

Synthèse

pdu

Plan de Déplacements Urbains
de l'agglomération tourangelle

2013

2023

Qu'est ce qu'un PDU ?

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) définit, pour une période de 10 ans, les orientations des politiques de mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Le PDU concerne l'ensemble des déplacements quel que soit leur mode : train, bus, tram, marche à pied, vélo, automobile, poids lourds...



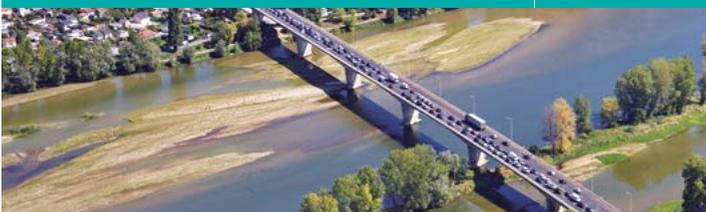
Il prend en compte les déplacements de personnes mais aussi l'organisation du transport de marchandises, le stationnement et le partage de l'espace public.

Il participe à la réduction des nuisances sur l'environnement et sur la santé, à l'amélioration de la sécurité des déplacements, et au renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

Document clé de l'aménagement du territoire, il implique une vision cohérente entre urbanisme et organisation des déplacements et cherche à faire évoluer les comportements individuels en matière de mobilité.



Impact environnemental des déplacements motorisés : bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation énergétique, consommation d'espaces, risques pour la biodiversité, la qualité de l'eau, imperméabilisation des sols...



Source : Ville de Tours - © Crédits : 4 Vents

Il vise en effet à diminuer le trafic automobile et à promouvoir l'usage des transports en commun, des modes doux et des modes de livraison les moins polluants.

[définitions

Modes doux ou actifs : modes non motorisés et non polluants : vélo, marche à pied, rollers...

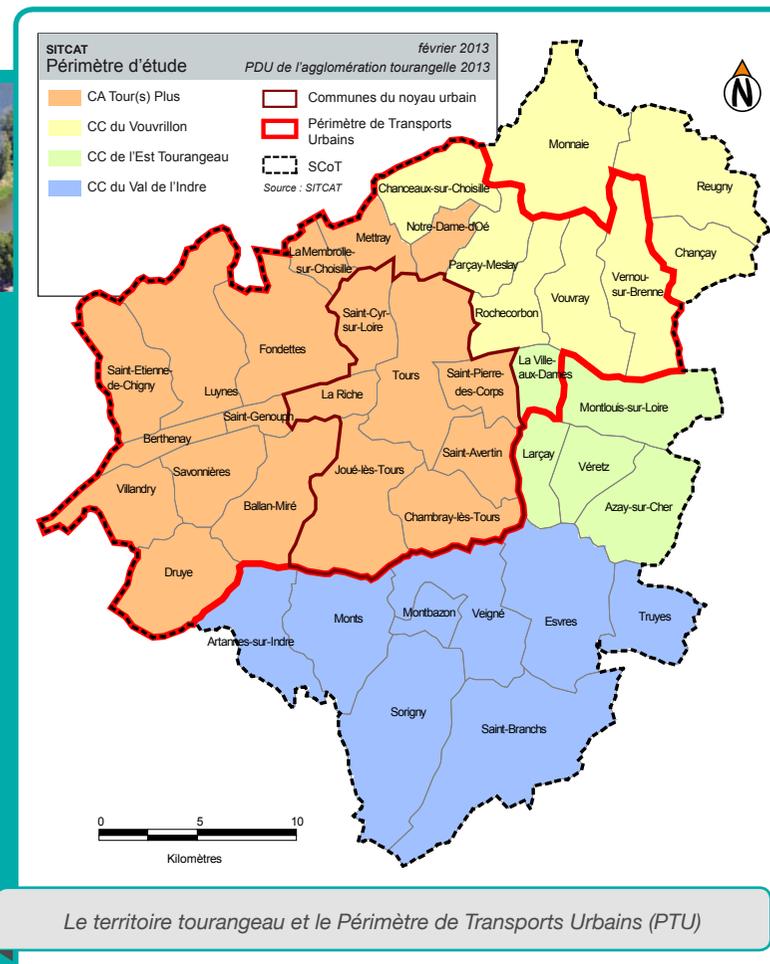
SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) : document de planification fixant les orientations d'un territoire donné en matière d'habitat, de développement économique et commercial, de déplacements et de respect de l'environnement.

Un projet à l'échelle du PTU

Le PDU est élaboré par le SITCAT (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle) sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) qui regroupe 25 communes (2013).

Le SITCAT est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) : il définit la politique des transports publics urbains (coordination, exploitation et développement des transports en commun).

Le PDU doit être compatible avec les orientations du SCoT élaboré à une échelle plus vaste.

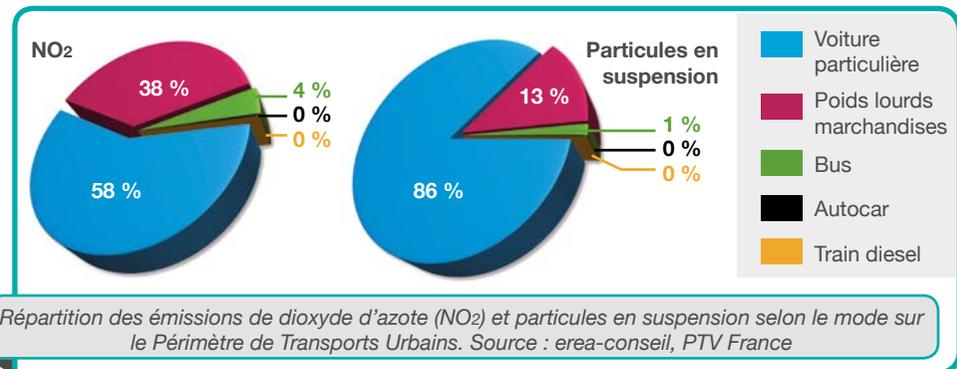


Nos déplacements : quels impacts sur l'environnement et la santé ?

Préserver la qualité de l'air

La qualité de l'air sur l'agglomération tourangelle est globalement bonne mais on observe des dépassements de seuils réglementaires notamment pour le

dioxyde d'azote (NO₂) et les particules en suspension (poussières). Le trafic automobile est le principal responsable de ces pics comme de la pollution de fond.



Les trafics interne et d'échange représentent 90 % des déplacements dans l'agglomération. Réduire la part des déplacements motorisés doit permettre de diminuer les émissions de polluants et leur impact sur la santé et sur l'environnement.

Polluant atmosphérique	Principaux effets sur la santé et l'environnement
Dioxyde d'azote (NO₂)	<ul style="list-style-type: none"> Irritation des voies respiratoires, des yeux et des muqueuses. Risques accrus d'asthme. Contribution à l'ozone, aux pluies acides, à la pollution des cours d'eau et des lacs.
Particules en suspension	<ul style="list-style-type: none"> Vecteurs d'éléments potentiellement cancérigènes et mutagènes. Altération de la fonction respiratoire. Salissures conséquentes au dépôt sur les surfaces.

