : étudier l'opportunité de mise en place d'une tarification solidaire sur les VA.
- **Animer et proposer des ateliers et services ciblés** à destination des publics dits « fragiles » et accompagner à l'usage des transports collectifs :
  - s'appuyer sur les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS), les associations et établissements spécialisés afin d'informer, de communiquer, de soutenir ces publics;
  - faire connaître le service Mon guide Fil Bleu et étudier son élargissement à d'autres publics : aujourd'hui deux formules d'accompagnement existent, une première formule à destination de tous les usagers, avec une prise en charge d'arrêt à arrêt, sans conditions particulières, mais possible seulement une fois, et une seconde formule, destinée uniquement aux usagers de plus de 60 ans, permettant également une prise en charge de porte à porte et un accompagnement à hauteur de 1 aller-retour par semaine. Il s'agit d'étudier la possibilité d'élargissement de la deuxième formule à d'autres publics, ou selon d'autres caractéristiques afin d'inclure et de toucher davantage d'usagers dits « fragiles »;
  - **multiplier les stages** de remise en selle, les garages solidaires automobiles (comme proposés par Mobilité solidaire 37) ou de vélos, autogérés par des bénévoles (CC 37), en ciblant en particulier les habitants des quartiers prioritaires de la ville (QPV), les femmes (Roulement à Bill) et les seniors, en s'appuyant sur la Maison de la mobilité (cf. action 27).

- **Former** un maximum de personnes aux enjeux liés aux publics dits « fragiles » et à leur mobilité et notamment :
  - former aux enjeux de la mobilité, aux offres et solutions existantes, les travailleurs sociaux et autres structures (associations, professionnels de santé, etc.) , pouvant être en lien avec des usagers dits « fragiles » ;
  - poursuivre la formation aux différents types de handicaps les personnes en contact avec des publics dits « fragiles » à différentes étapes de la chaîne de déplacement (agents d'accueil, de contrôle, de conduite, etc.).
- **Simplifier, adapter et rendre accessible l'information** à destination de ces publics cibles :
  - poursuivre les travaux en cours sur la lisibilité et la simplicité des messages portés, notamment au sein du réseau de transports collectifs répondant notamment aux problématiques liées à l'âge, la dyslexie, l'illettrisme (pictogrammes, écriture Facile à lire et à comprendre (FALC) et l'illectronisme (format papier) et poursuivre l'accompagner à l'usage du numérique, création d'une carte du réseau simplifiée, etc.);
  - mettre en place une application ou un site dédié présentant tous les dispositifs à destination des publics dits « fragiles » en simplifiant l'information et en l'adaptant, intégrer l'accessibilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite dans le développement du système MaaS, informer autant que possible sur les services existants, en s'appuyant notamment sur la Maison de la Mobilité ;
  - travailler sur une signalétique plus lisible et simplifiée, accessible aux publics fragiles, sur l'ensemble de la chaîne de déplacement (seniors, public à troubles cognitifs, illettrisme...).
- **Permettre une chaîne de déplacement confortable et sécuritaire**, sans obstacle pour les différents publics :
  - finaliser et mettre à jour les PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) des communes du SMT en s'assurant que chaque commune en ait un, s'appuyer sur le Schéma directeur d'accessibilité (SD/AP) Fil Bleu ;
  - traiter les cheminements piétons vers les arrêts de bus et stations tram prioritaires pour garantir la chaîne de déplacement en identifiant notamment les obstacles et en recensant et mettant à jour les cheminements accessibles ;
  - poursuivre le travail d'information des usagers Fil Bleu sur l'accessibilité des cheminements piétons depuis et vers les arrêts de bus et station tram (intégration au calculateur d'itinéraire déjà opérationnelle).
- **Garantir l'accessibilité** des infrastructures de transports collectifs à toutes les formes de handicap :
  - maintenir l'accessibilité du matériel roulant et des quais (bandes d'éveil de vigilance, rampes, annonces sonores, etc.);
  - permettre l'accès au réseau de transports Fil Blanc pour les personnes atteintes de handicap mental via un accompagnement spécifique à mettre en place en lien avec les structures spécialisées.
- **« Aller vers » afin de mieux cibler les besoins** : aller à la rencontre de la population et des publics cibles, réaliser des enquêtes auprès des publics cibles.

# Action n°30

## Mettre en place un bureau des temps

Type d'action : complémentaire

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'analyse, d'après les résultats de l'EMC<sup>2</sup>, de la répartition horaire des déplacements au cours de la journée, fait distinctement apparaître trois périodes de pointe dont deux périodes de pointe fortes : le matin et le soir. En effet, 45 % des déplacements journaliers sont réalisés aux heures de pointe du matin et du soir. La troisième période de pointe identifiée est celle du midi, mais elle présente un écart d'environ 30 000 déplacements avec les périodes de pointe du matin et du soir.

En croisant cet étalement des déplacements au cours de la journée avec les motifs liés à chacun des déplacements, il apparaît que les déplacements liés au motif travail ou au motif formations (écoles, études) représentent 50 % des déplacements à la période de pointe du matin. Les motifs de déplacements contraints restent forts dans les usages, impliquant des pointes assez marquées et déterminantes pour le dimensionnement des infrastructures, et un pic de midi important pour une métropole de plus de 300 000 habitants.

**La création d'un bureau des temps permettra d'engager des réflexions sur la répartition des déplacements dans la journée afin de :**

- Résorber les problématiques liées aux pics des heures de pointe : limiter les effets d'hyper pointe sur le réseau routier afin de réduire les nuisances urbaines potentielles (pollution atmosphérique, bruit, stress, etc.), limiter les pics de fréquentation qui saturent les réseaux de transports routiers (bus, car...), nuisant à la régularité des lignes de transport en commun et au confort des voyageurs tout en entraînant des surcoûts d'exploitation, améliorer la qualité du service pour tous, optimiser la capacité des transports collectifs, etc. ;
- Limiter les besoins de déplacements contraints par la promotion et l'organisation du télétravail ;
- Faciliter l'accès aux différents services et équipements du territoire en tenant compte des contraintes d'emploi du temps de certains usagers.

### Déclinaison des mesures

- **Poursuivre les réflexions sur l'articulation des rythmes de vie et de mobilité**, afin de confirmer l'opportunité et la faisabilité de mises en œuvre concrètes sur le territoire ;
- Définir et mettre en œuvre un plan d'actions proposant des mesures concrètes telles que :
  - l'adaptation des horaires d'ouverture des établissements publics (écoles, universités, équipements et services) en coordonnant les divers acteurs urbains ;
  - l'adaptation des pratiques de travail en incitant au télétravail ;
  - proposer des horaires de présence en entreprise flexibles ;
  - la poursuite de la dématérialisation des démarches administratives, etc.

**Le bureau des temps s'appuiera sur un groupe de travail dédié**, intégré ou non au sein de la Maison de la mobilité, en relation directe avec les principaux pourvoyeurs de déplacements contraints sur le territoire et notamment les établissements scolaires et universitaires, les principaux employeurs, y compris l'armée et les services publics, et les principaux lieux événementiels. Ensemble, il s'agit de mesurer à quel point la concentration des flux pénalise chaque acteur de la mobilité et vérifier avec eux si des décalages horaires peuvent intervenir ou si des coordinations peuvent être menées en cas de besoin. Le bureau des temps est ainsi à la fois une commission chargée d'identifier des actions en faveur de la gestion des temps de la ville et une cellule de coordination pérenne, assurant un dialogue continu entre acteurs et générateurs de mobilité sur le SMT.

# Action n°31

## Développer l'usage partagé de la voiture

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

L'objectif visé est de développer les offres de mobilité permettant un usage partagé de la voiture, via le covoiturage d'une part et l'autopartage de l'autre.

**Pour le covoiturage**, l'objectif est de répondre à la fois aux besoins de mobilité des habitants péri-urbains travaillant en zone dense qu'aux habitants de la zone dense travaillant en zone péri-urbaine, en proposant une offre de mobilité complémentaire alternative à l'automobile. L'action vise ainsi à proposer une alternative crédible en complément, de certaines lignes de transports collectifs et de transports à la demande du réseau Fil Bleu. Il s'agit ici de développer le covoiturage dit « classique » sur réservation en complément de l'expérimentation de lignes de covoiturage sans réservation afin d'en faire un mode de mobilité structurant à part entière s'appuyant sur l'offre potentielle existante des nombreux sièges vides.

