

Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités de Touraine

SYNTHÈSE



Sommaire

Un Plan de Mobilité, qu'est-ce que c'est ?	3
Le Plan de Mobilité : les principales actions	4
Les mobilités : quels usages sur notre territoire ?	6
Les services de mobilité actuels	7
Les enjeux et objectifs du Plan de Mobilité	8
Le Plan de Mobilité en action	10

Ce document de synthèse a vocation à aider le public à appréhender le contenu du projet de Plan de Mobilité de Touraine. Il n'a pas vocation à se substituer au Plan de Mobilité dont il n'est qu'un résumé.

Un Plan de Mobilité, qu'est-ce que c'est ?

Une stratégie de mobilité pour les 10 années à venir

Le Plan de Mobilité (PDM) définit la stratégie mobilité d'un territoire. En tant qu'**Autorité Organisatrice de la Mobilité***, le Syndicat des Mobilités de Touraine a l'obligation d'élaborer un PDM sur son ressort territorial, à savoir les 22 communes de Tours Métropole et les communes de Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames. Il succède au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2013 en s'inscrivant dans la continuité de son action.

Le PDM vise à assurer **une équité dans la desserte des territoires et l'accès aux équipements, tout en intégrant les enjeux de préservation de la santé et de l'environnement globaux et locaux** (diminution des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, du trafic routier, du bruit). Il accompagne égale-

ment les projets d'aménagement en assurant la prise en compte des besoins de mobilité des habitants et des entreprises.

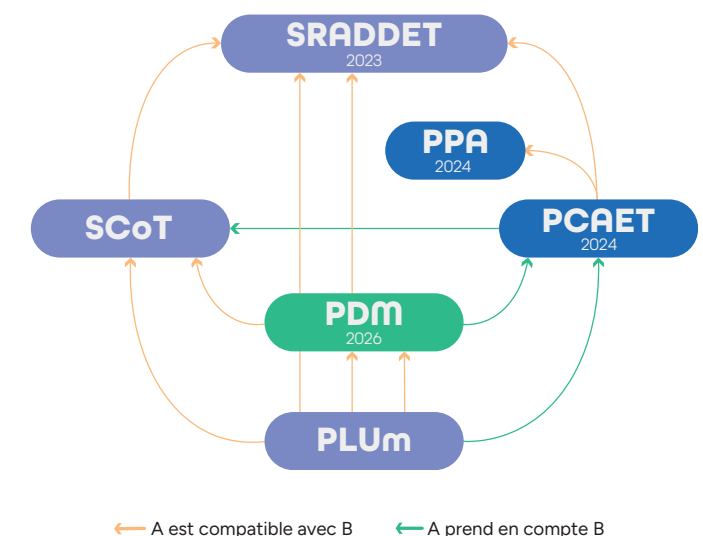
En **favorisant l'usage des transports en commun, du vélo, de la marche et d'autres alternatives à la voiture individuelle**, le PDM contribue à préserver notre environnement et à améliorer nos espaces de vie.



Retrouvez la présentation du Plan de Mobilité en vidéo

Un document en cohérence avec les grands projets du territoire

Le Plan de Mobilité prend en compte l'ensemble des documents stratégiques définissant les orientations d'aménagement du territoire pour les années à venir. Il doit intégrer les principes du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ou le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), ainsi que les documents de planification environnementale comme les Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) ou Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). De son côté, le Plan de Mobilité s'imposera aux politiques locales d'urbanisme comme les plans locaux d'urbanisme (PLUm et PLUi) sur le volet mobilité.



Repère mobilité

***Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) :** Structure en charge de la planification et de l'organisation des services de mobilité sur un territoire donné.



Pour aller plus loin

Consultez les trois cahiers de la concertation et les replays des conférences-débats sur le site du SMT.

Le Plan de Mobilité les principales actions

Développement d'un bouquet de services mobilité

Schéma directeur piéton

- **Espaces dédiés** aux piétons
- **Itinéraires sécurisés**
- **Plantation**
- **Accessibilité**

Covoiturage

- **Lignes de covoiturage**
- **Aires de covoiturage**
- **Financement** des trajets BlablacarDaily

Réduction des nuisances et sécurisation

- **Baisse de la vitesse**
- **Règlementation** de la circulation
- **Réduction des nuisances** sonores

Partage de l'espace public

- **Donner** plus de place aux modes actifs et transports en commun

Stationnement

- **Parkings relais**
- **Stationnement** dans les nouvelles constructions privées

