



Pratique du vélo :  
vers un changement de braquet ?

# Questions de mobilité

# SOMMAIRE

- Édito	3
- Pourquoi passer d'aménagements cyclables ponctuels à un réseau structurant ?	4
- Qu'est-ce qu'un axe cyclable structurant ?	6
- Exemples de Métropoles françaises engagées dans cette démarche	8
- Copenhague, un modèle de développement urbain structuré autour du vélo	14
- Quels enseignements pour Tours Métropole ?	18

L'usage croissant de la voiture a eu, au cours des dernières décennies, pour effet direct de réduire celui du vélo dans les villes européennes, et en particulier dans les villes françaises. Aujourd'hui, le vélo fait son retour progressivement, avec plus ou moins de rapidité selon les territoires, mais apparaît à nouveau comme un moyen de transport efficace et pertinent en milieu urbain.

Ainsi, les pouvoirs publics, appuyés par une législation qui s'adapte peu à peu (et qui pourrait accélérer les mesures en faveur du vélo au travers de la loi d'orientation sur les mobilités, en cours d'élaboration, et par le biais du plan vélo qui vient d'être annoncé), instaurent des politiques cyclables plus ou moins efficaces. Parallèlement, les demandes citoyennes s'expriment davantage, au travers de diverses enquêtes dans lesquelles la sécurité des itinéraires sort en tête des revendications.



## Question de mobilité n°13



Objectif : Montrer ce qu'est un aménagement cyclable de haute qualité, permettant une circulation importante de vélos dans des conditions de sécurité optimale. Informer sur les différentes stratégies utilisées pour intégrer des axes cyclables structurants sur un territoire.



Territoire : Tours Métropole Val de Loire



Temporalité : 2030



Olivier SCHAMPION, [schampion@atu37.fr](mailto:schampion@atu37.fr)



02.47.71.70.88





# ÉDITO

Notre Métropole est à un carrefour des chemins en matière de stratégie cyclable. Le travail engagé sous la houlette de Frédéric Augis, Vice-président aux mobilités, et Michel Gillot, Conseiller métropolitain en charge du réseau cyclable, doit être poursuivi, renforcé et finalisé. Aujourd'hui, l'heure est à une politique d'envergure visant à doubler l'usage du vélo d'ici à 2023. Comme pour les autres grands projets, la plus petite des politiques est toujours la plus couteuse. Il faut donc voir grand. A l'échelle de notre Métropole. Et à la mesure de l'attente légitime de ses habitants.

C'est pourquoi, le réseau cyclable ne peut être qu'un réseau structurant. Il ne peut être que global pour être visible et doit être visible pour être accessible à celles et ceux qui veulent le découvrir, se l'approprier, le vivre quotidiennement. Rejoindre le centre de Tours en trente minutes environ, et de n'importe quels points de la Métropole, voici l'enjeu qu'il nous appartient de fixer en tenant compte des également des orientations données par les villes.

Ce réseau doit être d'un bon niveau de sécurité et de confort, condition absolue de sa promotion et de son attrait. Il doit l'être pour inciter les usagers à laisser leur voiture au garage. Ainsi, la mise en œuvre d'un réseau cyclable à la mesure de notre ambition, demande du temps et se planifie sur un vrai schéma directeur, cadre dans lequel s'inscriront l'ensemble de nos actions. Véritable acteur de notre stratégie territoriale, il participe complètement de notre attractivité, de celle qui fait des circulations douces en général et de la pratique du vélo en particulier, un nouvel art de vivre véritablement à l'image de l'histoire de notre Métropole et de sa vision de l'avenir.

Philippe Briand  
Président de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours  
Président de Tours Métropole Val de Loire



# POURQUOI PASSER D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PONCTUELS À UN RÉSEAU STRUCTURANT ?

Désormais, pratiquement toutes les grandes villes de France et d'Europe mettent des moyens pour développer l'usage du vélo, ce qui a contribué à l'essor de ce mode de déplacement. Pour autant, des freins à la pratique du vélo persistent (discontinuité des aménagements, mauvaise qualité voire dangerosité d'aménagements existants, cohabitation avec les modes motorisés,...), rendant l'usage de ce mode encore inadapté pour certains usagers (enfants, personnes âgées, personnes ne s'étant pas déplacées depuis longtemps avec un vélo,...).

