



# Les aménagements cyclables de Tours Métropole Val de Loire ou Vélival par le Collectif Cycliste 37

**Dossier de presse**

**Conférence de presse, le mercredi 11 février 2026 à Tours**

*Par François SARRAZIN, Roland ROUZIES et Daniel DESLANDES*





# 1. Le Baromètre vélo de la FUB 2025

Le baromètre des villes cyclables est une enquête nationale réalisée via internet par la Fédération des Usagers de la Bicyclette. Cette enquête est ouverte à tous les cyclistes volontaires mais également aux non-cyclistes, qui peuvent répondre pour chaque ville qu'ils connaissent suffisamment bien.

En 2025, c'est la quatrième édition après celle de 2017 et c'est la plus grande enquête citoyenne au monde sur le vélo. Elle a été conçue à partir d'un modèle allemand, *Fahrradklima-Test*, éprouvé depuis 1988.



PORTÉ PAR



SOUTENU PAR



Les questions posées sont divisées en cinq catégories pour rendre compte des préoccupations des cyclistes :

1. la sensation générale éprouvée, d'agréable à désagréable ;
2. les risques ressentis à vélo ;
3. l'existence d'aménagements cyclables et leur continuité favorables à des déplacements à vélo, harmonieux et directs ;
4. le sentiment de prise en compte des avis des cyclistes par les pouvoirs publics locaux ;
5. les possibilités de stationnement des vélos, la sécurité ressentie, la possibilité de réparation et de location des vélos.

La grande nouveauté de ce baromètre a été d'introduire un module de cartographie permettant de recenser les priorités des usagers dans la commune qu'ils renseignent. La grande puissance de la cartographie de 2025 réside dans la localisation au maximum de :

- Trois points verts pour ce qui a changé en s'améliorant, ce qui est apprécié ;
- Trois points rouges pour ce qui ne va pas et qu'il faudrait changer ;
- Trois points bleus qui localisent les besoins de stationnement.

La cartographie de 2025 permet d'identifier rapidement les réussites et les axes problématiques, et ainsi de prioriser les aménagements à réaliser.

En d'autres termes, le baromètre vélo de la FUB valorise le savoir d'usage de chaque répondant. C'est un sacré sondage d'opinion !

**L'addition des subjectivités individuelles révèle l'objectivité de la qualité des infrastructures cyclables et de leurs conditions de cyclabilité.**

## 2. Les résultats nationaux essentiels

Les résultats de 2025 montrent que les cyclistes confirmés, qui pratiquent le vélo quotidiennement, sont en moyenne plus indulgents dans l'évaluation de leur commune que les cyclistes plus occasionnels. L'écart atteint environ 0,5 point selon le niveau de pratique et près d'1 point entre cyclistes quotidiens et occasionnels, ce qui montre que le réseau cyclable n'offre pas la même qualité d'accueil aux nouveaux usagers, plus sensibles aux enjeux de sécurité et de qualité des aménagements.

Ces préoccupations se retrouvent également chez les non-cyclistes (11 % des contributeurs), pour qui les principaux freins à la pratique du vélo sont :

- l'absence de sentiment de sécurité (60 %),
- le manque d'aménagements cyclables (50 %),
- la vitesse trop élevée des véhicules motorisés (32 %).

Du côté des cyclistes (89 %), leurs priorités concernent aussi la continuité et le confort du réseau existant :

- un réseau cyclable complet et sans coupure (19 %),
- l'entretien des pistes et bandes cyclables (19 %),
- la modération de la vitesse des véhicules motorisés en ville (18 %),
- des itinéraires vélo rapides et directs (13 %),
- des stationnements adaptés et sécurisés (12 %).

Ces résultats soulignent que sécurité, qualité et continuité du réseau sont au cœur des attentes de tous les usagers, quel que soit leur niveau de pratique.

### **Les chiffres clés : évaluation nationale du ressenti des cyclistes du quotidien**

**64 %** des personnes répondant trouvent que les conditions pour l'usage du vélo sont mauvaises.

**47,8 %** des personnes répondants estiment que la situation est restée identique pour les cyclistes sur les deux dernières années.

**36,5 %** estiment que la situation s'est améliorée et **15,8 %** qu'elle s'est dégradée.

### 3. Rappel méthodologique des résultats de Tours Métropole Val de Loire

**1 994 personnes** ont répondu au baromètre vélo pour la métropole en 2025. En 2019, c'étaient 1 770 qui avait répondu soit une progression de 12,65 %.

Le nombre de répondants est faible par rapport à la population de chaque commune ayant eu un nombre de répondants supérieurs à 50 pour être retenu dans le baromètre et supérieur à 30 pour les bourgs, villages et petites villes.

Nous avons mis en gras les communes dont le nombre de répondants est proportionnellement supérieur à la moyenne métropolitaine. Ce sont des communes où les cyclistes sont particulièrement insatisfaits des conditions de cyclabilité dans leur commune et qui se sont plus mobilisés qu'ailleurs pour répondre.

Pour autant si l'on abandonne l'idée d'une représentativité statistique communale pour retenir le nombre total de répondants à l'échelle de la métropole, 1 994 répondants constituent un score tout à fait performant, d'autant plus que les répondants sont tout à fait représentatifs des personnes concernées par les aménagements cyclables. Dès lors, le minimum de 50 répondants requis pour une enquête auprès d'un public ciblé est atteint pour la quasi-totalité des communes retenues de la métropole.

Par ailleurs, il convient alors de comparer ce nombre de répondants métropolitains aux sondages d'opinion où le plus important réside dans le nombre total de répondants. Les deux sondages réalisés sur Tours pour tenter de départager les listes candidates à la municipalité font apparaître les deux scores suivants : 608 pour l'IFOP et 601 pour OpinionWay.

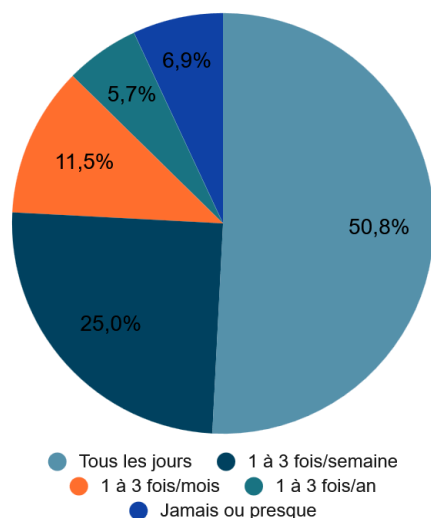
Enfin la surreprésentation des répondants sur Tours s'explique aisément par le fait que la plupart des cyclistes sont amenés à se rendre sur Tours et à avoir une opinion et un point de vue sur les aménagements de Tours. Par conséquent, tout concourt à crédibiliser les résultats du baromètre vélo de la FUB sur Tours et Tours métropole.

Commune	Nb de réponses
Tours	1164
<b>Saint-Pierre-des-Corps</b>	<b>111</b>
Saint-Avertin	86
<b>Luynes</b>	<b>82</b>
Joué-lès-Tours	81
<b>Fondettes</b>	<b>76</b>
La Riche	73
Saint-Cyr-sur-Loire	58
Chambray-Lès-Tours	57
<b>Mettray</b>	<b>51</b>
<b>Chanceaux/Choisille</b>	<b>50</b>
Notre Dame d'Oé	28
Savonnières	28

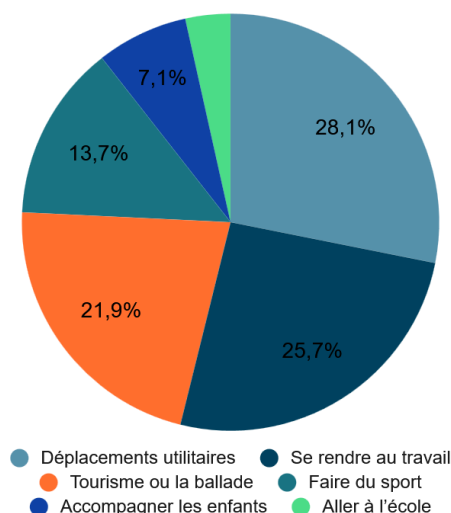
## Les caractéristiques sociologiques des répondants

**56 % des répondants sont des femmes**, qui font du vélo tous les jours (51 %) ou une à trois fois par semaine (25 %), qui sont donc des cyclistes très régulières (76 %), pour les déplacements utilitaire (28 %), pour aller au travail (26 %), pour les loisirs (36 %), pour accompagner les enfants (7 %) et pour aller à l'école (3 %).