**Pour l'autopartage**, les objectifs visés sont d'une part la réduction du taux de motorisation sur le territoire, en offrant une alternative à la possession d'un véhicule, et d'autre part de permettre une optimisation des espaces de stationnement en mutualisant les besoins. Quatorze emplacements de stations d'autopartage sont présents sur le territoire dont onze situés à Tours, une à Saint-Pierre-des-Corps, une à Chambray-lès-Tours et une à La Riche. En 2025, le service CITIZ dénombre 27 véhicules sur le territoire regroupant environ 453 clients actifs (client ayant réalisé au moins une réservation kilométrée et facturée en 2024). L'autopartage sur le territoire est très marginal en l'état.

### Déclinaison des mesures

#### Concernant le covoiturage :

- **Étudier un schéma d'aires de covoiturage** à l'échelle du département ou du SERM permettant d'identifier les secteurs opportuns pour l'aménagement d'aires de covoiturage sur le territoire, intégrant notamment les réflexions suivantes :
  - aménagement de places de covoiturage en s'appuyant en priorité sur les aires existantes et les emplacements déjà utilisés pour du covoiturage informel ;
  - aménagement d'aires de covoiturage à proximité des principaux accès aux voies structurantes du territoire, en lien avec les PEM, P+R et les études en cours liées à l'Autoroute Bas Carbone et aux PEM associés ;
  - aménagement de places dédiées au covoiturage au niveau des P+R et PEM pour les covoitureurs se rabattant pour utiliser le réseau Fil Bleu, avec la définition d'un niveau de service minimum ;
  - opportunité et faisabilité de réserver des places aux covoitureurs au sein des parkings publics en ouvrage ;
  - opportunité et faisabilité d'aménagement de voies réservées au covoiturage sur les voies structurantes du territoire, en lien avec les études en cours sur l'Autoroute Bas Carbone et l'A10.



- Valoriser le covoiturage via les mesures suivantes de sensibilisation, d'incitation et d'aide à la mise en relation:

- pérenniser le cofinancement des trajets de covoiturage et étendre le dispositif de financement des trajets à l'ensemble du territoire couvert par le SERM avec l'aide du dispositif de financement régional sur les communautés de communes du département permis par la levée du versement mobilité régional;
- impulser l'adhésion au service en créant des communautés d'utilisateurs réguliers;
- organiser de la communication événementielle: jeu concours, défis, challenges collectifs, etc., afin d'animer les communautés et impulser une dynamique, un sentiment d'appartenance et l'engagement des usagers (dans le cadre de la maison de la mobilité);
- harmoniser la tarification et la communication par tous les acteurs locaux pour assurer une meilleure cohérence et visibilité;

De manière générale, il s'agit de répondre positivement aux opportunités et demandes qui s'expriment sur le territoire pour répondre à l'enjeu d'accompagner le développement du covoiturage.

### Concernant l'autopartage :

- **Étudier les possibilités de mutualisation** de certains véhicules afin de proposer une flotte en autopartage afin d'inciter à une démotorisation des ménages tout

en proposant une offre aux usagers en ayant le besoin. Pour cela, il conviendra :

- d'étudier les possibilités de mutualisation des véhicules de services des services publics afin de proposer davantage de véhicules en autopartage, accessibles à tous;
  - de promouvoir l'autopartage pour les usages professionnels en complément ou en remplacement des flottes captives;
  - d'inciter à la mutualisation des flottes de véhicules entre plusieurs entreprises situées dans une même zone;
  - de promouvoir l'autopartage entre particuliers par le biais de communications spécifiques.
- Étudier la faisabilité d'un développement de l'offre de véhicules en autopartage sur les communes du SMT;
  - Étudier l'implantation de stations d'autopartage le long de la ligne2 de tram, dans les gares et les PEM du SMT;
  - Étudier l'électrification partielle de la flotte CITIZ;
  - Étudier la pertinence d'un AMI pour le développement de l'autopartage (nouveaux opérateurs, nouveaux emplacements);
  - **Créer des emplacements pour véhicules en autopartage** en cas de suppression de stationnement voiture si pertinent.

# Action n°32

## Créer du stationnement vélo et EDP sécurisé

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

**Afin de favoriser l'usage du vélo et des EDP (notamment trottinettes), au-delà de la réalisation d'aménagements de voirie, il est également nécessaire de répondre aux besoins de stationnement, notamment avec du stationnement sécurisé.** En effet, le manque d'offre de stationnement peut, comme pour la voiture, dissuader fortement l'usage du vélo et des EDP. Et même en cas de présence d'une offre, mais non sécurisée, la crainte du vol peut engendrer les mêmes effets. La création de stationnement vélo sécurisé permet ainsi de lutter contre le vol en garantissant à l'utilisateur un stationnement sûr et ainsi lever l'un des freins à l'usage du vélo. Celle-ci peut se combiner, sur certains espaces clefs, à une offre de consigne, permettant aux usagers de stocker des sacs, casques et autres objets, facilitant l'usage du vélo y compris dans un contexte chargé, avec une vigilance particulière quant au maintien d'un service de qualité. Cette offre de stationnement sécurisée est à déployer dans les secteurs résidentiels, pour garantir un espace de stationnement de nuit sécurisé pour les vélos, dans les lieux de destination du territoire, pour les usagers empruntant leur vélo sur l'intégralité de leur trajet, et sur les PEM de rabattement, pour les usagers du périurbain qui souhaitent utiliser le vélo pour rejoindre un arrêt de tramway ou de bus.

### Déclinaison des mesures

**Concernant le stationnement vélo** au niveau des PEM de rabattement existants et projetés, l'offre de stationnement vélos sécurisée actuelle et projetée paraît suffisante pour répondre aux besoins liés à l'intermodalité transports collectifs Fil bleu – vélo. Celle-ci peut être dimensionnée entre 1,5 % et 3 % des montées journalières effectuées dans le pôle d'échange, correspondant à une part modale vélo pour le rabattement de 3 à 6 %. Cette part, qui peut sembler modeste a priori, est liée au fait que les usagers cyclistes devraient préférer utiliser leur vélo jusqu'à destination dans un contexte

de développement de Vélival. Cependant, selon l'évolution de la fréquentation, une augmentation du volume de places sera proposée.

#### • Sur les PEM de rabattement existants

En lien avec la ligne 1 de tramway, les parcs à vélos Vaucanson (36 places) et Jean Monnet (36 places) semblent avoir un dimensionnement suffisant en confrontant l'offre aux niveaux d'occupation faibles des différents parcs à vélo le long de la ligne 1. **En ce sens, il est proposé de maintenir le nombre de places existantes, en misant davantage sur un objectif d'augmenter leur fréquentation ;**

#### • Sur les PEM de rabattement à venir

- **en lien avec la ligne 2 de tramway**, les parcs à vélos prévus au niveau des terminus Bords de Loire (20 places) et Papoterie (20 places) semblent également avoir un dimensionnement suffisant en confrontant l'offre aux nombres de montées dans la ligne à chacun de ces arrêts, d'après les projections (Dossier d'enquête publique Lignes2tram). En effet, il est estimé entre environ 500 à 600 montées par jour à chacun de ses arrêts, ce qui représenterait environ 3 à 4 % de rabattement à vélo sur le réseau Fil Bleu en ces deux points, dans le cas où les places de stationnement des parcs à vélo seraient complètement utilisées ;
- **en lien avec la ligne BHNS**, un manque est identifié au niveau du terminus des Atlantes à l'est. L'aménagement d'un parc à vélos sécurisé sur ce terminus permettrait aux usagers en provenance du bassin versant est de se rabattre sur la ligne en ce point. Au vu du nombre de montées par jour attendu à cet arrêt (environ 1000 montées/j d'après le Dossier d'enquête publique Lignes2tram), l'aménagement d'une trentaine de places permettrait de viser un rabattement vélo de l'ordre de 3 % sur cet arrêt.

**Concernant le stationnement pour les EDP**, il s'agit de veiller à proposer du stationnement sécurisé spécifique à ce mode.

