



Dossier de présentation 2024

Plan d'apaisement 2024-2028



tours.fr

VILLE DE
TOURS

Le plan d'apaisement, un projet de ville à l'horizon 2028 et qui commence aujourd'hui

Aujourd'hui, plus que jamais, nous sommes confrontés à l'impératif urgent de transformer notre manière de nous déplacer. Face à la crise climatique qui menace notre planète, accélérer la transition écologique en matière de mobilité est une nécessité incontestable.

Il est temps de reconnaître que notre dépendance aux modes de transport polluants a un impact dévastateur sur notre environnement, notre santé et notre qualité de vie. Les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules à combustion sont l'une des principales causes du réchauffement climatique, avec des conséquences désastreuses telles que la fonte des glaces, les phénomènes météorologiques extrêmes et la perte de biodiversité. L'Accord de Paris sur le climat nous engage et nous oblige.

Pour contribuer à inverser la tendance et préparer notre ville au choc climatique, nous devons prioriser et valoriser les projets de mobilité durable tels que le tramway, le futur RER métropolitain, le réseau cyclable structurant et toutes les alternatives à l'autosolisme. Ces solutions offrent des avantages multiples : elles réduisent les émissions de CO₂, améliorent la qualité de l'air, réduisent les embouteillages et offrent des alternatives saines et accessibles à tous.

Le développement d'un réseau de tramway permet non seulement de désengorger les routes, mais aussi de revitaliser les quartiers traversés, favorisant ainsi le développement économique local et la cohésion sociale. De même, l'expansion du RER métropolitain offre une alternative écologique et efficace à la voiture individuelle à l'échelle du bassin d'emploi départemental, facilitant les déplacements quotidiens des citoyens tout en réduisant l'empreinte carbone globale.

Parallèlement, investir dans un réseau cyclable sûr et bien entretenu encourage l'adoption d'un mode de déplacement respectueux de l'environnement et bénéfique pour la santé. En plus de réduire les émissions de CO₂, le vélo contribue à promouvoir un mode de vie actif et à réduire les risques de maladies liées à la sédentarité.

La révolution des mobilités que nous appelons de nos vœux est indissociable d'une véritable et profonde métamorphose urbaine à l'échelle de la ville de Tours, co-construite avec les Tourangelles et les Tourangeaux et qui contribue à l'attractivité de notre territoire.

Le projet de deuxième ligne de tramway dont l'inauguration est programmée en 2028 et le déploiement du réseau cyclable structurant à partir de 2024 vont s'accompagner d'une réelle reconquête de nos espaces publics, via l'apaisement des cœurs de quartier du trafic de transit, l'amplification des rues aux enfants et un accroissement des espaces verts.



Emmanuel Denis

Maire de Tours

Vice-président de Tours Métropole Val de Loire en charge
des transports et des mobilités durables

Président du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT)



1. 2024-2028 : des projets de mobilité qui changent la ville

En 2028, les Tourangelles et les Tourangeaux bénéficieront d'une deuxième ligne de tramway, d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et d'une centaine de kilomètres de réseau cyclable structurant. L'occasion de repenser nos manières de nous déplacer en ville et d'apaiser les cœurs de quartier.

Le développement du transport public (2^e ligne de tramway, BHNS, RER métropolitain), du réseau cyclable métropolitain et du confort des piétons en ville répondent au même objectif d'offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle.

Triomphante au xx^e siècle, celle-ci s'est imposée comme synonyme d'un véritable mode de vie et d'une forme de progrès. Mais ses gains ne doivent pas faire oublier ses nombreux effets négatifs : nuisances sonores, pollution de l'air et de l'eau, sédentarité, artificialisation des terres agricoles, dépendance aux énergies fossiles, hausse du prix du carburant qui pénalise les ménages les plus modestes, etc.

Des transports en commun plus performants grâce au tramway et au BHNS

Longue d'environ 12,5 kilomètres, **la ligne 2 de tramway** reliera les communes de La Riche et de Chambray-lès-Tours en passant par Tours et Joué-lès-Tours. À Tours, elle desservira les quartiers de Maryse-Bastie-Girardeau, Lakanal-Strasbourg, Febvotte-Marat, Rives-du-Cher, Fontaines, Grandmont et Bergeonnerie, soit quatre quartiers d'habitat social.

La nouvelle ligne de tramway permettra :

- d'augmenter l'offre de transport public grâce à un nouveau mode sûr, régulier et à haut niveau de service,
- de relier davantage le territoire, notamment les deux nouvelles ZAC (Plessis-Botanique et Beaumont-Chauveau) avec Tours et la mairie de La Riche, et de desservir les hôpitaux Trousseau et Bretonneau ainsi que le site universitaire de Grandmont.

La **ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** s'étendra sur 13 kilomètres environ et reliera le nord de Tours au secteur Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps. À Tours, la ligne BHNS desservira les quartiers de Rochepinard-Bouznac, Beaujardin, Sanitas, Gare-Michelet, Blanqui-Cathédrale, Sainte-Radegonde, Chamberie-Montsoudun, Colombier, Sapillé-Petite Arche, les Douets.

La ligne BHNS permettra :

- de proposer une nouvelle desserte à l'est de Tours Métropole en reliant le secteur Les Atlantes de Rochepinard à Saint-Pierre-des-Corps ;
- de nouvelles interconnexions et une complémentarité avec les deux lignes de tramway.

BHNS ?

Le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) est un système de transport en commun qui combine les avantages des bus et des tramways. Il offre des services rapides, fréquents et fiables, avec des arrêts moins nombreux que les bus classiques et souvent des voies dédiées pour garantir une circulation fluide.



0 euro

La gratuité du réseau Fil bleu pour les enfants de moins de 11 ans est effective depuis août 2024. La carte Fil Bleu Jvmalin chargée d'un Pass 5-10 ans gratuit continuera à être obligatoire pour voyager.