Partage de l'espace public

Transports collectifs

- **Nouvelle ligne** de tramway
- **Bus à haut niveau** de service
- **Qualité de service** sur l'ensemble du réseau Fil bleu
- **Etudes** de nouvelles lignes structurantes
- **Service Express Régional Métropolitain et Autoroute Bas Carbone** (train, car, pôles d'échanges)

Réseaux cyclables et services vélo

- **Itinéraires directs** et lisibles (Vélival, Touraine-Est Vallées)
- **Maillage local**
- **Sécurisation** et continuité
- **Stationnement**
- **Velociti**

Flottes partagées

- **Autopartage Citiz**
- **Vélos** en libre-service Pony

Accompagnement au changement

Bureau des temps

- **Réflexion** sur l'articulation rythme de vie et mobilité (lissage des heures de pointe)

Management de la mobilité

- **Maison de la Mobilité** (site central et relais locaux)
- **Sensibilisation**
- **Conseil et accompagnement**
- **Formation** et atelier

Accès à la mobilité pour tous

- **Accessibilité** du réseau Fil Bleu
- **Mon Guide Fil Bleu**
- **Soutien aux structures** de la mobilité solidaire

Services numériques

- **Application** d'information et achat de titre de transport (MaaS)

Les mobilités : quels usages sur notre territoire ?

Notre territoire

500 000

représente le nombre d'habitants compris dans l'aire d'attractivité de Tours, très étendue au-delà du périmètre du SMT.

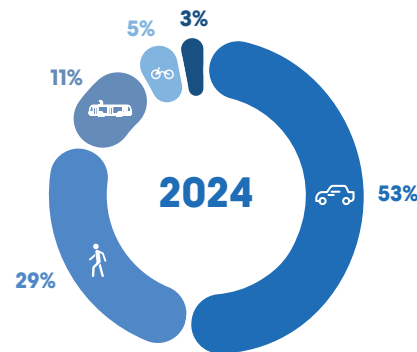
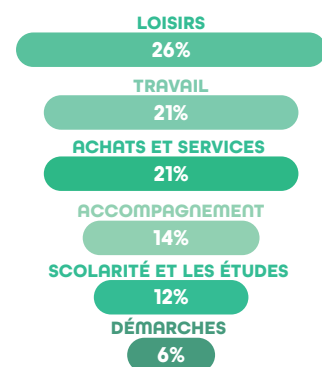
80,85%

de la population et des emplois sont regroupés dans un secteur compact situé sur les **7 communes** du cœur métropolitain. Cette concentration est favorable au développement des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le PDM s'inscrit dans un territoire en constante évolution, dont les transformations seront intégrées tout au long des dix prochaines années :

- Un accroissement de la population, en particulier en périphérie.
- Un vieillissement de la population comme à l'échelle nationale.
- Une hausse de la dynamique de l'emploi.

Nos pratiques de déplacement



L'usage de la voiture a diminué depuis 2008 avec une tendance à la stabilisation sur les dernières années tandis que les transports en commun et le vélo connaissent une progression de leur utilisation.



45 % des déplacements journaliers

sont réalisés pendant les heures de pointe du matin et du soir. La moitié de ces déplacements est lié au travail et à la formation, soit des déplacements contraints. Ces pics ont un impact direct sur le fonctionnement du service de transport en commun et congestionne le réseau routier.



60% des déplacements

ont une distance inférieure à 3km or plus de la moitié (57%) de ces déplacements s'effectuent en voiture. Cela présente un levier fort pour les modes actifs. Par ailleurs, plus le déplacement est long, plus l'usage de la voiture est présent.



9 déplacements sur 10

s'effectuent au sein du territoire du SMT. Les 10% restants sont des trajets d'échanges, c'est-à-dire que l'origine ou la destination du déplacement est située en dehors du territoire du SMT. Il s'agit de trajets de longue distance, majoritairement réalisés en voiture particulière.

Le PDM cherche ainsi à développer des solutions pour modifier les pratiques sur les trajets de courte et de longue distance et à agir sur les rythmes de vie.

Sources : enquêtes mobilités du SMT de 2019 et 2024, SIRENE et INSEE

Les services de mobilité actuels

Le réseau de transport en commun



Le réseau Fil Bleu, un réseau performant

- **88%** de la population du SMT réside à moins de 500m d'un arrêt du réseau.
- **46 millions** de voyageurs en 2025.

Les lignes régulières du réseau Fil Bleu sont complétées par un service de Transport à la Demande dans les zones moins denses ainsi que le service Fil Blanc à destination des personnes à mobilité réduite.