**En dehors des PEM, il s'agit de :**

- Poursuivre le développement de stationnement vélo en réalisant les projets identifiés à court terme et notamment :
  - le Bd. Paul Doumer à Saint-Avertin;
  - le secteur de la Tranchée sur la rue des Bordiers;
  - les gares de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, Ballan-Miré, Joué-lès-Tours et Druye.
- **Poursuivre l'aménagement de stationnement vélos selon la volonté d'équiper toutes les gares et haltes du territoire du SMT.** Le dimensionnement de l'offre en stationnement vélos sur ces PEM pourra être supérieur à l'offre sur les PEM liés au tramway/bus selon les réflexions du SERM notamment;
- **Organiser du stationnement sécurisé au niveau des zones de résidence, d'emplois et d'activités, des commerces et sites touristiques :** stationnement de longue durée sur l'espace public avec une part de consignes sécurisées ou boxes à vélo sécurisés, en sus du stationnement de courte durée avec arceaux et abris à proximité des commerces, lieux touristiques, points de restauration, avec points de recharge;
- **Garantir des normes de stationnement vélos suffisantes et évolutives** dans les zones résidentielles et à destination des activités (1 place vélo minimum par chambre dans les logements neufs);

- **Poursuivre le déploiement d'arceaux** avec notamment l'aménagement d'arceaux au niveau des espaces libérés par l'interdiction du stationnement 5 m en amont des passages piétons;
- **Poursuivre le développement des capacités de stationnement sécurisé** au niveau des parcs publics (au cas par cas en fonction des besoins);
- **Assurer un stationnement sécurisé pour le cyclotourisme**, le long des itinéraires vélos à vocation touristique (véloroutes notamment) et à proximité des principaux lieux touristiques du territoire.
- **Saisir les opportunités de requalification de l'espace public** pour installer des arceaux vélo (voire des boxes sécurisés en fonction de l'environnement) afin de mail-ler le territoire.

L'opportunité de création de places de stationnement vélo sera systématiquement étudiée en cas de suppression de stationnement voiture.

À noter que le déploiement du stationnement vélo et EDP sécurisé est à la charge du SMT et d'autres acteurs tels que les autres collectivités, entreprises, commerces, établissement d'enseignement, etc.

## Action n°33

### Développer et diversifier les services de mobilité à vélo

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Afin de favoriser l'usage du vélo et des EDP (notamment trottinettes), au-delà de la réalisation d'aménagements de voirie et de mise en place de stationnement sécurisé, il est également nécessaire de proposer un certain nombre de services de mobilité à vélo. Les services de mobilité à vélo permettent de proposer une alternative à la possession d'un vélo et à la possession et à l'usage de la voiture individuelle, qui conditionne fortement les choix modaux des usagers, en plus de participer à la visibilité et à la valorisation des modes alternatifs. Ceux-ci peuvent

également permettre de louer un vélo dont l'entretien est compris et de tester différents types de vélo (VAE, longtails, etc.). Afin de promouvoir l'usage du vélo, divers services dédiés aux cyclistes sont mis en place sur le territoire du SMT, venant compléter l'aménagement des voies cyclables : accès à une flotte de vélos en libre-service Pony ou encore à une offre de vélos en location Velociti. L'objectif est donc de poursuivre l'incitation à l'usage du vélo par le développement de services vélos multiples.



Figure 95 - Vélos en libre-service Pony et vélos de location longue durée Velociti



## Déclinaison des mesures

**Concernant les services de mobilité à vélo**, il s'agit de poursuivre sur le territoire leur développement par le biais des mesures suivantes :

- Concrétiser les évolutions prévues à court terme concernant Velociti et l'Accueil Vélo et Rando avec notamment :
  - proposer une offre de vélos en location Velociti adaptée aux seniors (expérimentation en 2026);
  - diversifier le panel de vélos proposés à la location en élargissant les différentes typologies de vélos proposés : vélo allongé, vélo cargo, etc.;
  - mettre en place un service de réparation de vélos mobile dans les communes via un camion ambulant (prévu en 2025/2026);
  - proposer la livraison de Velociti à domicile (prévue en 2025).
- Continuer d'adapter le nombre de vélos proposés à la location;
- **Faciliter le développement de l'offre de vélos en libre-service Pony** par exemple via l'aménagement d'iti-

néraires cyclables en accès à la station, la sécurisation des accès, etc.;

- **Développer les stations de gonflage** principalement au niveau de lieux stratégiques (PEM et principaux points d'intérêts du territoire);
- Développer les points d'accès à du matériel et des outils de réparation principalement au niveau de lieux stratégiques (PEM et principaux points d'intérêts du territoire);
- **Promouvoir l'usage du vélo via un certain nombres de mesures de communication et d'accompagnement** en lien avec la Maison de la mobilité : affiches, réseaux sociaux, ateliers pédagogiques, remise en selle, ateliers de réparation etc.;
- Poursuivre le développement des services vélos à destination des touristes, en cohérence avec le Schéma de développement touristique : poursuivre les mesures facilitant l'accueil des touristes à vélo sur le territoire, poursuivre l'installation d'aires de repos stratégiques (5 nouvelles aires de repos avec services vélos créées en 2025), installer des équipements sur des aires d'arrêt comprenant mobilier, services en libre usage, aménagements divers : zones ombragées, mise en valeur du patrimoine par des panneaux, aménagement d'aires pour enfants, etc.

# Action n°34

## Favoriser l'électrification des véhicules

Type d'action : structurante

Degré de contribution aux objectifs de santé et environnementaux



Court terme

Moyen terme

Long terme

Les véhicules motorisés génèrent de nombreuses nuisances parmi lesquelles la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. **Le principal objectif visé est de promouvoir et développer l'usage de véhicules à faibles émissions, moins polluants, afin de limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés.**

Cet objectif s'inscrit pour accompagner l'essor des modes les moins polluants, et notamment la mobilité électrique (en complément des autres mesures mises en œuvre pour favoriser le report modal vers des modes non polluants).

### Déclinaison des mesures

- Poursuivre le développement de bornes de recharge sur l'espace public

Le territoire du SMT dispose en l'état d'environ 80 bornes avec un maillage plus important à Tours, Joué-lès-Tours et Saint-Cyr-sur-Loire. Il s'agit de poursuivre le développement des bornes de recharge selon le Schéma directeur des Infrastructures de recharges pour véhicules électriques (IRVE) mis en œuvre par le SIEIL (Syndicat Intercommunal d'Énergie d'Indre-et-Loire) qui est en charge de la définition du nombre de bornes nécessaires à déployer entre 2026 et 2036 (nombre par commune basé sur un ratio en rapport à la population). À l'échelle métropolitaine, ce sont environ 5 200 bornes de recharge qui sont attendues à horizon 2036. De plus, en lien avec la loi LOM, des bornes de recharge devront être déployées au niveau des P+R du territoire du SMT, ce qui représente environ 90 places pour les P+R projetés et 70 places pour les P+R existants.

Un Appel à Initiatives Privées concernant le déploiement et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le territoire d'Indre-et-Loire dont le SMT est en cours depuis fin 2025.

Des bornes de charge seront également mises en place dans les parkings en ouvrage gérés via un délégataire.

- Inciter au déploiement de bornes de recharge privées

Au-delà des bornes de recharge sur l'espace public, il s'agit également d'inciter au déploiement de bornes de recharge privé dans le résidentiel collectif, par exemple en informant sur les dispositifs de prise en charge des investissements. Dans le cadre d'immeubles collectifs neufs, dont le permis de construire a été déposé après le 11 mars 2021, le pré-équipement de 100 % du parking si celui-ci dispose de plus de 10 places de stationnement est obligatoire.

- Prévoir le déploiement de bornes de recharge dans les bâtiments publics

La loi LOM fixe à 20 % la quantité d'emplacements devant être équipés pour recevoir des stations de recharge pour les bâtiments recevant du public, neufs et disposant de plus de dix places de stationnement. Si le parc de stationnement compte plus de vingt places, un point de recharge devra être prévu tous les 20 emplacements. Parmi ces bornes, la place de stationnement de l'une d'elles au moins devra aux dimensions PMR afin d'être accessible à un véhicule PMR.

- Poursuivre la transformation des flottes de véhicules publiques

Enfin, il s'agit également d'accélérer la transformation progressive des flottes de véhicules publics (transports collectifs, véhicules de services des collectivités) vers une flotte de véhicules moins polluants. En ce sens, le parc roulant Fil Bleu a des objectifs de renouvellement vers de l'électrique avec une trentaine de bus électriques sur environ 200 à horizon 2033.

