



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
D'INDRE-ET-LOIRE

direction
départementale
des territoires

Indre-et-Loire

service urbanisme
et habitat



Contribution de l'État à la révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération tourangelle

Synthèse des enjeux

61, avenue Grammont
CS 74105

37041 TOURS Cedex
Tél. : 02 47 70 80 90
Fax : 02 47 70 80 99
Courriel :
ddt-suh@indre-et-
loire.gouv.fr

Mars 2013

Après avoir évalué le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en juin 2003 et adopté son bilan, le Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération tourangelle (SITCAT) a décidé, par délibération du 29 juin 2011, de lancer la révision de son PDU.

Le plan de déplacements urbains a vocation à planifier une politique globale de déplacements à un horizon de dix ans. Il comporte à la fois une dimension stratégique, en anticipant les évolutions à long terme, et une dimension opérationnelle, en déterminant les projets et les actions prioritaires à court terme. Il précise les moyens de la mise en œuvre du programme d'actions et détermine des règles encadrant, par un rapport de compatibilité, les procédures de rang inférieur.

L'État porte à la connaissance du SITCAT, les éléments juridiques et utiles intéressant la révision du plan de déplacements urbains par le biais du porter à la connaissance juridique qui accompagne la note d'enjeux.

Le présent document vise à donner une lecture synthétique des objectifs inscrits dans les politiques nationales telles qu'exposées dans le porter-à-connaissance juridique. Cette synthèse exprime ainsi les attentes prioritaires et les recommandations de l'État dans le cadre de son association à la démarche initiée.

INTRODUCTION

I – UNE DEMARCHE A RE-SITUER A UNE ECHELLE ELARGIE

- I.1 Un territoire stratégique, au cœur des problématiques de transports
- I.2 Des échelles de réflexions à articuler

II – DES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES A DETERMINER POUR FAIRE EVOLUER LES BESOINS EN MOBILITE

- II.1 Conforter la dynamique démographique et maintenir un profil diversifié des ménages
- II.2 Poursuivre la densification du pôle urbain en tenant compte du risque d'inondation et lutter contre la diffusion périurbaine de l'habitat
- II.3 Conforter le poids économique de l'agglomération et gérer l'accès aux lieux d'emplois
- II.4 Conforter la fonction de pôle d'enseignement et gérer l'accès aux lieux d'études
- II.5 Affirmer le rôle du territoire dans son bassin de vie et gérer l'accès aux équipements, commerces et services

III – DES ENJEUX D'ORGANISATION DU SYSTEME DE TRANSPORT POUR UN MODELE DE DEPLACEMENTS DURABLES

- III.1 Mieux organiser les flux routiers de marchandises et favoriser un fret multimodal
- III.2 Diminuer, organiser et gérer les flux motorisés
- III.3 Organiser le réseau de transports collectifs comme composante fondamentale de la structuration urbaine
- III.4 Développer les offres complémentaires du réseau de transports collectifs urbains
- III.5 Adapter l'offre de stationnement aux enjeux de report modal
- III.6 Encourager le changement des comportements de mobilité

IV – DES ENJEUX DE PRESERVATION DE LA SANTE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

- IV.1 Préserver l'environnement, la santé et le cadre de vie des populations
- IV.2 Veiller à la sécurité de tous les déplacements
- IV.3 Garantir l'accessibilité des infrastructures et des services de transports

CONCLUSION

I- UNE DEMARCHE A RE-SITUER A UNE ECHELLE ELARGIE

I.1 Un territoire stratégique au coeur des problématiques des transports

La révision du plan de déplacements urbains requiert d'être mise en perspective dans un contexte territorial plus large. Elle peut contribuer à affirmer le positionnement géographique de l'agglomération tourangelle, dans l'optique de l'inscrire plus fortement dans la grande région métropolitaine parisienne, mais aussi de renforcer ses liens fonctionnels avec le réseau de villes du Grand Ouest, ainsi que de conforter son rayonnement au sein de la région Centre.

L'agglomération de Tours bénéficie d'une très bonne accessibilité multimodale. La démarche de révision offre l'opportunité d'affirmer une position face aux grands projets de transports qui concerneront l'agglomération à moyen terme ainsi que d'anticiper leurs conséquences de manière concertée. La LGV SEA, le renforcement et/ou la modernisation de certaines branches ferroviaire.

Il est enfin recommandé de porter une attention spécifique au fonctionnement et au positionnement stratégique du système gare de Tours/gare de St-Pierre-des-Corps quant aux perspectives d'évolution des liaisons ferrées et de raccordements intermodaux. Les conclusions des études prospectives et stratégiques menées par la SNCF pourront être intégrées dans le PDU.

Le plan de déplacements urbains pourra enfin accompagner le renforcement des infrastructures aéroportuaires, l'amélioration de leur accessibilité, et en valoriser les potentialités pour l'agglomération tourangelle.

I.2 Des échelles de réflexion à articuler

I.2.1 Les périmètres d'étude retenus dans la note d'enjeux

Dans le contexte actuel d'un étalement de l'aire urbaine de Tours, il est souhaitable de conduire les réflexions du PDU à une échelle plus étendue, afin de mieux saisir la zone d'attractivité de Tours et des déplacements qu'elle engendre.

Cependant, dans un avenir proche, la communauté d'agglomération de Tour(s)plus envisage de reprendre sa compétence transports. Dans cette hypothèse et pour davantage de lisibilité, il est préférable que le nouveau PDU intègre le nouveau PTU. Sinon, il sera nécessaire de faire une modification simplifiée du PDU pour rétablir le nouveau périmètre (périmètre soustrait des 3 communes de Vouvray, la Ville aux Dames et Vernou-sur-Brenne). En effet, le service de transport collectif existant aujourd'hui déjà pour ces 3 communes, l'économie générale du PDU ne sera pas atteinte.

I.2.2 Des démarches de planification de l'agglomération avec lesquelles articuler le PDU

Il est attendu que le SITCAT veille à l'articulation entre le PDU et les autres démarches de planification stratégiques qui concernent l'agglomération. Plusieurs de ces démarches sont en cours. Au final, à l'échelle de l'agglomération, le PDU devra être compatible avec le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération tourangelle en cours d'élaboration et le PPA en cours d'évaluation.

La recherche de cohérence avec les orientations du programme local de l'habitat et du plan climat énergie territorial est également un enjeu fort.

Enfin il est recommandé de porter attention aux modalités de déclinaison du PDU dans les documents d'urbanisme, et ce dès l'élaboration du document.

II- DES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES A DETERMINER POUR FAIRE EVOLUER LES BESOINS DE MOBILITE

II.1 Conforter la dynamique démographique et maintenir un profil diversifié des ménages

II.1.1 La confortation démographique sur l'agglomération

Les tendances constatées en matière de démographie sont caractéristiques du phénomène de périurbanisation et peuvent fragiliser le poids de l'agglomération centrale. L'ensemble des politiques publiques mises en œuvre sur l'agglomération tourangelle requièrent d'être mises en cohérence de sorte à ne pas aggraver cette fragilité. Il s'agit ainsi d'une clef de lecture fondamentale de la révision du plan de déplacements urbains, qui interpellera directement la politique de transports et de déplacements à mettre en place.

Le PDU devra contribuer à maintenir l'attractivité de l'agglomération, à conforter sa dynamique démographique, et plus particulièrement à maintenir une forte densité dans le cœur urbain.