Le réseau ferroviaire, un réseau dense

- **8 branches** SNCF classiques proposant 8 haltes.
- **2 gares** TGV dont la fréquentation est en hausse constante.

Les haltes ferroviaires permettent un accès rapide au territoire du SMT depuis les territoires voisins.

Les mobilités actives



Le vélo, une offre qui se structure

- Les itinéraires cyclables Vélival sont en cours de déploiement pour assurer des trajets rapides, continus et sécurisés.
- Les services de location Velociti (longue durée) et Pony (courte durée) ou le stationnement sécurisé des vélos accompagnent l'essor de la pratique.
- De nombreuses offres solidaires sont proposées autour du vélo (vente, formations).

Le vélo est un mode de déplacement abordable financièrement, peu polluant, bénéfique pour la santé et qui permet de répondre à une majorité des besoins en déplacement.



La marche, un mode à faciliter

- **1/3** des déplacements sont réalisés entièrement à pied.

Les aménagements dédiés aux piétons et les zones de réduction de la vitesse automobile sont de plus en plus présents dans les communes, en particulier dans les bourgs, à proximité des groupes scolaires, gymnases, etc. Les investissements sont à poursuivre pour assurer la sécurité et la continuité des itinéraires pour tous.

Un usage partagé de la voiture encore confidentiel



Le covoiturage, un levier à encourager

- **7 déplacements sur 10** effectués en voiture sont réalisés en autosolisme (une seule personne à bord du véhicule).
- **90%** : c'est le taux d'autosolisme en heure de pointe le matin sur l'A10.

Le SMT participe financièrement aux trajets en covoiturage via le service BlaBlaCar Daily.



L'autopartage, un dispositif sous-utilisé

- **26 véhicules et 17 stations** du service Citiz sont répartis dans le centre urbain, où le stationnement est le plus contraint.
- **3 646 trajets** : c'est le nombre de trajets qu'a comptabilisé le service Citiz, déployé dans l'agglomération, en 2025.

Une voiture en autopartage permet de remplacer 5 à 8 voitures de particulier.

Les enjeux et objectifs du Plan de Mobilité



Préserver la santé des habitants et l'environnement

Assurer une bonne qualité de l'air

- La qualité de l'air est dans l'ensemble bonne sur l'agglomération tourangelle au regard des seuils actuels. Toutefois, les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé amènent à un abaissement conséquent des seuils pour la préservation de la santé de tous. La pollution de l'air impacte directement la santé : maladie respiratoire, maladie cardiaque, diabète ou décès prématurés.
- Les transports routiers sont la source principale d'émission de polluants (oxydes d'azote NOx) et de particules fines (PM10 et PM2,5) liée aux gaz d'échappement et à l'usure des freins et des pneus.

Une réduction de 60% des émissions NOx doit être recherché au travers des actions du PDM.

Favoriser l'activité physique

En revanche, l'activité physique (marche, vélo) préserve et améliore la santé :

- 20 minutes de vélo par jour permettent de réduire la mortalité de toute cause de 10% chez les adultes.
- Le ministère de la Santé recommande de pratiquer l'équivalent d'au moins 30 minutes de marche rapide par jour 5 fois par semaine pour les adultes (au moins 60 minutes par jour pour les enfants et adolescents).

Faciliter l'accès aux modes actifs sur le territoire et assurer leur sécurité permet de lutter contre la sédentarité et de préserver la santé publique.

Réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux transports

- Sur le territoire métropolitain, peu industriel ou agricole, le secteur des transports est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre à hauteur de 45%. Ces gaz sont responsables du phénomène d'effet de serre et constituent une cause majeure du dérèglement climatique.
- Ces émissions sont relativement stables entre 2008 et 2018, avec une inflexion à l'arrivée de la première ligne de tramway, alors que les autres secteurs (résidentiel, tertiaire, industrie) ont enclenché une baisse significative.

Atteindre la neutralité carbone à horizon 2050

- A l'échelle nationale, un objectif phare est la neutralité carbone à horizon 2050 dans le but de respecter les Accords de Paris. De fortes évolutions sont attendues dans le domaine des transports.
- A l'échelle tourangelle, la transposition de la Stratégie Nationale Bas Carbone implique un objectif de réduction de 32% des émissions de Gaz à Effet de Serre pour le trafic routier.

L'étude environnementale du PDM évalue l'impact des déplacements sur la santé et l'environnement et les apports des propositions du PDM.