Fréquence d'utilisation du vélo sur  
Tours Métropole Val de Loire

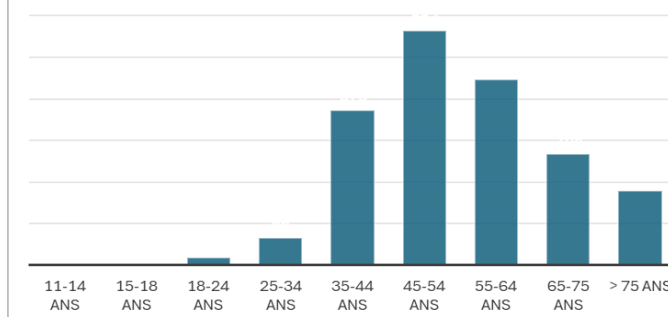


Motifs des déplacements



N'ont répondu au baromètre vélo sur Tours Métropole que les plus de 35 ans, autant dire les adultes actifs, installés dans leur vie professionnelle et familiale, les jeunes et post-adolescents au sens sociologique du terme, ne se sentant pas concernés par ce genre de questionnaire citoyen.

Tranche d'âge des cyclistes



71 % des répondantes utilisent leur propre vélo, 23 % un vélo à assistance électrique, qu'elles peuvent garer chez elles (68 %) en rez-de-chaussée, (20 %) dans une cave ou un local avec ascenseur. 94 % s'estiment des cyclistes confirmés.

## La cartographie du baromètre vélo de la FUB sur Tours métropole Val de Loire

La puissance du baromètre vélo 2025 de la FUB se révèle dans sa cartographie qui présente quatre niveaux d'analyse : les clusters, les agrégations linéaires, les signaux faibles et les points disséminés. A part les clusters qui sont calculés automatiquement, toutes les autres formes d'agrégation sont à calculer « à la main » à l'écran, ce qui peut être source d'erreurs, certes minimales, mais sources d'erreurs quand même.

### Les clusters

Via un algorithme géospatial, un « cluster » est identifié à partir d'un minimum de 14 points à proximité immédiate, il est représenté sur la carte par une forme géométrique qui associe les points concernés, vert pour ce qui va, rouge pour ce qui ne va pas, bleu pour le stationnement.

### Les agrégations linéaires

Le CC37 a convenu de retenir de manière systématique les portions d'itinéraire dont le nombre de points ou rouges, ou verts, ou bleus disséminés est supérieur à 10 autour d'une longueur de section de 1,5 km. Toutefois, cette règle peut apparaître comme trop restrictive dans un certain nombre de cas.

### Les signaux faibles

Du fait de notre connaissance du terrain (un axe ou un croisement particulièrement dangereux) (une situation compliquée, etc.), un nombre plus réduit de points peut apparaître comme pertinent à isoler et à analyser, à la condition d'être justifié par un décryptage approprié. Dans ce cas, nous avons recours au concept de « signal faible ». Cela correspond à un regroupement de cinq à dix points.

Un signal faible est une information précoce de faible intensité annonciatrice d'une tendance à venir. Ces signaux faibles peuvent concerner certains axes ou quartiers urbains, des zones urbanisées en zone rurale mais également des territoires péri-urbains de ces mêmes communes. Ces signaux faibles concernent tout autant l'analyse des points verts que celle des points rouges.

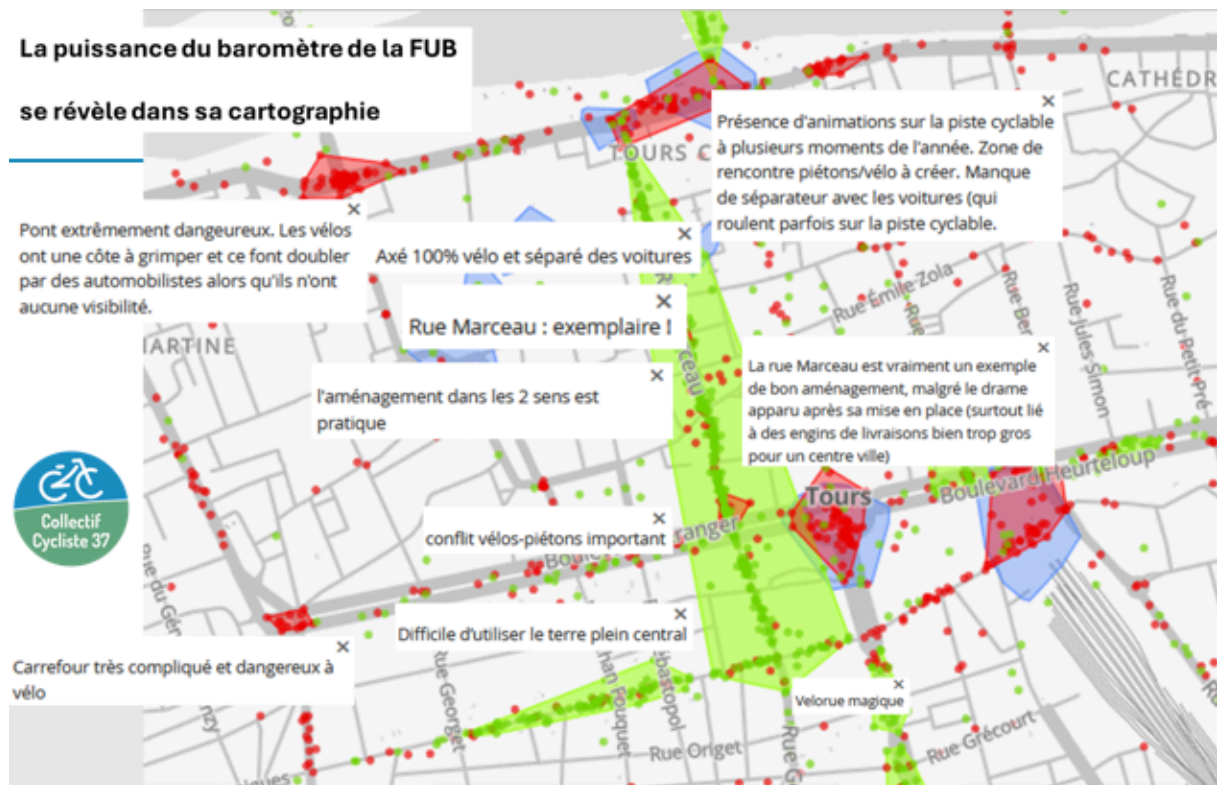
### Les points disséminés

Les points disséminés caractérisent un quartier urbain ou rural, plus ou moins vaste, et permettent de définir l'ambiance particulière d'une commune.

### Les commentaires

La nouveauté de la cartographie de 2025 a été d'associer aux différents types de points les commentaires des répondants. Certes, ces commentaires n'étaient pas obligatoires, les répondants n'ayant pas à justifier leurs choix, ils sont donc beaucoup moins nombreux. Pour autant, ils apparaissent très significatifs par la variété des points de vue exprimés. Ils

permettent d'éclairer les choix des répondants et pour nous-mêmes de percevoir la nature des problèmes existants au niveau des aménagements concernés.



**Cartographie Baromètre vélo 2025 ©FUB, photo-montage CC37**

#### 4. Le plébiscite des nouveaux aménagements

Ce plébiscite des nouveaux aménagements n'est pas une nouveauté, il avait été déjà observé en 2021, à la sortie des périodes de confinement dus à la Covid 19.