L'État souhaite en particulier que la révision du PDU s'inscrive en cohérence avec les orientations du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération tourangelle et du programme local de l'habitat du Tours plus et celui de l'Est tourangeau.

II.1.2 Le maintien de profils de ménages diversifiés sur le territoire

Le plan de déplacements urbains devra prendre en compte la spécificité des caractéristiques des ménages du PTU. Il ne devra pas non plus occulter qu'au sein même de l'agglomération, peuvent être constatées des disparités significatives et une nette spatialisation. Alors que le cœur urbain concentre des ménages de 1 ou 2 personnes, au profil plutôt jeune et actif, aux revenus relativement modestes, le reste du périmètre accueille des ménages plutôt familiaux et plus aisés.

L'État souhaite que ces paramètres socio-économiques, ayant de fortes incidences sur les besoins de déplacements et les comportements de mobilité, soient considérés avec attention, notamment pour orienter la politique de transports en commun et la politique de stationnement dans l'agglomération.

D'autre part, l'enrayement de l'éloignement périurbain des ménages, en particulier des familles avec enfants, est un défi majeur qui sera retenu dans le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération tourangelle. L'étalement périurbain engage des problématiques urbaines multiples, relatives à l'habitat, aux services, ou encore aux équipements scolaires, et interpelle également les politiques de transports.

Le plan de déplacements urbains pourra opportunément se saisir de cet enjeu pour que les territoires urbains offrent une qualité du cadre de vie plus en adéquation avec les aspirations de ces ménages. L'irrigation de l'offre de transports et de stationnement, l'accessibilité des lieux d'emploi et de services, les conditions de circulation des modes doux et leur sécurité, la qualité de l'aménagement des espaces publics et des voiries, la gestion des nuisances sonores et des pollutions, sont autant de leviers d'intervention à mobiliser pour renforcer l'attractivité de l'agglomération.

II.2 Poursuivre la densification du pôle urbain et lutter contre la diffusion périurbaine de l'habitat

II.2.1 La consolidation de l'armature urbaine de l'agglomération tourangelle

Le plan de déplacements urbains devra, transversalement à ses différents axes d'intervention, se placer dans l'optique d'une réalisation effective des objectifs de production de logements et d'un renforcement de l'armature urbaine de l'agglomération tourangelle.

Il devra ainsi formuler des orientations cohérentes avec l'enjeu d'un développement soutenu de l'habitat dans l'agglomération, d'une lutte renforcée contre l'étalement urbain et d'une structuration des territoires périurbains autour de pôles d'équilibre.

La politique à déterminer en matière de transports collectifs est particulièrement concernée, de même que les perspectives d'aménagements d'infrastructures routières. Il est nécessaire de développer une offre de transport attractive, tant par son maillage, sa fréquence, sa régularité et son confort, à proximité immédiate ou traversant des zones d'habitat dense ou à densifier, qui doit tendre à couvrir l'ensemble des besoins journaliers de la population. Cette offre structurante de transport en commun, reliant les pôles d'habitat aux pôles d'activité économiques, associée à des réseaux de déplacements doux maillant les pôles d'habitat et minimisant la longueur des déplacements, doit conduire à favoriser des changements d'attitude d'une population et pourrait être de nature à limiter les effets de l'étalement urbain et à limiter l'utilisation de la voiture individuelle.

Ces actions au sein de l'agglomération doivent être confortées hors de celle-ci notamment à l'ouest, afin d'assurer aux plus démunis, ceux dont les moyens de déplacements sont limités ou nuls, la possibilité de se déplacer à partir de leur secteur d'habitat soit pour rejoindre leur lieu de travail, soit pour atteindre les équipements publics, les services et les commerces.

II.2.2 La densification des tissus bâtis

La densification aux horizons 2015-2030 de la tâche urbaine de l'agglomération tourangelle et, plus localement, des communes urbaines et des pôles relais, aura des incidences notables sur les déplacements des résidents de l'agglomération, que le PDU pourra opportunément anticiper et valoriser.

Dans ce cadre, il est important de définir conjointement, avec Tours plus en charge du PLH et avec le syndicat mixte en charge de l'élaboration du SCOT de l'agglomération :

- aux conditions de désenclavement par transports en commun des secteurs urbanisés qui le nécessitent.*
- à la densité bâtie minimale dans les secteurs desservis par des transports publics au regard de la réalisation de cheminements doux et de la réalisation (ou pas) d'aires de stationnement. La définition d'une densité minimale doit être conciliée avec l'existence du risque inondation sur l'agglomération.*

II.3 Conforter le poids économique de l'agglomération et gérer l'accès aux lieux d'emploi

II.3.1 La confortation des actifs dans l'agglomération

Les tendances d'évolution de la répartition de la population active dans l'aire urbaine tourangelle marquent un certain essoufflement de l'attractivité de l'agglomération pour les actifs résidents. Elle se répercute directement sur les déplacements domicile travail, à la fois en nombre et en distance. De plus, elle impacte d'autres flux de déplacements tels que l'accès aux services, fait évoluer les choix de modes de transports et les comportements de mobilité.

La confortation des actifs dans l'agglomération est donc un enjeu majeur qu'il est souhaitable de prendre en compte dans les réflexions prospectives du PDU et dans ses orientations stratégiques à moyen terme. C'est aussi un axe fort du SCOT de l'agglomération tourangelle.

II.3.2 L'affirmation du territoire en tant que 1er pôle d'emplois régional

Le statut de pôle d'emploi de l'agglomération tourangelle, corrélé à une concentration de populations actives, représente une condition favorable pour un fonctionnement « autonome » de bassin d'emplois. Le PDU pourra en tirer parti pour proposer une offre de transports adaptée à des déplacements domicile-travail de courte distance, internes au PTU.

Afin de conserver cette attractivité, la révision du plan de déplacements urbains devra contribuer à réfléchir sur les conditions d'accessibilité des zones d'emplois, l'organisation des réseaux logistiques, les conditions d'approvisionnement et de livraisons, les services de transports et les possibilités de stationnement pour les salariés, qui sont autant de paramètres qui influenceront les choix d'implantation des entreprises.

Plus localement, l'ancien site des quartiers militaires Beaumont et Chauveau représentant plus de 10 hectares en cœur de ville, trouvera de nouvelles fonctions urbaines entre habitats, activités, et université dont le PDU devra tenir compte.

II.3.3 La gestion des flux domicile-travail entrants et sortants de l'agglomération

Le rayonnement du pôle d'emploi tourangeau se traduit par d'importants flux pendulaires provenant des territoires périphériques, dont la croissance devrait se poursuivre, et qui s'exercent aujourd'hui presque exclusivement en voiture particulière.

Si les moyens d'action du PDU s'avèrent limités pour traiter ces déplacements à leur source, des réflexions pourront toutefois être engagées entre les différentes autorités organisatrices de transports afin de diversifier les modes de transports retenus pour les

mobilités professionnelles. De plus, le PDU devra proposer des actions pour gérer ces flux à l'arrivée, au sein du territoire de l'agglomération.

Cette problématique devra être prise en compte de façon transversale à travers les différents leviers d'intervention du PDU, en particulier en matière d'aménagement des infrastructures routières, de déploiement des transports collectifs, de développement de l'intermodalité, d'organisation de l'offre de stationnement.

II.3.4 La gestion des flux domicile-travail internes à l'agglomération

La mise en œuvre d'une politique de déplacements adaptée aux migrations professionnelles des habitants de l'agglomération tourangelle se trouve au cœur des missions et du champ de compétences du PDU. La diminution des flux de voitures particulières au profit d'une hausse significative du taux d'utilisation des transports collectifs est un défi prioritaire.