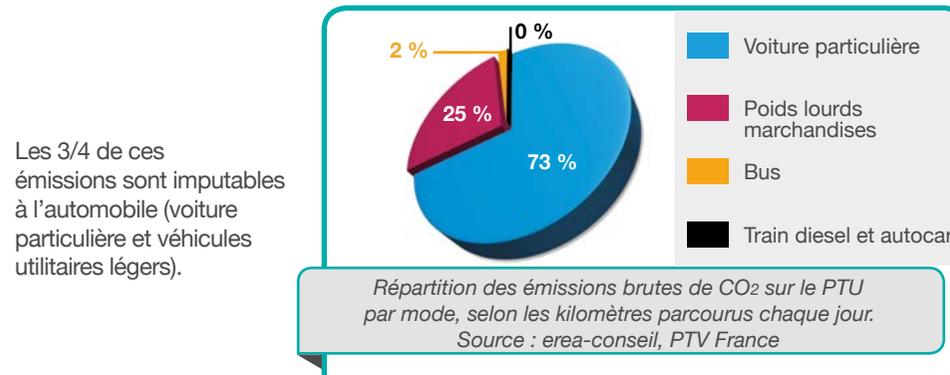
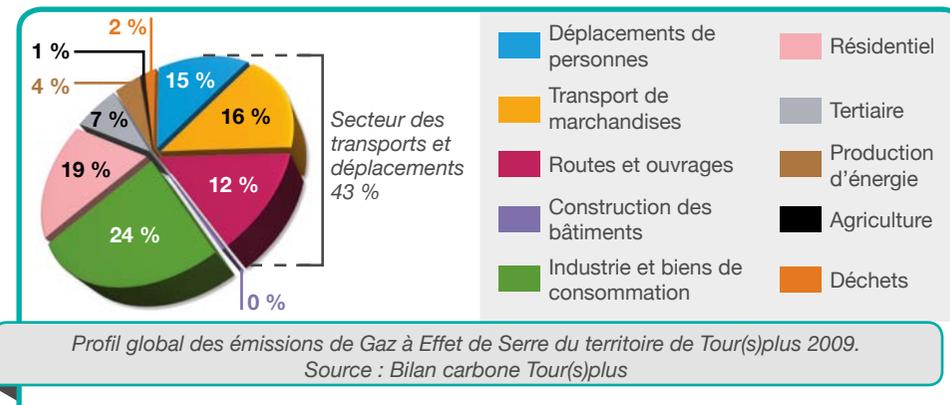
[définitions

Trafic interne : l'origine et la destination du déplacement sont situées dans l'agglomération.

Trafic d'échange : l'origine ou la destination du déplacement est située en dehors de l'agglomération.

Réduire les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre

Les transports motorisés contribuent fortement aux consommations énergétiques. Ils utilisent presque exclusivement des ressources fossiles (pétrole) et sont donc producteurs de Gaz à Effet de Serre (GES), notamment de CO₂, accentuant le réchauffement climatique.



Les 3/4 de ces émissions sont imputables à l'automobile (voiture particulière et véhicules utilitaires légers).

Maîtriser l'exposition au bruit

Le bruit généré par le trafic routier est une nuisance dont les effets sur la santé et la qualité de vie sont de plus en plus ressentis. 34 % des habitants de l'agglomération sont soumis à un niveau sonore fatigant (> 65dB).

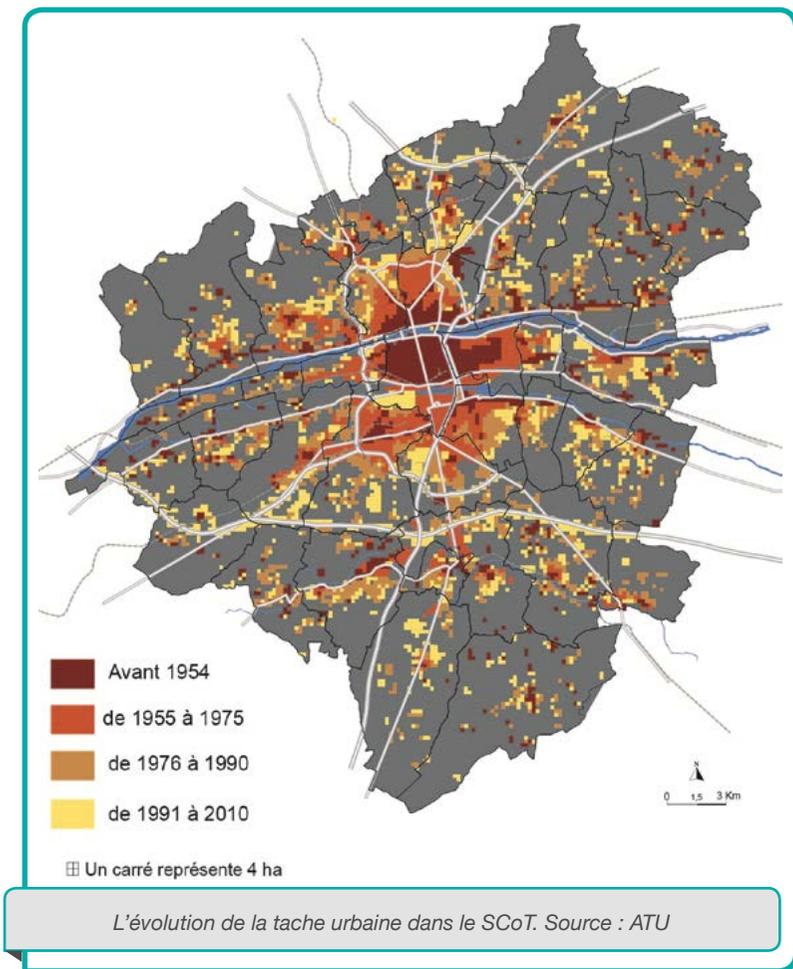
Les principales sources de bruit sont l'autoroute, les boulevards, certaines voies ferrées et l'aéroport militaire et civil.

Améliorer la sécurité des déplacements

Il n'existe pas de secteurs particulièrement accidentogènes, mais une vigilance est nécessaire sur les deux roues motorisés, surreprésentés dans les accidents, et sur les vélos dont l'accidentologie, comme la pratique, augmente. L'automobile est le principal mode impliqué mais les piétons et deux roues sont les plus vulnérables.

Un urbanisme conduisant à la dépendance automobile

La dernière décennie a été marquée par la poursuite de l'étalement urbain.



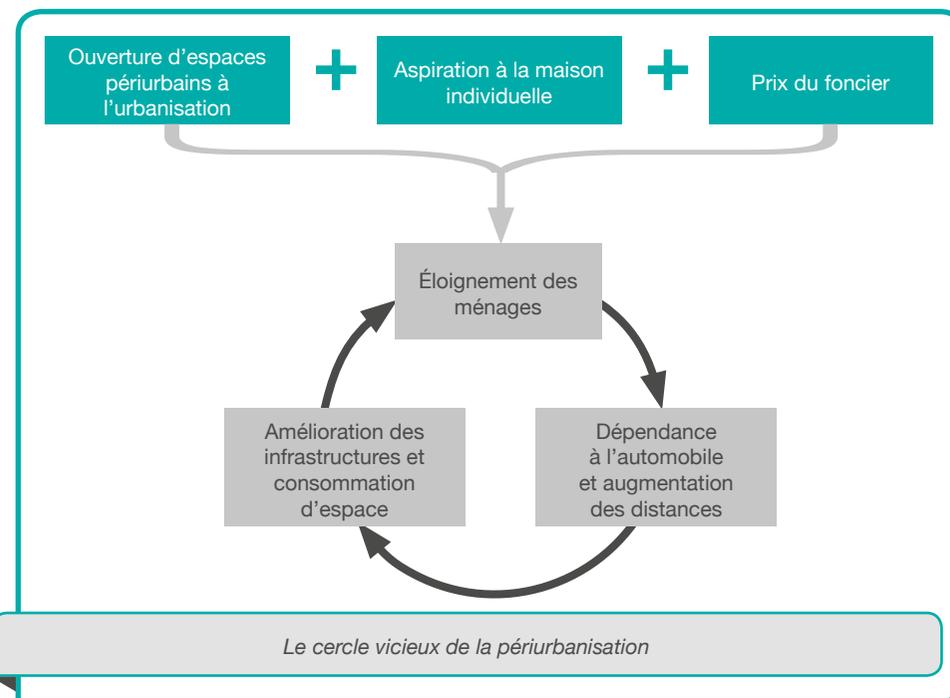
Cette urbanisation en tache d'huile résulte de choix à la fois collectifs et individuels :

- Les autorités ont favorisé cette évolution en ouvrant à l'urbanisation (logements, activités...) des espaces en périphérie de plus en plus éloignés du cœur urbain et en adaptant en permanence le réseau routier pour desservir ces nouveaux espaces.
- Les écarts de coût du foncier comme l'aspiration à la maison individuelle et à un cadre de vie préservé ont conduit les familles à s'installer de plus en plus loin de la ville.

