

Collectif Cycliste 37

Pour une vraie politique cyclable métropolitaine
à horizon 2026





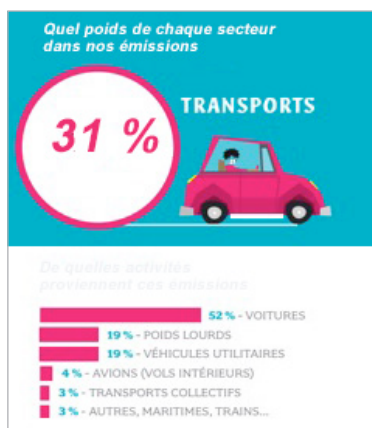
Le Collectif Cycliste 37 prend part à la campagne des municipales de 2020 sur Tours Métropole Val de Loire

Pour une vraie politique cyclable métropolitaine à horizon 2026

Un contexte global et local :

Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, c'est :
prioritairement réduire la part modale de la voiture individuelle.

- Selon le premier rapport annuel du Haut Conseil pour le Climat du 25 juin 2019, **le secteur des transports est le premier émetteur des gaz à effet de serre (31 %)**, loin devant les autres secteurs économiques : autour de 19 % pour le bâtiment et l'agriculture, de 18 % pour l'industrie, de 10 % pour la transformation de l'énergie.



Dans le secteur des transports (31 %), l'impact des voitures individuelles y est majoritaire (52 %), loin devant celui des véhicules utilitaires et des poids lourds (autour de 19 % chacun).

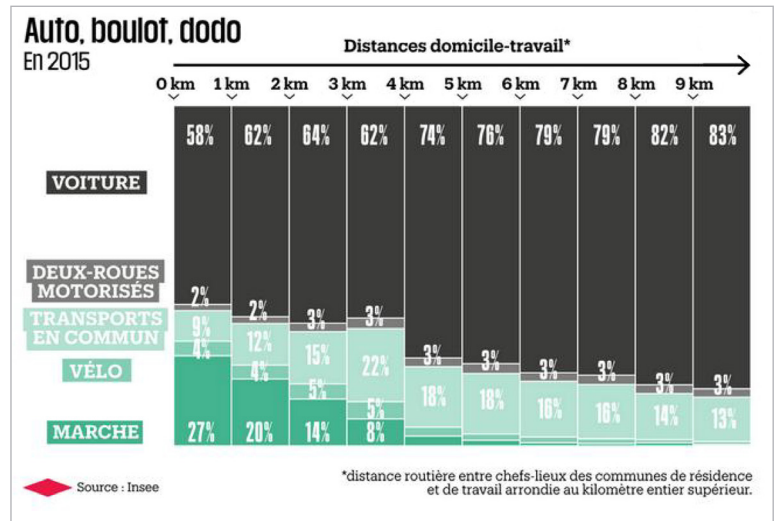
- **40 % des trajets réalisés en voiture font moins de 3 km.** (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, CEREMA 19 juin 2015)

Selon une étude de l'INSEE de 2015, les transports en commun sont la première alternative à la voiture individuelle, avec une part modale moyenne de 15,3 % jusqu'à 4 km. Au-delà la voiture individuelle prend le dessus, avec un pourcentage de 74 % qui ne cesse d'augmenter avec la distance, pour atteindre 83 % à 10 km.

- **La marche à pied a un bon score pour les très courtes distances,** avec une moyenne de 23,5 % en deçà de 2 kilomètres.

Toujours en 2015, la part modale du vélo est faible, de 4 à 5 % jusqu'à 4 km.

- Le Vélo à Assistance Électrique change la donne, avec une performance compétitive pour les trajets de 5 à 15 km. **Le Vélo à Assistance Électrique est un vrai facteur de changement,** d'autant que 15 km est la distance moyenne parcourue quotidiennement par les navetteurs (L'Obs du 07 07 2016).