En 2025, **les clusters** montrent un niveau de satisfaction très élevé. En voici le relevé exhaustif pour la métropole, regroupés par secteurs géographiques et quantifiés en nombre de points verts.

- Les ronds-points de Savonnières (30) et de Saint-Sauveur (131)
- Le rond-point Henri Bergson à St Cyr (14)
- La Tranchée (90) et le pont Wilson (70)
- Les rues Constantine, Marceau et Georges Sand (546)
- La rue de Buffon (114) et une petite portion du boulevard Heurteloup (19)
- La rue d'Entraigues (74) et l'avenue de Grammont avant la place de la Liberté (138)
- Le pont d'Arcole (14), alors que ce n'est pas une nouveauté depuis 2020
- Le rond-point des Compagnons d'Emmaüs (27)

**Les agrégations linéaires** identifient les portions d'itinéraire avec un niveau de satisfaction élevé, sur l'ensemble de la métropole, sans chercher ici à être exhaustif.



Tours-nord :	avenue Maginot, entre le rond-point des Compagnons d'Emmaüs et le carrefour Jean Rostand (18)
Joué-lès-Tours :	avenue des Bretonnières (route de Chinon) (18) route de Monts (18)
Fondettes - Luynes :	quai des Bateliers, M 952 (43)
Fondettes :	avenue du Général de Gaulle (14)
Saint-Avertin :	avenue du Général de Gaulle (21) rue de Cormery (19)

**Les points disséminés** identifient les portions d'itinéraire avec un niveau de satisfaction moyen, sur l'ensemble de la métropole, sans chercher ici à être exhaustif.

Fondettes - Luynes :	rues de Gannay, Saint-Venant en bas du coteau (8)
Joué-lès-Tours :	rue des Maisons Neuves (6)
Tours :	rue Edouard Vaillant (10 et 11 de part et d'autre de la Rotonde) dans le Vieux Tours (10)

**Les signaux faibles** identifient les portions d'itinéraire avec un niveau de satisfaction faible mais réel : quelques exemples.

Fondettes :	rue Alfred de Musset (5)
Saint-Avertin :	rue des Placiers (7) le carrefour des Oiselets (3) diverses autres portions de voirie dans la ville

Un cas d'espèce à Montlouis-sur-Loire, un aménagement cyclable non-conforme aux recommandations du Cerema : la rue Gabrielle d'Estrée (25), uniquement parce que l'aménagement en question isole les cyclistes, en particulier les enfants, de la circulation automobile en générant des saute-moutons à chaque entrée de garage des riverains de la rue et ils sont fort nombreux. C'est un peu le même cas d'espèce à Saint-Avertin, rue de Cormery.

Toujours est-il que les nouveaux aménagements suscitent l'intérêt et la satisfaction des cyclistes parce qu'ils apportent un mieux aux conditions de circulation, même si des spécialistes comme les associations cyclistes peuvent mettre en évidence des dysfonctionnements évidents pour les cyclistes réguliers.

## 5. Le plébiscite des vélorues

La vélorue est une section ou un ensemble de sections de voies appartenant au réseau cyclable structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte résidentiel (Cerema 2021). Elle consiste à donner la priorité à la circulation des cyclistes en double sens et à réduire la circulation automobile aux seuls riverains, en clair à supprimer le trafic de transit et à autoriser le stationnement automobile.

L'initiative de création d'une vélorue à Tours a été prise en 2022, sous forme d'une expérimentation. En effet, la vélorue « est un concept innovant de voie publique qui n'existe pas encore à Tours et très peu en France » d'après le maire de Tours lors de la présentation du projet de la rue d'Entraigues (NR 2022 06 24). D'une longueur exceptionnelle de 1,8 km, cette expérimentation a été saluée par le Collectif Cycliste 37 parce qu'elle a été accompagnée d'une modification du plan de circulation automobile.

L'initiative est d'importance, l'originalité de la démarche remarquable, elles ont suscité l'intérêt d'un mémoire de fin d'études encadré par le Cerema pour un étudiant-ingénieur de l'Ecole Nationale des Travaux publics de l'Etat, Pierre Meyer, et soutenu en septembre 2025. La première vélorue a été installée en 2017 à Strasbourg, ensuite Bordeaux en 2018, puis 2019 Dijon, Caen, Mulhouse, en 2020 Rennes, Nantes, et donc Tours en 2022. Sur une base de 70 vélorues en France métropolitaine, la rue d'Entraigues va être l'objet d'une enquête approfondie de la part de l'étudiant. Le succès est immédiat puisque l'augmentation du trafic vélo est considérable : + 70 % entre 2021 et 2024 et le constat en 2025 est d'un usage quotidien de 1 000 passages (Meyer 2025).

La vélorue d'Entraigues récolte, en 2025, 74 points verts et 15 commentaires élogieux. Toutefois nous sommes surpris par les 31 points rouges et les 25 commentaires négatifs. 16 commentaires critiquent, à juste titre, l'état de la chaussée, exécrable. Pendant l'été 2025, le revêtement de la vélorue a été entièrement refait, faisant de facto disparaître ces critiques exprimées. Par ailleurs, 6 commentaires critiquent la conception de la vélorue, 2 le comportement des automobilistes et 1 la situation inconfortable des travaux sur quelques croisements.



## Résultats Baromètre vélo rue d'Entraigues à Tours © FUB

Depuis la vélorue Auguste Chevalier a été ouverte. Elle a obtenu 70 points verts et 10 commentaires, 13 points rouges et 7 commentaires. Le différentiel en faveur de la vélorue

est incontestable et les commentaires n'apportent aucune information complémentaire sur l'appréciation positive ou négative de l'aménagement.

La vélorue des Bordiers a été ouverte après le temps d'enquête du baromètre, elle est plébiscitée par ses riverains et ses utilisateurs. Dans tous les cas, la réussite des vélorues dépend de la pertinence de la modification des plans de circulation automobile. A cet égard, la rue Voltaire n'est peut-être pas aussi performante que cela, d'après un certain nombre d'utilisateurs.

Dans tous les cas, les indicateurs de performance d'une vélorue résident dans des critères quantitatifs : le nombre de véhicules motorisés circulants, le nombre de cyclistes, le nombre de femmes, le nombre d'enfants du primaire et d'adolescents circulant seuls, et le nombre d'adultes accompagnant des enfants de maternelle.

## 6. La demande sociale d'aménagements

La demande sociale d'aménagements cyclables s'exprime par la localisation des points rouges.

En 2025, **les clusters** montrent un niveau d'insatisfaction très élevé, ils se concentrent sur la ville de Tours, parce que la ville est un point de passage obligé. En voici le relevé exhaustif regroupé par secteurs géographiques et quantifiés en nombre de points rouges. Ces points rouges révèlent les « points noirs » de la ville et de la métropole. Nous allons les distinguer en deux catégories, ceux qui sont au programme de réalisation pour la période 2026-2027, parce qu'ils ont été décidés, étudiés et financés, et ceux qui restent à décider dans la prochaine mandature.

- La place Choiseul (20) et l'accès « est » au pont Napoléon (16)
- Le rond-point des Tanneurs (84) et la place Anatole France (47)
- L'avenue André Malraux le long du monument aux morts américain (18)
- La place de la Liberté (43) et le carrefour de Verdun (18)
- Le point Zéro sous l'autoroute (14)
- Le carrefour Olaf Palme devant Ikéa (24)

Tous ces points rouges sont programmés pour être aménagés dans le cadre du Vélival à court terme (2026-2027) et dans le cadre de la ligne 2 du tramway pour la place de la Liberté et le carrefour de Verdun.