→ filbleu.fr





Finis les coups de peinture ! À partir de 2024, les aménagements cyclables de Tours répondent à un référentiel technique assurant capacité, confort et sécurité pour les cyclistes ! (Image non contractuelle © Tours Métropole Val de Loire)



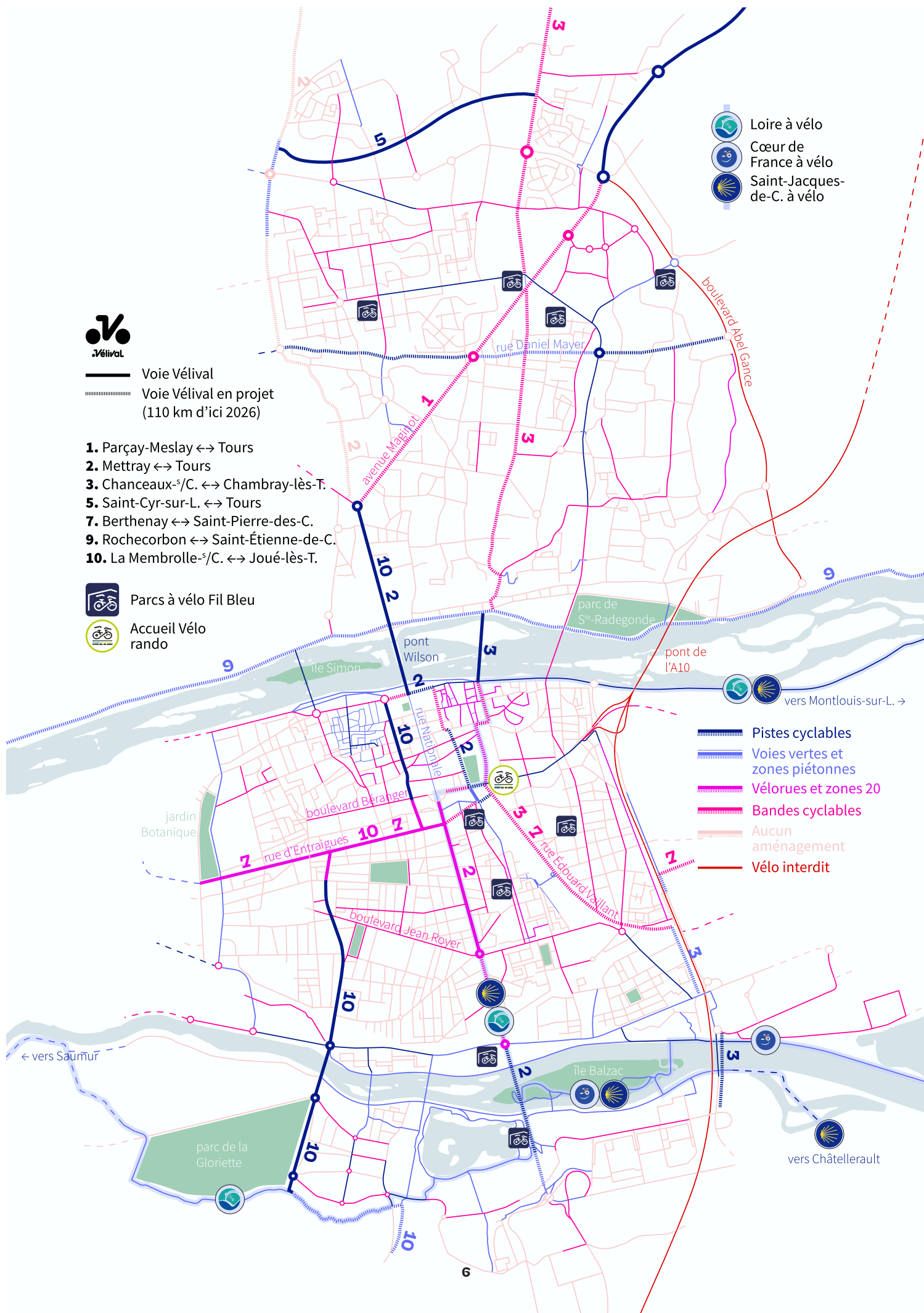
Schéma cyclable : 110 kilomètres pour se déplacer sereinement à vélo

Le 28 février 2022, les élus ont adopté le **schéma directeur cyclable de la métropole**. À terme, 13 itinéraires pour un total de 350 km supplémentaires verront ainsi le jour sur le territoire métropolitain, ainsi que des nouveaux aménagements dédiés aux mobilités actives.

Sur le territoire de la ville de Tours, la municipalité a opté pour des aménagements hautement confortables et sécurisés, bien connectés au réseau cyclable secondaire : des pistes bidirectionnelles sur les axes routiers les plus capacitaires et des vélorues en cœur de quartier. Des infrastructures associées sont déployées pour accompagner ce réseau : 6 véloboxes, des vélostations, l'implantation de centaines d'arceaux vélos, etc.

D'ici 2026, **110km seront aménagés à Tours** le long de 7 itinéraires métropolitains (voir carte p.6).





“

Georges Pompidou
voulait adapter la ville
à la voiture ; c'était
il y a cinquante ans.
À l'heure du réchauffement
climatique, réduire la place
de l'automobile individuelle
est à la fois un enjeu de
transition écologique
et de santé publique.
Notre responsabilité est
de repenser la ville en
fonction des transports
en commun, du vélo, de
l'autopartage et bien sûr
de la marche.

Emmanuel Denis

Maire de Tours

*Vice-président de Tours Métropole Val de Loire en charge
des transports et des mobilités durables*

Président du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT)

Repenser la place de la voiture en ville

La ville de Tours est densément peuplée. Aujourd'hui, **malgré le développement des transports publics, la voiture reste le premier mode de déplacement des habitants du territoire** : selon l'enquête mobilité de 2019, dans le « noyau urbain de la métropole », près d'un déplacement sur deux (46 %) se fait en voiture, plus d'un tiers (36 %) à pied, plus d'un sur dix (12 %) en transports en commun et seulement 4 % à vélo alors que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2013 visait le double pour 2023.

Les statistiques des parts modales doivent être mises en perspective avec le volume réel de voitures en circulation : si la part modale de la voiture a baissé de 4 points depuis 2013, le nombre de déplacements en voiture a augmenté de 5 points, ce qui signifie que la pression automobile continue d'augmenter à l'échelle du noyau urbain.