Outre le gaspillage des espaces naturels, cette évolution a engendré un allongement des distances à parcourir (pour le travail, les études, l'accès aux services) et un recours accru et parfois exclusif à la voiture.

L'automobile devient alors indispensable et cette dépendance génère une fragilisation économique et sociale croissante en raison de l'augmentation du poids des dépenses liées à l'automobile dans le budget des ménages périurbains (prix des carburants, assurances, achat et entretien du véhicule...).

Zoom Ces choix individuels et collectifs ont également un fort impact environnemental : un habitant d'une commune périphérique émet en moyenne 3 fois plus de CO₂ qu'un habitant du centre-ville.



Zoom Un des enjeux du PDU est de rendre les politiques d'urbanisme et de développement urbain compatibles avec une mobilité durable.

Rééquilibrer les avantages de chaque mode pour inciter au report modal

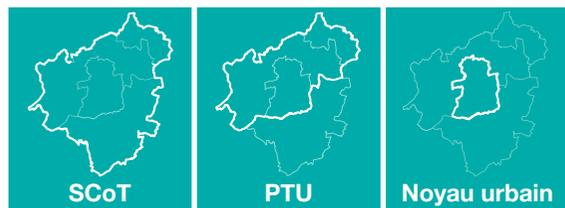
Un avantage donné à la voiture

Durant la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, l'espace urbain a été aménagé pour l'automobile aux dépens des autres moyens de déplacements. Aujourd'hui le développement de la marche à pied, du vélo et des transports en commun nécessite une redistribution de l'espace pour réadapter la rue aux déplacements de proximité.

Les temps de parcours d'un point à un autre déterminent souvent le choix du mode de déplacement. Or la fluidité de la circulation et les facilités de stationnement dans l'agglomération pénalisent les transports collectifs et le vélo, généralement moins rapides que la voiture.

Zoom L'enjeu est de rééquilibrer les avantages de chaque mode de déplacement, par l'espace qui lui est consacré, par le confort des équipements, par la gestion des temps de parcours...

À toutes les échelles du territoire, la voiture reste majoritaire

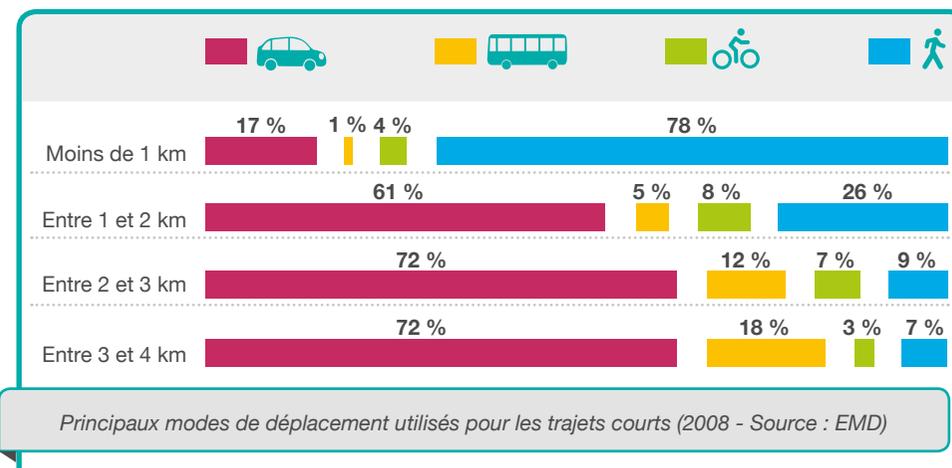


		SCoT	PTU	Noyau urbain
Voiture		59 %	55 %	51 %
2 roues motorisés		1 %	1 %	1 %
Transports collectifs		8 %	8 %	9 %
Vélo		3 %	4 %	4 %
Marche		28 %	30 %	34 %
Autres (taxi...)		1 %	1 %	1 %

Répartition des parts modales (2008 - Source : EMD)

Un réflexe automobile, même pour les déplacements courts

2/3 des déplacements effectués à l'intérieur du PTU sont inférieurs à 5 km. Pourtant, une majorité d'entre eux sont effectués en voiture.



Des réserves pour le report modal

Il existe donc une forte réserve de report modal de la voiture particulière vers les modes doux (pour les courtes distances) et vers les transports en commun et l'intermodalité (pour les plus longues distances).

Zoom Le PDU incite chacun à se questionner sur ses choix en matière de déplacements et à en mesurer les conséquences : « Quel est pour moi le mode de transport le plus approprié ? »

[définitions]

Part modale : part de marché des différents modes de transport.

Report modal : modification des parts de marché des différents modes de transport.

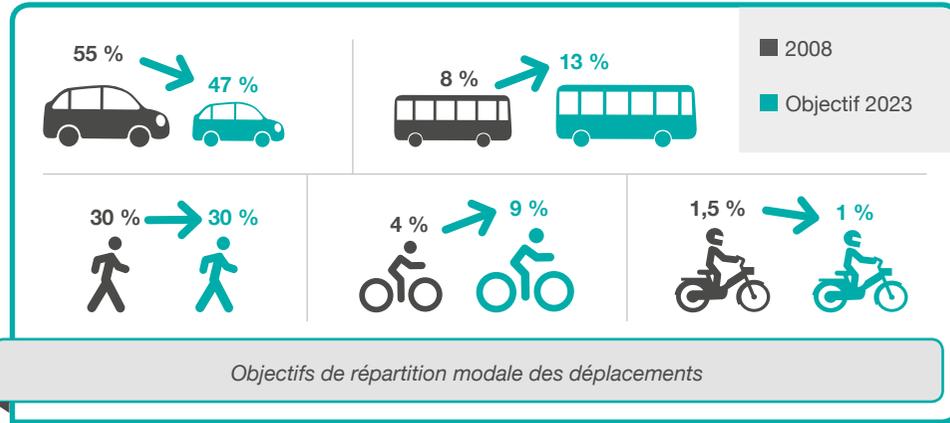
Intermodalité : combinaison de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement (voiture + tramway, vélo + bus...).



Diminuer la part des modes motorisés

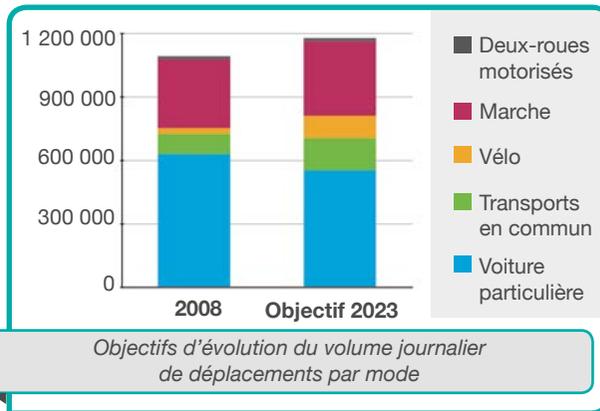
Des objectifs ambitieux

Le PDU vise à faciliter le report des déplacements automobiles vers des modes plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie. Il fixe ainsi des objectifs ambitieux mais réalistes d'évolution des parts modales :



En volume, ces objectifs de parts modales se traduisent par :

- Une augmentation du nombre total de déplacements en raison de la croissance de la population.
- Une diminution du nombre de déplacements automobiles.
- Une augmentation du nombre de déplacements à pied, en vélo ou en transports collectifs.