Le traitement du pont Mirabeau (19) et du croisement avec le quai André Malraux (23) ne sont pas programmés, de même que les boulevards Béranger et Heurteloup avec le carrefour St Eloi (14), la place Jean Jaurès (69), la place du général Leclerc ou place de la gare (55) et le carrefour avec l'avenue Georges Pompidou pour aller vers St Pierre (44). Cette absence de projets d'aménagements cyclables sur cet axe central de la ville de Tours constitue une tâche dans le projet Vélival. Il est nécessaire qu'ils deviennent une priorité

pour la prochaine mandature. Mais plus grave, les solutions techniques susceptibles d'aménager la circulation n'ont pas encore été imaginées.

Reste le cas particulier de l'avenue de Beaugaillard à St Avertin (20) dont le sort est encore incertain entre cycliste ou non-cycliste, si non-cycliste, il faudra alors retenir un itinéraire alternatif, ce qui n'est pas encore fait.

**Les agrégations linéaires** identifient les portions d'itinéraire avec un niveau d'insatisfaction élevé, sur l'ensemble de la métropole, sans chercher ici à être exhaustif.

- Sur La Riche, la route de St Genouph, la rue de la Mairie, la place Ste Anne et sur Tours les rues Lamartine et Courteline
- Une passerelle est toujours demandée entre La Riche et St Cyr sur Loire
- L'avenue Proudhon en bord de Loire après la rue des Tanneurs
- La rue de la Scellerie, la place François Sicard et l'ouest de la rue des Ursulines
- Le pont Jean Monnet au-dessus des voies de chemin de fer au bout du boulevard Tonnelé
- La rue Febvotte et l'avenue de Grammont après la place de la Liberté
- La rue Edouard Vaillant dans toute sa longueur
- Les rues de la Fuye et Jollivet
- La route de Mettray sur St Cyr et le centre-bourg de Mettray, la route de Rouziers
- L'avenue Maginot dans toute sa longueur et les rues du Nouveau Calvaire et Saint Barthélémy à St Symphorien
- Tous les grands axes sur Chanceaux sur Choisille et Notre Dame d'Oé
- Tous les grands axes sur Fondettes et Luynes
- A Joué-lès-Tours, rue du Pont-Volant, boulevard Jean Jaurès, boulevard de Chinon et le centre-ville, où seul un projet boulevard Jean Jaurès est en attente de décision
- A Saint-Avertin, les trois montées sur le plateau et un choix à effectuer pour un aménagement
- A Chambray, avenues Grand Sud et de la République qui devraient être réalisés pour 2028

**Les points disséminés** et **les signaux faibles** disparaissent devant toutes les priorités précédentes.

Malgré ce qui a été fait et qui a été plébiscité, les points rouges du baromètre vélo de la FUB révèlent les « points noirs » de la métropole et on voit bien qu'il reste beaucoup à faire.

### La confrontation entre plébiscite des aménagements et demande sociale cyclabilité

La rue Marceau récolte 24 points rouges au croisement avec la rue des Halles et 15 au croisement avec le boulevard Béranger, en partie à cause de la gestion des feux tricolores. Plus largement, elle récolte 77 points rouges contre 546 points verts.

Le rond-point St Sauveur récolte 20 points rouges et 5 commentaires qui évoquent les dangers encourus par les cyclistes et même la crainte de la mort, pourtant il a été plébiscité avec 131 points verts.

Les boulevards Béranger et Heurteloup sont à un point d'équilibre entre 80 points rouges et 72 points verts. La rue Nationale récolte 32 points rouges mais les commentaires associés apparaissent hors sujet. L'avenue de Grammont récolte 41 points rouges mais 138 points verts.

La rue Edouard Vaillant récolte 70 points rouges et seulement 20 points verts, tout comme sur Chanceaux-sur-Choisille la M 76 route de Vernou récolte 29 points rouges et seulement 15 points verts.

Le bilan de cette confrontation montre que lorsque les travaux ont été réalisés, c'est à l'avantage de l'aménagement, lorsque les travaux ne sont pas réalisés, c'est aux dépens de la demande sociale qui peut rester insatisfaite un bon moment, soit 2027 voire plus.

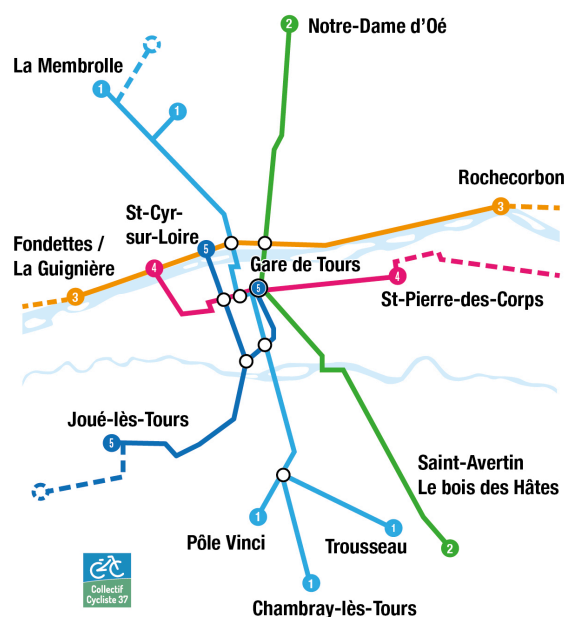
Ayant examiné dans le détail les plébiscites des aménagements réalisés et les demandes sociales insatisfaites, il convient de prendre un peu de hauteur et de se demander ce qui est jeu : c'est tout simplement la réalisation d'un Réseau Express Vélo. Qu'en est-il sur Tours Métropole Val de Loire ?

## 7. Qu'est-ce qu'un Réseau Express Vélo ou REV

Un Réseau Express Vélo (REV) est un réseau continu d'infrastructures cyclables permettant des trajets à vélo, sans coupures et sans détours. Les « lignes » d'un réseau express vélo relient les pôles d'intérêt principaux d'un territoire, en offrant sécurité et confort aux cyclistes, quels que soient leurs niveaux de pratique. En combinaison avec un réseau cyclable secondaire, un Réseau Express Vélo dessert les centres d'intérêt du quotidien en garantissant l'enjeu de la sécurité des itinéraires et des traversées de voiries pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

### Réseau Express Vélos

- La ligne 1 : La Membrolle - gare / Chambray-lès-Tours - 16 km
- La ligne 2 : Notre-Dame d'Oé - gare / St Avertin - Le bois des Hâtes - 21 km
- La ligne 3 : Rochecorbon - Les Patys / Fondettes - La Guignière - 12 km
- La ligne 4 : St Pierre-des-Corps / La Riche / St-Cyr les Maisons Blanches - 7 km
- La ligne 5 : Tours-centre / Joué-lès-Tours - Lac des Bretonnières - 8 km