Si la politique de transports en commun urbains est particulièrement concernée, il ne faudra pas non plus occulter les enjeux d'intermodalité y compris d'intermodalité subie en raison des rabattements à venir de certaines lignes du réseau Fil vert sur la ligne de tramway.

D'autre part, l'importance des déplacements de courte distance dans le cœur de l'agglomération mérite d'être traduite par des orientations volontaristes pour augmenter sensiblement la part des modes doux.

II.4 Conforter la fonction de pôle d'enseignement et gérer l'accès aux lieux d'études

II.4.1 La gestion des déplacements de proximité pour l'accès aux écoles

L'équipement des communes du PTU en écoles maternelles et primaires constitue un atout majeur de l'agglomération en comparaison des territoires plus ruraux quelquefois organisés en regroupement pédagogiques intercommunaux.

L'accès aux écoles s'effectue ainsi à une échelle de proximité, ce qui soulève des problématiques spécifiques à considérer dans les plans de déplacements internes aux communes.

La gestion des circulations et du stationnement des véhicules aux heures scolaires est une problématique importante.

Les faibles distances permettent de favoriser l'usage des modes doux ainsi que des initiatives telles que les pédibus.

Transversalement, ces déplacements posent des enjeux de sécurité prioritaires. Il s'agit bien sûr de sécuriser les circulations aux abords des écoles, mais aussi les cheminements doux sur l'ensemble de leur linéaire.

Enfin, l'État recommande de considérer la problématique du déplacement domicile-école non seulement en tant que telle, mais aussi en l'intégrant aux déplacements domicile-travail et domicile-commerces/services. L'évolution des modes de transports pour accompagner ou récupérer des enfants en bas âge à l'école peut aussi faire évoluer les parts modales d'autres migrations pendulaires.

II.4.2 La gestion de flux à l'échelle du département pour l'accès au collège

La distribution des collèges à l'échelle de l'aire urbaine de Tours et l'organisation à travers la carte scolaire ont des incidences notables sur les migrations pendulaires au sein de l'agglomération.

Les enjeux pour le PDU sont de plusieurs ordres, avec pour fil conducteur de réduire au maximum les distances de déplacements et d'encourager l'usage des transports en commun. En corrélation directe, les évolutions du périmètre de la communauté d'agglomération peuvent soulever la question d'une révision de la carte scolaire afin que tous les collégiens résidents de l'agglomération puissent y être scolarisés.

Une sécurisation des cheminements doux et des abords des établissements, un travail de sensibilisation et de pédagogie, devront aussi constituer des priorités dans la mesure où les jeunes collégiens se déplaçant pour la première fois de façon autonome constituent un public particulièrement vulnérable.

II.4.3 La gestion de flux convergeant vers le noyau urbain pour l'accès au lycée

L'accès au lycée génère près de 13 000 flux quotidiens, d'échelles multiples (flux internes à l'agglomération, mais aussi flux provenant de l'aire urbaine et plus largement de

l'ensemble du département), qui convergent pour une grande part, vers le cœur urbain de l'agglomération.

L'État recommande de se saisir de cette question à travers la révision du PDU, d'autant plus que les conditions d'accès au lycée ont une influence non négligeable sur l'attractivité de l'agglomération et les choix de résidences des ménages

Le transport scolaire, géré par le conseil général d'Indre-et-Loire, représente un enjeu à part entière. Il sera nécessaire de porter une attention particulière à l'organisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Tours ainsi qu'au déplacement de la gare routière.

L'État recommande d'être vigilant sur la question de l'intermodalité, notamment entre les réseaux Fil Bleu / TER ou encore et Fil Vert / Fil Bleu et de considérer également l'intermodalité « contrainte » en raison des rabattements à venir de certaines lignes du réseau Fil Vert sur la ligne de tramway, en termes de gestion des correspondances entre modes de fréquences différentes. Cette question est d'autant plus prégnante pour les élèves rejoignant l'internat le dimanche soir.

Les enjeux pour le transport collectif urbain ne seront pas non plus à occulter, en termes de desserte, de performance, ou encore de tarification.

Tout comme pour les établissements primaires et les collèges, les enjeux relatifs aux modes doux et à la sécurité des déplacements devront être considérés, en s'attachant notamment aux problèmes spécifiques des deux roues motorisés.

II.4.3 Un pôle étudiant multi-sites aux pratiques de mobilité différenciées

Conforter le rayonnement de l'agglomération tourangelle en tant que pôle étudiant constitue un axe fort du projet d'agglomération.

Cet objectif est porteur d'enjeux multiples et transversaux, dont certains devront directement faire l'objet d'orientations dans le plan de déplacements urbains.

La performance du réseau de transports collectifs urbains, l'adaptation des grilles horaires et des tarifications aux besoins spécifiques des étudiants, constituent des axes de réflexion prioritaires.

II.5 Affirmer le rôle du territoire dans son bassin de vie et gérer l'accès aux équipements, commerces et services

II.5.1 La consolidation de l'armature urbaine de l'agglomération tourangelle

Les orientations du plan de déplacements urbains devront s'inscrire en compatibilité avec les principes de structuration territoriale qui seront affirmés dans le SCoT de l'agglomération tourangelle et son document d'aménagement commercial (DAC).

L'organisation des fonctionnalités structurantes à travers un maillage de pôles soulève des enjeux forts, en termes d'accessibilité, de conditions d'approvisionnement et de livraisons, de desserte en transports collectifs, de circulations douces, de stationnement public et privé.

II.5.2 La gestion des déplacements de proximité pour le motif « équipements, commerces et services »

La densité et la mixité des fonctions urbaines est un enjeu important pour le projet d'agglomération, affirmé dans le SCoT en corrélation avec le recentrage du développement de l'habitat autour de la ville centre et des pôles relais.

Une plus grande diversité des formes de mobilité pour ces déplacements de courte ou moyenne distance devra être recherchée à travers la révision du PDU.

L'amélioration de la qualité de la desserte en transports collectifs et en modes doux de ces centralités devra être considérée avec attention ; cet enjeu concerne l'ensemble des communes du PTU, pour lesquelles il s'agira d'apporter des réponses adaptées à leurs typologies.

Par ailleurs, le vieillissement de la population est également à prendre en compte, concernant l'augmentation à venir des déplacements liés à la santé. En outre, le développement des résidences « séniors », est aussi à envisager au regard de leur implantation sur le territoire de l'agglomération, des possibilités de desserte par les transports collectifs, et de stationnements publics et privés à proximité.

III- DES ENJEUX D'ORGANISATION DU SYSTEME DE TRANSPORT POUR UN MODELE DE DEPLACEMENTS DURABLES

III.1 Mieux organiser les flux routiers de marchandises et favoriser un fret multimodal

III.1.1 La montée en puissance espérée des modes alternatifs à la route pour le fret de moyenne et longue distance

Compte tenu des flux de marchandises échangés, le plan de déplacements urbains pourra se doter d'orientations pour les prendre en compte dans l'organisation du système de transports.

Le PDU devra s'attacher au développement de solutions alternatives à la route pour le trafic de marchandises. Cet enjeu sera opportunément mis en perspective avec les incidences prévisibles des grands projets transports, dans ou hors du PTU. En particulier, avec le projet d'autoroute ferroviaire.