Le PDU définit 66 actions réparties en 5 axes déclinés en 14 orientations :

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

Structure du plan d'actions

Zoom Le PDU comprend en annexe :

- Une évaluation environnementale qui analyse les conséquences des déplacements sur l'environnement et propose des mesures compensatoires.
- Une annexe accessibilité qui établit un état des lieux des actions mises en place pour faciliter les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).





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

Pour attirer de nouveaux usagers vers les modes doux et les transports en commun, il faut augmenter prioritairement leur rapidité et leur sécurité tout en améliorant leur confort et leur articulation.

Faire des modes actifs une solution au quotidien

La marche à pied et le vélo sont les modes de déplacements urbains par excellence. Parce qu'ils sont « actifs », ces modes sont bénéfiques pour la santé de ceux qui les pratiquent régulièrement. Parce qu'ils sont « doux » et ne génèrent ni bruit ni pollution atmosphérique, ils sont favorables à l'environnement et donc à la santé de tous.

La marche à pied et le vélo sont aussi les modes les plus économiques pour l'utilisateur comme pour la collectivité.

Elaborer un plan piéton

- Encourager la pratique de la marche dans le cœur de l'agglomération, mais aussi en périphérie.
- Améliorer la sécurité, le confort et la rapidité de la marche à pied.

À Ballan-Miré, espace piéton qualitatif offrant des conditions de cheminement optimales. © Crédits : erea-conseil



Diminuer l'encombrement des trottoirs par les poubelles, le mobilier urbain, le stationnement interdit, les terrasses des cafés.

Poursuivre le développement du réseau cyclable

- Développer un réseau cyclable principal de qualité (confortable, sûr, prioritaire, homogène, visible) et adapter les règles de circulation et les aménagements aux besoins des cyclistes.
- Programmer la rénovation des aménagements cyclables.
- Renforcer les équipements de stationnement et l'offre de services pour le vélo.
- Poursuivre les réflexions sur la création de passerelles pour les modes doux.



Créer une station vélo de grande capacité (600 à 1 000 places) à proximité de la Gare de Tours.

Faciliter l'intermodalité

La possibilité de passer facilement d'un mode à l'autre ou d'un réseau à l'autre permet de choisir les modes les plus avantageux :

- Le stationnement est plus difficile en ville, je laisse ma voiture en périphérie (parc-relais) et je continue en tram ou en bus.
- Le bus passe à 2 km de chez moi, j'y vais en vélo pour gagner du temps.



Abris vélos sécurisés mis en place le long de la 1^{ère} ligne de tramway, réservés aux abonnés Fil Bleu. © Crédits : ATU

Faciliter le passage d'un mode à l'autre

- Diversifier les parcs-relais.
- Aller vers une tarification et une billettique uniques.
- Améliorer l'information avant et pendant le voyage.
- Encourager l'accès aux stations de transports en commun et aux gares par les modes doux (vélo, marche à pied...).



La halte routière de Tours - © Crédits : Thierry Godefroy

Aménager des pôles d'échanges multimodaux

- Améliorer le stationnement vélo, l'information multimodale, l'accessibilité en gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.
- Renforcer le rôle de pôle d'échanges de la gare de Saint-Pierre-des-Corps.
- Etudier la création de deux nouvelles haltes ferroviaires (Verdun, La Riche).

[définitions]

Pôle d'échange multimodal : lieu rassemblant plusieurs modes de transport pour faciliter les échanges.

Parc-relais : parc de stationnement périphérique destiné à inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun urbains pour se rendre en centre-ville.



Développer l'attractivité des transports en commun

Poursuivre le développement du réseau urbain

- Pour attirer et fidéliser de nouveaux usagers, le réseau urbain Fil Bleu sera structuré autour d'axes forts à haut niveau de service :
 - vitesse,
 - fréquence,
 - régularité,
 - amplitude horaire,
 - confort,
 - accessibilité,
 - qualité de l'information voyageurs.
- La priorité donnée à l'amélioration des temps de parcours offrira une alternative à l'usage de la voiture particulière.
- Les transports périurbains et urbains seront mieux coordonnés pour améliorer le maillage du territoire.
- La desserte ferroviaire de l'agglomération sera renforcée :
 - La desserte à grande vitesse devra être confortée.
 - L'offre ferroviaire régionale sera développée sur les axes présentant le plus fort potentiel (notamment Tours-Loches).
 - La liaison entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et Tours reste une question à approfondir.



L'aménagement de nouveaux sites propres, voire d'une seconde ligne de tramway, seront étudiés.

[définitions

Périurbain : les communes périphériques à la partie dense de l'agglomération.

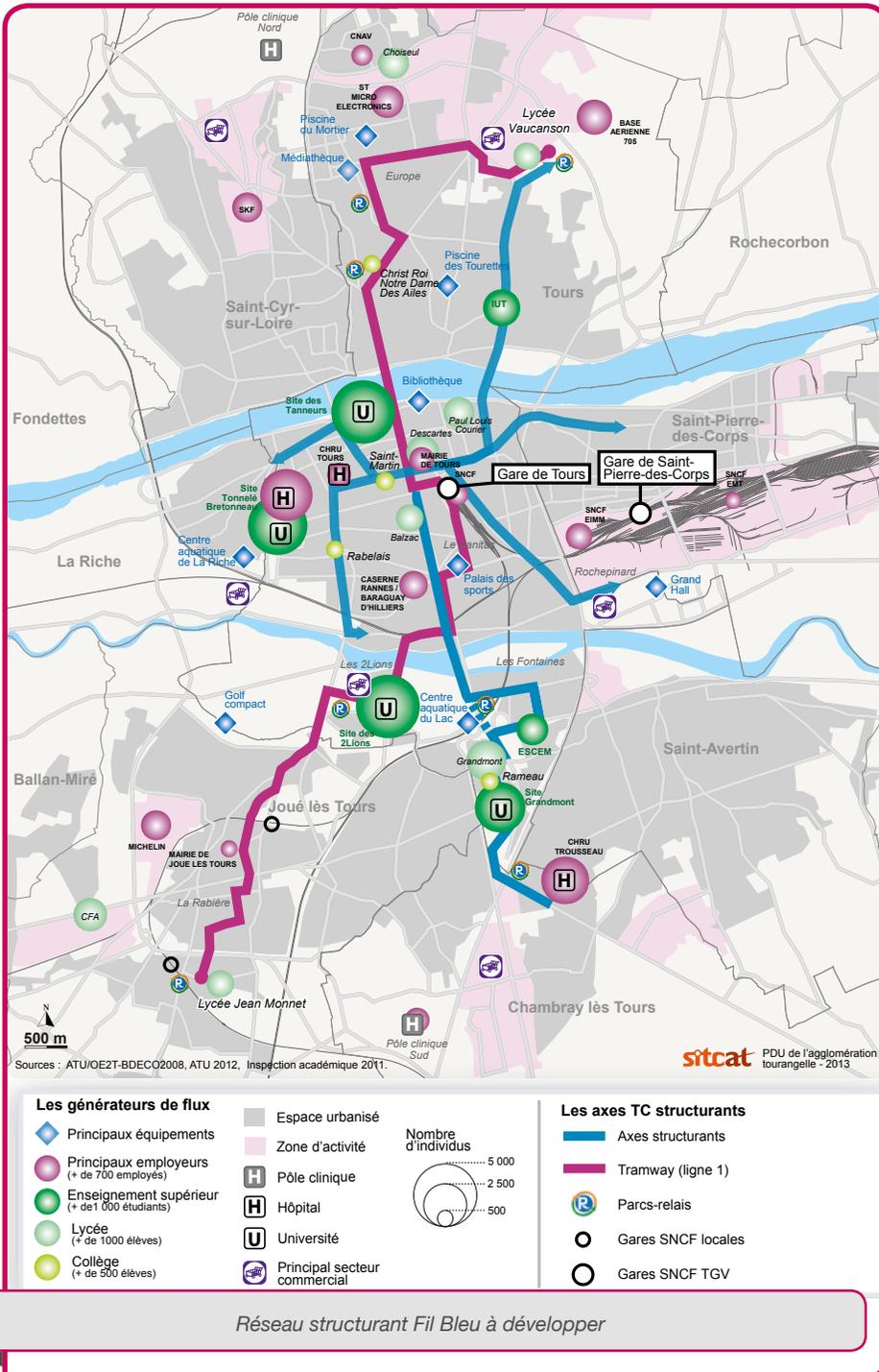
Site propre : voie de circulation affectée exclusivement à l'usage des transports en commun (tramway, bus).