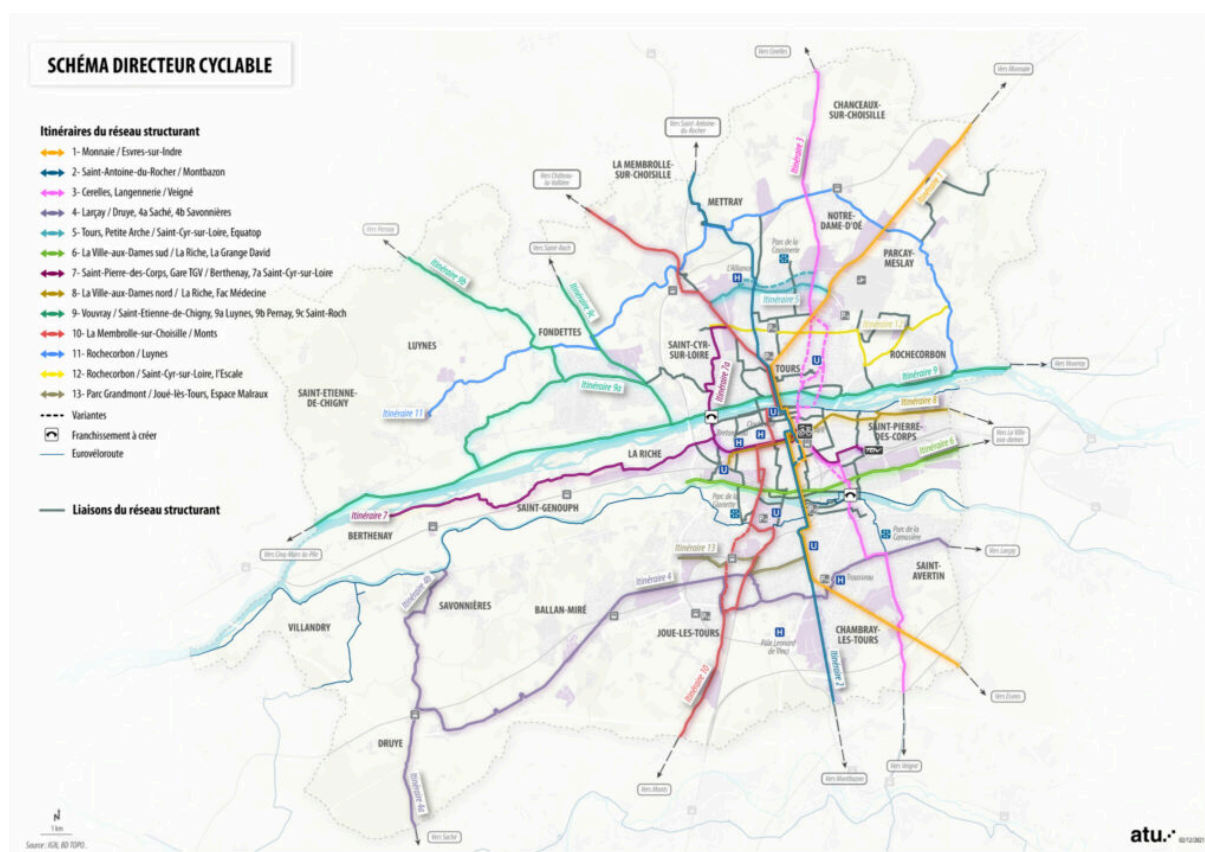
La proposition 2019 de Réseau Express Vélo du  
Collectif Cycliste 37 © CC37

Le Réseau Express Vélo doit être constitué d'aménagements cyclables sécurisés et confortables avec des pistes mono ou bidirectionnelles (d'une largeur escomptée de 2,5 à 4 mètres) ou des vélorues (à la condition que les flux automobiles de transit soient supprimés). Toute forme de mixité avec le trafic automobile doit être prohibée lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 30 km / h (FUB 2024).

C'est le projet qui a été porté par le Collectif Cycliste 37 en 2020 pour la précédente campagne des municipales. Il était volontairement moins ambitieux que le projet porté deux années auparavant par l'ATU et la métropole, par souci d'économie et de réalisation rapide, long de seulement 74 km.

## 8. La pertinence du Vélival en tant que Réseau Express Vélo

En 2023, les élus de Tours Métropole Val de Loire adoptent le nouveau schéma directeur cyclable à horizon 2030, à vocation véritablement métropolitaine. C'est ce Réseau Express Vélo qui est en cours de mise en œuvre sous le nom de Vélival et que nous évaluons avec le baromètre vélo de la FUB à son état de réalisation en 2025.

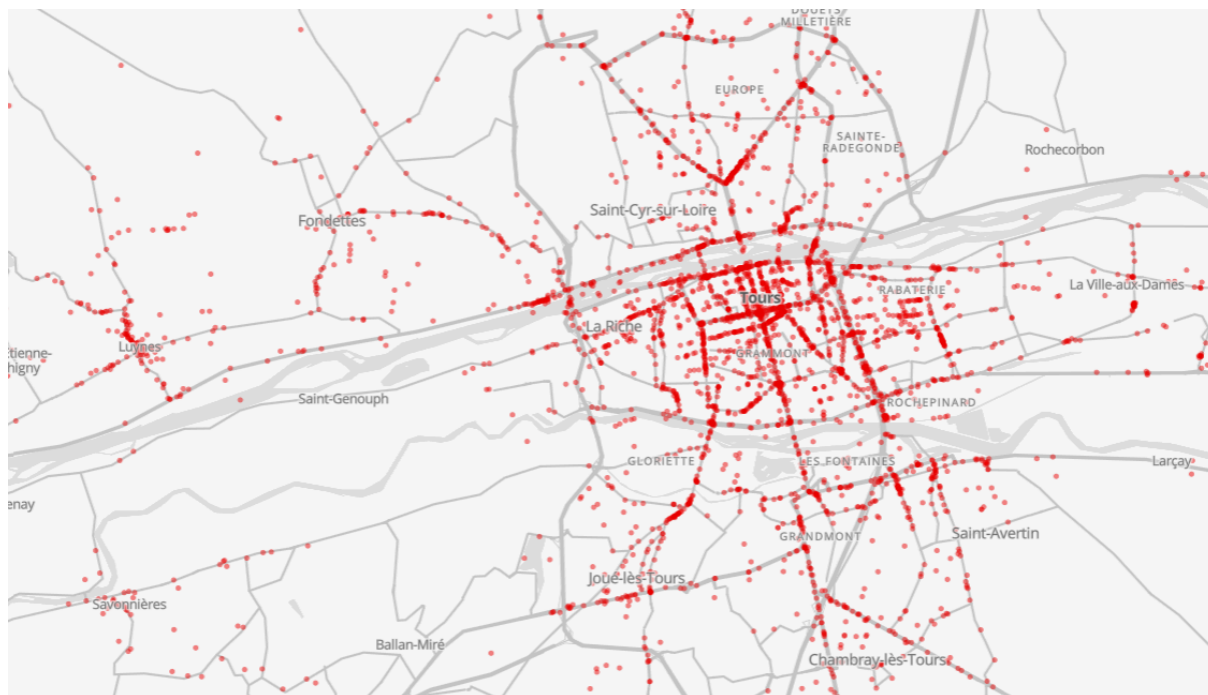


**Le projet 2023 de Réseau Express Vélo Tours Métropole Val de Loire ©ATU**

En regard de la demande sociale d'aménagements cyclables que formalisent les points rouges du baromètre vélo 2025 de la FUB, il apparaît que le Vélival est pertinent en tant que



projet de Réseau Express Vélo, il apparaît comme la satisfaction en devenir de la demande sociale d'aménagements cyclables de qualité pour la métropole.



**Cartographie des priorités du Baromètre vélo 2025 sur TMVL © FUB**

Cette demande sociale est en émergence depuis de nombreuses années. Le Collectif Cycliste 37 n'a pas oublié le succès remporté par la consultation « Envies de Loire » en 2017 qui marque clairement un intérêt des cyclistes pour toute initiative qui va favoriser leur circulation dans l'espace public que ce soit pour le vélo du quotidien ou pour le loisir.



**La consultation « Envies de Loire » en 2017 ©TMVL-ATU**

On remarque, non sans étonnement, que le niveau de participation à la consultation « Envies de Loire » a été très proche du niveau de participation au Baromètre vélo de 2025, la participation des autres années étant nettement plus faible.

- Baromètre des villes cyclables 2025 **1 944** contributions
- Baromètre des villes cyclables 2021 1 296 contributions
- Baromètre des villes cyclables 2019 1 055 contributions

- Consultation Envies de Loire 2017 **1 792** votes
- Baromètre des villes cyclables 2017 1 035 contributions

Ces participations sont le pendant des manifestations organisées par l'association **Aquavit** (Association pour la QUALité de la Vie dans l'agglomération Tourangelle) à propos de la demande de cyclabilité de la passerelle Fournier pendant le dernier mandat de Jean Germain.