III.1.2 Une bonne intégration de l'agglomération au sein du réseau de plateformes logistiques de la région Centre

Le plan de déplacements urbains pourra se doter d'orientations pour affirmer le positionnement des infrastructures logistiques de l'agglomération tourangelle au sein du réseau régional.

Une étude des complémentarités entre les plateformes pourra être mise en perspective avec les enjeux de report modal de la route vers le fer ; elle prendra également en compte les grands projets d'infrastructures.

III.1.3 Une réorganisation de la distribution urbaine des marchandises

L'organisation des flux de marchandises est un axe à prendre en compte au sein du PDU, qui doit permettre de garantir des conditions d'approvisionnement performantes, tout en les rationalisant et limitant les nuisances associées.

Dans la prolongation des actions déjà engagées dans le cadre du PDU de 2003, l'État recommande de porter attention à l'organisation des circulations de livraisons, au calibrage optimal des aires, et au renforcement de la résorption du stationnement illicite.

Une attention particulière mérite d'être apportée aux axes les plus commerçants, notamment dans l'hypercentre de Tours.

Une réglementation plus globale des conditions de circulation et de livraison, intégrant l'ensemble des gabarits de véhicules, et une mise en cohérence à l'échelle de l'agglomération, paraissent opportunes.

Une harmonisation des règlements (police et conservation) et des aires de stationnement PL au niveau du PTU serait souhaitable. La communication et la signalisation sont des axes à développer pour favoriser l'adhésion.

D'autre part, il est souhaitable que le PDU favorise le développement de modes de livraison alternatifs et plus durables, en cohérence avec les recommandations du plan régional de la

qualité de l'air et du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle. Sans pénaliser l'activité, il s'agit de réduire l'impact carbone et les nuisances associés aux flux de marchandises.

Plusieurs types d'espaces logistiques urbains ont été envisagés dans le cadre de l'étude sur les modalités de mise en place de livraisons urbaines type « dernier kilomètre » pilotée par Tours plus. Le PDU pourra être l'occasion d'un échange concerté avec les sphères économiques et institutionnelles pour en évaluer l'opportunité et la faisabilité.

III.2 Diminuer, organiser et gérer les flux motorisés

III.2.1 La diminution des trafics dans l'agglomération

La révision du plan de déplacements urbains devra réaffirmer comme prioritaire l'enjeu d'une diminution du trafic motorisé dans l'agglomération, notamment au regard des problèmes de congestion et de pollution atmosphérique sur l'autoroute A10.

Il s'agit par ailleurs de poursuivre la canalisation des flux principaux sur des axes adaptés, pour réduire le trafic dans les zones urbanisées, et en particulier de réguler les trafics automobiles pénétrant dans l'hypercentre de l'agglomération.

III.2.2 l'aménagement du réseau routier et la poursuite de l'amélioration de son fonctionnement

L'État recommande que le PDU intègre une hiérarchisation des voiries de l'agglomération, et introduise ce principe dans les documents d'urbanisme communaux, notamment pour les nouveaux projets d'urbanisation.

De plus, à partir des niveaux de voies définis, des orientations pourront être adoptées afin de requalifier certains axes et les adapter en particulier à des usages autres que le tout voiture (organisation du partage de la voirie, priorités entre les modes, vitesses, lisibilité de l'espace...). L'enjeu est de conserver de bonnes conditions de circulation pour les véhicules particuliers, mais en équilibrant le partage de la voirie pour rendre les transports collectifs ainsi que les modes doux davantage compétitifs.

A une échelle plus locale, le PDU pourra énoncer des recommandations à décliner dans les plans locaux d'urbanisme, pour faire évoluer les espaces de voirie des bourgs, notamment leurs traversées, pour une cohabitation des usages pacifiée.

De manière transversale, la recherche d'une cohérence et d'une continuité dans les traitements des voiries relevant de compétences ou de gestionnaires différents, devra être renforcée.

Le PDU pourra également inscrire des actions pour améliorer les conditions de circulation dans les zones de tension, bien que très localisées. Il est nécessaire d'étudier l'opportunité d'actions légères telles que la mise en place de schémas de circulation, la régulation de feux tricolores, ou plus lourdes comme la réalisation d'aménagement spécifiques, selon les lieux.

III.2.3 La poursuite des réflexions sur l'évolution du schéma routier de l'agglomération

Au regard des scénarios à court et long termes testés dans le cadre de l'étude de modélisation multimodale des déplacements, les élus du SCOT doivent poursuivre leurs réflexions sur l'achèvement du schéma de déplacements au sein de l'agglomération, en gardant à l'esprit que l'accessibilité du territoire a un impact sur son attractivité et son

développement économique. Le PDU pourra alors formuler des recommandations sur la nécessité de poursuivre les études.

Enfin, l'État souhaite rappeler qu'il est incontournable que la définition et la mise en œuvre de cette politique repose sur une gouvernance concertée entre les autorités compétentes et les différents gestionnaires de voirie. Cette gouvernance doit pouvoir s'exprimer à travers la mise en place d'un observatoire des déplacements mais aussi par les décisions quant au devenir de l'outil de modélisation multimodale des déplacements.

III.3 Organiser le réseau de transports collectifs comme composante fondamentale de la structure urbaine

III.3.1 L'amélioration de la compétitivité du transport collectif dans le cœur aggloméré

L'amélioration du niveau de service du transport collectif urbain au sein du périmètre de transports urbains est une nécessité absolue, pour en améliorer la compétitivité face à la voiture particulière et garantir la soutenabilité économique du réseau. L'État recommande d'y porter une attention particulière dans la démarche de révision du PDU, dans la mesure où la politique de transports urbains est porteuse d'enjeux transversaux de lutte contre le phénomène de périurbanisation, ou encore de réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

La qualité du service, la diminution des temps de parcours et la régularité des lignes sont des axes qu'il faut absolument travailler pour capter de nouveaux usagers. L'aménagement en site propre (TCSP) mérite d'être étendu sur certaines lignes.

En outre, l'équipement des carrefours en faveur d'une priorité des bus (une dizaine en 2010) mérite d'être généralisé, tout particulièrement dans l'hypercentre, mais ne peut se faire qu'en complémentarité de ré-aménagements géométriques.

Enfin, l'amélioration de la lisibilité du réseau, la mise en évidence des lignes fortes dans l'information aux usagers, des ré-aménagements de la grille horaire pour une meilleure continuité de l'offre en soirée et le week-end, une simplification des variations des itinéraires et des points d'arrêts selon les jours, sont également des axes de travail à considérer.

III.3.2 Une évolution de l'offre venant en appui du développement urbain de l'agglomération

L'État sera vigilant à la cohérence entre les orientations du PDU, des PLH et du projet de SCOT quant à l'intégration de la politique des transports collectifs urbains au sein du scénario de développement retenu pour le territoire.

L'enjeu pour le PDU est tout d'abord de conserver une bonne densité du réseau de transports collectifs sur l'ensemble du périmètre de transports urbains, au regard du développement démographique et résidentiel prévu. Les axes de densification prioritaires de l'habitat pourront être privilégiés dans le plan d'actions visant un meilleur niveau de service du réseau du SITCAT. Des solutions devront aussi être proposées pour améliorer la desserte des zones de première couronne, encore peu denses mais en développement régulier.

Enfin, l'État souhaite que la révision du PDU soit l'occasion de formuler des recommandations pour une mise en cohérence de la planification de l'habitat et des transports dans les documents d'urbanisme communaux. La densification prioritaire autour des lignes fortes de transports collectifs, la prise en compte anticipée de l'offre et l'adaptation des emprises de voirie concernées dans les nouveaux programmes de logements, sont des leviers possibles d'intervention.