© Crédits : Kéolis 37

Objectifs :

- Passer de 24 à 40 millions de voyageurs sur le réseau urbain Fil Bleu d'ici à 2023.
- Augmenter de 50 % la fréquentation des TER à l'horizon 2020.





Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous

Se déplacer est un droit : la mobilité est indispensable à la vie sociale, à l'accès à l'emploi, à la formation, aux loisirs, etc...

Il convient d'assurer à chacun la possibilité de se déplacer quelle que soit sa condition physique et sociale en poursuivant l'effort d'intégration urbaine des quartiers d'habitat social et la mise en accessibilité des espaces publics et des réseaux de transports en commun.

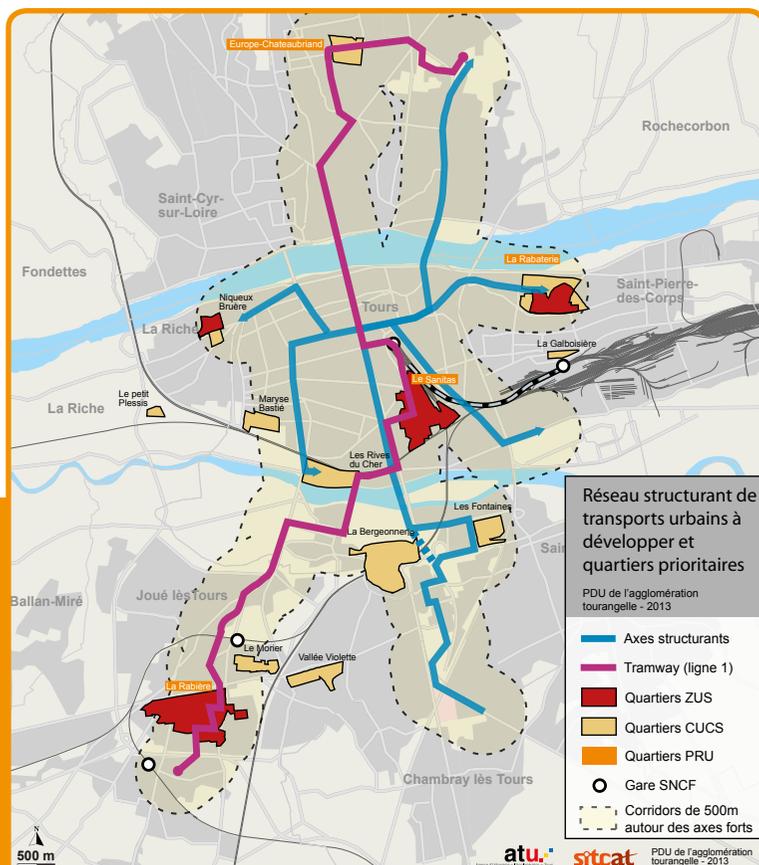
© Crédits : Archives municipales de Tours,
cliché Yves Braut

Accompagner la mobilité dans les quartiers d'habitat social

L'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires constitue un enjeu à la fois environnemental et social : il s'agit d'encourager toutes les alternatives à la voiture individuelle et de proposer un accompagnement spécifique des publics les plus fragiles :

- Renforcer la desserte des quartiers d'habitat social par des transports collectifs performants.
- Encourager les mobilités douces dans les quartiers d'habitat social : stationnement sécurisé, liaisons douces de qualité, initiatives comme la vélo-école...
- Développer un conseil en mobilité pour aider les habitants à mieux se déplacer.

Abris vélos sécurisés mis en place par Tour(s)Habitat.
© Crédits : Tour(s)Habitat

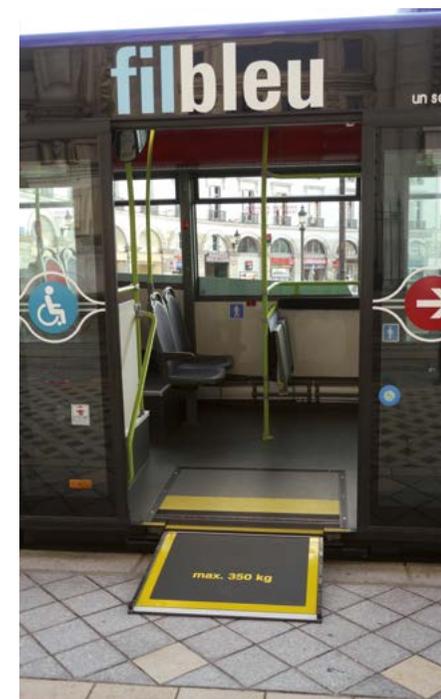


Des quartiers d'habitat social bien desservis par le réseau structurant Fil Bleu.
Sources : ATU / SITCAT

Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

L'accessibilité des transports et de l'espace public constitue un enjeu d'égalité et de cohésion sociale intéressant tout le monde : le nombre de personnes à mobilité réduite augmente du fait du vieillissement de la population et chacun peut, au cours de son existence, être confronté à des obstacles à la mobilité. Les progrès réalisés profiteront au plus grand nombre.

- Rendre accessibles en priorité les arrêts de transports collectifs et les espaces publics les plus fréquentés.
- Coordonner les actions sur les espaces publics et sur les transports en commun pour offrir des chaînes de déplacement 100 % accessibles.
- Développer des outils d'information sur les parcours accessibles.
- Améliorer l'accessibilité de l'information sur les transports en utilisant les nouvelles technologies.



Bus Fil Bleu accessible aux personnes en fauteuil roulant.
© Crédits : Tour(s)plus



© Crédits : Kéolis Tours

Zoom Nous sommes tous des PMR à un moment de la journée ou de la vie : femmes enceintes, personnes âgées, personnes avec poussette ou bagage lourd, parents avec enfants, personnes avec des béquilles...



Quartier résidentiel à Savonnières.
© Crédits : Tour(s)plus

Axe 3 : Construire la ville des courtes distances

Pour éviter de rendre l'automobile indispensable pour les déplacements du quotidien et encourager la mobilité douce, il faut concevoir un urbanisme permettant de réduire les distances à parcourir pour accéder aux transports en commun, aux services, aux commerces, au travail, aux loisirs. Cet urbanisme doit mixer les activités et l'habitat pour en faciliter l'accès en modes doux, les concentrer autour des principaux axes de transports collectifs et rééquilibrer le partage de l'espace public.

Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs

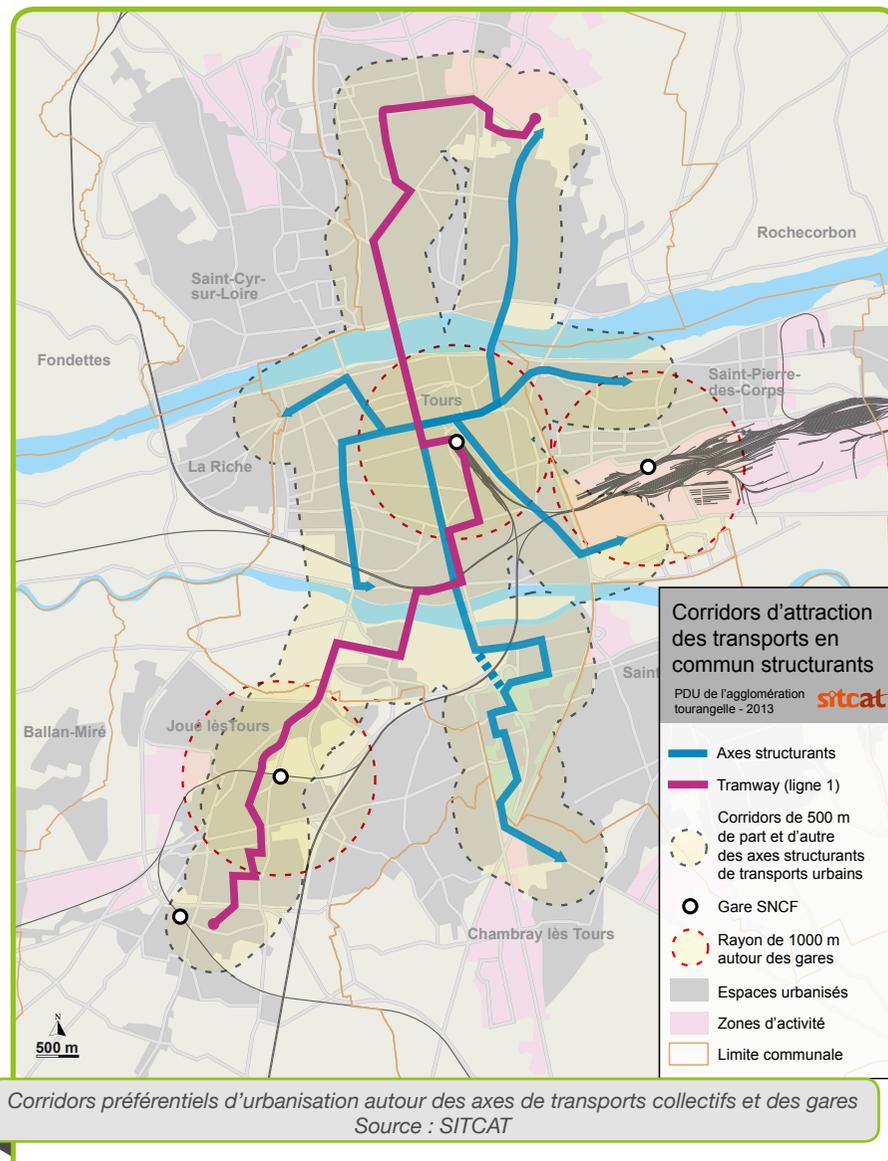
L'évolution de l'urbanisation conditionne fortement nos déplacements : plus la ville s'étend, plus les distances et la dépendance à l'automobile augmentent.

Afin de préserver l'environnement (espaces naturels et agricoles, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre...) il convient de maîtriser l'étalement urbain et de privilégier une ville dense et compacte favorable à l'évolution des pratiques de mobilité :

- Penser ensemble urbanisme et transports.
- Privilégier le renouvellement urbain et limiter les nouvelles extensions aux secteurs en continuité avec le bâti existant.
- Densifier le tissu urbain autour des centres-bourgs, des principaux axes de transports collectifs et des gares.
- Promouvoir la mixité des fonctions (services, emplois, habitat, équipements...) autour des transports collectifs pour réduire les distances des déplacements et diversifier les usagers des transports en commun.



Afin de limiter l'étalement urbain, l'urbanisation devra se concentrer dans le cœur métropolitain et les centres-bourgs des communes, en priorité autour des corridors de transports collectifs et des gares.



Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture

Les documents locaux d'urbanisme permettent d'inciter à l'évolution des comportements de mobilité :

- Mieux intégrer la question des déplacements en amont des principaux projets urbains.
- Organiser le stationnement privé (résidentiel et sur le lieu de travail) en fixant des normes plafond dans le périmètre des axes forts de transports en commun.
- Identifier les cheminements piétons à créer pour rendre la marche à pied plus attractive et efficace.

[focus

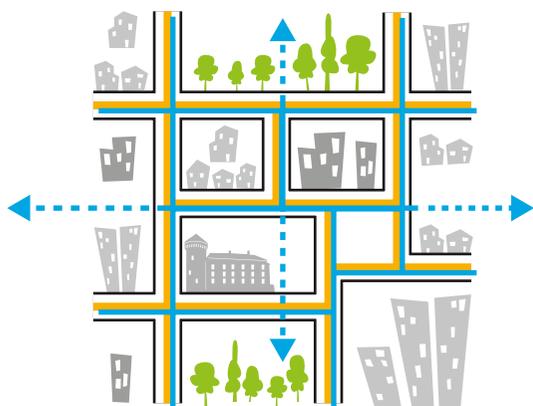
3 % de la surface de plancher des opérations nouvelles (habitat collectif ou activités) dédiés au stationnement des vélos.



Rue de Bordeaux, des aménagements piétons de qualité.
© Crédits : Archives municipales de Tours, cliché Yves Brault



La facilité de stationnement sur son lieu de travail, d'étude ou de résidence conditionne en grande partie l'usage de l'automobile.



Prévoir des traversées d'îlots pour raccourcir les distances à pied. Source : d'après PLU de Tours

Rééquilibrer le partage de la voirie

Pour rendre plus attrayants et sécurisants les modes alternatifs à la voiture tout en contribuant à améliorer la qualité des espaces urbains, le partage de la voirie entre tous les modes de transports doit être repensé.

L'usage des transports en commun et des modes doux sera favorisé en leur accordant une plus grande place dans l'espace public.

Modes doux

- Adapter la largeur des trottoirs à l'affluence et aux fonctions (éclairage, terrasses, mobilier urbain...).
- Faciliter la traversée des piétons dans les carrefours.
- Redonner un caractère de places à certains carrefours et parkings.
- Améliorer les conditions de circulation des vélos.
- Créer des stationnements vélos en lieu et place du stationnement automobile et non sur les trottoirs.
- Repenser la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales.

Bus



Site propre bus aménagé en 2009 au CHU Trousseau.
© Crédits : SITCAT



L'aménagement de sites propres bus n'étant pas possible ni nécessaire partout, les voiries devront être aménagées de manière à faciliter la circulation et l'arrêt des bus.



Stationnements vélos, rue des Ursulines à Tours.
© Crédits : JTS

Objectif :

Tendre vers au moins 50 % de l'espace de la rue dédié à d'autres usages que l'automobile.





Axe 4 : mieux organiser la mobilité motorisée

Le PDU en remettant en question la place de l'automobile dans la ville n'en condamne pas l'usage : il ambitionne de réduire les nuisances associées au trafic automobile en améliorant la gestion du stationnement et des livraisons de marchandises, en apaisant les circulations et en incitant à un usage plus raisonné de la voiture.

© Crédits : Archives municipales de Tours,
cliché Yves Brault

Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités

Le développement d'axes forts de transports en commun et la priorité donnée aux modes doux et aux transports collectifs dans le partage de la voirie nécessitent de repenser l'offre globale de stationnement :

- Améliorer l'offre et l'attractivité des parkings en ouvrage et des parkings relais (téléjalonnement, offres multimodales, tarifs résidents...).
- Favoriser la rotation en centre-ville de Tours en étendant progressivement la zone payante.



Le téléjalonnement des parkings à Orléans. © Crédits : JTS

- Harmoniser la tarification.
- Repenser l'offre de stationnement aux abords de la gare de Saint-Pierre-des-Corps et inciter au report sur d'autres modes.

Zoom Le stationnement sur voirie sera privilégié sur des courtes durées, prioritairement pour les visiteurs. Les résidents seront incités à utiliser les parkings en ouvrage et à y laisser leur voiture la journée (tarification résidentielle).