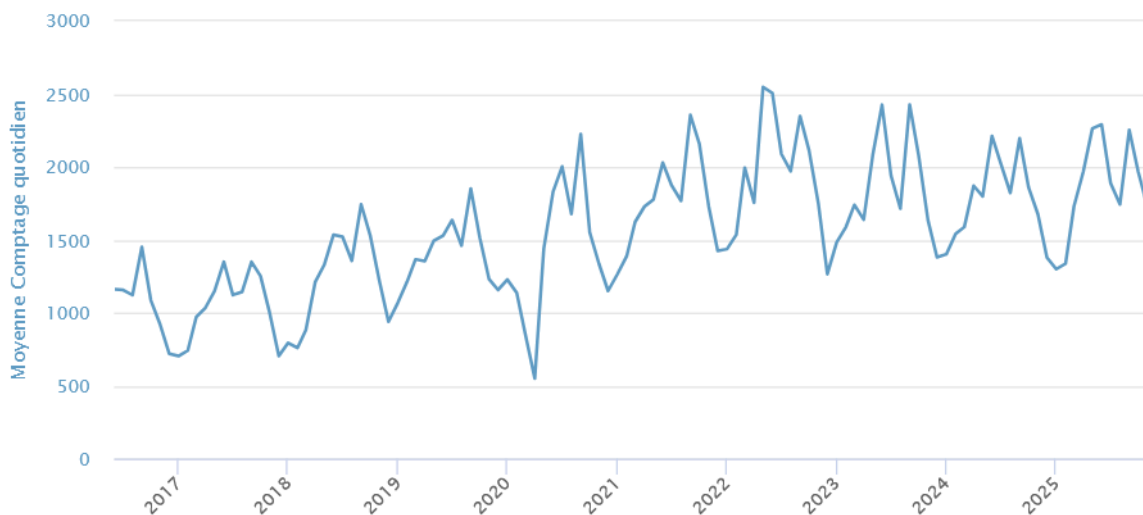
Aquavit pendant cinq ans

3 Vélorutions par an

Toutes ces données rassemblées ici veulent souligner l'importance de la très forte demande d'aménagements cyclables sur la métropole, pendant les 20 dernières années quelles que soient les équipes municipales à Tours. En ce sens, le projet Vélival correspond bien à une demande sociale très forte d'aménagements cyclables de qualité sur la métropole.

## 9. La pertinence du Vélival : la preuve par les compteurs sur les nouveaux aménagements

Les franchissements du pont Wilson permettent de rendre compte de la progression de son utilisation, sur la moyenne durée, avec un taux de croissance de 14 % par an, ce qui est un résultat considérable (Camille Rousseau stagiaire au Collectif Cycliste 37 à partir des données du SMT).



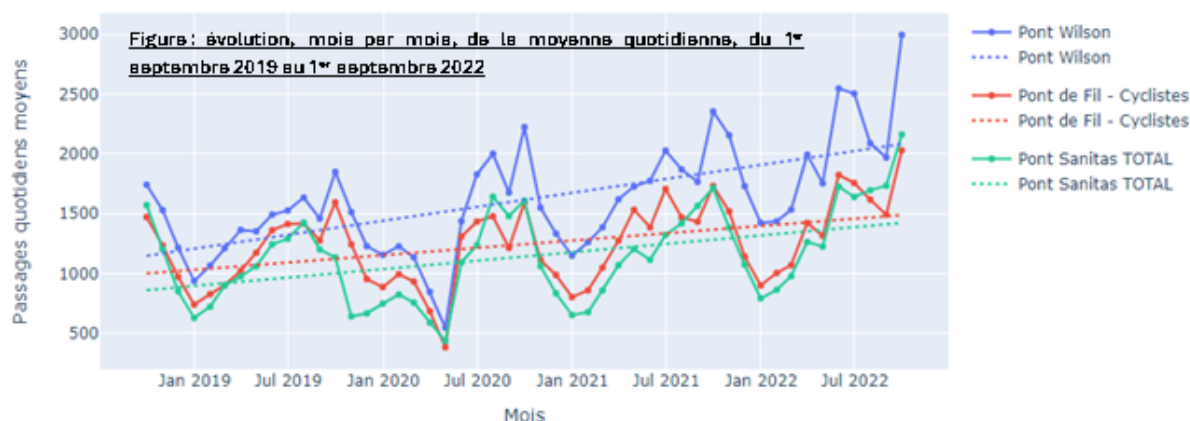
**Pont Wilson : constance de la progression, malgré les variations saisonnières 2016-2026 ©SMT**



L'analyse comparée des trois ponts les plus utilisés de la ville de Tours donne les mêmes résultats :

- Une pointe de trafic cycliste en septembre
- Deux baisses de trafic en août et en décembre du fait des vacances
- Une progression régulière et constante du trafic vélo
- Une très forte réduction du trafic au moment du confinement en 2020.

Enfin le pont du Sanitas, sur le Cher, présente une progression de 11 % sur la période et le pont de Fil + 7 %.



Dernier exemple, le pont du tramway ou pont de Vendée, sur une période de six ans, présente une progression de 30 % du fait des travaux qui ont été réalisés à proximité immédiate sur l'ancienne voie de chemin de fer, au-dessus du lac de la Bergeonnerie, et allée Camille Claudel, le long du Cher, qui ont rendu les cheminements préexistants réellement cyclables. Le succès a été immédiat.

La même analyse peut être menée pour les vélorues d'Entraigues et de l'avenue de Grammont, les rues Marceau et de Buffon qui voient dès leur ouverture le trafic cycliste augmenter et atteindre des sommets à l'automne 2025 à partir des reporting-vélo du SMT.

Voie	Moyenne journalière 2022	Moyenne journalière 2024	Ecart
<b>Avenue de Grammont</b>	-	1975	-
<b>Rue de Buffon</b>	777	1024	+32 %
<b>Rue Marceau</b>	-	996	-
<b>Rue d'Entraigues</b>	632	950	+50 %

A l'inverse, l'ouverture de la passerelle d'Arcole ne générera aucune augmentation du trafic vélo, puisque la mise à disposition d'une voie automobile à la circulation des cyclistes a satisfait la demande de cyclabilité depuis 2020.

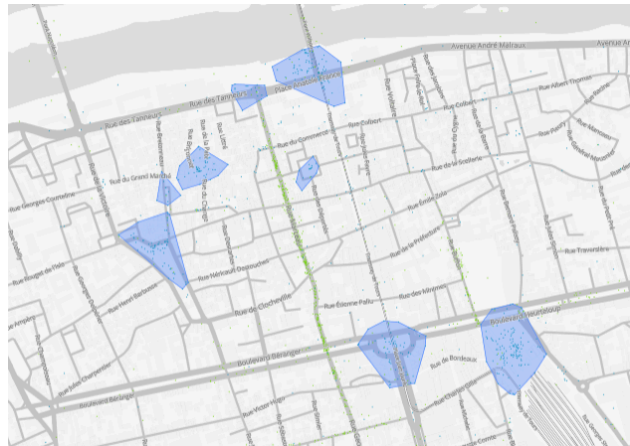
## 10. Les enjeux du stationnement

Les demandes très fortes de stationnement sont concentrées sur Tours et Saint-Pierre-des-Corps :

- Dans les zones de commerce,
- A proximité des deux gares,
- Et de manière plus diffuse auprès des zones de loisirs,

dans tous les cas, parce que l'offre est insuffisante par rapport à la demande.

Ce qu'a fait apparaître le baromètre vélo 2025 de la FUB, du moins c'est l'analyse du Collectif Cycliste 37, c'est l'impensé des besoins de stationnement sécurisé dans les quartiers d'habitat collectif. Nous avons identifié quatre problématiques, totalement différentes.



La première concerne les quartiers d'habitat collectif résidentiel ancien. Là c'est plutôt les difficultés d'investissement par les copropriétés dans l'aménagement de parking vélo aux normes du Cerema. L'accord des copropriétaires est souvent difficile à obtenir.

La deuxième concerne le Vieux Tours avec les difficultés d'implantation d'équipements spécifiques dans le Secteur Sauvegardé sous le contrôle de l'Architecte des Bâtiments de France.

La troisième concerne les quartiers des Prébendes et de Velpeau, avec les difficultés d'accès aux « particuliers tourangeaux », qui nécessitent le franchissement de plusieurs marches à monter ou descendre pour accéder aisément à un stationnement sécurisé.