Julien Guillot - 7 novembre 2018 - LIBERATION

Or ces références, rapportées à la métropole de Tours, crédibilisent totalement l'initiative de la mise en œuvre d'un réseau cyclable structurant puisque le rayon à vol d'oiseau de l'accessibilité à la place Jean Jaurès de Tours est de 10 km pour la quasi-totalité de la métropole et même pour les zones peuplées des communautés de communes Touraine-Est Vallées et Touraine Vallée de l'Indre.

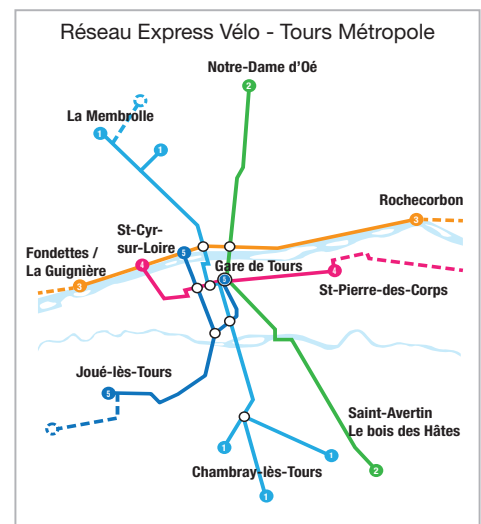
Le kilométrage réel depuis ces diverses périphéries métropolitaines oscille entre la dizaine et la quinzaine de kilomètres, exceptionnellement jusqu'à 20 km lorsque les aménagements cyclables sont totalement inexistantes et imposent de longs détours.



Agence d'urbanisme de l'agglomération Tourangelle (ATU) Question de mobilité N° 13 octobre 2018

- **Le Collectif Cycliste 37 interpelle les candidats aux élections municipales, en proposant un ensemble de mesures qui favoriseraient les déplacements quotidiens à vélo.**

Ces mesures s'articulent autour de cinq grands itinéraires cyclables, constituant un "Réseau Express Vélo".



Notre plan d'action en sept mesures, pour réussir une vraie politique cyclable métropolitaine

1 Implanter un "Réseau Express Vélos" sécurisant

C'est rendre l'usage du vélo capable de surpasser l'efficacité de la voiture

En ces temps d'urgences climatiques,

- il est de la responsabilité des collectivités territoriales d'organiser une offre de transport alternative à l'automobile individuelle, autre que les transports en commun
- il est de la responsabilité individuelle des habitants de réduire leur impact de gaz à effet de serre.

Dans ces deux cas, l'implantation d'un Réseau Express Vélos, continu et sécurisé, est la condition nécessaire du développement de la pratique du vélo.