Pour renforcer l'efficacité de la politique de stationnement il faut également accentuer le contrôle :

- Faire respecter la réglementation : zone payante, zone bleue, aires de livraisons, places réservées (PMR, autopartage...)
- Dissuader le stationnement gênant ou dangereux pour limiter les conflits d'usage avec les vélos, les piétons et les transports en commun : double-file, trottoirs, bandes cyclables,...



Boulevard Heurteloup à Tours. © Crédits : JTS

[définition

Téléjalonnement : système d'information des usagers sur le nombre de places disponibles dans les parkings en ouvrage.

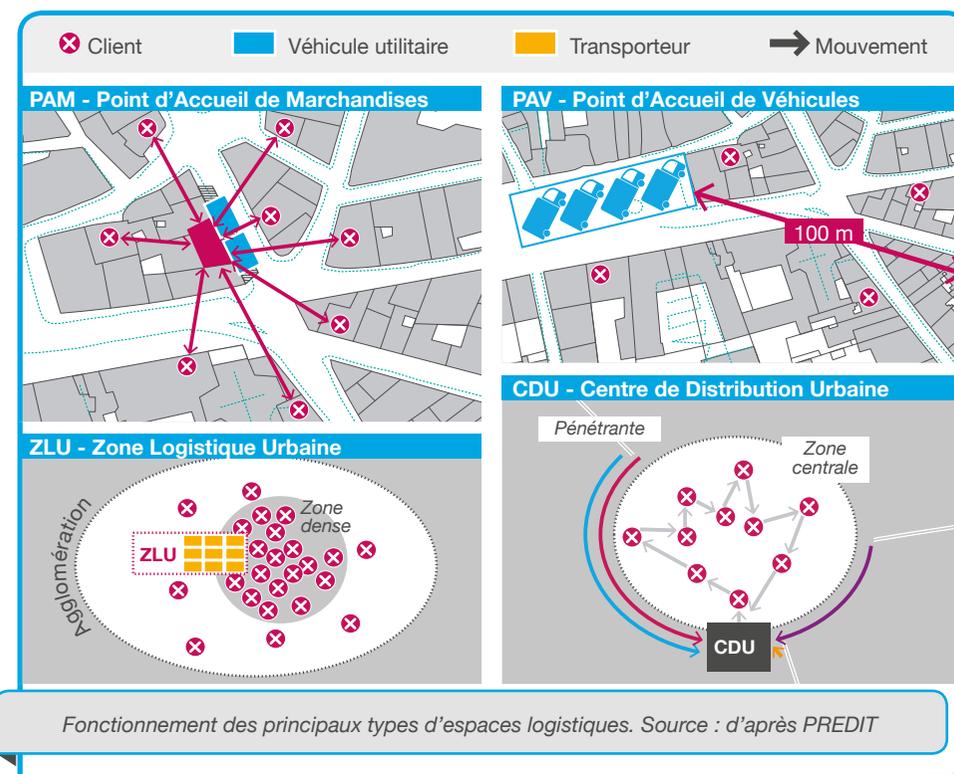
Organiser l'approvisionnement de l'agglomération

Le transport de marchandises conditionne en partie le dynamisme économique de l'agglomération tourangelle. Mais la circulation et le stationnement des poids lourds et autres véhicules de livraison provoquent des nuisances qui doivent être réduites.

- Préserver le potentiel ferroviaire de l'agglomération et encourager la reprise du fret ferroviaire.
- Élaborer un schéma logistique : harmonisation de la réglementation des circulations et des livraisons, implantation d'espaces logistiques urbains : PAV, PAM, ZLU, CDU.
- Utiliser des véhicules propres pour les livraisons : camions électriques, triporteurs...



Triporteur électrique. © Crédits : Collectif Cycliste 37



Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile

La voiture particulière restera un mode largement utilisé dans les années à venir, notamment pour la desserte des territoires éloignés du cœur métropolitain, moins favorables au développement des transports alternatifs. Un niveau de service routier suffisant doit donc être maintenu en veillant à adapter l'aménagement des voies en cohérence avec leur rôle multimodal (vie locale, circulation tous modes...) et à réduire les nuisances.

- Développer et harmoniser l'aménagement de zones apaisées et communiquer sur leurs règles de fonctionnement (Code de la Rue).

Zoom Zones apaisées :

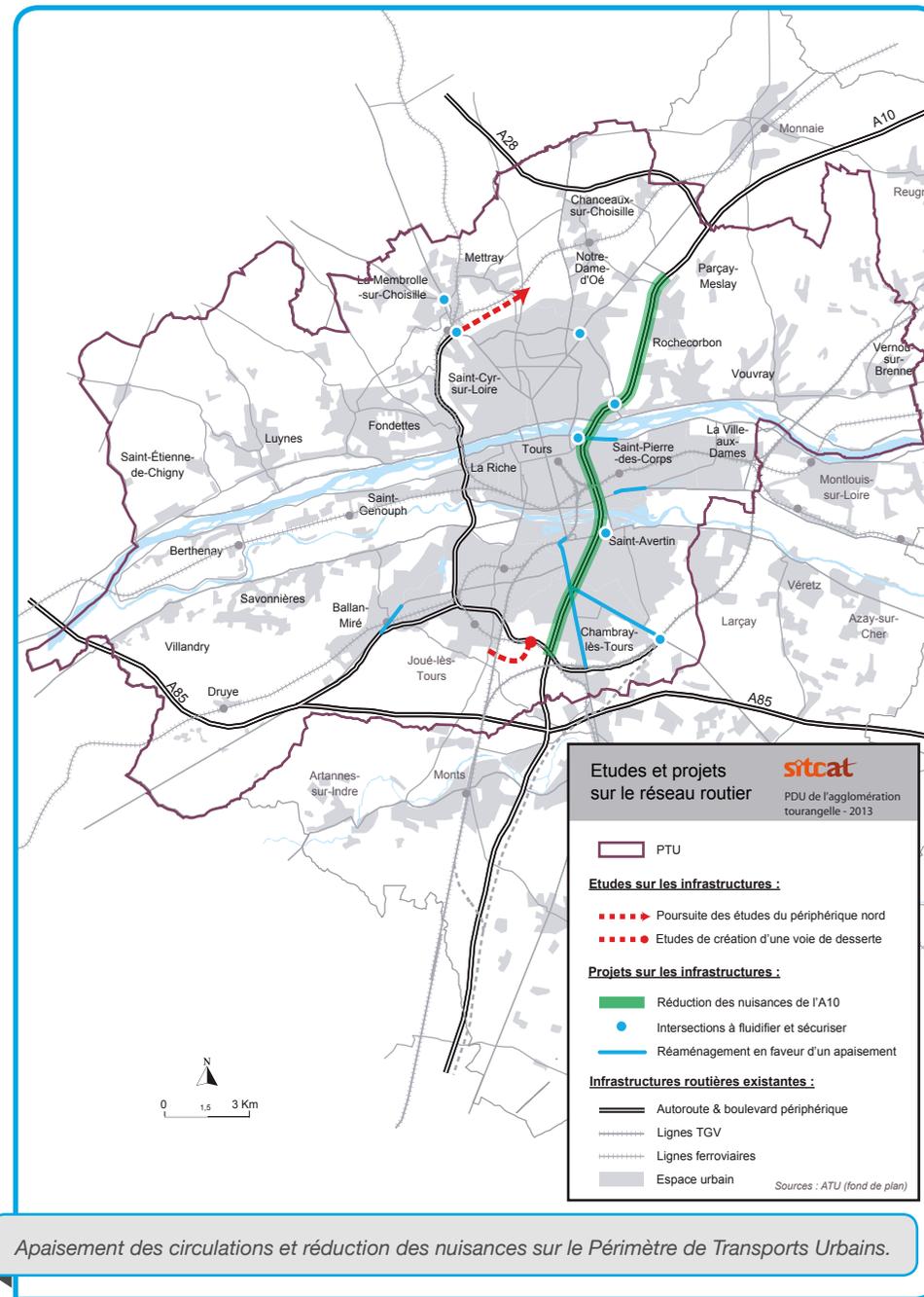


© Crédits : Archives municipales de Tours, cliché Yves Brault

La rue accueille de nombreux usages, activités et fonctions, qui cohabitent plus ou moins aisément. Modérer la vitesse est un des outils les plus efficaces pour résoudre les conflits d'usage et favoriser la mixité entre les modes de déplacement, tout en assurant la sécurité.

La zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne sont les outils réglementaires permettant d'organiser le partage de l'espace public.

- Requalifier les principales voies pénétrantes de l'agglomération pour leur donner une vocation plus urbaine, diminuer la vitesse, et laisser toute leur place au végétal et aux modes alternatifs.
- Traiter les principaux points de congestion du réseau routier.
- Réduire les nuisances de l'A10 dans la traversée de l'agglomération : gestion de la vitesse, dispositifs d'absorption du bruit et des émissions, couverture partielle...
- Poursuivre les études et la concertation sur le bouclage éventuel du boulevard périphérique au nord. L'aménagement des sorties actuelles et la réutilisation partielle des infrastructures existantes seront privilégiés de manière à limiter l'impact environnemental et financier du projet.



Inciter à l'usage raisonné de l'automobile

Des usages mutualisés de l'automobile, des motorisations plus propres (électrique, hybride...) ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies de l'information permettent d'envisager de se déplacer moins mais mieux.

• Promouvoir l'autopartage

- Faire connaître le service : <http://autociti.coop/>
- Etendre le réseau des stations.
- Diversifier le parc.

[définition

Autopartage : système de location de courte durée de véhicules au profit d'utilisateurs abonnés.



Autociti. © Crédits : Tour(s)plus

• Encourager le covoiturage

- Faire connaître le site : www.covoiturage.agglo-tours.fr
- Aménager un réseau d'aire de covoiturage dans et aux abords de l'agglomération.

[définition

Covoiturage : utilisation programmée d'un véhicule par un conducteur non-professionnel et un ou des passagers dans le but d'effectuer un voyage commun et de partager les frais.



Aire de covoiturage de Druyes © Crédits : JTS

• Intégrer les taxis et loueurs dans l'offre de mobilité

- Garantie de retour pour le covoiturage et les déplacements à vélo dans le cadre des plans de mobilité.
- Transport à la demande.
- Offres combinées avec le transport public.



© Crédits : Phovoir.com

• Promouvoir les véhicules propres

- Développer un réseau de recharge pour les véhicules électriques.



Borne de recharge de véhicules électriques.
© Crédits : JTS

- Renouveler le parc de bus urbains.



© Crédits : Kéolis 37

• Inciter et accompagner les plans de mobilité

- Plans de Déplacements d'Entreprises : PDE.
- Plans de Déplacements d'Administrations : PDA.
- Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires.



Fac à vélo. © Crédits : Romain Huillard

• Initier de nouveaux modes de travail

[définitions

Télétravail : travail décentralisé grâce à l'utilisation des nouvelles technologies et d'espaces dédiés.

Visio-conférence : conférence visuelle et sonore entre deux personnes ou plus à distance, possible grâce à un système de télécommunication.



© Crédits : apops - Fotolia.com





La fête du vélo à Tours en 2012.
© Crédits : Archives municipales
de Tours, cliché Yves Brault

Axe 5 : Partager une culture de la mobilité

Le développement de pratiques de mobilité plus collectives comme le nouveau partage de l'espace public proposé par le PDU nécessitent une meilleure coordination des acteurs publics.

Les actions de sensibilisation et de communication sont indispensables à l'évolution des comportements et des mentalités de tous : citoyens, techniciens, élus.

Coordonner les acteurs de la mobilité

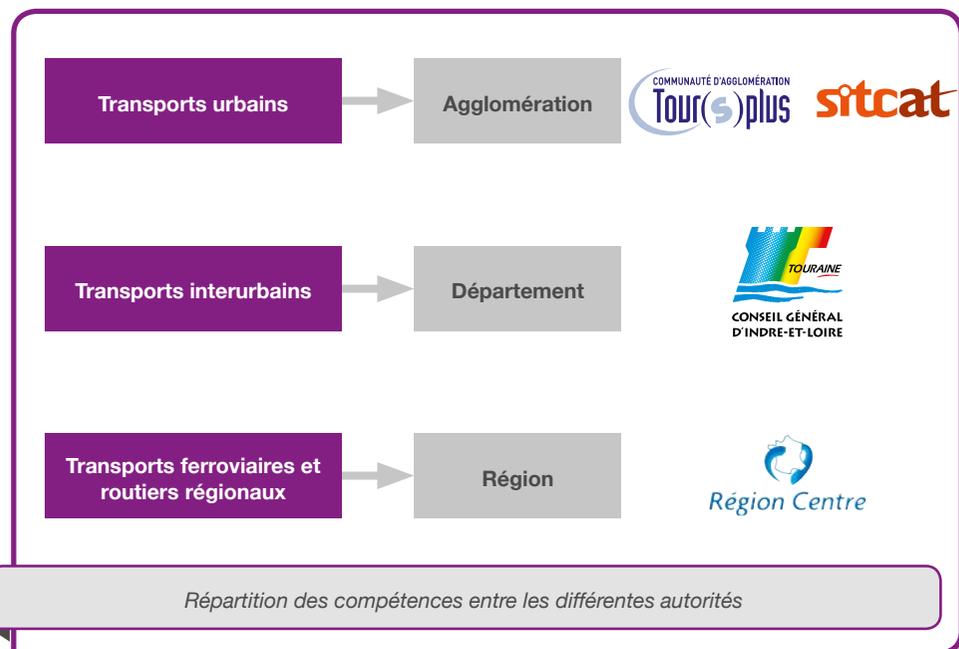
L'amélioration de la mobilité nécessite une collaboration étroite de tous les acteurs concernés et la mise en place d'outils mutualisés.

- Créer un observatoire des mobilités pour regrouper et analyser les données relatives aux transports, évaluer le PDU, alimenter la communication sur la mobilité.
- Mieux coordonner les autorités organisatrices de transports et les gestionnaires de voirie.

- Identifier un chef de file des politiques cyclables.
- Mettre en place un club logistique regroupant les acteurs publics et privés du transport de marchandises.

[définition

AOT (Autorité Organisatrice de Transport) : collectivité chargée d'organiser les transports publics sur un périmètre défini.



Développer des outils de sensibilisation et de communication

L'usager et le citoyen seront au cœur de la politique de sensibilisation et de communication afin de leur présenter les solutions concrètes permettant de mieux organiser leur mobilité et de réduire leur dépendance à l'automobile.

- Elaborer un plan de communication pour promouvoir les pratiques écomobiles.



Fête du vélo à Tours en 2012. © Crédits : Archives municipales de Tours, cliché Yves Braut

- Communiquer régulièrement sur les actions du PDU : auprès des habitants et des collectivités.
- Inciter les automobilistes à l'éco-conduite.
- Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30 : règles de priorité, de circulation...



© Crédits : Archives municipales de Tours, cliché Yves Braut

[définitions



Eco-conduite : conduite automobile souple, économe en carburant, ayant un impact significatif sur l'environnement et la sécurité.

Eco-mobilité : mobilité respectueuse de l'environnement visant à réduire les consommations d'énergie fossile et les émissions polluantes.

2013
2023

pdu

Plan de Déplacements Urbains
de l'agglomération tourangelle

Mobilité.agglo-tours.fr

sitcat