## Synthèse de l'axe Accompagner les changements de pratique

Axe Accompagner les changements de pratique	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 27: Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles	Ensemble des actions	SMT, Région Centre-Val-de-Loire, TMVL, Communes	Associations proposant des services de mobilité, Délégués et exploitants des services de transport et mobilité
Action 28: Créer une Maison de la Mobilité et développer les outils pour inciter aux changements de pratique	Ensemble des actions	SMT, Région Centre-Val-de-Loire, TMVL	
Action 29: Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous	27-28-29	SMT, Communes	TMVL, Associations, CCAS, Communes
Action 30: Mettre en place un bureau du temps	23-28	SMT	TMVL, État, Entreprises, Établissements scolaires, Partenaires Institutionnels
Action 31: Développer l'usage de la voiture partagée	27-28-29	SMT, Communes	Région Centre-Val-de-Loire, Département Indre-et-Loire, TMVL, Communes, Entreprises d'autopartage
Action 32: Créer du stationnement vélo et EDP sécurisé	7-13-16-33	SMT - TMVL - TEV - Communes	Employeurs, Établissements d'enseignement, Propriétaires privés, Promoteurs immobiliers, Pony, Hébergeurs, Office du Tourisme
Action 33: Développer et diversifier les services de mobilité à vélo	7-13-16-32	SMT - TMVL - TEV	Opérateurs de vélos en libre-service, Hébergeurs, Office du Tourisme
Action 34: Favoriser l'électrification des véhicules	/	Région Centre Val-de-Loire, SIEIL	SMT, TMVL

## 7.5 L'axe « Coordonner autour d'une gouvernance partagée »

Le plan d'actions de cet axe concerne les actions suivantes :

- **Action 35: Poursuivre le suivi des usages de mobilité;**
- **Action 36: Créer une instance de pilotage du PDM;**
- **Action 37: Mettre en place une démarche prospective et agile.**

# Action n°35

## Poursuivre le suivi des usages de mobilité

Type d'action : structurante

### Court terme

Le suivi de la mobilité est déjà bien en place dans le territoire, tant pour des analyses globales, permettant un suivi des politiques de mobilité, que pour des analyses ciblées, au gré des besoins de suivi de certains projets structurants.

Face aux enjeux importants du PDM et au regard des objectifs ambitieux qu'il poursuit, ce suivi devra être conforté et renforcé pour disposer des données nécessaires au suivi des transitions souhaitées.

### Déclinaison des mesures

#### ● Renforcer l'observatoire actuel

Le SMT pourra s'appuyer sur, au minimum, un ETP responsable de l'observatoire, avec des moyens techniques et financiers pour la réalisation des enquêtes et observations. Par opportunité, cet observatoire pourra être en charge des différents marchés liés à l'observation et à la collecte de données sur l'ensemble du SMT et pourra faire appel à une expertise externe en cas de campagne importante.

L'observatoire suivra directement des projets portés par le SMT et pourra accompagner des projets d'autres maîtrises d'ouvrage. Il sera réceptionnaire des données et analyses produites pour des projets du PDM afin de nourrir la vision d'ensemble recherchée et d'alimenter la gouvernance du projet global.

L'observatoire, fort de sa connaissance approfondie des outils disponibles pour assurer l'observation des projets structurants et pratiques de mobilité, pourra accompagner la définition d'indicateurs macroscopiques de niveau PDM à observer pour les projets structurants et les méthodes à mettre en place pour recueillir les données nécessaires complémentaires.

Ces données pourront être issues de bases de données numériques existantes (libres d'accès ou pas), d'observations sur le terrain, de données de comptages ou d'enquêtes. Elles permettront de mesurer à la fois des indicateurs quantitatifs et qualitatifs, tant dans le cadre du suivi particulier d'un ou plusieurs pro-

### Moyen terme

jets que dans le cadre d'une observation plus globale et périodique comme une EMC<sup>2</sup>.

#### ● Créer un observatoire du stationnement

Permettant de partager la donnée (offre de stationnement public en surface et dans les parkings en ouvrage, types de gestion, occupation de l'offre, types d'utilisateurs en stationnement...) en partenariat avec TMVL et les communes.

#### ● Suivre l'évolution des indicateurs des actions du PDM

Il s'agit de suivre chaque indicateur des actions du PDM en s'appuyant sur des données de comptages, la réalisation d'enquêtes, etc. Le baromètre de la mobilité pourra ainsi être complété et enrichi avec de nouvelles données.

L'évolution des pratiques de mobilité pourra être évaluée via les enquêtes du CEREMA : EMC<sup>2</sup>. En ce sens, l'EMC<sup>2</sup> de 2030 permettra de donner une vision précise des mobilités et ses évolutions.



# Action n°36

## Créer une instance de pilotage du Plan de Mobilité

Type d'action : structurante

### Court terme

Il s'agit de créer une instance de pilotage du Plan de mobilité chargée de définir et de mettre en œuvre un processus permettant de questionner et adapter efficacement les projets au regard des enseignements acquis par l'observatoire. **Il s'agit de définir la gouvernance technique et politique de suivi du PDM et de capitaliser sur la dynamique créée pendant son élaboration.**

Ainsi, l'instance de pilotage s'appuiera sur le suivi de l'avancée des différents projets et actions du PDM ainsi que sur des éléments contextuels et l'observatoire des mobilités. Cette instance, de portée politique et stratégique, permet de disposer d'un plan plus agile et efficace sur le temps long.

**L'action repose sur la mise en place d'un groupe de suivi partenarial, présidé par les élus en charge du suivi de la politique de mobilité du SMT et regroupant les parties prenantes impliquées (Comité de pilotage annuel du PDM), alimenté par un comité technique regroupant les mêmes entités et parties prenantes, au niveau technique.** Le comité technique se réunira au minimum une fois par an à la demande du responsable du PDM pour échanger sur la conduite du PDM, notamment les succès et les difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre, mais aussi sur les évolutions externes réglementaires, politiques ou technologiques et leurs incidences sur le projet. Ainsi, il s'assurera de la maîtrise de l'avancement du projet et de tout besoin d'ajustement qui pourrait intervenir en cours de route

Pour animer cette démarche, un responsable PDM sera nommé pour suivre le PDM tout du long de sa durée de vie, avec les missions suivantes :

- Suivre la mise en œuvre du PDM actualisé dans les projets qui y sont inscrits :
  - disposer d'une vision sur l'avancement de chaque projet et participer aux comités de suivi des projets si besoin ;
  - garantir que la vision d'ensemble reste correctement prise en compte dans le suivi individuel de chaque projet.

### Moyen terme

### Long terme

- **Préparer, en appui sur l'ensemble des responsables de projets impliqués, un ordre du jour pour chaque réunion** des instances de pilotage, techniques et politiques, mettant à la discussion l'ensemble des éléments et porter à connaissance susceptibles de nécessiter des adaptations dans le projet ;
- **Assurer les communications** qui accompagnent les décisions de l'instance de pilotage auprès de chaque partie prenante concernée.

Par ailleurs, le PDM et son avancement sera régulièrement présenté lors des comités des partenaires. Cette instance est composée d'un collège d'élus (Président et Vice-Présidents du SMT), d'un représentant du Conseil de développement de Tours Métropole, d'un collège de représentants d'employeurs ou groupement d'employeurs publics et privés ainsi que d'un collège de représentants d'usagers et d'habitants.

# Action n°37

## Mettre en place une démarche prospective et agile

Type d'action : complémentaire

### Court terme

Il s'agit de financer et de structurer une action de veille technologique, servicielle et technique permettant aux projets de mobilité de se tenir à jour des évolutions futures en matière de mobilité.

Cette approche inclut quatre volets complémentaires :

- Un volet « connaissance », de recherche d'informations et retours d'expérience issus :
  - des organismes et centres de ressources compétents ;
  - des réseaux et partenaires professionnels ;
  - des salons et événements spécialisés ;
  - des communications d'entreprises ou start-ups ;
  - des laboratoires de recherche au sein des universités locales ;
  - de la presse ;
  - etc.

### Moyen terme

### Long terme

- Un volet « expérimentation », assurant la concrétisation des actions sur le terrain :
  - proposition de terrains d'expérimentation pour les initiatives compatibles avec le PDM ;
  - participation au suivi et à l'évaluation des projets.
- Un volet « recherche & développement », proposant sur le territoire :
  - un appui à la recherche universitaire pour l'identification de sujets et la mise à disposition de ressources.
- Un volet « gouvernance », assurant la bonne prise en compte des enseignements de l'action dans le pilotage global du projet de PDM et l'agilité nécessaire, y compris si les expérimentations ont des incidences sur les autres actions du PDM.

La réalisation de l'action implique des moyens qui s'intègrent dans les fiches de poste des agents du SMT et de Tours Métropole, ainsi qu'un pilotage régulier permettant d'assurer les arbitrages au sein des instances de suivi du PDM.