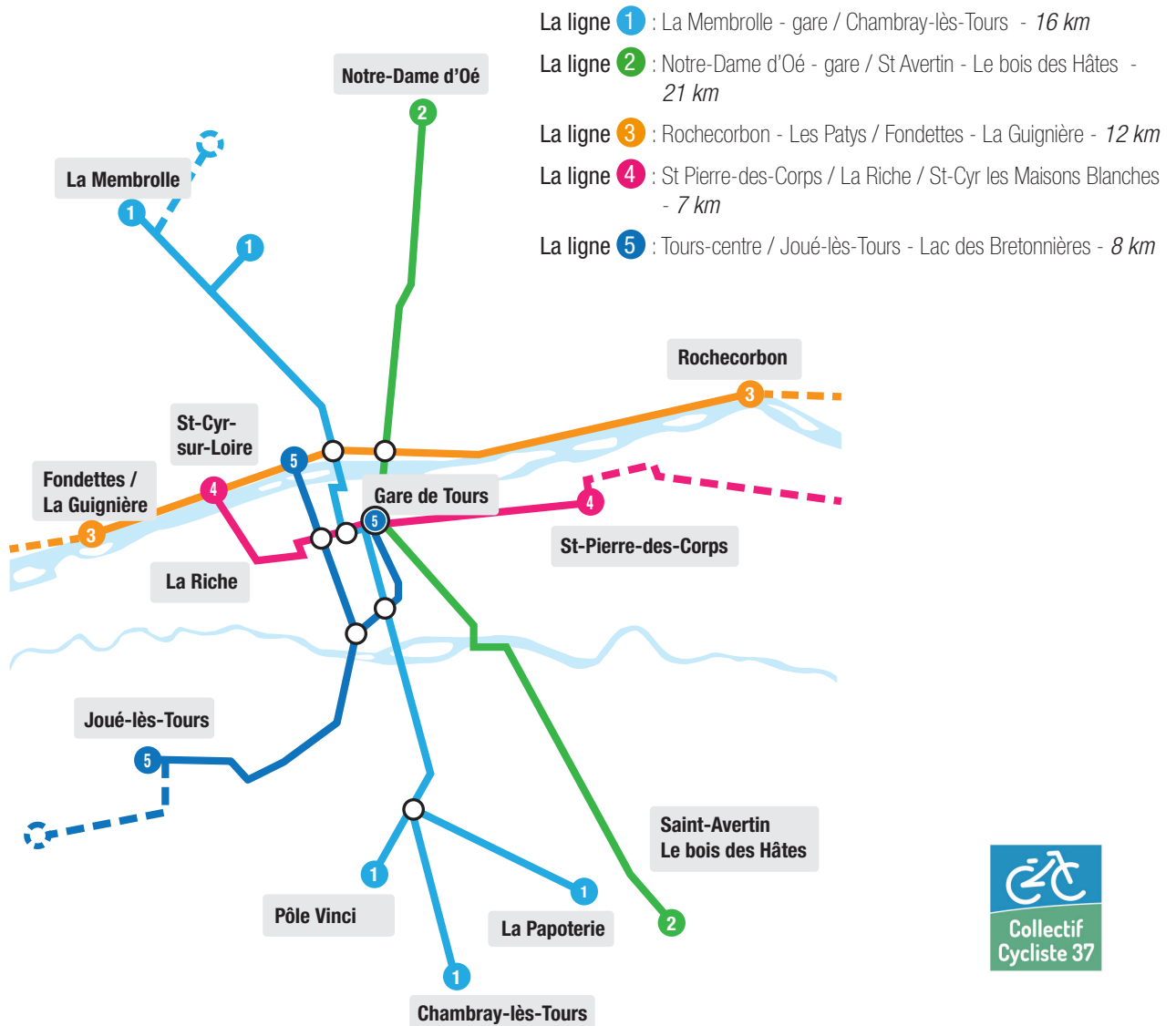
La qualité de l'urbanisme cyclable et de l'ingénierie cyclable est la condition nécessaire de l'attractivité du vélo.

Séparer la circulation des vélos du trafic motorisé est la condition indispensable pour la sérénité de la pratique cyclable et la performance d'un réseau cyclable.

- Les normes techniques minimales sont les suivantes :
 - séparer le trafic vélos des espaces de circulation motorisée,
 - bannir les espaces mixtes vélos-piétons sur ce réseau,
 - créer un réseau de pistes cyclables unidirectionnelles (2,20 m) ou bidirectionnelles (3,50 m), séparées des trottoirs, du stationnement, préservées des intrusions motorisées,
 - proposer des pistes continues et confortables, avec un régime de priorité favorable pour l'essentiel aux cyclistes, explicite aux intersections, avec une visibilité réciproque entre flux cycliste et flux motorisé,
 - assurer un niveau de sécurité maximal par la suppression ou quasi-suppression des conflits entre cyclistes et autres usagers (automobilistes et piétons), et des obstacles latéraux,
 - assurer une vitesse moyenne d'environ 20 km/h et une limitation des arrêts/redémarrages à chaque carrefour.
- Les finalités sont les suivantes :
 - construire des infrastructures attractives, sûres et efficaces, garantissant aux cyclistes une durée de trajet fiable,
 - assurer des liaisons confortables et efficaces entre les quartiers résidentiels, les zones d'emploi, les zones de commerce, les pôles culturels et sportifs, les zones de loisirs et les itinéraires d'excursions, connectés aux principales stations de transports collectifs,
 - concevoir des aménagements qui acceptent des vitesses jusqu'à 30 km/h, en particulier pour les vélos-cargos,
 - réaliser des aménagements piétons distincts et d'une qualité de revêtement équivalente à celle des aménagements cyclables,
 - franchir les coupures urbaines avec des profils en long qui respectent des pentes inférieures à 6 %.