Au-delà de ces chiffres, les nuisances liées à la forte pression automobile font l'objet de nombreuses doléances des riverains : près d'une centaine d'appels, courriers et messages électroniques reçus chaque semaine en mairie témoignent de cette réalité. **Ces nuisances concernent principalement les cœurs de quartier.**

De façon à réduire la pression automobile dans ces cœurs de quartier et à bien coordonner les aménagements liés à la deuxième ligne de tramway et au réseau cyclable métropolitain, **la Ville de Tours a engagé une réflexion fin 2022 sur l'évolution de son plan de circulation.**



À travers le plan d'apaisement, la Ville entend poursuivre son soutien aux commerces de proximité et au dynamisme économique des quartiers. De nombreuses études démontrent le lien entre le développement d'infrastructures piétonnes, cyclables et dédiées aux transports publics, et l'attractivité commerciale. Ci-dessus, la place du Grand Marché réaménagée. © Ville de Tours - F. Lafite



La place Chateaufort © Ville de Tours - F. Lafite

La voiture électrique, une solution ?

Au-delà des débats sur l'impact environnemental des batteries de voiture électrique, celle-ci contribue effectivement à la réduction des émissions de CO₂, si l'on prend uniquement en compte le sujet de la décarbonation. Du point de vue de la qualité de l'air, elle émet actuellement autant de particules ultrafines, liées au freinage et à la pneumatique, que les voitures thermiques. Par ailleurs, la voiture électrique contribue autant que les autres à la pression automobile subie par la population, et donc à l'engorgement de nos espaces publics, ce d'autant plus quand les automobilistes voyagent seuls. L'objectif d'un plan de circulation est de penser ensemble l'évolution des pratiques en faveur de la marche, du vélo et des transports en commun, ainsi que la reconquête des espaces publics.



“

Si la pression automobile augmente, le nombre de ménages possédant une voiture tend à baisser à Tours : en 2019, entre 30 et 50 % des Tourangelles et Tourangeaux n'avaient pas de voiture, selon les quartiers. Dans le même temps, le nombre de cyclistes et de piétons ne cesse de croître, sans compter la fréquentation du réseau Fil Bleu qui bat tous les records. Il est donc plus que temps de rééquilibrer le partage de l'espace public, qui bénéficie actuellement à 80 % à la voiture.

Christophe Boulanger

Conseiller municipal délégué au plan de circulation et de stationnement, aux transports publics, au réseau cyclable et à la logistique urbaine

Tout le territoire en ordre de marche en faveur d'un projet global de décarbonation des mobilités

L'étoile ferroviaire de Tours dispose d'un potentiel important grâce à sa configuration à 8 branches qui irrigue une grande partie du département et la moitié de sa population. Sa chance, c'est aussi de rayonner autour d'un nœud ferroviaire organisé autour des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps et de croiser les première et deuxième lignes de tramway en plusieurs points, ce qui permettra à l'avenir de nombreuses connexions ou points d'échanges multimodaux permettant de faire du train un outil au service de la révolution des mobilités.

En amont de l'annonce d'Emmanuel Macron de vouloir développer des « RER métropolitains » (ou « Services express régionaux et métropolitains », SERM) à l'échelle d'une dizaine de villes du pays, le maire de Tours Emmanuel Denis avait déjà livré un plaidoyer le 30 novembre 2021 devant l'ensemble des maires d'Indre-et-Loire, en faveur d'une telle solution de transport, formulée comme une « réponse forte » à la crise des Gilets jaunes qui avait mis en évidence le fossé social et économique qui se creusait entre les villes et leurs périphériques autour de la question du coût de l'énergie et du carburant.

Après la signature d'une convention multipartite le 27 janvier 2023, les prochaines étapes du RER tourangeau sont les suivantes : l'amélioration du service voyageurs et la densification des trains déjà enclenchées par la Région, la réouverture de la gare de Fondettes-Saint-Cyr, le lancement d'études pour créer de nouvelles haltes, adapter l'offre voyageurs et harmoniser l'intégration tarifaire des réseaux Rémi et Fil Bleu.

© Ville de Tours - F. Lafite



2. Le plan de circulation : une approche participative et transversale

Le nouveau plan de circulation fait partie du plan d'apaisement, au même titre que le développement du réseau de transports en commun et du réseau cyclable structurant. Son objectif est triple : apaiser les cœurs de quartier, augmenter l'attractivité des mobilités durables et préparer la ville à accueillir la deuxième ligne de tramway, le BHNS et une centaine de kilomètres de voies cyclables sécurisées d'ici 2028.

En 2022, la Ville de Tours a sollicité l'expertise de deux bureaux d'études spécialisés dans les circulations et les mobilités durables -Solcy et Artelia-, avec les trois demandes suivantes :

- **l'apaisement des cœurs de quartier** en développant la marchabilité et la cyclabilité des espaces publics ;
- **l'augmentation de l'attractivité du vélo, de la marche et des transports en commun** pour les déplacements inter-quartiers ;
- **l'amélioration des projets du tramway et du réseau cyclable structurant**, et leur mise en cohérence à l'échelle de la ville.



Assemblée de Tours Nord-Ouest, mardi 5 décembre 2023 à l'école Saint-Exupéry.
Restitution du diagnostic participatif. © Ville de Tours - F. Lafite

phase 1 : diagnostic

- diagnostic participatif avec l'assemblée de quartier
- étude du programme & coordination avec d'autres projets
- restitution du diagnostic à l'assemblée de quartier

phase 2 : élaboration du projet

- échange sur la méthode avec les assemblées de quartier
- rencontre des acteurs du quartier et ateliers de co-construction
- consolidation technique du scénario retenu

phase 3 : mise en œuvre

- réunion publique de restitution et présentation du scénario retenu
- info travaux et communication sur le projet
- travaux structurants (Velival, tram, etc.) coordonnés à la mise en œuvre du plan de circulation

phase 4 : évaluation

- comptages d'objectivation de la situation initiale / de la situation avec le plan de circulation
- rencontre des usagers du quartier 6 mois après la mise en œuvre



Les prescriptions de l'étude du plan de circulation permettent de contribuer au déploiement du réseau cyclable métropolitain (ici, « filtre modal » sur le mail Béranger au droit des rues Marceau et George-Sand, voir p. 13), ainsi qu'à l'insertion du tramway (ici, boulevard Jean-Royer apaisé). (Images non contractuelles © Tours Métropole Val de Loire © Urbanica pour SMT)