Développer une mobilité inclusive et solidaire, pour toutes et tous et partout

Une offre de mobilité adaptée à la diversité des besoins des usagers

- Se déplacer est un besoin quotidien : faire une course, aller à l'école ou au travail, se rendre à un entretien ou un rendez-vous médical... Le PDM devra répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble des usagers, quelque soit leur profil.
- Une attention particulière sera portée aux personnes ayant des besoins plus spécifiques : personne en situation de handicap visible ou invisible, jeunes, publics en situation de précarité économique, seniors et enfants. En complément des services de mobilité, il est indispensable de concevoir des espaces publics plus inclusifs, donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables.

Une offre de mobilité adaptée à la diversité des territoires

- Notre territoire est varié, avec un cœur urbain et des communes périphériques moins denses. Les solutions et l'accompagnement doivent être ainsi adaptés à chaque spécificité du territoire.
- Par ailleurs, les usagers se rendant sur notre territoire pour le travail, les loisirs ou les achats sont à considérer car ils contribuent à sa dynamique.



Favoriser le report modal et les alternatives à la voiture individuelle

Réduire l'usage de la voiture

- Le report modal consiste à réduire les déplacements en voiture individuelle, tant en nombre de déplacements qu'en nombre de kilomètres parcourus, au profit des autres modes plus durables.
- Le système automobile, très fort dans notre société, doit évoluer vers un système davantage multimodal, dans lequel la voiture constitue une option parmi d'autres.

Proposer des alternatives attractives

- Au-delà du développement des modes alternatifs, il s'agit de renforcer leur attractivité afin qu'ils deviennent de véritables concurrents à la voiture individuelle en garantissant le confort, l'efficacité, la fiabilité des temps de parcours et la sécurité de ces modes.
- Le parcours des usagers doit être facilité pour simplifier l'accès aux services et leur usage avec le développement de services numériques et des connexions rapides pour l'intermodalité.