■ **Un Réseau Express Vélos doit être une infrastructure de type « piste cyclable » de haute qualité**

Réseau Express Vélos : Cinq grands itinéraires à mettre en œuvre en six années lors de la prochaine mandature, pour un total de 64 km, connectés aux réseaux de transport de personnes.



Ce Réseau Express Vélos (hors extensions) concerne plus de 90 % de la population métropolitaine.

- **Le Collectif Cycliste 37 souhaite un Réseau Express Vélos crédible, avec un nombre limité de lignes jalonnées, réalisable en six années.**

Tours : un enjeu majeur pour le Réseau Express Vélos.



2 Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que la qualité de vie des citoyens

- Passage de la Métropole à 30 km/h : la norme devient 30 km/h et 50 km/h l'exception. Cette mesure devra s'accompagner d'une synchronisation des feux tricolores pour une « onde verte » à 25km/h.
- Création d'un nouveau « plan de circulation » de la ville de Tours, dont l'objectif premier serait de diminuer la circulation des véhicules motorisés de transit, et de faciliter tous les autres modes : marche, vélo, transports en commun.
- Instauration d'une nouvelle hiérarchie des modes de déplacement dans la métropole : marche à pied > vélo > transport en commun > covoiturage et autopartage (usage collectif de la voiture) > usage individuel de la voiture.
- Suppression des stationnements des véhicules motorisés sur 5 m en amont des passages piétons, à remplacer par du stationnement vélo si besoin.
- Répression et sanction systématiques contre le stationnement motorisé illicite sur les trottoirs, les passages piétons et les aménagements cyclables.



3 Promouvoir des mesures pro vélo

- Généralisation des Doubles Sens Cyclables à Tours, et sur la métropole, sans attendre les travaux de réfection de chaussée.
- Mise en place de nouveaux « céder-le-passage » cyclistes aux feux (« tourne à droite », « va tout droit »...).
- Généralisation et rénovation des SAS cyclables.

4 Anticiper les travaux de voirie

- Profiter des grands travaux de rénovation des rues de Tours pour améliorer la cyclabilité et la sécurité des usagers de la rue, en associant le CC37 (3,8 millions d'euros pour les travaux de voirie en 2019, sans réflexion sur la place du vélo).
- Prendre en compte systématiquement les cyclistes dans les travaux de voirie : configuration adéquate et évolutive des chantiers pour diminuer la gêne et favoriser les déplacements à pied ou à vélo, sans oublier les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

5 Concevoir un urbanisme cyclable

- Solliciter les associations d'usagers dans la mise en œuvre des grands projets de la ville (Tramway, Nouvelles Halles, Nouveau complexe multisport, Place de la tranchée, Portes de Loire, Casernes Beaumont...) pour que la solution vélo ne soit pas oubliée mais intégrée dès le départ.
- Que la métropole établisse une charte d'urbanisme pour inciter les architectes et les promoteurs à penser le vélo comme outil de mobilité prioritaire, dans les projets d'immeubles et d'urbanisme, avec des obligations de résultats sur le plan qualitatif et quantitatif. Attente d'un haut niveau de stationnement, d'intégration au réseau cyclable, de services, de communication (marketing, promotion)...