Plan de circulation : un diagnostic participatif

La Ville a déployé la méthodologie suivante :

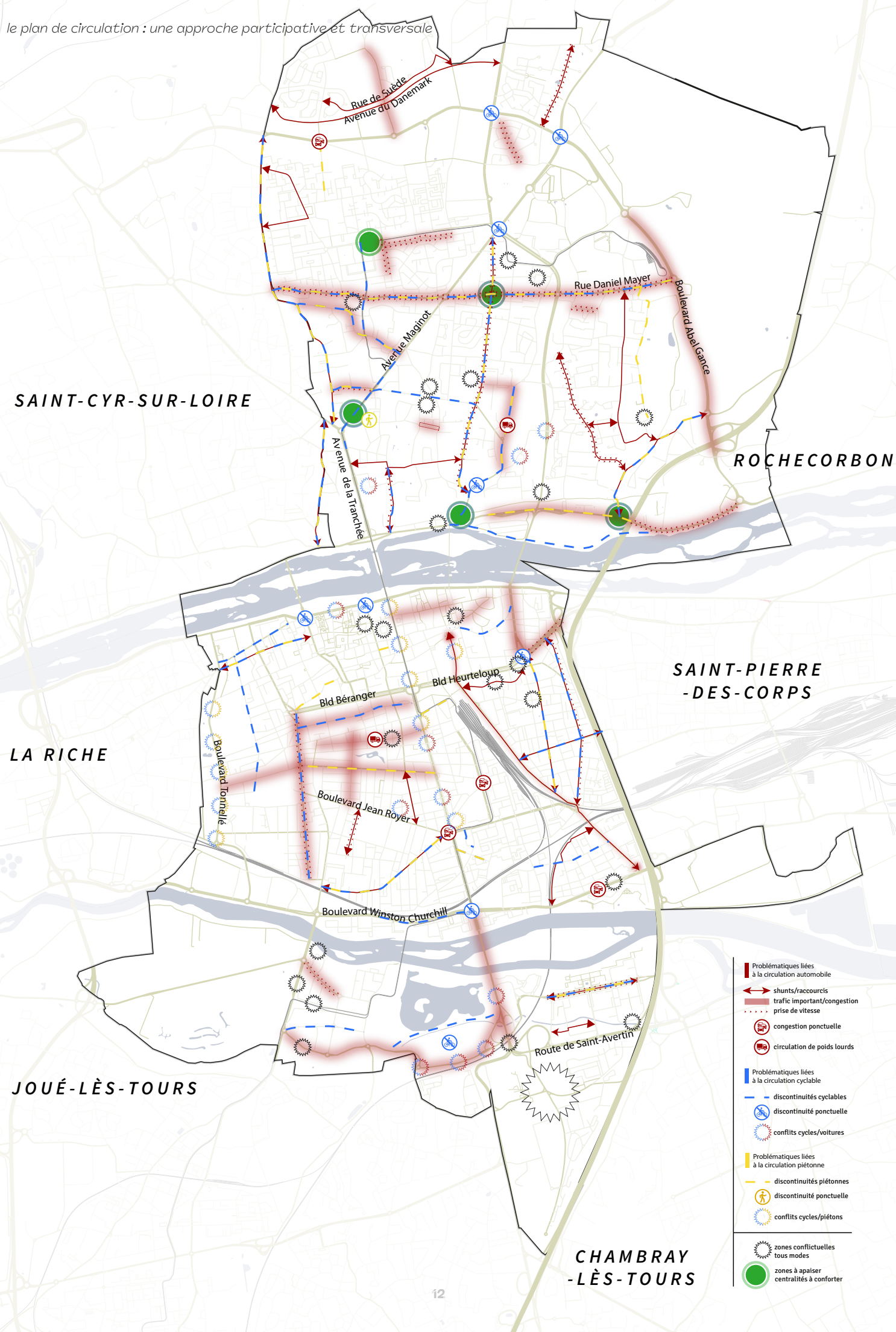
- une **cartographie participative** qui a recueilli près de 300 contributions à travers les Assemblées de Tours, pointant tous les « irritants » liés aux mobilités dans l'espace public (voir carte page suivante)
- un **comptage fin et qualitatif de l'organisation du trafic automobile à l'échelle d'un quartier** résidentiel pour comprendre les logiques de déplacement des automobilistes.

Ce travail fin a permis de mettre en évidence plusieurs phénomènes : les conflits d'usage répétés dans tous les quartiers de la ville, notamment en raison de mauvais aménagements de l'espace public, le trafic de transit excessif via des rues résidentielles et le recours important à la voiture pour des trajets très courts.

Le phénomène est démontré par les chercheurs : « l'évaporation du trafic automobile » se produit lorsque certaines personnes optent pour des modes de transport alternatifs, en réponse aux aménagements mis en place. Selon le comptage effectué, le plan de circulation permettrait de faire chuter de 30 % le trafic automobile dans les rues résidentielles, sans toutefois observer de report trop important sur les axes structurants.

ZFE, plan de circulation : quelles différences ?

Les Zones à Faible Émission (ZFE) et les plans de circulation poursuivent les mêmes objectifs d'amélioration de la qualité de l'air via une régulation du trafic automobile. Les ZFE ciblent les véhicules les plus polluants là où les plans de circulation améliorent l'attractivité du vélo, de la marche et des transports en commun. La municipalité de Tours ne souhaite pas mettre en place de ZFE trop contraignante (ZFE dite « allégée ») car cela risquerait de pénaliser les ménages les plus modestes, de discriminer l'accès aux emplois et aux services et d'accentuer les disparités géographiques entre le cœur métropolitain et les zones périurbaines.



Plan de circulation : 2 principes simples et un déploiement progressif

Le nouveau plan de circulation suit les principes suivants
de hiérarchisation des voies :

- 1. RENVOI DU TRAFIC AUTOMOBILE
DE TRANSIT SUR LES AXES STRUCTURANTS**
(grands boulevards, avenues, rocadés, autoroute),
mise en place du jalonnement dynamique vers les
parkings en ouvrage, mesures ponctuelles
de fluidification de la circulation et adaptation
des vitesses.
- 2. REQUALIFICATION DE CERTAINS AXES EN VOIES
DE DESSERTE LOCALE :**
les voitures pourront toujours les emprunter et
s'y garer mais sans les utiliser comme raccourcis ;
les vélos, les piétons et les transports en commun
pourront toujours les utiliser comme des axes
de transit ; la vitesse y sera limitée à 30 km/h
à compter du 1^{er} janvier 2025.