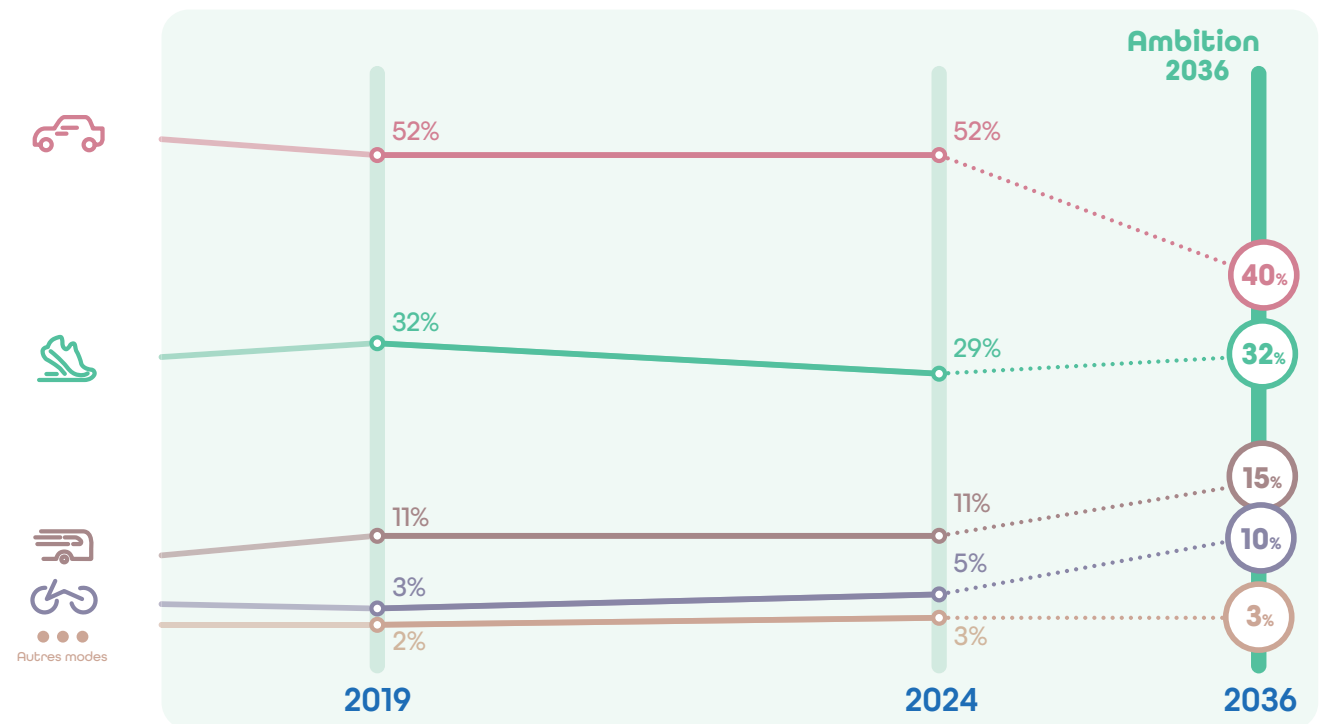


Accompagner le changement de pratique de mobilité

Stimuler le changement

- Nos habitudes de déplacements sont très ancrées et très personnelles, elles dépendent de notre culture, localisation ou même de notre organisation. Le changement de pratique à l'échelle individuelle nécessite d'ouvrir le champ des possibles et de lever les freins.
- Il s'agit de sensibiliser, informer, stimuler le changement, faire tester de nouvelles solutions, former et d'accompagner le changement pour qu'il s'installe dans la durée et crée une dynamique collective.

Ambitions de parts modales du PDM 2026-2036



Sources : 2019 : Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC2), 2024 : Fréquence+

Le Plan de Mobilité en action

Le Plan de Mobilité engage le SMT et ses partenaires dans la mise en œuvre de 37 actions concrètes pour les dix prochaines années. Elles s'appuient sur la dynamique actuelle pour renforcer et compléter le bouquet de services mobilité. Elles permettront d'améliorer l'offre de transport, de développer les mobilités actives et partagées, de renforcer les connexions entre les communes et d'accompagner l'évolution des pratiques de déplacement sur le territoire.



Réaliser les projets engagés

Le PDM vise à concrétiser les projets engagés pour favoriser les alternatives à la voiture en développant des offres structurantes.

Poursuivre la construction d'un réseau alternatif à la voiture, performant et attractif

Le territoire est marqué par une dynamique de développement de services de mobilité pour faciliter la mobilité du quotidien et renforcer l'attractivité du territoire. De nombreux projets structurants sont engagés afin de construire une offre concurrentielle à l'usage de la voiture individuelle et ainsi de fournir une solide base de réponse aux enjeux énoncés.

• Réaliser l'opération Lignes2Tram par :

- La création de la deuxième ligne de tramway qui desservira La Riche à Chambray-lès-Tours.
- L'adaptation du tracé de la ligne BHNS Tempo qui ira jusqu'aux Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps.
- La création de 2 parkings relais et 10 abris vélo sécurisés.
- L'aménagement de nouvelles pistes cyclables confortables et sécurisées.
- La réalisation de cheminements piétons.

• Renforcer la qualité de service et la fiabilité du réseau Fil Bleu avec :

- L'articulation avec la nouvelle ligne de tramway.

- L'évolution des lignes 4 et 5 du réseau Fil Bleu vers un BHNS*.
- L'augmentation de la qualité de services sur l'ensemble des lignes (cadencement, amplitude horaire, continuité).
- La mise en œuvre d'équipements et d'aménagements pour garantir la régularité et améliorer la vitesse commerciale des lignes principales.

• Réaliser le projet de la convention Autoroute Bas Carbone (ABC) sur l'A10 et l'A85 qui comprend :

- L'étude d'une ligne de covoiturage sur l'A10.
- La réalisation de pôles d'échanges multimodaux.
- La création de 3 passerelles piétons-vélo au-dessus de l'A10.

• Réouvrir la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire avec la desserte par le réseau Vélival et l'installation d'un parc à vélo sécurisé.

• Réaliser les 7 premiers itinéraires Vélival, soit 110 km d'aménagements cyclables identifiés par une signalétique, sécurisés et continus pour faciliter les trajets du quotidien et la pratique touristique.

Réorganiser le réseau routier

Le développement des réseaux de transports collectifs et cyclables performants va contribuer à un nouveau partage de la voirie.

• Faire évoluer les plans de circulation, en adaptant les sens de circulation, pour apaiser les quartiers et réorienter les flux de transit.

• Hiérarchiser le réseau de voirie, en priorisant les usages (transports en commun, modes actifs) pour adapter le partage de l'espace public et améliorer la sécurité des modes actifs.

• Optimiser le maillage routier existant avec la création de l'échangeur de Rochepinard sur l'A10 dans le cadre

du projet Partenarial d'Aménagement de la Porte Est Métropolitaine pour une amélioration de la desserte de la gare de Saint-Pierre-des-Corps et des zones d'activités. Associé à un PEM*, il offrira des connexions avec les autres modes.



Repère mobilité

- *BHNS : ligne de Bus à Haut Niveau de Service qui présente une fréquence et une amplitude horaire élevées et des équipements d'informations voyageurs.
- *PEM : Pôle d'Echange Multimodal, lieu d'interconnexion entre plusieurs modes.