La quatrième concerne les quartiers populaires d'habitats collectifs et en particulier les Quartiers Prioritaires de la Ville. Là, ce sont les bailleurs sociaux qui sont les seuls habilités à intervenir.

Notre constat, c'est la découverte de l'impensé du projet Vélival : le besoin de stationnement sécurisé dans ces différents espaces résidentiels aux caractéristiques si particulières et qui mettent en évidence que tout le monde ne bénéficie pas d'espace privatif fermant à clé, pourtant exigé par les assurances. Le stationnement sécurisé des vélos est donc un problème technique, économique et social, qui se révèle discriminant dans la capacité d'élargissement de la pratique cycliste. Nous constatons donc la nécessité d'une politique volontariste d'accompagnement et de création d'infrastructures de stationnement sécurisé à proximité des lieux d'habitats collectifs ou des zones d'habitat denses. L'usage du vélo ne peut pas être réservé aux seuls habitants ayant la possibilité d'accéder à un rangement en rez-de-chaussée ou par ascenseur.

## 11. La métropole de Tours est-elle vraiment cyclable ?

Le Collectif Cycliste 37 a répondu à cette question en trois temps.

En 2015, le Collectif Cycliste 37 constate que la ville de Tours est une presqu'île et que pour la traverser de part en part il faut franchir 16 points de passages obligés que représentent les ponts fluviaux, ferroviaires et routiers. Tout projet d'aménagement cyclable crédible doit permettre la liaison directe entre un certain nombre de ces 16 points de passage obligés.

En 2017, le Collectif Cycliste 37 constate que ce qui fait obstacle à la cyclabilité de la métropole, ce sont les discontinuités cyclables.

En 2025, le Collectif Cycliste 37 prend acte de la mise en œuvre du Vélival et en fait la cartographie suivante.

Le baromètre vélo 2025 de la FUB a pris acte des progressions réalisées à Tours et sur la métropole.

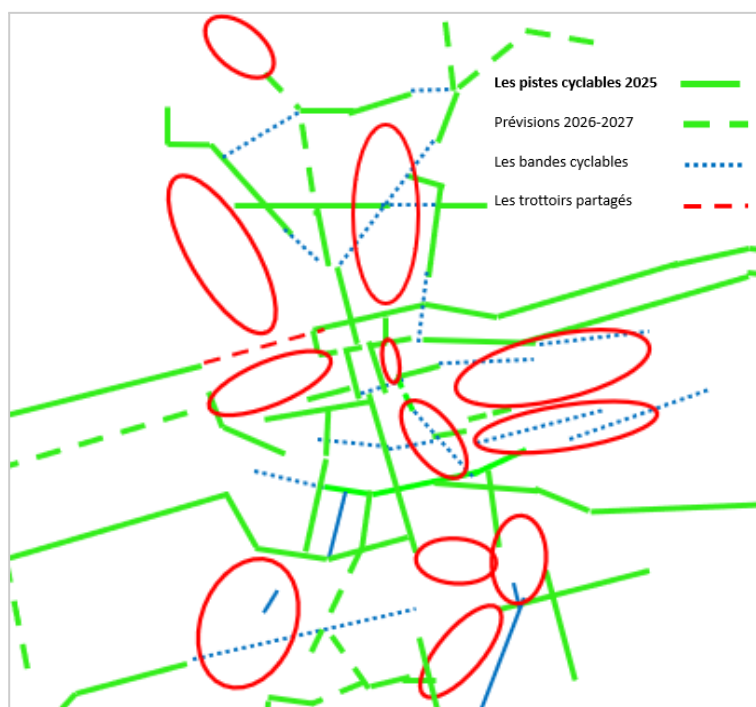
Tours a progressé en devenant la sixième ville cyclable de France après Grenoble, Strasbourg, Rennes, Lyon et Annecy. Elle est la première ville de la Région Centre Val de Loire devant Bourges et Blois.

**Entre 2019 et 2025, Tours est passée de la 19<sup>ième</sup> à la 6<sup>ième</sup> place.**

Une étude conjointe de la FUB et de WWF (2026) évalue à 25 % l'état de réalisation du REV de TMVL.

Les formes circulaires identifient les discontinuités cyclables majeures dont la résolution n'est pas actée en 2025.

Ne sont pas mentionnées les pistes cyclables prévues le long de la ligne 2 du tramway pour 2028.



Le projet du Vélival était de créer des itinéraires pour se déplacer en vélo en toute sécurité dans la métropole. Sa réalisation est en bonne voie pour devenir un véritable Réseau Express Vélo malgré le maintien de discontinuités majeures sur l'ensemble de la métropole. Aucune ville de la métropole n'échappe à ce constat.

Poursuivre le Vélival à l'échelle de la métropole correspond à une vraie demande sociale<sup>1</sup> et à une vraie nécessité environnementale en cohérence avec les attentes des français à l'égard de leurs maires, dans le contexte particulier des élections municipales à venir :

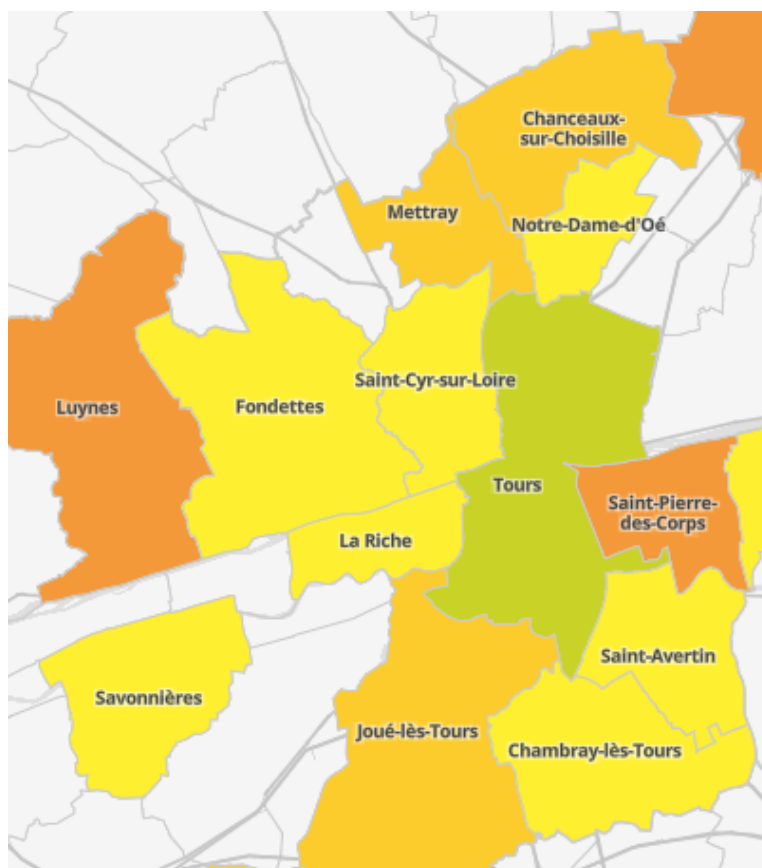
- développer la densité des transports publics 58 %
- développer les pistes cyclables et les mobilités douces 47 % et
- seulement à 25 % faciliter l'usage des voitures individuelles en ville.

La ville de Tours se distingue par la seule note globalement favorable au vélo sur le territoire.

Saint-Avertin, (très proche d'une note plutôt favorable), Chambray-lès-Tours, La Riche, Fondettes, Saint-Cyr-sur-Loire ont obtenu une note moyennement favorable. Notre-Dame-d'Oé et Savonnières passent juste la limite de la note moyennement favorable.

Joué-lès-Tours, Mettray et Chanceaux-sur-Choisille ont une note plutôt défavorable.