## Le barometre des villes cyclables

L'absence de réseau cyclable continu et sécurisé constitue l'un des principaux freins au développement du vélo, comme le confirme le résultat de l'enquête nationale réalisée en 2017, auprès de l'ensemble de la population française. Le tableau ci-contre montre les réponses apportées par les habitants de Tours lors de cette consultation citoyenne.



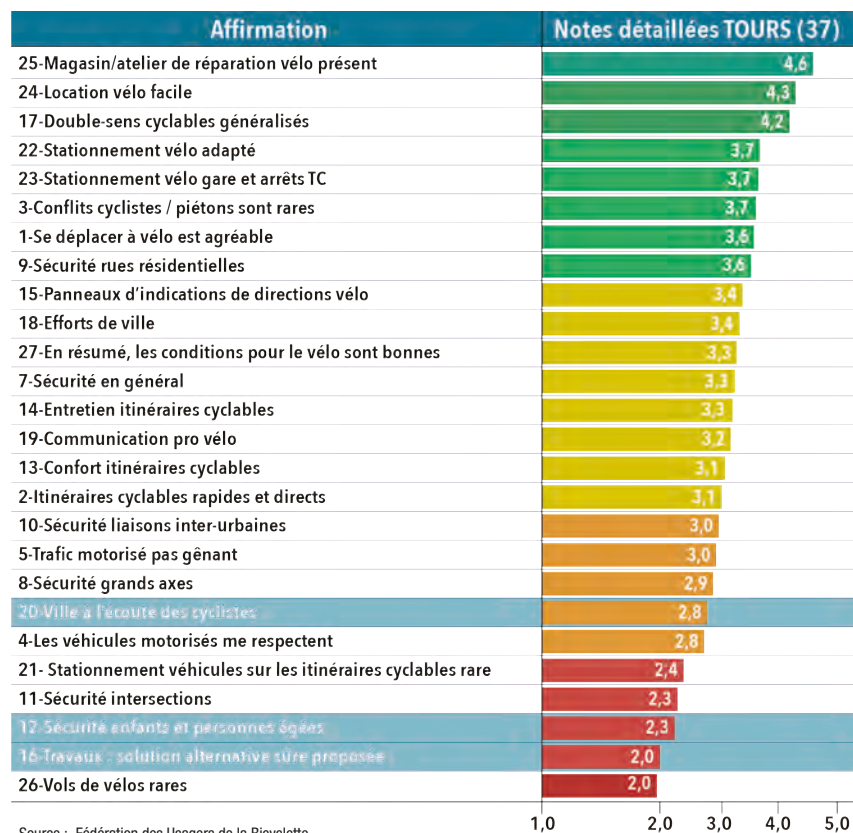
### N.B. :

Le baromètre cyclable est une enquête nationale lancée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) auprès de l'ensemble de la population résident en France. Elle fût réalisée en 2017, et portait sur l'évaluation, par les usagers, des réseaux cyclables proposés dans les villes. Chaque répondant attribuait une note de 1 (négatif) à 6 (positif) pour toutes les questions posées.

Près de 800 personnes ont répondu pour la ville de Tours (plus de 113.000 sur l'ensemble de la France). Parmi les communes de la Métropole de Tours, seuls les résultats de Tours, Joué-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps et La Riche ont été publiés. Les usagers classent les réseaux de ces communes en "moyennement favorable" (Tours), plutôt défavorable (Joué-lès-Tours et La Riche), "défavorable" (Saint-Pierre-des-Corps).