Étendre les réseaux alternatifs à la voiture

Le Plan de Mobilité vise à apporter des solutions de transport justement calibrées sur les territoires moins denses et pour ceux provenant de l'extérieur du territoire du SMT, en leur apportant une alternative à la voiture individuelle. Ce développement s'appuie sur les centralités existantes afin de limiter l'étalement urbain et recherche le partage de l'espace public.

Renforcer les offres alternatives à la voiture individuelle

Les habitants et les usagers qui vivent ou travaillent au-delà de la ville dense, doivent pouvoir disposer de solutions alternatives à la voiture grâce à la mise en place de nouvelles offres de mobilité adaptées aux spécificités de chaque territoire.

- **Étudier des liaisons structurantes** en site propre depuis Tours vers la ville de Saint-Cyr-sur-Loire et vers celle de Saint-Pierre-des-Corps.
- **Étudier la mise en place d'un système innovant** de navette autonome en site propre entre le réseau tramway au niveau de Vaucanson et la zone militaire et aéroportuaire au Nord de Tours.
- **Créer les offres de transport** définies dans le dossier de demande de statut du Service Express Régional Métropolitain (SERM) en développant l'offre ferroviaire et la desserte en car dans les secteurs non desservis par le train et aussi en étudiant la création de 5 haltes

ferroviaires. Le projet de SERM intègre les services multimodaux et intermodaux permettant de relier les espaces ruraux et périurbains aux grandes centralités urbaines.

- **Étudier l'opportunité** et expérimenter la mise en place de lignes de covoiturage sur les axes à fort trafic de voitures.
- **Poursuivre le développement du réseau cyclable** avec le réseau structurant Vélival et le schéma directeur cyclable de Touraine Est Vallée. L'objectif est également de renforcer le maillage local et de relier les axes structurants aux points d'intérêts locaux tout en prenant en compte la diversité des cycles.
- **Étudier l'opportunité** d'un renforcement des lignes de transport collectif pour la desserte des sites touristiques afin d'accompagner le développement du tourisme sur le territoire.

Amplifier le partage de l'espace public

Le renforcement de l'usage des modes alternatifs au profit de la baisse de l'usage de la voiture individuelle s'accompagne logiquement d'un rééquilibrage du partage de l'espace public et d'une amélioration du cadre de vie.

- **Élaborer un schéma directeur piéton** afin de réaliser des itinéraires continus et confortables avec une revitalisation des espaces publics.
- **Mettre en place des mesures** limitant les nuisances routières avec la réglementation de la vitesse, la modé-

ration des flux de véhicules ou la mise en place d'écrans anti-bruit sur l'A10.

- **Rééquilibrer les usages de l'espace public** en donnant plus de place aux piétons, vélos et transports en commun et en réglementant le stationnement.
- **Améliorer la sécurité** de tous les déplacements en traitant les points accidentogènes et généraliser les principes de ville apaisée avec des zones à 30 ou de rencontre.

Organiser le transport de marchandises et tendre vers une logistique urbaine durable

Le transport de marchandises représente un quart des émissions de gaz à effet de serre liés au transport sur le territoire. La logistique urbaine doit évoluer pour tendre vers une activité plus durable, s'adapter aux évolutions des pratiques d'achat et l'augmentation de la livraison à domicile.

- **Planter des espaces de logistique urbaine** pour faciliter le travail des transporteurs, organiser la livraison avec des modes plus adaptés au tissu urbain et limiter les nuisances.
- **Améliorer la réussite de livraison** au premier passage.
- **Développer la cyclo-logistique.**
- **Préserver l'usage et les installations** pour le fret ferroviaire.

Limiter l'étalement urbain en s'appuyant majoritairement sur les centralités existantes

L'étalement urbain induit des déplacements plus longs dans des secteurs où l'offre alternative à la voiture individuelle est moins développée. L'aménagement urbain doit favoriser le développement de la ville des courtes distances, que l'on peut parcourir à pied ou à vélo pour accéder aux services, emplois ou commerces, et s'appuyer sur les centralités existantes.

- **Coordonner l'offre de mobilité** et l'aménagement urbain en amont des projets afin d'évaluer l'opportunité du développement de la desserte en transport en commun ou des services vélos.
- **Densifier** autour des principaux axes de transports collectifs et gares.
- **Adapter la création de places de stationnement privées** selon le niveau de desserte en transport en commun.

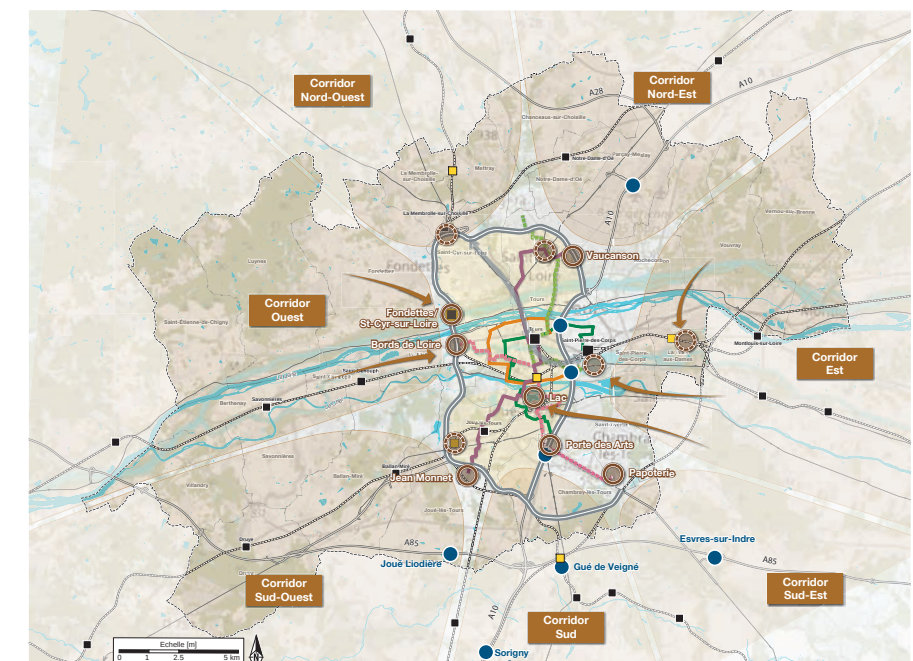
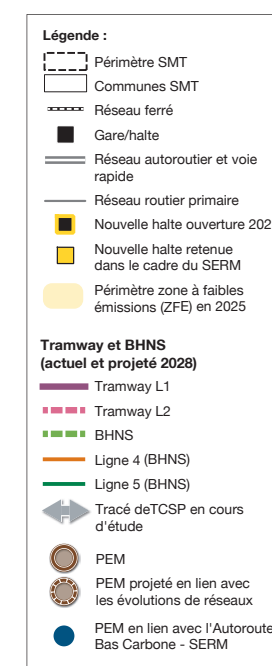
Fluidifier le parcours des usagers

L'objectif de l'axe « fluidifier » est de créer des synergies entre toutes ces offres pour structurer une réponse adaptée aux besoins des usagers, depuis l'origine de leur déplacement jusqu'à leur destination, avec des correspondances simplifiées et un usage des services facilité.

Mettre en œuvre la stratégie « Rabattre – Transporter – Diffuser »

Le principe est de pouvoir rabattre au plus tôt les usagers sur les lignes de transport en commun structurantes et éviter de retrouver la voiture en bout de chaîne de déplacement. Pour cela, un réseau de pôles d'échanges multimodaux (PEM) doit être créé.

- **Faciliter les lieux de connexion** entre plusieurs modes de transport (transport en commun, vélo, marche, voiture) permettant aux usagers un changement facile et rapide pour la poursuite de leur trajet.
- **S'appuyer sur des PEM** dits de « rabattement » en périphérie du centre urbain et des PEM dits de « diffusion » situés dans le centre urbain à proximité des pôles de vie, d'emploi ou d'enseignement.



Assurer un parcours fluide pour l'utilisateur

Au-delà de la simplification des connexions entre les modes, assurer un parcours fluide pour l'utilisateur signifie faciliter chaque étape de son parcours de l'information avant voyage jusqu'au service après-vente en passant par l'achat et l'usage. Aujourd'hui, grâce au support unique jymalin, il est possible d'acheter un titre combiné Fil Bleu et Rémi ou pour les usagers Fil Bleu d'utiliser les trains Rémi avec leur titre Fil Bleu sur le territoire du SMT. Il s'agit de poursuivre ces démarches d'intégration avec :

- **Le titre de transport unique** permettant d'acheter un titre Fil Bleu auprès d'autres opérateurs.
- **Le développement d'une solution digitale** intégrant les différents services de mobilités (transport en commun, parking relais, parc à vélo...) organisés par le SMT et des partenaires. Ceux-ci pourraient être centralisés sur une plateforme multimodale d'information et d'achat de titre de transport (MaaS).

Accompagner les changements de pratique

Il s'agit d'apporter de l'information, du conseil et des formations personnalisées pour accompagner la population dans le changement et assurer une équité de traitement des habitants dans les usages et les territoires.

Structurer l'information et l'accompagnement voyageurs

L'objectif est de mieux informer et accompagner chaque type d'utilisateur dans leur accès aux services de mobilité, ainsi que dans leur changement de pratique. L'accompagnement consiste à identifier les besoins propres à chaque profil pour fournir les conseils et les outils les plus adaptés :

- **Entreprises et établissement public** : développer le service de conseil en mobilité employeur MobiPro avec de l'accompagnement, de l'information et la mise à disposition d'outils.
- **Scolaires et jeune public** : en partenariat avec les autres collectivités, soutenir et accompagner la pra-

tique de la marche et du vélo pour aller à l'école et l'apprentissage du savoir marcher et rouler.

- **Personnes en recherche d'emploi, en situation de précarité, habitant les Quartiers Prioritaires de la Ville** : proposer des ateliers d'information auprès des accompagnateurs sociaux, soutenir les associations solidaires.
- **Personnes en situation de handicap ou seniors** : maintenir le service Fil Blanc et le service d'accompagnement Mon Guide Fil Bleu.
- **Nouveaux arrivants** : proposer des ateliers découverte des mobilités et diffuser des kits d'information.

Engager les reports modaux et temporels et assurer un accès à la mobilité pour toutes et tous

Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous nécessite de proposer des services au plus près des usagers et de réfléchir à l'articulation entre les rythmes de vie et la mobilité.

- **Créer une Maison de la Mobilité** : un centre dédié à l'information mobilité sur le territoire, au conseil et à l'accompagnement personnalisé sur les alternatives à la voiture individuelle. Des relais locaux seront prévus pour toucher les habitants au plus près sur le territoire.

- **Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous** :
 - Animer un réseau d'acteurs locaux de la mobilité solidaire en vue de favoriser les synergies et le soutien à ces structures qui agissent au plus près des usagers.
 - Améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la ville avec les lignes structurantes du réseau Fil Bleu.
- **Mettre en place un bureau des temps** : une instance de réflexion sur l'articulation des rythmes de vie et de mobilité pour résorber les problématiques de saturation aux heures de pointe ou adapter les pratiques de travail.

Renforcer le bouquet de services de mobilité

En complément des offres de mobilités structurantes développées dans les axes précédents, le bouquet de service de mobilité nécessite d'être étoffé afin de répondre aux besoins variés des usagers et lever certains freins :



Développer l'usage partagé de la voiture :

- Le covoiturage : poursuivre le covoiturage classique avec réservation en aménageant des aires de covoiturage en partenariat avec les autres collectivités.
- L'autopartage : étudier l'élargissement du service d'autopartage et la mutualisation de certains véhicules (entreprises, services publics...).



Créer du stationnement vélo sécurisé

adaptés à tous les types de vélo, et pour les engins de déplacement personnel (ex : trottinettes) au niveau de pôles d'échanges multimodaux, des gares, lieux de vie.



Poursuivre la diversification des services vélo

en élargissant le panel de vélo proposés dans le service Velociti, installer des stations de gonflage et de réparation et aménager de nouvelles aires de repos qualitatifs à destination de touristes.

Faciliter la transition vers des véhicules à faibles émissions

Dans une perspective de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et des nuisances sonores, le PDM prévoit également de :



Déployer des bornes de recharges pour véhicules électriques.



Poursuivre l'électrification de la flotte de véhicule du réseau Fil Bleu.

Coordonner autour d'une gouvernance partagée

Le plan d'actions se décline en 37 actions portées par le SMT et ses partenaires, à mener à court, moyen ou long terme. La coordination entre les différents acteurs et leurs projets est un facteur clé pour la mise en œuvre de ce plan d'actions. Par ailleurs la connaissance et le suivi des pratiques de mobilité est essentielle pour ajuster les actions.

- **Renforcer l'observatoire des mobilités**, en particulier sur le stationnement, pour améliorer la connaissance, adapter au mieux les actions et suivre l'évolution des indicateurs de mobilité.
- **Créer une instance de pilotage** du Plan de Mobilité favorisant la coordination des acteurs et le suivi de la mise en œuvre des actions.
- **Mener une démarche prospective et agile** avec de la veille technologique et servicielle ou la possibilité de mener des expérimentations.

Syndicat des Mobilités de Touraine

 02 47 80 12 00

 mobilites@mobilites-touraine.fr

 [Plus d'infos sur smt-touraine.fr](http://smt-touraine.fr)