III.3.3 La garantie d'un accès adapté pour l'ensemble des populations et des territoires

L'État souhaite voir affirmé dans le PDU le principe d'une véritable solidarité d'agglomération pour garantir l'accès aux transports collectifs urbains à tous les quartiers et à toutes les populations, dans leur diversité.

La desserte dans les quartiers sensibles ou d'habitat social mérite d'être confortée, à travers des liaisons performantes. La première ligne de tramway desservira certains de ces quartiers sur un axe nord-sud.

L'adaptation du service de transports urbains aux besoins spécifiques de la population étudiante, notamment au droit des sites universitaires, devra être recherchée.

Par ailleurs le système de tarification sociale mérite d'être soutenu, voire élargi sous réserve d'adaptations à des publics qui sans être en situation de précarité peuvent être pénalisés par les tarifs dits « commerciaux » (exemple : jeunes actifs, familles nombreuses, personnes en recherche d'emploi...).

III.3.4 Le renforcement de la desserte des grands pôles générateurs de déplacements

Le PDU pourra opportunément formuler des orientations pour conforter le niveau de service au niveau des pôles générateurs de déplacements de l'agglomération.

L'amélioration de la desserte en bouts de lignes, le développement de liaisons directes par des infrastructures de contournement, entre les grands parcs d'activités devront être considérés afin d'améliorer les temps de parcours.

Un accès efficace aux grandes zones commerciales devra être assuré pour l'ensemble des populations. L'État rappelle à ce titre l'obligation de compatibilité du PDU avec le document d'aménagement commercial à venir de l'agglomération tourangelle, en tant que partie intégrante du SCOT.

L'organisation du réseau de transports collectifs devra ainsi s'inscrire en cohérence avec l'armature commerciale qui sera définie dans le DAC. Il s'agira en particulier de rechercher une amélioration de l'offre dans les zones d'aménagement commercial, qui concentreront le développement futur des fonctions commerciales d'échelle métropolitaine ou structurante.

Par ailleurs il est nécessaire d'assurer, au travers du PDU, une qualité de desserte des grands équipements publics du pôle urbain (établissements de santé, maisons de retraite, grands équipements sportifs ou culturels ...). Des préconisations pourront être formulées afin que les documents d'urbanisme communaux intègrent ces liaisons à travers des aménagements appropriés, en particulier au travers des orientations d'aménagement et de programmation.

III.4 Développer les offres complémentaires du réseau de transport collectifs urbains

III.4.1 Une organisation du transport collectif cohérente et complémentaire à l'échelle de l'aire urbaine

L'État souhaite ainsi que le PDU permette, de par son champ d'action propre mais aussi de par l'opportunité d'échanges qu'offre la démarche, le développement d'une offre de transports collectifs performante à l'échelle de l'aire urbaine tourangelle.

Le PDU aura notamment vocation à proposer une alternative au tout voiture pour les échanges domicile-travail à l'interface de l'agglomération et de sa périphérie. Une réflexion stratégique coordonnée entre les autorités organisatrices de transports compétentes et l'ensemble des gestionnaires en est le préalable incontournable.

En cohérence avec le projet urbain inscrit au SCoT de l'agglomération tourangelle, cette orientation apparaît prioritaire au niveau des secteurs à densifier, soit le noyau urbain, les trois pôles relais périurbains (Montlouis-sur-Loire, Ballan-Miré et Fondettes) et les bourgs connectés. L'offre en transports collectifs dans ces territoires pourra s'appuyer sur le renforcement et l'adaptation des transports interurbains et TER, et sur le réseau urbain réorganisé.

De plus la performance du système reposera fondamentalement sur la complémentarité entre ces réseaux et leur connexion. La réorganisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Tours en lien avec celle de Saint-Pierre-des-Corps, devra être réaffirmée comme une action prioritaire à court terme. Par ailleurs, l'étude récente sur l'optimisation de l'étoile ferroviaire de Tours, devra permettre une réflexion sur les interconnexions à venir entre les réseaux, pour optimiser les arrêts communs en tant que véritables points de correspondance (nouvelles haltes ferroviaires, aménagement des grilles horaires et des fréquences notamment).

Le PDU devra également prévoir des actions en faveur de la mise en place d'un système de billettique intégré et d'une tarification unique ou combinée entre les différents opérateurs, tel que le prévoit le code des transports.

Enfin, l'amélioration de la lisibilité du réseau global des transports collectifs pour l'utilisateur pourrait s'appuyer sur un système d'information mutualisé, sur tous supports appropriés. En particulier, les sites Internet d'information aux usagers, gérés par chacune des autorités organisatrices de transports, sont efficaces de façon autonome mais avec peu de passerelles. L'opportunité de mettre au premier plan une plate-forme d'information partagée, qui pourrait s'appuyer sur la centrale gérée par le Conseil Régional, mérite d'être étudiée.

III.4.2 Le développement d'une offre complémentaire du transport collectif et d'un maillage de modes doux

Il paraît pertinent que le développement d'offres de transports alternatives soit un axe de travail du PDU, dans le contexte d'une évolution progressive des comportements de mobilité.

Le développement de systèmes de transport à la demande et l'organisation d'aires de covoiturage peuvent constituer des solutions adaptées aux secteurs peu desservis par des lignes régulières de transports collectifs. Une prise en compte renforcée de la problématique du stationnement et de la circulation des taxis serait pertinente, en particulier dans l'hypercentre.

Par ailleurs, la politique de développement du mode cyclable engagée dans le précédent PDU devra être poursuivie, en adéquation avec la hiérarchisation du réseau routier évoquée précédemment. Il s'agit de poursuivre l'accroissement du linéaire cyclable de l'agglomération, en veillant à la continuité des itinéraires, leur sécurisation et l'homogénéité de leur niveau de service. L'augmentation du stationnement vélo et sa sécurisation sont également un enjeu.

Outre la densification du réseau dans le centre urbain, la mise en cohérence des grandes liaisons douces entre l'agglomération et les territoires voisins, envisagée dans le projet de SCoT de l'agglomération tourangelle pourront être étudiés.

La libération de certaines emprises foncières de RFF ou de la SNCF peut être une opportunité à saisir pour faire émerger des projets favorables aux modes doux.

Par ailleurs, le développement d'itinéraires doux pourra faire l'objet de recommandations en direction des documents d'urbanisme communaux, pour une offre locale adaptée à des trajets de proximité. Les nouveaux aménagements d'espaces de voirie, notamment dans le cadre des projets faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation, devront s'attacher à une cohabitation équilibrée et pacifiée des usages.

Une place plus importante des liaisons douces, à la fois cyclables et piétonnes, est un objectif que l'État souhaite voir pris en compte dans le développement et l'aménagement des centralités urbaines et des zones commerciales ainsi qu'à proximité des établissements et équipements publics.

L'ensemble de ces modes fonctionnent peu en autonomie et mettent au premier plan l'enjeu d'un renforcement de l'intermodalité. La restructuration du pôle de la gare de Tours, en particulier, offre l'opportunité de réaliser une véritable plate-forme d'échanges multimodale.

III.5 Adapter l'offre de stationnement aux enjeux de report modal

III.5.1 Un dimensionnement optimisé du stationnement résidentiel

L'État souhaite que la révision du plan de déplacements urbains soit l'occasion d'une évaluation de la cohérence du dimensionnement du stationnement résidentiel privé, et de préconisations pour les documents d'urbanisme de rang inférieur en distinguant les secteurs (commune centre, communes urbaines, périurbaines, rurales ou bourgs connectés).