### Synthèse de l'axe Coordonner autour d'une gouvernance partagée

Axe Coordonner autour d'une gouvernance partagée	Action(s) conjointe(s)	Porteur(s)	Partenaire(s)
Action 35 : Poursuivre le suivi des usages de la mobilité	/	SMT	TMVL, Région, Communes, Exploitants de réseaux
Action 36 : Créer une instance de pilotage du PDM	/	SMT	TMVL, Région, Communes, Associations, Territoires voisins, Acteurs économiques
Action 37 : Mettre en place une démarche prospective et agile	/	SMT	TMVL, Région, Communes, Associations, Universités, Établissements d'enseignement supérieur, Territoires voisins, Acteurs économiques

## 7.6 La synthèse des actions

L'ensemble des actions est présenté ci-dessous.

Axe Réaliser les projets engagés	
<b>Orientation 1.1</b>	<b>Poursuivre la construction du réseau en lien avec le réseau structurant acté</b>
Action 1	Réaliser la 2 <sup>e</sup> ligne de tramway, le BHNS et les 2 parkings relais
Action 2	Mettre en œuvre la restructuration et la nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu
Action 3	Faire évoluer la ligne 4 et la ligne 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS
Action 4	Assurer la performance du réseau de transports collectifs Fil Bleu
Action 5	Réaliser l'Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 et les PEM associés
Action 6	Aménager la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire et mettre en œuvre les aménagements connexes
Action 7	Réaliser les 7 premiers itinéraires Vélival
<b>Orientation 1.2</b>	<b>Réorganiser le réseau routier en conséquence</b>
Action 8	Réorganiser les circulations routières
Action 9	Optimiser le maillage routier structurant métropolitain
Axe Étendre les réseaux alternatifs à la voiture	
<b>Orientation 2.1</b>	<b>Renforcer les offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire</b>
Action 10	Mettre en œuvre un TCSP vers Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps et une liaison entre Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire
Action 11	Créer les offres de transport définies dans le dossier statut SERM
Action 12	Créer des lignes structurantes de covoiturage sur les bassins versants favorables
Action 13	Étendre le maillage cyclable métropolitain Vélival, de la CC TEV, local et le connecter avec les territoires voisins
Action 14	Compléter l'offre de transport collectif Fil Bleu pour offrir une alternative à la voiture aux besoins touristiques
<b>Orientation 2.2</b>	<b>Amplifier le partage de l'espace public</b>
Action 15	Mettre en place des mesures limitant les nuisances routières et sonores
Action 16	Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public
Action 17	Réaliser un schéma directeur piéton
Action 18	Améliorer la sécurité des déplacements
<b>Orientation 2.3</b>	<b>Organiser le transport de marchandises et tendre vers une logistique urbaine durable</b>
Action 19	Structurer une politique dédiée à la logistique urbaine durable sur le territoire
Action 20	Préserver un usage du ferroviaire pour le transport de marchandises

<b>Orientation 2.4</b>	<b>Limiter l'étalement urbain en s'appuyant majoritairement sur les centralités existantes</b>
Action 21	Définir et mettre en œuvre un processus de coordination entre l'offre de transports en commun et le développement urbain
Action 22	Adapter la création de places stationnement privé selon le niveau de desserte en transports collectifs
<b>Axe Fluidifier le parcours des usagers</b>	
<b>Orientation 3.1</b>	<b>Mettre en œuvre la stratégie « Rabattre – Transporter – Diffuser »</b>
Action 23	Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de rabattement
Action 24	Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de diffusion
<b>Orientation 3.2</b>	<b>Assurer un parcours fluide pour l'utilisateur</b>
Action 25	Mettre en place le titre de transport unique
Action 26	Développer une plateforme multimodale d'informations et d'achat de titres de transport (MaaS)
<b>Axe Accompagner les changements de pratique</b>	
<b>Orientation 4.1</b>	<b>Structurer l'information et l'accompagnement voyageurs</b>
Action 27	Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles
<b>Orientation 4.2</b>	<b>Engager les reports modaux et temporels et assurer un accès à la mobilité pour toutes et tous</b>
Action 28	Créer une Maison de la Mobilité et développer les outils pour inciter aux changements de pratique
Action 29	Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous
Action 30	Mettre en place un bureau des temps
<b>Orientation 4.3</b>	<b>Développer un bouquet de services de mobilité</b>
Action 31	Développer l'usage partagé de la voiture
Action 32	Créer du stationnement vélo et EDP sécurisé
Action 33	Développer et diversifier les services de mobilité à vélo
<b>Orientation 4.4</b>	<b>Faciliter la transition vers des véhicules à faibles émissions</b>
Action 34	Favoriser l'électrification des véhicules
<b>Axe Coordonner autour d'une gouvernance partagée</b>	
Action 35	Poursuivre le suivi des usages de mobilité
Action 36	Créer une instance de pilotage du Plan de Mobilité
Action 37	Mettre en place une démarche prospective et agile



## 7.7 Les indicateurs de suivi des actions

Principaux indicateurs de suivi Axe Réaliser les projets engagés	
Action 1: Réaliser la 2 <sup>e</sup> ligne de tramway, le BHNS et les 2 parkings relais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquentation des lignes</li> <li>• Fréquentation des parkings relais (P+R et parcs à vélos)</li> </ul>
Action 2: Mettre en œuvre la restructuration et la nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offre kilométrique du réseau</li> <li>• Kilomètres/habitant/an</li> <li>• Voyages/kilomètre</li> <li>• Pourcentage de population et d'emplois desservis dans un rayon de 500 m autour des arrêts</li> <li>• Fréquentation des lignes du réseau</li> </ul>
Action 3: Faire évoluer la ligne 4 et la ligne 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vitesses commerciales</li> <li>• Fréquentation des lignes</li> </ul>
Action 4: Assurer la performance du réseau de transports collectifs Fil Bleu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vitesses commerciales</li> <li>• Taux de régularité</li> </ul>
Action 5: Réaliser l'Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 et les PEM associés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de PEM réalisés</li> <li>• Fréquentation des PEM</li> <li>• Nombre de passerelles modes doux réalisées</li> <li>• Flux piétons et vélos au niveau des passerelles modes doux</li> </ul>
Action 6: Aménager la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire et mettre en œuvre les aménagements connexes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquentation de la halte</li> <li>• Fréquentation des places de stationnement et du parc à vélos</li> </ul>
Action 7: Réaliser les 7 premiers itinéraires Vélival	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'itinéraires réalisés</li> <li>• Nombre de kilomètres réalisés</li> <li>• Flux vélos sur les itinéraires</li> </ul>
Action 8: Réorganiser les circulations routières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Charges de trafic routier sur les axes sur lesquels les sens de circulation ont été modifiés et sur les axes potentiels de report des flux</li> <li>• Nombre de déplacements en voiture réalisés par secteur</li> <li>• Part modale voiture par secteur</li> </ul>
Action 9: Optimiser le maillage routier structurant métropolitain Axe Étendre les réseaux alternatifs à la voiture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafic en section sur la rocade et l'A10</li> <li>• Trafic au niveau de l'échangeur de Rochepinard et de ceux de Tours Centre et Saint-Avertin</li> </ul>
Axe Étendre les réseaux alternatifs à la voiture	
Action 10: Mettre en œuvre un TCSP vers Saint-Cyr-sur-Loire et vers Saint-Pierre-des-Corps et une liaison entre Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquentation des lignes</li> <li>• Vitesses commerciales</li> <li>• Taux de régularité</li> </ul>