Entre 2024 et 2028, le déploiement du plan de
circulation sera solidaire des travaux du réseau
cyclable structurant, de la deuxième ligne de
tramway et du BHNS (voir page 20).

Stationner dans le centre-ville

**En plus des parkings-relais, vous trouverez des places
de stationnement dans les parkings souterrains.** Si
vous devez stationner sur voirie, n'oubliez pas de payer
l'horodateur (ou en utilisant l'appli Flowbird) du lundi au
samedi inclus de 9h à 12h et de 14h à 18h30, sauf les jours
fériés. La tarification dépend de la zone.

Pour un stationnement de courte ou longue durée, des
solutions existent dans les nombreux parkings souterrains
accessibles en centre-ville, avec une tarification dégressive
selon le temps passé (par exemple : 6,80 € pour 4h dans le
parking indigo Anatole France).

P CENTRE-VILLE			
Anatole-France	123 PLACES LIBRES	23 ULTRA RAPIDE	↑
Halles-Vieux Tours	123 PLACES LIBRES	23	↑
Gare-Palais des Congrès	123 PLACES LIBRES	23 ULTRA RAPIDE	→

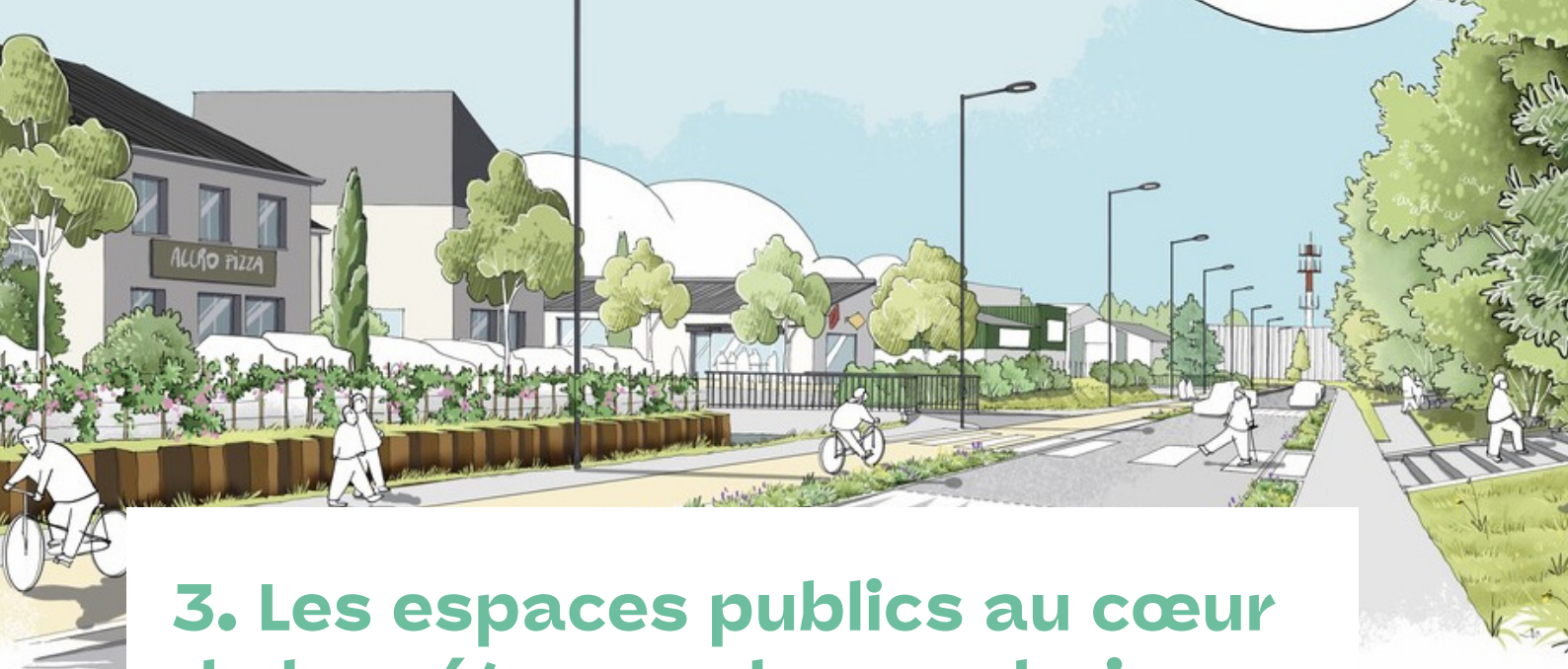
Ces panneaux seront positionnés de façon
à diriger les automobilistes vers les places libres
dans les parkings souterrains.



« Filtres modaux », « bus en site propre », quésaco ?

En 1999, lorsqu'il a fallu limiter le trafic de
transit à travers le centre-ville de Tours,
le maire Jean Germain n'a pas hésité à
aménager le premier « filtre modal » de
l'histoire de la ville, avec les bus en « site
propre » de la rue Nationale, permettant
à la fois le passage des véhicules Fil Bleu
et celui des vélos tout en interdisant
celui des automobiles et des poids-
lourds, autrefois nombreux sur cet axe.
25 ans plus tard, c'est ce type
d'aménagement, à la fois léger et
peu coûteux (essentiellement des
panneaux, des bornes et des potelets)
qui a la préférence des élus de la Ville
pour accompagner le nouveau plan de
circulation et apaiser certains axes de
transit.





3. Les espaces publics au cœur de la métamorphose urbaine

Le plan d'apaisement vise aussi à améliorer, à embellir et à rendre plus attractif le cadre de vie des habitants. Les aménagements des espaces publics ou paysagers prévus le long des lignes de tramway, de BHNS et des itinéraires cyclables permettront une réelle requalification de l'espace public. En parallèle, la Ville dresse l'inventaire des lieux qui pourraient bénéficier de plantations d'arbres et d'aménagements à hauteur de piétons.