En dehors du cœur urbain dense, l'enjeu sera de permettre l'accueil d'une population familiale mais en rationalisant l'offre de stationnement, afin de limiter la consommation d'espace et de préserver la qualité des formes urbaines.

Dans les espaces de centralité, il s'agira de poursuivre la mise en œuvre d'une politique de stationnement équilibrée spécifiquement adaptée aux résidents, par un dimensionnement et une tarification adaptés à la fois sur voirie et dans les parcs clos.

III.5.2 Une évolution cohérente avec le report modal dans les espaces de centralité urbaine

Sur l'ensemble de l'agglomération, le PDU encadrera le dimensionnement du stationnement pour les espaces d'activités, de commerces et de services, avec pour enjeux de maintenir une bonne accessibilité de ces pôles, tout en équilibrant davantage le partage de l'espace public en faveur de l'accès en transports collectifs et en modes doux.

Par ailleurs, l'élaboration du PDU est aussi l'occasion de réfléchir avec les différentes communes du PTU, au juste dimensionnement des pôles commerciaux, afin qu'une alternative efficace à la voiture puisse exister.

Comme prévu dans le code des transports, le PDU définira des périmètres dans lesquels les plans locaux d'urbanisme fixeront des normes maxima de places de stationnement à réaliser.

III.5.3 La redéfinition du schéma de stationnement public pour l'accès à l'hypercentre

Les grandes facilités de stationnement pour les migrations ponctuelles ou pendulaires dans le centre de l'agglomération autorisent à poursuivre des actions de limitation de la place de la voiture en ville.

Il est souhaitable que le PDU optimise la capacité d'accueil des parcs clos en poursuivant la réduction, à travers les ré-aménagements de voirie, de l'emprise des stationnements de surface et en rééquilibrant l'espace en faveur des modes doux.

Mais au-delà de ces interventions localisées, l'État recommande que la politique de stationnement menée à travers le PDU contribue à diminuer l'écart de compétitivité entre

voiture, transports collectifs et modes doux pour l'accès au centre de l'agglomération. En effet, l'amélioration de l'offre en transport collectif et des modes doux ne suscitera de report modal que si elle s'accompagne d'une politique volontariste contraignant conjointement l'accès en voiture. En complémentarité de la reprise des hiérarchisations du réseau et des plans de circulation, une diminution de l'offre de stationnement dans le centre ville, une extension des zones de stationnement limité, une hausse des tarifications à modérer selon le secteur (habitat social, notamment), sont autant de mesures dissuasives qui pourront être envisagées.

La réflexion autour des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps doit être poursuivie pour arriver à une adéquation entre les besoins des usagers et l'offre.

La réorganisation des flux motorisés, du stationnement des véhicules, couplée à une offre de transports collectifs performante, pourrait à terme faire évoluer les pratiques de mobilité pour les échanges entre l'agglomération et les territoires périurbains. Les situations prévisibles de précarité énergétique et la sensibilisation accrue aux enjeux d'une mobilité durable pourraient appuyer un véritable report modal. Dans ces conditions, une solution d'autopartage à destination des résidents de l'agglomération, par exemple au niveau du pôle gare, est une bonne approche pour constituer une offre adaptée à des déplacements ponctuels vers la périphérie.

De plus, le développement des parcs-relais, en périphérie des secteurs centraux, permettant de gagner le centre en transports en commun, est à poursuivre.

Enfin, les efforts doivent être maintenus pour continuer la mise en place d'une réelle intermodalité entre voiture et transports collectifs par une billettique et une tarification adaptées, ainsi qu'une information de qualité aux usagers.

III.6 Encourager le changement des comportement de mobilité

III.6.1 La promotion d'une mobilité plus durable et plus responsable

L'État recommande d'intégrer dans le plan d'actions du PDU, dans son échéancier et son plan de financement prévisionnels, le développement de dispositifs d'aide à la décision, d'information, de communication et de concertation. Quand les outils d'aide à la décision existent, l'État recommande d'intégrer également dans l'échéancier et le plan de financement prévisionnels du PDU, la gestion de ces outils.

Il est important que l'agglomération et ses partenaires instaure le compte déplacements, obligation rappelée dans le code des transports.

Par ailleurs, la mise en place d'outils d'information multimodale – et intermodale – devra être considérée en priorité. La création d'une centrale d'information partagée par les autorités organisatrices de transports et l'ensemble des acteurs compétents est un axe de travail à envisager.

III.6.2 Encourager une éco-mobilité dans le milieu professionnel et scolaire

Le PDU devra prévoir un soutien au développement de ces démarches. Il pourra s'agir de mettre en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des déplacements importants, d'apporter une aide technique et méthodologique à la réalisation des PDE. La révision du plan de déplacements urbains sera l'occasion de réfléchir aux possibilités de services de transports collectifs et de stationnement pour les salariés, paramètres qui peuvent influencer sur les choix d'implantation des entreprises.

De façon plus globale, le programme d'actions du plan de déplacements urbains intégrera les enjeux de ces différentes démarches et proposera des réponses aptes à accompagner leur mise en œuvre.

Une concertation et des négociations entre les collectivités, les autorités organisatrices de transports, les employeurs et leurs personnels, paraît particulièrement importante pour favoriser un report modal des déplacements domicile-travail sur les transports collectifs.

IV- DES ENJEUX DE PRESERVATION DE LA SANTE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

IV.1 Préserver l'environnement, la santé et le cadre de vie des populations

IV.1.1 Une politique de transports contribuant à la cohérence des morphologies urbaines et à la qualité du cadre de vie

L'État souhaite que les orientations du PDU apportent des réponses aux problématiques de transports mais s'inscrivent également au sein d'une véritable politique d'aménagement et d'urbanisme. Le rapport de compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec le plan de déplacements urbains constitue en ce sens une opportunité.

Il s'agit tout d'abord de repenser la fluidité des déplacements non plus seulement par la création de nouvelles infrastructures, mais par des réaménagements du réseau existant. L'anticipation des incidences de tous projets et la limitation de leurs effets pervers -projets routiers mais aussi de transports collectifs devra être recherchée, notamment via l'outil de modélisation multimodale des déplacements. Des mesures adaptées pourront être intégrées dans les documents d'urbanisme pour une articulation cohérente avec les perspectives de développement urbain.

D'autre part, il est attendu que le PDU, dans la continuité de son précédent programme d'actions, place au premier plan les enjeux d'équilibre des modes et de cohabitation sereine des usages dans les espaces publics et de voirie. Il s'agit tout particulièrement de redonner une place aux piétons et aux riverains dans les traversées de communes supportant de forts trafics.

Des recommandations pourront être énoncées quant au traitement des voies, à l'insertion du stationnement, à l'intégration des plantations, au choix des matériaux ou encore au mobilier urbain. Les lieux à fort enjeu patrimonial pourront donner lieu à de véritables scénographies et à l'aménagement d'itinéraires de découverte en modes doux, actions déjà engagées dans les sites phares de l'agglomération. L'ensemble des aménagements doit être guidé par une recherche de qualité, encore accrue pour les communes comprises dans le périmètre du Val de Loire Unesco.

Enfin, l'État recommande que des actions spécifiques soient prévues pour requalifier les entrées de ville dégradées et résorber la publicité anarchique aux abords des axes routiers, notamment pour les communes ligériennes en liaison avec le plan de gestion du Val de Loire Unesco. La réalisation de règlements locaux de publicité est vivement recommandée.