Action 11: Créer les offres de transport définies dans le dossier statut SERM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de haltes ferroviaires créées</li> <li>• Nombre d'allers-retours par jour sur les haltes</li> <li>• Fréquentation des haltes</li> <li>• Fréquentation des lignes de cars</li> <li>• Évolution de la part modale du transport collectif interurbain</li> </ul>
Action 12: Créer des lignes structurantes de covoiturage sur les bassins versants favorables	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de lignes de covoiturage expérimentées</li> <li>• Fréquentation des lignes de covoiturage expérimentées</li> </ul>
Action 13: Étendre le maillage cyclable métropolitain Vélival, de la CC TEV, local et le connecter avec les territoires voisins	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'itinéraires Vélival réalisés</li> <li>• Nombre de kilomètres réalisés</li> <li>• Flux vélos sur les itinéraires</li> <li>• Évolution de la part modale vélo</li> </ul>
Action 14: Compléter l'offre de transport collectif Fil Bleu pour offrir une alternative à la voiture aux besoins touristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquentation des lignes du réseau Fil Bleu</li> <li>• Fréquentation des services desservant les sites touristiques</li> </ul>
Action 15: Mettre en place des mesures limitant les nuisances routières et sonores	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comptages routiers Véhicules Légers (VL)/Poids Lourds (PL) sur les principaux axes routiers</li> <li>• Nombre d'accidents impliquant les différents modes</li> <li>• Comptages des vitesses de circulation des véhicules sur les axes routiers principaux</li> <li>• Comptages piétons sur les points stratégiques à identifier au cas par cas</li> </ul>
Action 16: Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offre en stationnement par zone</li> <li>• Enquêtes d'usage ponctuelles (occupation, rotation)</li> </ul>
Action 17: Réaliser un schéma directeur piéton	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Part de la marche dans les enquêtes de mobilité</li> <li>• Comptages piétons sur les points stratégiques à identifier au cas par cas</li> <li>• Enquêtes de satisfaction des piétons</li> <li>• Nombre de PAVE approuvés</li> <li>• Évolution des flux piétons et cyclables en accès aux pôles générateurs mesurables</li> </ul>
Action 18: Améliorer la sécurité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'accidents et types de modes impliqués (piétons, cyclistes, EDPm, deux-roues motorisés, voiture, bus, etc.)</li> <li>• Nombre de tués</li> </ul>
Action 19: Structurer une politique dédiée à la logistique urbaine durable sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de sites dédiés à la logistique urbaine</li> </ul>
Action 20: Préserver un usage du ferroviaire pour le transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'installations terminales embranchées (ITE) ouvertes sur le SMT</li> </ul>
Action 21: Définir et mettre en œuvre un processus de coordination entre l'offre de transports en commun et le développement urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de contremarques apposées</li> </ul>

Action 22 : Adapter la création de places stationnement privé selon le niveau de desserte en transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de motorisation des ménages</li> </ul>
<b>Axe Fluidifier le parcours des usagers</b>	
Action 23 : Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de rabattement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquentation des P+R et parkings de covoiturage</li> <li>• Montées/descentes dans les bus/cars au niveau des arrêts de desserte des PEM</li> <li>• Fréquentation des stationnements vélos</li> <li>• Taux de correspondance Fil bleu, réseau Rémi et réseau ferré</li> </ul>
Action 24 : Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de diffusion	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de vélos en libre-service (Pony) au niveau des PEM de diffusion (enquêtes, données fournies par Pony)</li> <li>• Nombre de stationnements vélos au niveau des PEM de diffusion</li> </ul>
Action 25 : Mettre en place le titre de transport unique	/
Action 26 : Développer une plateforme multimodale d'informations et d'achat de titres de transport (MaaS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau d'utilisation de JVMalin (connexions, comptes client)</li> </ul>
<b>Axe Accompagner les changements de pratique</b>	
Action 27 : Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de rendez-vous auprès du conseil en mobilité</li> <li>• Nombre de plans de mobilité entreprise/inter-entreprises/de zones réalisés</li> <li>• Nombre de plans de mobilité scolaires réalisés</li> <li>• Évolution des pratiques modales suite à la mise en place des plans de mobilité (transmission des bilans réalisés par les entreprises)</li> <li>• Nombre d'évènements pédagogiques ou d'animations menés</li> <li>• Nombre d'évènements de communication menés</li> </ul>
Action 28 : Développer les outils pour inciter aux changements de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation de la Maison de la mobilité</li> <li>• Fréquentation de la Maison de la mobilité (physique et virtuelle)</li> </ul>
Action 29 : Créer une Maison de la Mobilité et développer un accès à la mobilité pour toutes et tous	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de diagnostics mobilité personnalisés réalisés par Wimoov</li> <li>• Nombre de vélos vendus dans le cadre du dispositif « Vélo solidaire » par Veloop</li> <li>• Nombre d'expérimentations de type « Co'Hop » dans les QPV (Quartiers Prioritaires de la Ville) et auprès des seniors</li> <li>• Nombre de communes dotées d'un PAVE</li> <li>• Nombre de voyageurs à mobilité réduite sur le réseau Fil Bleu (enquêtes)</li> </ul>
Action 30 : Mettre en place un bureau des temps	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Part des heures de pointe par rapport à la journée, tous modes tous motifs</li> <li>• Part des heures de pointe par rapport à la journée, dans les transports en commun</li> <li>• Part des heures de pointe par rapport à la journée, tous modes et pour les motifs travail et études</li> </ul>

Action 31: Développer l'usage partagé de la voiture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'aires de covoiturage et de places aménagées</li> <li>• Occupation de ces aires (enquêtes terrain)</li> <li>• Nombre d'utilisateurs, de trajets effectués, de distances parcourues, de CO<sub>2</sub> évité, de co-financement des trajets via Blablacar Daily</li> <li>• Nombre de trajets effectués via un véhicule en autopartage</li> <li>• Nombre d'usagers réalisant de l'autopartage, dont professionnels et collectivités</li> <li>• Nombre de véhicules, de stations, d'opérateurs labellisés d'autopartage</li> <li>• Distance des trajets en autopartage</li> </ul>
Action 32: Créer du stationnement vélo et EDP sécurisé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de places de stationnement sécurisé publiques</li> <li>• Nombre d'arceaux vélo</li> <li>• Occupation des places de stationnement vélo</li> </ul>
Action 33: Développer et diversifier les services de mobilité à vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de vélos en libre-service</li> <li>• Nombre de trajets réalisés à vélos en libre-service</li> <li>• Offre de vélos en location Velociti et types</li> <li>• Nombre de vélos Velociti loués et types</li> <li>• Nombre de stations de gonflage et réparation</li> </ul>
Action 34: Favoriser l'électrification des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de bornes de recharge</li> </ul>
<b>Axe Coordonner autour d'une gouvernance partagée</b>	
Action 35: Poursuivre le suivi des usages de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de communications issues de l'observatoire</li> </ul>
Action 36: Créer une instance de pilotage du Plan de Mobilité	/
Action 37: Mettre en place une démarche prospective et agile	/

## 7.8 Évaluation financière et modalités de financement

### Préambule

Le Syndicat des Mobilités de Touraine dispose d'un budget d'environ 185 millions en dépenses pour environ 200 millions de recettes en 2024. Sur cette même année, le versement mobilité des entreprises s'élevait à 80 millions.

La contribution du SMT pour la DSP Fil Bleu en 2024 s'élève à environ 75,1 millions d'euros pour 26,7 millions de recettes d'exploitation. La contribution du SMT pour la DSP Fil Blanc en 2024 s'élève à environ 2,1 millions d'euros pour 100 000 € de recettes d'exploitation.

Le coût du nouveau contrat de délégation de service public pour le réseau Fil Bleu et le réseau Fil Blanc débutant en janvier 2026 s'élève à environ 500 millions d'euros sur 6 ans (2026 à 2031), soit environ 83

millions en moyenne annuelle. Il y a un objectif d'augmentation de 20 % des recettes au fil du contrat.

Le plan d'action du projet de Plan de Mobilité propose des actions aux niveaux de maturité très différents. Par conséquent, le coût de certains projets opérationnellement très avancés, est estimé précisément lorsque d'autres projets nécessitent une phase d'études pour être techniquement précisés et validés et le cas échéant décider et définir précisément la programmation ainsi que leurs coûts. Pour cette raison, certaines actions ne présentent qu'un budget d'études. De plus, certaines actions proposées n'impliquent pas nécessairement des dépenses nouvelles, leur financement s'inscrit au sein de budgets récurrents, de fonctionnement ou d'entretien. Enfin, de manière générale, des co-financements seront recherchés auprès de l'Eu-



rope (par ex. FEDER...), de l'Etat au travers les contrats de plan de développement ou les programmes et dispositifs de développement et de transition écologique (par ex. CPER, Fond Vert...), ainsi qu'auprès des dispositifs locaux d'aide.

Les ordres de grandeur des coûts sont présentés en euros hors taxes, en valeur 2025, toutes maîtrises d'ouvrage confondues, exceptée l'action n°1 relative à l'opération Ligne2Tram présentée en euros valeur septembre 2023. Il s'agit d'estimations qui seront amenées à évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDM.

Les coûts d'investissement correspondent aux coûts d'études, de travaux, d'acquisition de matériels et systèmes.

Les coûts de fonctionnement englobent les coûts d'enquête/comptage, de personnels, le coût d'outils, les frais de fonctionnement des structures, le conventionnement avec des associations/entreprises...