La deuxième ligne de tramway sera végétale

Un revêtement enherbé couvrira une grande partie de la plateforme du tramway. Cette perméabilisation apportera de la fraîcheur et de la nature en ville, tout en favorisant l'écoulement naturel des eaux de pluie. **De nombreuses plantes et fleurs issues de variétés locales permettront également de créer des espaces de verdure tout au long du tracé.** Partout où cela sera possible, les alignements d'arbres seront conservés. Dans le cas contraire, les suppressions d'arbres feront l'objet d'une compensation sur le linéaire du projet.

Partout où ce sera possible, **le projet prévoit de laisser une large place aux trottoirs et pistes cyclables pour favoriser et sécuriser les modes de déplacement actifs, la marche et le vélo.**

- L'implantation de stationnement vélos aux stations de tramway et BHNS,
- la mise en synergie de stations de tram avec des arrêts de bus,
- d'une station de tram avec la ligne A,
- de la ligne 2 de tram et la ligne BHNS,
- de parkings-relais aux sorties du périphérique,
- de parcours piétonniers

Repenser nos espaces publics avec les mobilités

Le plan d'apaisement est l'opportunité de lier le déploiement de nouvelles infrastructures de mobilité à la stratégie de réaménagement de nos espaces publics comme ce fut le cas avec **la place du Grand Marché**, repensée

avec l'extension du secteur piéton, la création d'un axe cyclable bidirectionnel rue Bretonneau et la création d'un îlot de fraîcheur avec des bancs.

En bas de la Tranchée, **la place Choiseul** va par exemple bénéficier en 2025 d'une amélioration significative des infrastructures cyclables, couplée du doublement de son alignement d'arbres pour le plus grand bonheur des piétons.



Image non contractuelle de la ligne 2 place de la Liberté
© Urbanica pour SMT

66

Penser l'espace public avec les mobilités, c'est aussi intégrer celle de la marche, et donc de concevoir des espaces de pause, de contemplation ou de lien social : des endroits où les gens aiment s'asseoir, discuter avec leurs voisins, lire un bon livre. C'est aussi une réponse à un besoin fort de nos aînés, dans le cadre de notre politique du bien vieillir à Tours.

Cathy Savourey

adjointe au maire déléguée
à l'urbanisme, aux grands projets
urbains et à l'espace public

Située sur l'itinéraire 5 du réseau cyclable métropolitain, **la rue de Suède** (visuel ci-dessus) fait l'objet d'un programme intégré prenant en compte de nouvelles fonctionnalités : renaturation de la Petite Gironde, nouveau quartier des Abattoirs, projet de cuisine centrale, végétalisation et cheminement cyclable sécurisé et plan de circulation.



Il y a plus de 30 ans, Jean Royer apaisait le quartier Colbert

« Le problème qui se posait à nous dans ce secteur, c'est qu'il accueillait une importante circulation de transit qui n'avait rien à y faire. Certains automobilistes, par exemple, préféraient prendre la rue Colbert plutôt que le quai d'Orléans. Nous voulons les en dissuader ». Ces mots datent d'octobre 1992 et sortent de la bouche d'Alain Devineau, alors adjoint du maire Jean Royer chargé de la circulation. La Ville de Tours compte alors apaiser le secteur Colbert-Cathédrale en renvoyant les flux de voiture sur le quai André Malraux, selon un principe analogue au nouveau plan d'apaisement.

C'était il y a trente-deux ans et les aménagements de voirie suffisaient à dissuader la circulation de transit. Avec beaucoup de succès alors. « Mais les applications mobiles d'assistance au déplacement comme Waze ont changé la donne et poussent les municipalités à trouver de nouvelles solutions ; la pose de filtres modaux en fait indéniablement partie », développe Christophe Boulanger, élu pilote de ce vaste projet global, pour qui les zones à faible émission (ZFE) portées par l'État pénalisent trop les ménages les plus modestes.

Les inspirations de Tours sont assez communes dans le reste de l'Europe, mais sont encore très timides en France. En octobre 2022, une délégation d'élus et de techniciens s'est rendue à Gand, en Belgique flamande, afin d'y observer un des projets d'apaisement les plus ambitieux du continent... et à portée de main du territoire tourangeau. « Gand partage de nombreuses caractéristiques avec Tours : la taille de son agglomération, le dessin de ses rues. La part modale de la voiture était identique à celle de Tours avant le déclenchement de leur nouveau plan de circulation, avec des résultats spectaculaires en deux ans, notamment en faveur du vélo ».



Des espaces publics d'un nouveau genre, conçu pour tous les usages

Depuis 2020, la Ville de Tours développe une stratégie de requalification des espaces publics afin de les végétaliser, de les adapter à de nouveaux usages et d'en améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. C'est dans cet esprit qu'elle aménage des rues aux enfants aux abords des écoles, des vélorues ou encore des rues-jardin et des îlots de fraîcheur au cœur des quartiers résidentiels.



Une partie significative du budget de voirie est désormais fléchée pour la réfection des trottoirs et l'aménagement de trottoirs traversants pour le confort de toutes et tous.

Ces prescriptions font l'objet d'un **Référentiel d'aménagement de l'espace public** qui sera publié à la fin du printemps 2025, en co-production avec l'Agence d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU).

De haut en bas : bancs du pont Wilson installés à l'été 2023, vélorue d'Entraigues et rue aux enfants devant l'école Mirabeau.

© LLK © Ville de Tours - F. Lafite





Les « filtres modaux » : l'opportunité de créer de nouveaux espaces publics au bénéfice des riverains

Si les filtres modaux sont généralement **des aménagements légers et peu coûteux** (panneaux, bornes, potelets), ils peuvent parfois ouvrir des potentiels d'aménagements d'espaces publics dans des secteurs perçus jusqu'à présent comme très routiers.

La réflexion engagée sur un éventuel filtre modal rue Febvotte (ci-contre), au droit de la rue Marat, permettrait par exemple de créer un parvis pour le café du quartier, tout en imaginant de multiples

usages nouveaux, complètement absents du secteur : des bancs, un terrain de jeu, en co-construction avec les habitants.