6 Implanter, tester et expérimenter divers modes de stationnement vélos

- Implanter une vélo-station à proximité immédiate de la gare de Tours.
- Tester des stationnements sécurisés dans certains lieux stratégiques et dans certaines zones d'activités économiques.
- Expérimenter divers modes de stationnement sécurisés dans les quartiers résidentiels : du box individuel au box collectif (six ou douze vélos).

7 Développer la « culture vélo »

- Favoriser l'apprentissage du vélo à l'école et la remise en selle des cyclistes peu expérimentés.
- Former les agents des collectivités territoriales (œuvrant dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de la voirie...) aux problématiques du vélo.
- Etoffer l'offre de Vélociti avec la location de Vélos à Assistance Électrique, de vélos cargos pour encourager l'achat individuel.
- Accorder une aide financière à l'achat de Vélos à Assistance Électrique, de vélos cargos et de vélos spéciaux.

5 lignes pour un Réseau Express Vélos

6 ans

7 mesures

**Pour une vraie politique cyclable métropolitaine
à horizon 2026**



ASSOCIATION COLLECTIF CYCLISTE 37

PRÉSENTATION

ASSOCIATION DES CYCLISTES AU QUOTIDIEN EN TOURAINE

Le Collectif Cycliste 37 agit depuis 1991 sur l'ensemble du système vélo en faisant la promotion de la pratique du vélo comme mode de déplacement au quotidien en Indre-et-Loire. L'association est sensible à la santé et à la sécurité des cyclistes, et soucieuse de la préservation de l'environnement.

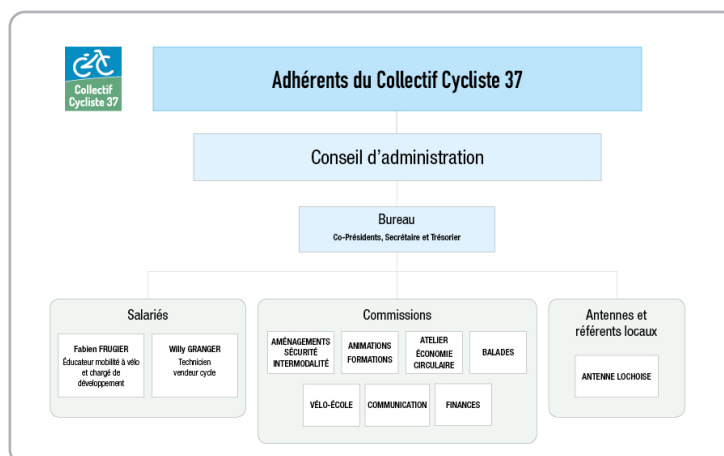
UN ACTEUR CLEF DE LA SOLUTION VÉLO

L'association propose de nombreuses actions qui participent à la solution vélo :

- Information et sensibilisation aux bonnes pratiques, notamment lors de certains événements,
- Atelier vélo participatif,
- Vente de vélos d'occasion remis en état,
- Informations sur les vélos cargo,
- Vélo-école pour adultes : apprentissage et remise en selle,
- Prestations et formations, notamment en entreprises et au sein de collectivités locales,
- Expertise d'usage sur les aménagements cyclables,
- Balades à vélo.

Salariés et bénévoles participent activement à la mise en place de ces actions à travers des commissions et groupes de travail.

FONCTIONNEMENT / ORGANIGRAMME



CONTACT

Collectif Cycliste 37
16 impasse Robert Nadaud - 37000 Tours
Tél : 02 47 50 16 34
info@cc37.org
www.cc37.org

HORAIRES D'ACCUEIL ET D'INFORMATION AU PUBLIC

Mardi : 14h00-17h00
Mercredi : 14h00-17h00
Jeudi : 16h00-19h00

HORAIRES ATELIER VÉLO PARTICIPATIF

Lundi : 17h00-20h00
Mercredi : 17h00-20h00
Samedi : 9h00-12h00