Le projet du SERM a fait l'objet d'une étude financière détaillée et de la définition de modalités de financement spécifiques décrites dans le dossier statut du projet. Aussi, seules les actions antérieures au dossier de demande de statut SERM, comme la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire, sont prises en compte dans la présente évaluation financière. Pour les autres, le lecteur est invité à se référer au dossier de demande de statut.

### 7.8.1 Ordre de grandeur des coûts des actions

Les coûts sont détaillés par axe et par action dans les paragraphes suivants

#### Axe 1 « Réaliser les projets engagés »

Axe Réaliser les projets engagés	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 1 : Réaliser la 2ème ligne de tramway, le BHNS et les 2 parkings	SMT	TMVL, Communes, Groupement Transamo-La SET (MOE), Communes de Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Etat, Région Centre-Val-de-Loire, Département	Études, travaux, matériels et systèmes (Investissement) : 495 000 000 €	Investissement : modalités de financement propres à l'opération Lignes2Tram Exploitation au travers de la DSP
Action 2 : Mettre en œuvre la restructuration et la nouvelle offre sur le réseau Fil Bleu	SMT	TMVL, TEV, Communes, Partenaires institutionnels (CHRU, Université, SNCF)	Études, travaux, équipements (Investissement) : 17 000 000 €	Investissement : SMT Exploitation au travers de la DSP
Action 3 : Faire évoluer la ligne 4 et la ligne 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS	SMT	TMVL, Communes		
Action 4 : Assurer la performance du réseau de transports collectifs Fil Bleu	SMT	TMVL, TEV, Communes	Études (Investissement) : 150 000 €	Budget SMT
Action 5 : Réaliser l'Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 et les PEM associés	TMVL, Cofiroute	SMT, SNCF, Communes	Se référer au dossier statut SERM	Modalités propres au projet SERM

Axe Réaliser les projets engagés	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 6 : Aménager la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire et mettre en œuvre les aménagements connexes	SNCF Gares & Connexions, TMVL	Etat, Région Centre-Val de Loire, Communes de Fondettes et Saint- Cyr-sur-Loire, SMT, Agence d'Urbanisme de Tours, SNCF Réseau	Etudes, travaux, équipements : 3 900 000 € répartis à 33 % Etat, 33 % Région Centre-Val de Loire, 33 % TMVL	Modalités de finan- cement propres au projet
Action 7 : Réaliser les 7 pre- miers itinéraires Vélival	TMVL	Communes	Etudes, travaux, équipements (Investissement) : 81 000 000 €	Investissement : TMVL - modalités de financement propres au projet Entretien : TMVL - entretien courant
Action 8 : Réorganiser les cir- culations routières	Communes	SMT, TMVL	Travaux, équipe- ments, l'accompa- gnement du public (Investissement) : inférieur à 1 millions	Investissement : Communes, TMVL Entretien : entretien courant communes TMVL
Action 9 : Optimiser le maillage routier structurant métropolitain	TMVL, TEV, Cofiroute	SMT, Communes	- Budget de l'échangeur intégré dans l'action 5 - Etude pour une liaison entre la M943 et la RD 976 (Investissement) : 300 000 €	Echangeur : cf convention Autoroute Bas Carbone Etude pour une liai- son entre la M943 et la RD 976 : TMVL

Axe 2 « Etendre les réseaux alternatifs à la voiture »

Axe Etendre les réseaux alternatifs à la voiture	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 10 : Mettre en œuvre un TCSP vers Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps et une liaison entre Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire	SMT	TMVL, Communes	- Etude et concertation TCSP vers St-Cyr-sur-Loire et vers St Pierre des Corps (Investissement) : 1 000 000 € - Etudes, travaux, matériels et systèmes liaison Vaucanson-zone militaire et aéroportuaire (Investissement) : 3 000 000 €	Investissement : SMT Exploitation liaison Vaucanson zone militaire et aéroportuaire : DSP
Action 11 : Créer les offres de transport définies dans le dossier statut SERM	Région Centre-Val de Loire	Conseil Départemental, TMVL, TEV, SMT, Communes	Se référer au dossier statut SERM	Modalités propres au projet SERM
Action 12 : Créer des lignes structurantes de covoiturage sur les bassins versants favorables	SMT	Région Centre-Val de Loire, Conseil Départemental, EPCI, TMVL, TEV, Communes, Etat	- 2 lignes : se référer au dossier statut SERM - 3 lignes : Investissement : 1 125 000 € Fonctionnement : 1 344 000 €	- 2 lignes : modalités propres au projet SERM - 3 lignes : SMT (+éventuels partenaires)
Action 13 : Etendre le maillage cyclable métropolitain Vélival, de la CC TEV, local et le connecter avec les territoires voisins	TMVL, TEV, Conseil Départemental, Communes	ATU	Etudes et travaux pour une deuxième phase de déploiement (Investissement) : 80 000 000 €	TMVL, TEV, Conseil Départemental, Communes
Action 14 : Compléter l'offre de transport collectif Fil Bleu pour offrir une alternative à la voiture aux besoins touristiques	SMT	TMVL, TEV, Communes, Office du Tourisme	Etudes (Investissement) : 50 000 € Communication (Fonctionnement) : 50 000 €	Budget SMT
Action 15 : Mettre en place des mesures limitant les nuisances routières et sonores	TMVL, TEV, Communes	-	Investissement intégrés dans les autres actions, notamment l'Auto-route Bas Carbone	Entretien sur voirie : TMVL Journée pic pollution réseau Fil Bleu : DSP
Action 16 : Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public	TMVL, TEV, Communes	SMT	Aménagement du territoire/opportunité des projets	-

Axe Etendre les réseaux alternatifs à la voiture	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 17 : Réaliser un Schéma directeur piéton	TMVL, TEV, Communes	SMT, Partenaires associatifs et institutionnels	Etudes (Investissement) : 500 000 € travaux et équipements (investissement) : 5 000 000 € hors ouvrages d'art réalisés (passe-relles vélo/piéton) dans les autres actions	Budget TMVL
Action 18 : Améliorer la sécurité des déplacements	TMVL, TEV, Communes, SMT, SNCF Réseau	Associations d'usagers, Ecoles de conduite, Services de police	Investissement de sécurisation intégrés dans les autres projets (Schéma directeurs cyclables, Schéma directeur Piéton...)	Entretien : TMVL - entretien courant
Action 19 : Structurer une politique dédiée à la logistique urbaine durable sur le territoire	TMVL/SMT	DREAL, Région Centre-Val de Loire, SMT, Communes	1 ETP (fonctionnement) : 60 000 €/an	Budget TMVL / SMT
Action 20 : Préserver un usage du ferroviaire pour le transport de marchandises	Etat, SNCF Réseau, TMVL, TEV	Région Centre-Val de Loire, Communes, Entreprises	Se référer au dossier statut SERM	Modalités propres au projet SERM
Action 21 : Définir et mettre en œuvre un processus de coordination entre l'offre de transports en commun et le développement urbain	TMVL, TEV, SMT	-	Fonctionnement courant	-
Action 22 : Adapter la création de places stationnement privé selon le niveau de desserte en transports collectifs	TMVL, TEV	Communes	/	-

## Axe 3 « Fluidifier le parcours client »

Axe Fluidifier le parcours des usagers	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 23 : Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de rabattement	SMT, Région Centre-Val de Loire	TMVL, TEV, Vinci Autoroutes, Communes	se référer au dossier statut SERM et à la convention d'Autoroute Bas Carbone	modalités propres au projet SERM et à la convention d'Autoroute Bas Carbone
Action 24 : Organiser un réseau hiérarchisé de PEM de diffusion	SMT, Région Centre-Val de Loire	TMVL	Etudes (Investissement) : 100 000 €	budget SMT



Axe Fluidifier le parcours des usagers	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 25 : Mettre en place le titre de transport unique	SMT, Région Centre-Val de Loire	SNCF, Déléataire Fil Bleu, Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM)	Se référer au dossier statut SERM	Modalités propres au projet SERM
Action 26 : Développer une plateforme multimodale d'informations et d'achat de titres de transport (MaaS)	Région Centre-Val de Loire	SMT – TMVL – TEV – EPCI – Opérateurs privés	1 000 000 € en investissement 100 000 €/an en fonctionnement	Modalités de financement définies dans la convention jymalin