IV.1.2 La limitation des impacts des infrastructures sur l'environnement

Les orientations et actions portées dans la révision du PDU devront s'attacher à limiter les incidences négatives sur la qualité environnementale du territoire. Le PDU devra tout particulièrement faire l'objet d'une évaluation environnementale et prévoir, le cas échéant, des mesures compensatoires.

La limitation de la surface artificialisée et imperméabilisée constitue une priorité, à la fois pour la préservation de la qualité de l'eau et pour la limitation de la consommation d'espace. Cela suppose une optimisation du calibrage des espaces de voirie et de stationnement, encore trop souvent surdimensionnés. Des préconisations pour les

documents d'urbanisme communaux pourront être étudiées en ce sens, en les mettant en relation avec la politique de stationnement et les enjeux de préservation du cadre de vie.

La gestion locale des eaux pluviales et des eaux de ruissellement, ainsi que les actions sur le traitement des eaux usées et polluées, pourront être considérées. Les obligations réglementaires (collecte étanche et traitement approprié) seront vérifiées et des améliorations qualitatives aux systèmes actuels pourront être proposées.

Une vigilance quant aux flux motorisés aux abords des zones naturelles d'intérêt écologique paraît nécessaire. Il est opportun de poursuivre des actions telles que la mise en place d'écrans végétaux.

Enfin, le PDU devra s'inscrire en compatibilité avec le SCoT de l'agglomération tourangelle, qui esquisse la trame verte et bleue du territoire et formule des orientations pour préserver ou restaurer les continuités écologiques structurantes. Le val de Loire et le val de Cher apparaissent comme stratégiques.

IV.1.3 La réduction des nuisances sonores aux abords des zones urbanisées

La limitation de l'exposition des populations au bruit devra être une orientation rappelée dans le PDU, notamment pour mettre en oeuvre efficacement les PPBE.

Cet enjeu devra être pris en compte lors de l'aménagement ou de la modification d'infrastructures à proximité d'habitations existantes, ou de la construction de nouveaux bâtiments à proximité des voies bruyantes (routières ou ferrées). L'éventail de leviers d'actions possibles va des mesures préventives, telles que la planification dans les documents d'urbanisme, aux mesures ponctuelles (gestion des trafics et de la vitesse à travers des zones 30, des ralentisseurs...) ou encore aux mesures plus lourdes telles que la mise en place d'écrans acoustiques, de revêtements de chaussées anti-bruit, de murs anti-bruit, de traitements acoustiques des façades.

De façon plus globale, l'ensemble de la politique de réduction des flux motorisés, de détournement du trafic de transit, d'une diminution des circulations dans les zones urbaines denses, participera d'une réduction des nuisances.

IV.1.4 La mise en œuvre d'une politique de transport contribuant à la préservation de la qualité de l'air et à la lutte contre le changement climatique

La préservation de la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effets de serre dues aux déplacements sont des enjeux qui sont montés en puissance depuis le PDU de 2003, en tant que véritables piliers du développement durable des territoires. Ils comportent en effet une dimension environnementale de lutte contre le changement climatique, mais s'inscrivent aussi dans un contexte socio-économique marqué par des situations accrues de précarité énergétique.

Ainsi, le prochain PDU devra évaluer les émissions de CO₂ évitées, attendues de la mise en œuvre du plan (le calcul des émissions générées par les déplacements sur le territoire devant être fait a priori). Puis, à partir de 2015, à l'occasion des futures révisions (soit 5 ans après l'approbation du plan), les évaluations et les calculs précités porteront sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

Ces enjeux nécessitent un renforcement des actions initiées par l'agglomération tourangelle et ses partenaires dans le cadre du précédent PDU, en cohérence avec les démarches en cours (révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération

tourangelle, élaboration du SCOT de l'agglomération, élaboration de plans climat énergie territoriaux) ou abouties (schéma régional climat air énergie).

L'organisation territoriale de l'agglomération tourangelle, en termes de distribution de l'habitat, de l'emploi, des activités et services, combinée à l'armature des réseaux routiers et de transports collectifs, jouera un rôle déterminant. L'État souhaite en particulier que le PDU se dote d'indicateurs pour anticiper, suivre et évaluer les incidences de la politique qui sera déterminée dans le projet de PDU.

Les enjeux de santé publique nécessitent un suivi renforcé de la qualité de l'air dans l'agglomération. La diminution de l'exposition des populations devra également être recherchée à travers l'organisation des circulations motorisées, dans la mesure où les niveaux de concentration de dioxyde d'azote diminuent proportionnellement à l'éloignement des axes fréquentés. Il sera également nécessaire de prendre en compte les émissions de polluants dans les vitesses autorisées de circulation.

Dans le contexte d'adaptation au changement climatique, le PDU révisé devra anticiper et accompagner le développement des voitures hybrides et électriques, tel que préconisé par la loi du 12 juillet 2010 d'Engagement National pour l'Environnement. Cela suppose une sensibilisation de l'ensemble des acteurs, dont les aménagements, en prenant appui sur les actions concrètes prévues par le plan national pour le développement des voitures électriques et hybrides (2009). Le PDU pourra notamment identifier des zones favorables à l'implantation d'infrastructures de recharge, et prévoir une réservation d'emplacements dans les documents d'urbanisme.

IV.1.4 La prise en compte des risques

L'autorité organisatrice des transports devra veiller à ce que les actions engagées par le Plan de déplacements urbains ne fassent pas obstacle à la mise en œuvre d'autres politiques sectorielles contenues dans le futur SCOT de l'agglomération tourangelle, notamment celles relatives aux risques naturels et technologiques.

Sans attendre le terme de la procédure de révision des PPRi, le futur PDU devra apporter des réponses en matière de fonctionnement du réseau de transports publics en cas de crue majeure. Ainsi, les orientations du futur plan de déplacements urbains doivent contribuer à la mise en sûreté de la population en cas de crue majeure.

De façon analogue, pendant la période transitoire entre la prescription du PPRt et son approbation, la gestion de l'urbanisation comme les aménagements doivent se faire en ayant pour objectif de ne pas rendre incohérente, plus difficile et/ou plus coûteux la mise en œuvre du futur PPRt. Par conséquent, il convient de ne pas autoriser tout aménagement susceptible d'entraîner une augmentation du risque, notamment par une augmentation de la population exposée.

L'élaboration du PPRt permettra d'identifier des mesures concernant les usages (infrastructures, transports collectifs, circulation douces) qui pourront être prescrites en fonction du niveau d'aléa. Parmi les enjeux identifiés autour de Primagaz figure la RD 751, une voie structurante (rue Marcel Cachin), une ligne de bus et un arrêt bus, un sentier de petite randonnée et une voie cyclable. (cf carte ci-jointe-périmètre d'étude et enjeux).

IV. 2 Veiller à la sécurité de tous les déplacements

IV.2.1 L'adaptation de la voirie pour des déplacements sûrs et pacifiés

L'État rappelle que les actions du PDU devront contribuer à l'atteinte de l'objectif national de moins 3000 tués sur la route. Le service de la sécurité routière de la direction départementale des territoires se tient à la disposition du SITCAT pour réaliser des analyses statistiques complémentaires et sur mesure.