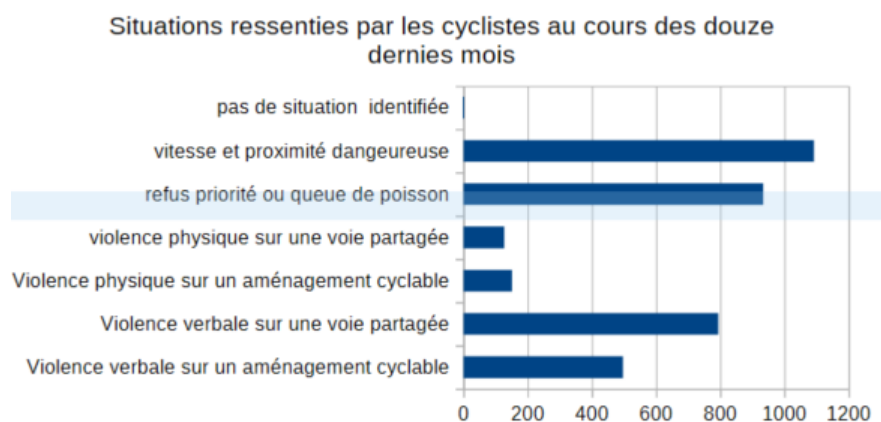
Saint-Pierre-des-Corps et Luynes ont une note globale défavorable et 4 critères sur 5 avec des notes défavorables et très défavorables.



On note, au fil des derniers baromètres, une évolution globalement positive, même si elle reste faible, voire stagnante sur Saint-Cyr-sur-Loire. Saint-Pierre-des-Corps et Joué-lès-Tours restent deux exceptions avec une évolution négative depuis 2017, mais un climat qui s'est cependant amélioré entre 2021 et 2025. Trois communes progressent plus fortement, Chanceaux-sur-Choisille, Saint-Avertin et Tours.

<sup>1</sup> Enquête nationale Odoxa ICI France3 Régions 2025, 27 546 français interrogés

## Les violences routières sont très présentes sur la métropole



Tous les cyclistes ont été soumis à des situations dangereuses du fait des conducteurs de véhicules motorisés au cours des douze derniers mois. C'est la vitesse et la proximité des véhicules qui concerne quasiment tous les cyclistes puis les refus de priorités ou queues de poisson qui sont le plus ressenties.

Les violences verbales sont également beaucoup trop présentes avec 1 291 déclarations.

278 cyclistes déclarent avoir subi des violences physiques et étonnamment, encore plus lorsqu'ils circulent sur un aménagement cyclable (151 déclarations contre 127).

Ce que confirme une autre enquête<sup>2</sup> : plus de six femmes sur dix renoncent à faire du vélo après avoir été confrontées à des comportements agressifs ou sexistes (RadioFrance le 24/01/2026).

<sup>2</sup> Enquête réalisée par Flashes pour Materiel-velo.com du 18 au 21 novembre 2025 par questionnaire auto-administré en ligne auprès d'un panel de 2000 Français et Françaises âgé(e)s de 18 ans et plus, représentatif de la population française. L'échantillon comprend 1256 personnes utilisant ou ayant déjà utilisé le vélo pour leurs déplacements quotidiens.



## Conclusion en sept points

Plébiscite des nouveaux aménagements

Plébiscite des vélorues, comme stratégie originale de la ville de Tours

Demande sociale très élevée d'aménagements complémentaires sur toute la métropole

Pertinence du Vélival comme Réseau Express Vélo correspondant à la demande sociale

Demande sociale très forte de stationnements de courte durée sur toute la métropole

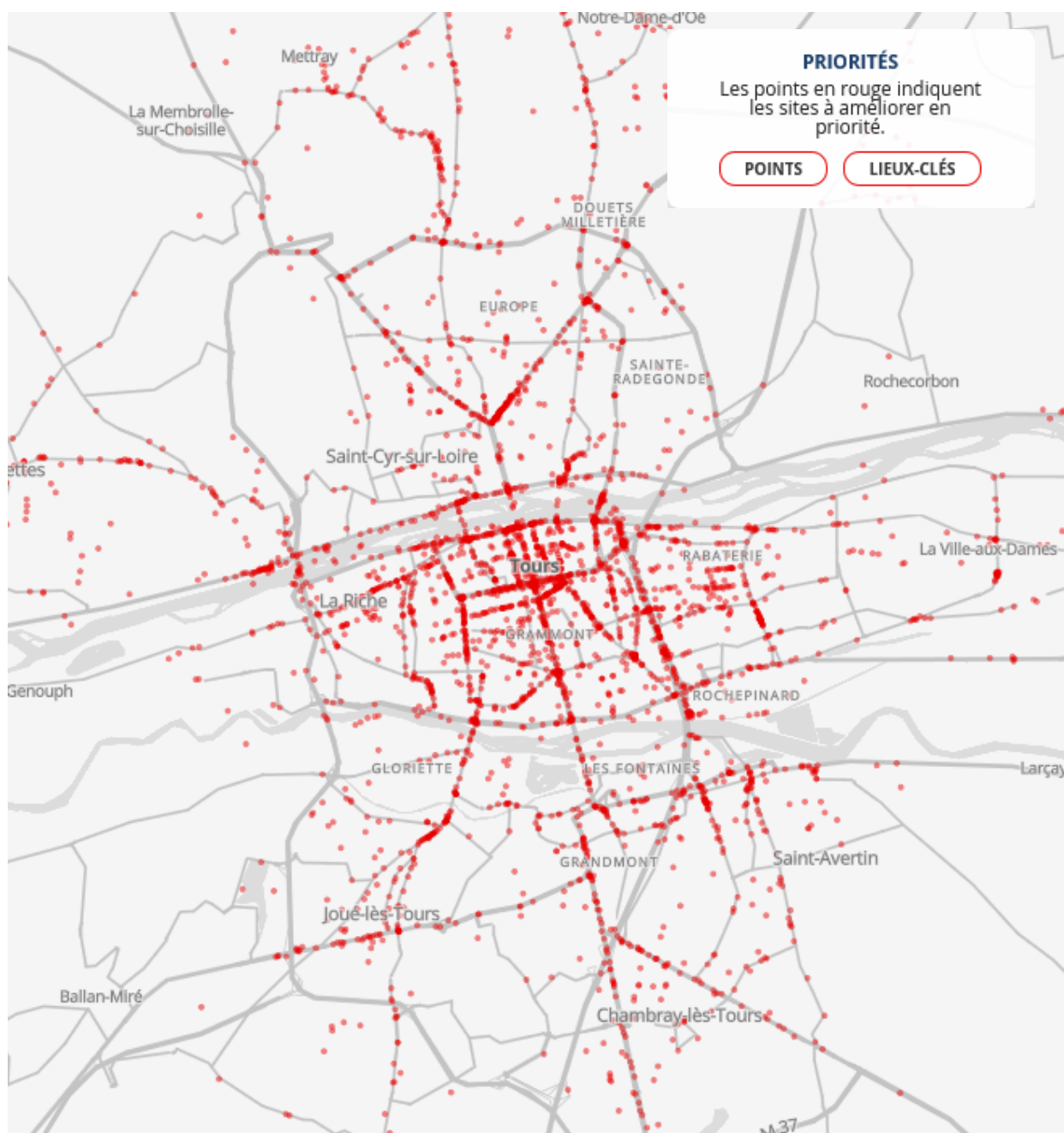
Demande sociale de stationnements sécurisés avec des problématiques spécifiques :

- Zones d'intermodalité

- Zones résidentielles d'habitat groupé et/ou collectif

Réduction de la vitesse des véhicules motorisés dans les quartiers

***Tout concourt à la poursuite du Vélival à l'échelle de Tours Métropole Val de Loire.***



Cartographie des priorités du Baromètre vélo sur le centre de Tours Métropole Val de Loire. ©FUB



**COLLECTIF CYCLISTE 37**

16 impasse Robert Nadaud, 37000 Tours

Tél. : 02 47 50 16 34

Courriel : [info@cc37.org](mailto:info@cc37.org)

Site web : [www.cc37.org](http://www.cc37.org)

Association membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette