

**COLLECTIF CYCLISTE 37**

59, bd Preuilley  
37 000 TOURS  
☎ 02 47.50.16.34  
✉ [tours@fubicy.org](mailto:tours@fubicy.org)  
<http://tours.fubicy.org>

# **Contribution du Collectif Cycliste 37,**

## **au Dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**

## **pour le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de l'agglomération tourangelle**

*association membre de la FNAUT Centre,  
de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy ),  
et  
Délégation Régionale de l'Association Française des Véloroutes  
et Voies Vertes (AF3V)*

**Octobre 2013**

## **Introduction**

Le Collectif Cycliste 37, association membre de la FUBICY, (ci après nommé CC37) a examiné le projet de PDU de l'agglomération tourangelle 2013-2023. L'objectif de cette contribution est de faire des propositions d'amélioration pour atteindre les objectifs de report modal et de réduction de l'utilisation de l'automobile individuelle.

## **Sur les ambitions du PDU**

Le PDU présente 3 ambitions : Diminuer la place de la voiture particulière, Améliorer la qualité de l'air, réduire la consommation d'énergie, et Contribuer à la protection de la santé et à la sécurité sur le territoire.

L'amélioration de la qualité de l'air est liée aux objectifs fixés par le SRCAE et le PPA, de réduction de 20% des émissions de GES, de 30% des émissions de particules et de 40% des émissions d'oxydes d'azote. Or l'ambition de diminution de la place de la voiture particulière avoue aboutir à une augmentation des kilomètres parcourus en automobile, la périurbanisation contrebalançant la réduction du nombre de déplacements. Cette augmentation ne permet pas d'atteindre l'amélioration attendue de la qualité de l'air.

L'objectif de diminution de la place de la voiture particulière doit viser à une réduction des kilomètres parcourus en automobile, et pour cela avoir des objectifs de part modale des transports collectifs et du vélo plus élevés.

Un objectif de part modale du vélo à 9% en 2023 contre 4% en 2008 ne fait que retranscrire une évolution au fil de l'eau et ne correspond qu'à une augmentation de 5,5% par an. Un objectif véritablement ambitieux devrait viser une part modale de 20% (soit une progression de 11% par an).

Le développement de l'usage du vélo nécessite d'**investir dans les aménagements et les services, le tout dans le cadre d'une politique coordonnée.**

## **Commentaires sur les aménagements**

### **Sur l'axe 1, Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle**

**L'orientation 1** propose de faire des modes actifs une solution au quotidien. Certes. Mais l'ambition n'est pas au rendez-vous. Quels sont les objectifs ?

**Objectif 1** : Planifier la politique de développement des modes doux.

L'élaboration du plan piéton (action 1) devrait imposer pour la sécurité que les aménagements piétons leur soient dédiés, ce qui signifie l'interdiction des trottoirs mixtes piétons-vélos que l'on a vu fleurir récemment en opposition au code de la route (Article R412-7 §1 : Les véhicules doivent circuler sur la chaussée).

Le schéma directeur cyclable de l'agglomération doit être conforté (action 2). Ce schéma est actuellement minimaliste et n'est que la juxtaposition de besoins municipaux. Un réel schéma vélo ne peut être établi que par une équipe spécialisée, résultant d'une analyse approfondie à l'échelle de l'agglomération des évolutions de l'ensemble des mobilités, en situant le vélo au centre des autres modes de transport, dans un cadre de multi-modalité. Ainsi « Le Schéma Directeur Cyclable accompagne le développement des voies cyclables de nouveaux services permettant d'accompagner la croissance du nombre de cyclistes » (p32) démontre une attitude suiviste de l'évolution au fil de l'eau. Nous proposons la formulation suivante, affirmation d'une volonté politique : « Le Schéma Directeur Cyclable accompagne le développement des voies cyclables de nouveaux services permettant **de favoriser** la croissance du nombre de cyclistes ». Cette action doit être placée sous la responsabilité du Coordinateur des politiques vélo (M. ou Mme Vélo) prévu dans l'action 61.