Dans le même ordre d'idée, l'apaisement de l'entrée de la rue Lamartine depuis la place Sainte-Anne (La Riche) permettrait de créer un petit square, uniquement traversé par les piétons, les vélos et la Citadine de Fil Bleu.

La question de l'emplacement précis de ces différents aménagements fait actuellement l'objet d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, qui s'appuiera notamment sur des ateliers avec les riverains.

*Vue d'artiste du croisement des rues Febvotte et Marat, avec végétalisation de la placette.
(Photo non contractuelle)
© Kreaction*

Vue d'artiste de l'entrée Ouest de la rue Lamartine, avec mise en plateau et végétalisation du segment entre le boulevard Tonnellé et la rue Louis-Desmoulins. (Photo non contractuelle) © Kreaction





Gand aime ses « rues à vivre »

La cité belge (263 000 habitants) s'attache depuis 30 ans à apaiser la circulation. En 2017, avec son plan de mobilité, elle accélère : centre-ville à 30 km/h, stationnement réservé aux résidents, tarifs dissuasifs pour les visiteurs motorisés, parkings relais, zone piétonne étendue de 35 à 51 ha, triplement du nombre de places vélos (4 600 aménagées sous la gare par exemple), ouverture de rues cyclables... Les vélos sont interdits dans la zone piétonne de 11 h à 18 h. Traverser les quartiers en voiture est impossible : il faut prendre le périphérique. De nouveaux espaces publics sont apparus avec des aires de jeux, des lieux de pause, des parcs, des terrasses de cafés et de restaurants... À la demande des riverains, des « leefstraat » (rues à vivre) sont même fermées à la circulation de manière temporaire. La Ville y installe du mobilier urbain (tables, bancs, jeux pour enfants, bacs à fleurs...) et pérennise parfois le dispositif.

À Gand, le plan de circulation a des conséquences positives en matière de propreté de l'air, et aussi en termes d'activités économiques. **Selon une évaluation d'impact, le nombre de commerces de proximité a augmenté de 20% en deux ans, et le nombre de faillites a diminué de 7% entre 2017 et 2018.**





Barcelone déploie ses « super-îlots »

Le plan de mobilité de Barcelone (1,6 million d'habitants) s'appuie sur les « **super-îlots** » (« supermanzanas ») grâce à une organisation urbaine en damier héritée du XIX^e siècle. Un super-îlot est constitué de blocs bâtis de 400 m de côté. À l'intérieur, cyclistes et piétons sont prioritaires. Les livraisons sont autorisées la nuit et en dehors des entrées et sorties des écoles. La circulation de transit est détournée par les boulevards avec l'objectif de diminuer la mobilité motorisée de 21 %, la pollution de 38 % et d'augmenter la végétalisation de 12 %. De nouvelles zones apaisées permettent aux habitants de faire du sport, de profiter de spectacles ou simplement de se retrouver ; de nouveaux marchés de plein air ouvrent, les zones piétonnes et cyclables se développent... La puissance publique accompagne le changement pour éviter les effets pervers comme l'augmentation des prix de l'immobilier, le risque de gentrification et le remplacement des commerces de proximité par des bars ou des restaurants. La municipalité veut créer 500 « super-îlots » d'ici 2030 soit une rue sur trois rendue aux mobilités douces.



À Strasbourg, « hola » les mobilités douces !

L'Eurométropole alsacienne (510 000 habitants) fait référence pour ses aménagements cyclables : le réseau de 600 km s'étend depuis 1978. L'objectif est de doubler l'usage du vélo d'ici 2030 en aménageant 120 km supplémentaires d'ici 2026. Les transports publics ne sont pas oubliés avec la gratuité pour les moins de 18 ans, le renforcement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) – il dessert Kehl et Offenbourg en Allemagne – et l'extension du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service, qui contribuera à décongestionner la place de l'Homme de Fer dans l'hypercentre. Pour augmenter la part des déplacements à pied (objectif : 40 %), le Plan piéton favorise les espaces publics de qualité, apaisés et végétalisés. L'abaissement de la vitesse sur les autoroutes et la création de voies réservées au covoiturage et aux bus, la mise en place en 2022 d'une Zone à Faibles Émissions (en 2028 seuls les véhicules Crit'Air 1 et 0 pourront circuler) visent à faire diminuer la pollution.

4. 2024-2028 : les premières étapes du plan d'apaisement à Tours

2023

2024

Transports en commun (Tramway BHNS, RER métropolitain)

tout au long de l'année :
rencontres des habitants des quartiers concernés par le projet

mai :
validation tracé par le boulevard Jean Royer

2^e semestre :
finalisation des études d'avant projet

avril :
dépose du dossier d'enquête publique

Réseau cyclable métropolitain

études de programmation

décembre : **concertation (réunion publique, permanences sur site, participation numérique)**

janvier / juin :
étude des avants-projets, dessin des plans d'exécution

4 avril :
présentation du réseau (nom, univers graphique, aménagements qui seront réalisés, calendrier travaux)