Le PDU devra porter attention à la lutte contre l'insécurité routière à travers l'aménagement des infrastructures, en concertation avec les différents gestionnaires. La répartition des accidents est relativement diffuse, sans que des zones spécifiquement accidentogènes se distinguent. C'est une politique d'ensemble qu'il s'agit donc de mener, avec un effort accru sur l'aménagement des axes structurants de l'agglomération et le traitement des carrefours.

Par ailleurs, la prise en compte des usagers les plus vulnérables est une priorité, et notamment les usagers de modes doux. Le PDU devra orienter ses actions en faveur d'un partage plus équilibré de la voirie. La gestion du dimensionnement des voies et de leur lisibilité, la sécurisation des traversées piétonnes et cyclables, le respect des vitesses autorisées, mérite une attention accrue dans les zones de centralité urbaine.

IV.2.1 La poursuite d'une politique coordonnée de prévention et de répression

Le PDU veillera à la cohérence de son plan d'actions avec les priorités définies dans les différents documents de cadrage départementaux.

En appui à la politique de sécurité routière, il pourra prévoir des actions ciblées pour encourager les changements de comportements de mobilité, informer et sensibiliser les publics à risques.

Des indicateurs, dans le cadre du suivi du PDU, devront continuer de mettre en évidence l'évolution de l'accidentologie dans le PTU, en portant une attention particulière aux usagers vulnérables et aux conditions de circulation des modes doux.

IV.3 Garantir l'accessibilité des infrastructures et des services de transports

IV.3.1 La garantie de l'égalité des chances pour l'accès aux services de transports

Le PDU devra intégrer dans l'annexe accessibilité, mais aussi au travers de son plan d'actions opérationnel et de son échéancier, la poursuite de la mise en accessibilité complète des services de transports collectifs sur son territoire. L'ensemble des réseaux, à la fois urbains, interurbains et régionaux, sont concernés et appellent à la fois des orientations coordonnées et des interventions spécifiques.

De façon transversale, outre les transports collectifs, la prise en compte de l'accessibilité intervient au niveau des pôles d'échange multimodaux (information, accès, intermodalité), des modes doux, du stationnement (stationnement dédié et lutte contre le stationnement illicite), et des espaces de transition (ou de connexion, c'est-à-dire, les espaces entre le bâti, la voirie, et les réseaux de transports).

IV.3.1 Des espaces publics et de voirie accessibles à tous

L'État souhaite réaffirmer la priorité et l'urgence d'élaboration des PAVE de l'agglomération tourangelle, qui devraient être une partie intégrante du PDU révisé. Si l'échéancier prévisionnel des PAVE ne permet vraisemblablement pas cette intégration dans le document, il est du moins absolument nécessaire de déterminer des actions dans le PDU pour améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite. Les modalités opérationnelles de mise en œuvre de ces actions devront être déterminées avec le plus de précision possible.

L'État souhaite en particulier que des orientations soient prises pour poursuivre l'aménagement d'itinéraires adaptés pour assurer l'accessibilité des centralités urbaines, la perspective étant de créer un réseau continu et connexe. Dans le cadre de cette démarche, la prise en compte de l'exploitation routière est indispensable pour avoir un réseau piéton fréquenté.

Une meilleure harmonisation des dispositifs entre les communes (ex : revêtements, signalisation des carrefours, mobilier urbain, publicité) et une mise en cohérence globale des actions de compétences différentes paraissent nécessaires.

Enfin, il est souhaitable que le PDU évalue l'adéquation du stationnement réservé avec les besoins des personnes handicapées (GIG, GIC), en termes de dimensionnement, d'emplacements, de signalétique. Le contrôle du respect des règles de stationnement devra être poursuivi.

Dans la présente note d'enjeux, l'État a rappelé les principes généraux qui doivent guider la révision du plan de déplacements urbains et en a décliné les priorités sur le PTU.

Si la révision du PDU constitue l'occasion de faire la synthèse d'un ensemble de politiques sectorielles mises en œuvre sur le territoire, il s'agit surtout de les mettre en cohérence pour définir une politique de déplacements intégrée et transversale.

L'État souhaite ainsi que la révision du PDU s'inscrive au sein d'une réflexion équilibrée, considérant à la fois des enjeux d'attractivité territoriale, de cohésion sociale et de développement durable.

De plus, le PDU constitue avant tout un document de planification stratégique et opérationnel, qui doit s'inscrire comme l'un des pivots du projet d'agglomération. Son articulation avec les démarches de planification, de programmation et d'urbanisme mises en œuvre sur le territoire, et réciproquement la prise en compte des enjeux du PDU dans chacune de ces démarches, s'avèrent déterminantes. Si le PDU dispose des leviers adaptés pour agir sur l'offre en matière de transports, ce sont bien les politiques d'aménagement, d'habitat, d'économie, qui pré-détermineront les besoins de mobilité.

De l'ensemble des enjeux mis en évidence dans la présente note, il ressort que la révision du plan de déplacements urbains devra tout particulièrement s'attacher à diminuer les flux motorisés dans l'agglomération au profit de modes de transport plus durables. Force est de constater que ce report modal, qui représentait déjà une priorité du précédent PDU est encore très progressif. L'étude de modélisation multimodale des déplacements a montré que la mise en service du tramway en 2013, devrait renforcer ce report modal.

Aussi, la nécessaire amélioration du niveau de service des transports urbains, la mise en complémentarité des différents réseaux de transports collectifs, le développement d'un maillage de modes doux continu et sécurisé, le développement d'une offre alternative de nouvelle mobilité, constituent des orientations prioritaires à poursuivre et à réaffirmer dans le PDU révisé. Dans le même temps, il est incontournable d'intervenir sur l'aménagement du réseau de voirie, l'organisation des circulations, la politique de stationnement, pour diminuer l'écart de compétitivité avec la voiture particulière. La mise en œuvre conjointe et articulée de ces deux axes est une condition sine qua non pour impulser une réelle évolution des comportements de mobilité.

Par ailleurs, les orientations du PDU ne pourront être mises en œuvre de façon cohérente et efficace sans une gouvernance territoriale adaptée. En particulier, il s'agit d'une priorité pour mettre les réseaux de transports en complémentarité et organiser une vraie politique d'intermodalité.

Projet stratégique intercommunal, le PDU devra ainsi permettre une articulation et une harmonisation des pratiques constatées dans les communes. Il ne devra pas non plus occulter la situation aux franges du PTU. L'anticipation du nouveau schéma d'intercommunalité devra être considérée. D'autre part, la note d'enjeux a montré la nécessité **absolue d'une coopération renforcée entre les différentes autorités organisatrices de transports.**

Enfin, l'État souhaite réaffirmer **l'enjeu d'assurer une réelle opérationnalité du PDU**, et ce dès l'élaboration du document. Cela suppose de définir, au sein d'un **plan d'actions concret**, des objectifs quantifiables, un échéancier et un plan de financement prévisionnels en garantissant leur réalisation.

Le SITCAT devra par ailleurs se faire le garant du **portage pérenne** du plan de déplacements sur le territoire, au travers d'un accompagnement attentif des projets des différents acteurs impliqués. Il paraît opportun d'anticiper les modalités de la mise en œuvre du plan dans les communes, notamment la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Il s'agira enfin de définir en amont **les conditions tant politiques que techniques qui permettront d'assurer le suivi du PDU**, à la fois par une veille sur les évolutions territoriales, une évaluation de la mise en œuvre des orientations, et une analyse des incidences du plan de déplacements urbains. A ce titre, la gestion future de l'outil de modélisation multimodale des déplacements du SMAT impliquant les différents acteurs du territoire paraît essentiel pour y parvenir.