#### Axe 4 « Accompagner les changements de pratique »

Axe Accompagner les changements de pratique	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 27 : Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles	SMT, Région Centre-Val-de-Loire, TMVL, Communes	Associations proposant des services de mobilité, Déléataires et exploitants des services de transport et mobilité	Maison de la Mobilité (Investissement) : 1 000 000 € Accompagnement (Fonctionnement) : 300 000 €/an	Budget SMT
Action 28 : Créer une Maison de la Mobilité et développer les outils pour inciter aux changements de pratique	SMT, Région Centre-Val-de-Loire, TMVL	-		
Action 29 : Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous	SMT, Communes	TMVL, Associations, CCAS, Communes	Soutien aux structures de mobilité solidaire (Fonctionnement) : 800 000 € Etude et travaux d'aménagement des arrêts (Investissement) : 85 000 €/an pour	Budget SMT
Action 30 : Mettre en place un bureau des temps	SMT	TMVL, TEV, Etat, Entreprises, Etablissements scolaires, Partenaires Institutionnels	Intégré à la Maison de la mobilité (Action n°28)	
Action 31 : Développer l'usage de la voiture partagée	SMT, Communes	Région Centre-Val-de-Loire, Département Indre-et-Loire, TMVL, Communes, Entreprises d'autopartage	Aires de covoiturage : se référer au dossier SERM Plateforme covoiturage et subvention trajet (fonctionnement) : 80 000 €/an Autopartage (fonctionnement) : 50 000 €/an	Aires de covoiturage : modalités propres au projet SERM Plateforme de covoiturage et autopartage : budget SMT

Axe Accompagner les changements de pratique	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 32 : Créer du stationnement vélo et EDP sécurisé	SMT – TMVL - TEV - Communes	Employeurs, Etablissements d'enseignement, Propriétaires pri- vés, Promoteurs immobiliers, Pony, Hébergeurs, Office du Tourisme	- investissement SMT : 1 000 000 € - P+V en gare : se référer au dossier statut SERM	- investissement SMT : budget SMT - P+V en gare : modalités propres au projet SERM
Action 33 : Développer et diversifier les services de mobi- lité à vélo	SMT – TMVL - TEV	Opérateurs de vélos en libre-service, Hébergeurs, Office du Tourisme	Vélociti (Investissement) : 250 000 €/an Accueil Vélo Rando et Vélociti (ges- tion de la flotte) (fonctionnement) : 435 000 €/an	Budget SMT
Action 34 : Favoriser l'électrifi- cation des véhicules	Région Centre Val- de-Loire, SIEIL	SMT, TMVL	/	Modalités de finan- cement propre à l'Appel à Initiative Privée du SIEIL

## Axe 5 « Coordonner autour d'une gouvernance partagée »

Axe Coordonner autour d'une gouvernance partagée	Porteur(s)	Partenaire(s)	Ordre de grandeur des coûts	Modalités de financement
Action 35 : Poursuivre le suivi des usages de la mobilité	SMT	TMVL, Région, Communes, Exploitants de réseaux	Enquête et comp- tages (fonctionne- ment) : 550 000 €	Budget SMT
Action 36 : Créer une instance de pilotage du PDM	SMT	TMVL, Région, Communes, Associations, Territoires voi- sins, Acteurs économiques	Fonctionnement courant	-
Action 37 : Mettre en place une démarche prospective et agile	SMT	TMVL, Région, Communes, Associations, Universités, Etablissements d'enseignement supérieur, Territoires voisins, Acteurs économiques	Fonctionnement courant	-

## 7.8.2 Synthèse des coûts

Le tableau suivant présente la synthèse de l'estimation financière :

Investissement	Fonctionnement	Commentaire
695 475 000 €	15 974 000 €	Hors SERM (à partir du dossier de demande de statut) et hors coûts d'exploitation des réseaux

Les projets majeurs engagés de l'opération Lignes2Tram (action n°1), la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire (action n°6) et les premiers itinéraires Vélival (action n°7), ainsi que le service jymalin (action n°26) dont les modalités de financement sont encadrées, représentent 580 900 000 €, soient 84 % du montant d'investissement.

Les actions prises en charge sur le budget du SMT représentent 27 775 000 € d'investissement, soit environ 24 % de l'investissement total restant, et 14 734 000 € de fonctionnement, soit 92 % des coûts de fonctionnement, dont une partie constitue des dépenses courantes ou récurrentes.

## 7.8.3 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation concernent le réseau de transport en commun Fil Bleu et Fil Blanc, les parkings relais P+R, les abris vélo sécurisés, ainsi que les lignes de covoiturage.

Les nouvelles lignes de transport en commun (deuxième ligne de tramway, BHNS, TCSP, ...) s'intégreront au réseau Fil Bleu afin de former un réseau global. L'exploitation est gérée de manière globale et encadrée par le contrat de DSP. Les parking relais P+R ainsi que les abris vélos sécurisés déployés par le SMT sont également intégrés dans la DSP. La liaison entre Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire est prévue en option dans le contrat.

Deux lignes de covoiturage sont prévus dans le cadre du SERM, les modalités d'exploitations sont définies dans le dossier de demande de statut SERM. L'exploitation des trois autres lignes sera prise en charge par le SMT et les partenaires.





# Glossaire

ABC: Autoroute Bas Carbone

ADAPE: Agenda d'Accessibilité Programmée

ADEME: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

AMI: Appel à Manifestation d'Intérêt

AOM: Autorité Organisatrice de la Mobilité

APERE: Attestation de Première Éducation à la Route

BHNS: Bus à Haut Niveau de Service

CC: Communauté de Communes

CCAS: Centre Communal d'Action Sociale

CC37: Collectif Cycliste 37

CEREMA: Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CPER: Contrat de Plan État Région

DDT: Direction Départementale des Territoires

DGITM: Direction Générale des Infrastructures de Transports et des Mobilités

DSP: Délégation de Service Public

EDP (m): Engin de Déplacement Personnel (motorisé)

ELP: Espace Logistique de Proximité

EMC<sup>2</sup>: Enquête Mobilité Certifiée Cerema

EMD: Enquête Ménage Déplacement

EPCI: Établissement Public de Coopération Intercommunale

ETP: Équivalent Temps Plein

FALC: Facile A Lire et à Comprendre

GES: Gaz à Effet de Serre

GNV: Gaz Naturel pour Véhicule

INPN: Instance Nationale des Passages à Niveau

INSEE: Institut National de la Statistique et des Études Économiques

ITE: Installations Terminales Embranchées

LOM: Loi d'Orientations des Mobilités

LTECV: Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte

MAAS: Mobility As A Service

ORS: Observatoire Régional de Santé

PAVE: Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PEM: Pôle d'Échange Multimodal

PCAET: Plans Climat Air Énergie Territorial

PDU: Plan de Déplacements Urbains

PDM: Plan de Mobilité

PDMe: Plan de Mobilité employeur

PL: Poids lourds

PLUi: Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUM: Plan Local d'Urbanisme métropolitain

PMR: Personne à Mobilité Réduite

PPA: Plan de Protection de l'Atmosphère

PSN: Programme de Sécurisation National

PTU: Périmètre de Transports Urbains

P+R: Parc relais

P+V: Parc à vélo

QPV: Quartier Prioritaire de la Ville

RD: Route Départementale

REMI: Réseau de Mobilité Interurbaine

SIM: Système d'Information Multimodal  
SCOT: Schéma de Cohérence Territoriale  
SD'AP: Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée  
SDP: Surface De Plancher  
SERM: Service Express Régional Métropolitain  
SIEIL: Syndicat Intercommunal d'Énergie d'Indre-et-Loire  
SITCAT: Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle  
SMT: Syndicat des Mobilités de Touraine  
SNBC: Stratégie Nationale Bas-Carbone  
SNCF: Société Nationale des Chemins de fer Français  
SRADDET: Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires  
SRAV: Savoir Rouler A Vélo  
TAD: Transport A la Demande  
TC: Transports Collectifs  
TCSP: Transport Collectif en Site Propre  
TER: Transport Express Régional  
TEV: Touraine-Est Vallées  
TGV: Train à Grande Vitesse  
TMVL: Tours Métropole Val de Loire  
UFR: Usager en Fauteuil Roulant  
VAE: Vélo à Assistance Électrique  
ZA: Zone d'Activités  
ZAC: Zone d'Aménagement Concerté  
ZI: Zone Industrielle



# Syndicat des Mobilités de Touraine

 02 47 80 12 00

 [mobilites@mobilites-touraine.fr](mailto:mobilites@mobilites-touraine.fr)

 Plus d'infos sur [smt-touraine.fr](http://smt-touraine.fr)