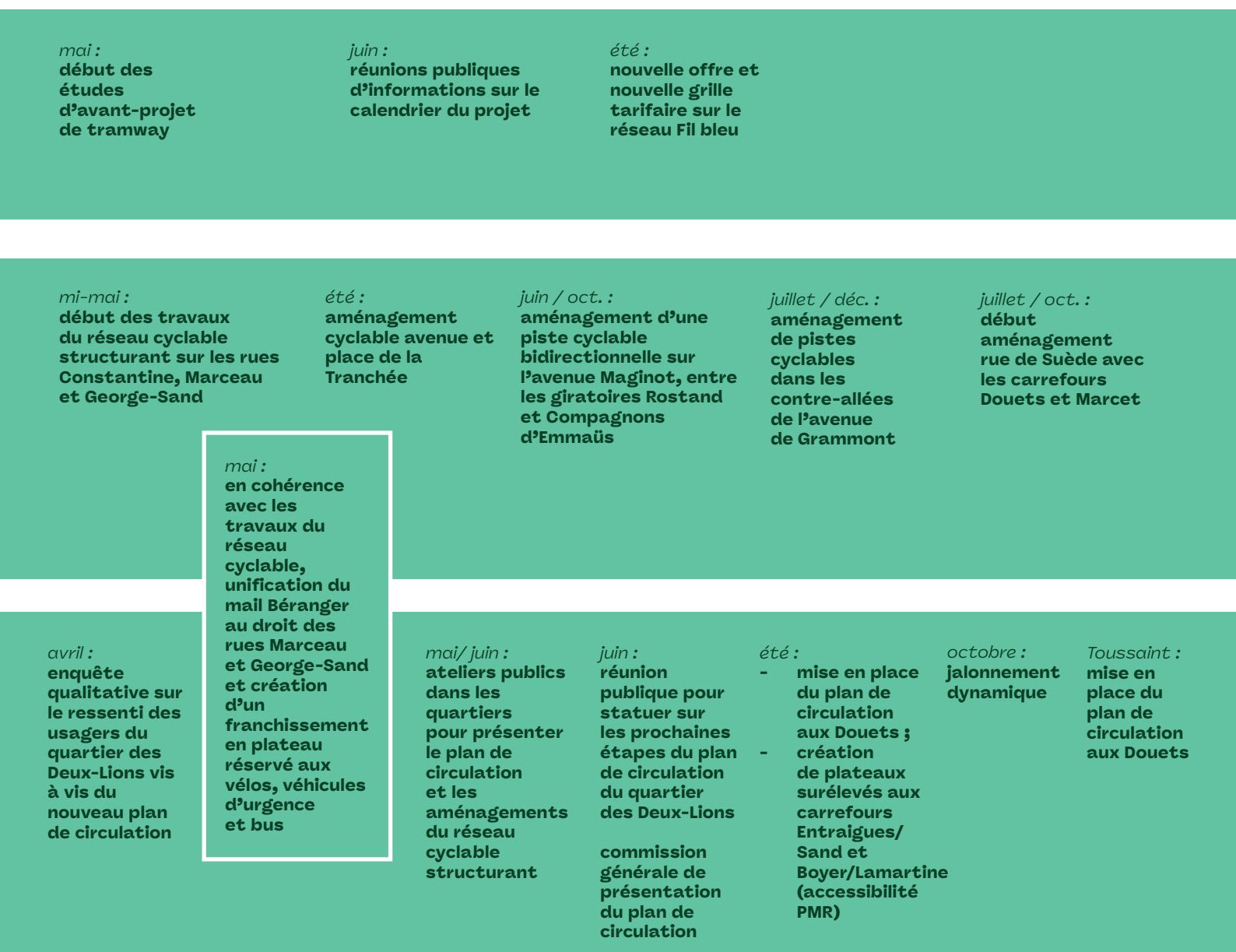
Plan de circulation et reconquête des espaces publics

printemps :
diagnostic participatif dans le cadre des Assemblées de Tours

avril / octobre :
coordination du diagnostic avec les grands projets structurants - élaboration scénario de principes

printemps :

- **plantations d'arbres de pluie dans les rues Marat, Galilée et Auguste Chevallier, en lien avec le budget participatif ;**
- **création d'un plateau surélevé au carrefour entre la rue Lamartine et la rue Léon Boyer, afin d'améliorer l'accessibilité PMR**



2024

Transports en commun (Tramway BHNS, RER métropolitain)

23 septembre -
31 octobre :
enquête publique
du projet de
tramway

fin 2024 / avril 2025 :
obtention de la
déclaration d'utilité
publique du projet
de tramway

Réseau cyclable métropolitain

août / déc. :
aménagement
de l'axe rue de
Chinon/rue Auguste
Chevallier/
av. de Pont Cher

septembre :
livraison de la
piste continue
de la rue des
Tanneurs au bd
Béranger

oct. / nov. :
aménagement
de la traversée
de la trémie
ouest du pont
Napoléon

Plan de circulation et reconquête des espaces publics

hiver :

- végétalisation du parvis nord de la place de la Tranchée (le reste sera pour l'hiver suivant) ;
- végétalisation de la placette située au carrefour de la rue Édouard Vaillant et de l'impasse Nadaud, de la rue des 4 vents, de la placette Chambret/Despreaux, du carrefour de Verdun, de la rue Joseph du Tremblay ;
- plantation de grands arbres sur la placette Fournier, en lien avec le budget participatif

2025

printemps 2025 :
début des travaux préparatoires du tramway

janvier :
généralisation de la « ville à 30 » (km/h), sauf sur certains axes structurants, mise en place du « territoire de vigilance » (ou « ZFE allégée ») sur le cœur métropolitain

finalisation des itinéraires :

- Itinéraire 1 : pl. Choiseul, rue Voltaire, rue Buffon ;
- Itinéraire 3 : rue du Pas Notre Dame, rue du nouveau Calvaire, rue Lavoisier, place Sicard, rue Bernard Palissy, nouvelle passerelle sur le Cher le long du pont d'Arcole ;
- Itinéraire 7 : réfection du revêtement de la rue d'Entraigues

Mise en place du plan de circulation dans les quartiers Saint-Symphorien sud, Tourettes, Paul-Bert, Monconseil, Colbert, autour de l'Hôtel de Ville, Cathédrale, Est de Lamartine, Rabelais-Tonnellé, Maryse-Bastie et Giraudeau

courant 2025 :

- création d'une placette au carrefour entre les rues d'Entraigues, Plailly, Richer ;
- réaménagement et végétalisation de la placette située au carrefour des rues Jean Baptiste Dupré et La Salle

hiver :
végétalisation des places Choiseul et Anatole France

2026>28

travaux du tramway *fin 2025 / début 2026 :*
réouverture de la gare de Fondettes

2028 :
essais, mise en service de la 2^e ligne de tram et du BHNS, restructuration réseau de bus

Accompagnement de l'arrivée du tramway avec un nouveau plan de circulation autour du boulevard Jean Royer

Éditeur : Ville de Tours, 1-3 rue des Minimes, 37926 Tours Cedex 9,
Tél. : 02 47 21 60 00 - Directeur de la publication : Emmanuel Denis
Directrice de la communication et des relations publiques : Virginie Tenain
Imprimé en 200 exemplaires.
Retrouvez toute l'information sur tours.fr et sur les réseaux sociaux
de la Ville de Tours.

VILLE DE
TOURS