**Objectif 3** : Résoudre les points faibles des réseaux piéton et vélo.

L'entretien et la rénovation du réseau cyclable (action 5) devra s'appliquer à améliorer et apporter un soin particulier aux intersections et changement de type d'aménagement, point faible actuel des réalisations tourangelles. Ainsi, les dérogations à l'article R415-14 du code de la route : « Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe » devront être supprimées.

La résorption des discontinuités du réseau doux (action 6) est une nécessité, non seulement pour les discontinuités majeures, mais aussi pour les discontinuités perçues. Ainsi les plans piétons et des aménagements cyclables devront présenter en plus du réseau viaire principal toutes les solutions permettant aux piétons et cyclistes de raccourcir leurs trajets (venelles, traversées de parc, ...). Partout où cela est pertinent, les panneaux C13a devront être remplacés par des panneaux C13c ou C13d selon le cas. En ce qui concerne les discontinuités majeures, le CC37 a préparé des dossiers présentant des solutions, dont il est prêt à discuter avec les instances concernées.

La diminution de l'encombrement des trottoirs (action 7) entraînera une amélioration de la qualité de vie pour tous. Mais afin d'éviter que les cyclistes ne les empruntent indûment, une démarche permanente visant à sécuriser les cyclistes sur la voirie devra être entreprise. En particulier lors des grands projets, des déviations cyclables pertinentes et cohérentes devront être mises en place (ce fût une grosse lacune lors des travaux du tramway).

Cependant cet objectif ne prend pas en compte le nécessaire **développement du réseau vélo**, principalement en première et deuxième couronne. Ce développement doit s'orienter en priorité dans les directions suivantes :

- Finalisation des itinéraires de sortie d'agglomération, aucun n'étant réellement terminé ni satisfaisant à ce jour. Des itinéraires majeurs doivent se dégager pour traverser les villes, cela implique un jalonnement approprié, que ce soit pour les touristes ou les résidents, un maillage complexe à minima sur les grands axes d'agglomération.
- L'anticipation de l'avenir, pour recevoir à terme 5 fois plus de cyclistes, il faut :
  - Elargir les itinéraires cyclables, afin de pouvoir se déplacer en groupe, permettre aux cyclistes rapides (ex : VAE) de dépasser les cyclistes moins pressés, ...
  - Réduire les obstacles du trafic (induits par la circulation automobile) afin de faire gagner du temps et de l'énergie aux cyclistes : onde verte pour cycliste, contournement des feux, tourne à droite aux feux, passages inférieurs ou supérieurs (hors zone urbaine), voies prioritaires, etc.
  - Faciliter les déplacements rapides, autorisés par les VAE ;
  - Faciliter les déplacements pendulaires de longue distance (jusqu'à 10 km, soit 25 mn en VAE).

Le concept des Voies Express Vélo, développé à l'étranger et déjà appliqué dans certaines villes de France (Strasbourg, Lille, Toulouse, Bordeaux, ...) répond à ce besoin. Ces Voies sont à unifier dans un Réseau Express Vélo, REVE.

**L'orientation 2** propose de développer l'attractivité des transports en commun. Cette attractivité repose aussi sur une bonne complémentarité et une bonne compatibilité avec le réseau cyclable. Ainsi si l'ouverture aux vélos des sites propres bus est une très bonne solution de mutualisation de l'espace, les vélos et les bus en site propre ayant une vitesse moyenne similaire, des solutions de dépassement mutuel devront être pris en compte lors de la conception des aménagements. Lorsque des bandes cyclables sont tracées sur une chaussée supportant un trafic de transport en commun, des solutions de continuité doivent être trouvées aux arrêts.

**L'orientation 3** propose de faciliter l'intermodalité. Les cheminements cyclables et le stationnement sécurisé des vélos prévus dans l'action 20 doivent être conçus en se basant sur la part modale à long terme (20%), éventuellement par des extensions dans le cas des parcs de stationnement mais à minima les emprises foncières doivent être réservées. Les parcs relais et pôles d'échange multimodaux doivent tous être équipés de stationnement sécurisés vélo ainsi qu'être station d'un système de location de vélo de courte durée (point développé dans les services à mettre en place en complément des aménagements).

### Sur l'axe 3, Construire la ville des courtes distances

**L'orientation 2** demande de promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture. L'organisation du stationnement privé dans les PLU pour encourager le report modal (action 31) définit des normes de stationnement vélo dans les PLU (3% minimum de la surface totale de plancher). Cependant cette norme est uniquement quantitative. Mal appliquée, cela peut conduire à des aménagements qui ne seront pas utilisés car considérés comme insuffisamment sécurisé ou mal pratiqué par les habitants. Il faut ajouter des critères qualitatifs d'accès de plain pied, de cheminement, de dimension ou de nombre maximal de logement y ayant accès, de points d'ancrage, ...

### Sur l'axe 4, Mieux organiser la mobilité motorisée

**L'orientation 1** fait du stationnement un outil de régulation des mobilités. L'agglomération de Tours a actuellement une dynamique en faveur du stationnement vélo, qui doit être maintenue et étendue dans les territoires où cette dynamique est faible. La gare de Saint Pierre des Corps notamment doit être pourvue de solutions de stationnement permettant de stationner son vélo et ses équipements de façon sécurisée quelque soit la durée (jusqu'à une dizaine de jours pour des personnes partant en déplacement professionnel).

**L'orientation 2** propose d'apaiser les circulations et de limiter les impacts du trafic automobile. Cependant l'aménagement des voies en cohérence avec leur rôle multimodal (action 41) a une vision principalement orientée

circulation des espaces de voirie. Or les espaces de voirie sont aussi des espaces publics de la cité, avec des fonctions urbaines. La figure 18 ne prévoit pas de descendre en dessous de la zone 30 et d'utiliser les solutions de zone de rencontre et d'aire piétonne, solutions adaptées permettant de renforcer l'attractivité des cœurs de quartier. Par ailleurs, l'évolution des infrastructures routières existantes (par exemple dans le cas du bouclage du périphérique nord, mais pas seulement) devra prendre en compte la circulation des cyclistes, non seulement en terme de coupure mais aussi dans le sens de circulation (le contre exemple étant la D765 au sud de Blois, dont un tronçon a été transformé en voie rapide interdite aux cyclistes sans solution alternative).

**L'orientation 4** cherche à inciter à l'usage raisonné de l'automobile. Le développement d'un réseau de recharge pour les véhicules électriques (action 54) doit prendre en compte le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE) en incluant des prises dans les parcs de stationnement sécurisé vélo ainsi que dans les parcs vélo privés (entreprises, administrations, ...).

## **Commentaires sur les services**

**L'orientation 1 de l'axe 1** propose de faire des modes actifs une solution au quotidien. Pour cela il faut permettre l'accès à l'objet vélo à ceux qui n'en disposent pas dans le cœur de l'agglomération, pour diverses raisons : éloignement (cas des personnes habitant en 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> couronne), difficulté de stationnement, utilisation trop peu fréquente pour justifier l'investissement. En clair **un système de vélo en libre service / location de courte durée est indispensable**. Voici quelles pourraient être les caractéristiques de ce système de location : rendu du vélo au point de prise, afin d'éviter les coûts de régulation, points de prise répartis dans l'agglomération, dans les parcs relais surveillés, les points d'échange multimodaux (station vélo en gare de Tours, gare de Saint Pierre des Corps, ...), divers types de vélos et accessoires disponibles en fonction des besoins (VAE, triporteurs, vélocargos, remorques bagagères ou enfants, sièges enfants, ...) ainsi que les périphériques (casque, gilets réfléchissants, ...) permettant d'assurer la sécurité des utilisateurs.

La station vélo à la gare de Tours est une nécessité qui doit être lancée sans attendre. Elle était déjà inscrite dans le PDU 2003-2013, p79 : « *Équiper les stations principales d'un système de gardiennage / locations / réparations des vélos dans les principaux pôles d'échanges tels que les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps.* » mais n'a pas été réalisée pour la mise en service du tramway.

La liste des services proposés pour la station vélo (action 3) est une base mais qui doit être complétée des services suivants :

- Point d'Information Multimodal, y compris informations sur le tourisme à vélo
- marquage Bicycode,
- lieu d'accueil pour des ateliers d'auto-réparation,
- ainsi que la présence d'un salarié spécialisé "mobilité" apte à donner tous les conseils utiles aux particuliers, par exemple en aidant à la structuration d'un réseau de Bus Cyclistes (voir [www.buscyclistes.org](http://www.buscyclistes.org)).

Mais au delà de la gare de Tours, d'autres lieux doivent être équipés de services similaires : la gare de Saint Pierre des Corps, les Points d'Echange Multimodaux, les parcs relais, en modulant les services proposés à chaque lieu.

Afin que chacun puisse circuler en vélo en sécurité, les vélos doivent être entretenus. L'avantage de la mécanique vélo est que l'entretien est simple et accessible à l'utilisateur. Des ateliers d'auto-réparation doivent être créés et répartis dans l'agglomération dans des structures variées (quartiers, universités, centres sociaux, ...). Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce service ne vient pas en concurrence avec l'offre des vélocistes, qui préfèrent se consacrer aux opérations lourdes et à la vente de vélo à plus forte valeur ajoutée. Les grandes enseignes de sport elles n'ont pas de service après-vente sur place, ce qui est pénalisant pour le cycliste qui voit son vélo immobilisé. Le CC37 peut être l'opérateur mettant en place ces structures, au niveau matériel, de la gestion, du conseil aux structures, ... Cette formule réussit dans toutes les villes où elle est appliquée, lorsque l'on respecte un rayon de chalandise suffisamment court (environ 2 km).

Enfin le stationnement résidentiel sécurisé des vélos doit être augmenté, particulièrement dans les zones d'habitat individuel dense (Tours centre par exemple). Pour cela des solutions nouvelles doivent être trouvées, un bon exemple est la Bicycletterie de Bordeaux : voir <http://www.bordeaux.fr/p1249> et la fiche vélo n°22 du Certu.

### **Une culture de la mobilité**

Afin d'être lisibles et compréhensibles par les usagers de la voirie, les actions entreprises doivent être cohérentes sur l'ensemble du territoire. A ce titre, nous soutenons la création d'un poste de coordination des politiques vélo sur le territoire. Ses missions devraient intégrer la réalisation du Schéma Directeur Cyclable et le suivi et la vérification des aménagements (cohérence, qualité, conformité aux guide des aménagements cyclables, ...).

De plus, l'éducation au vélo et aux pratiques cyclables est actuellement inexistante, ce qui conduit aux phénomènes de non respect des règles du code de la route par non-connaissance. Cette éducation peut passer par diverses actions : accompagnement dans les quartiers, interventions en milieu scolaire (école, collège, lycée, enseignement professionnel), afin de sensibiliser sur les bonnes pratiques cyclables (règles de circulation, sécurité, équipements, ...).

**Pour le Collectif Cycliste 37:**  
**Thomas Joire**  
vice président aux aménagement  
37 rue Léon Gaumont  
37100 Tours  
02 47 42 93 13  
Courriel : [thomas.joire@icam.fr](mailto:thomas.joire@icam.fr)

**Le Président**  
**Gérard ROLLIN**  
95 rue de Tours  
37270 Saint Martin le Beau

**Collectif Cycliste 37**  
59 bd Preuilley  
37000 TOURS  
[tours@fubicy.org](mailto:tours@fubicy.org)