## Notes du réseau cyclable de Tours par les utilisateurs



Il semblerait que les politiques cyclables menées jusqu'à maintenant ne peuvent plus, en l'état, inciter davantage d'individus à se déplacer régulièrement à vélo. **On peut ainsi dire que le potentiel de la clientèle vélo a atteint son sommet en rapport avec le niveau de service proposé.** Par conséquent, les territoires qui souhaitent développer l'usage du vélo doivent désormais améliorer sensiblement la qualité de leur réseau et les services associés. Il convient alors de proposer des aménagements utilisables par l'ensemble de la population, y compris les personnes les plus vulnérables comme les enfants et les personnes âgées.

Un réseau cyclable attractif constitue un atout indéniable pour un territoire. Plusieurs raisons à cela :

- **La rationalisation de l'espace public : sur une place de stationnement voiture, il est possible de stationner 6 vélos,**
- **La congestion routière : une voiture transporte en moyenne 1,2 personne, soit presque autant qu'un vélo.**
- **L'intermodalité : un cycliste utilise davantage les transports en commun qu'un automobiliste régulier,**
- **L'accessibilité du territoire : avec une vitesse moyenne d'environ 20 km/h, il est ainsi possible de parcourir une dizaine de kilomètres en moins d'une demi-heure.**

Un réseau cyclable attractif apporte également des effets positifs pour les usagers et les habitants :

- **Sur la santé des personnes, en raison d'un entretien physique régulier : par exemple, 3 heures de vélos par semaine réduit de 50% le risque cardio-vasculaire<sup>1</sup>, si bien que dans certains territoires, la reprise du vélo est prescrite sur ordonnance par les personnels de santé,**
- **Sur la qualité de l'air (près de 45.000 décès prématurés chaque année en France liés à la pollution de l'air, dont les transports en sont l'un des principaux facteurs<sup>2</sup>),**
- **Sur l'apaisement de l'environnement sonore.**

Une politique cyclable, même ambitieuse, ne saurait toutefois suffire à développer massivement l'usage du vélo. Il est nécessaire de mener une politique globale de mobilité, dans laquelle des mesures sont à prendre notamment sur la réduction de la vitesse des circulations motorisées, sur le stationnement automobile et cyclable, sur la qualité des espaces publics, sur le développement des transports publics, sur un plan en faveur des piétons,...

<sup>1</sup> - La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? INRETS 2015

<sup>2</sup> - Source : agence européenne pour l'environnement



# QU'EST-CE QU'UN AXE CYCLABLE STRUCTURANT ?

**Un axe cyclable structurant est un itinéraire pour les vélos qui offre des conditions de circulation optimales.** Ces conditions sont relatives à la sécurité, la lisibilité et le confort de roulement, qui doivent se retrouver sur l'ensemble du parcours. Ainsi, les carrefours doivent être traités de manière à assurer la sécurité des cyclistes, et l'itinéraire doit être jalonné et utilisable toute l'année (revêtement praticable par mauvais temps) et à toute heure (éclairage).

Un axe cyclable structurant doit également assurer une vitesse moyenne plus élevée que sur le reste du réseau cyclable (autour de 20 km/h). Pour cela, la priorité doit être donnée aux vélos autant qu'il est possible de le faire. Toutefois, plusieurs types d'aménagements sont possibles, bien que la piste cyclable reste à privilégier.

Un axe cyclable structurant doit desservir les principaux pôles générateurs de déplacements, comme par exemple les grands équipements, les établissements scolaires, les principales zones d'emplois,...

Il doit également privilégier des liaisons directes entre le centre-ville et les quartiers périphériques.

Il est donc important de déceler en amont les besoins de déplacement des cyclistes, pour éviter de porter des moyens importants sur un axe dont l'usage restera faible, et par conséquent, avoir moins de moyens pour aménager un axe dont la demande est plus élevée.

**Ainsi, à l'image d'une ligne Transport Collectif en Site Propre (TCSP) pour un réseau de transport en commun ou d'une voie express pour un réseau routier, l'axe cyclable structurant constitue l'ossature principale du réseau, et doit donc s'intégrer au réseau cyclable global. Dans ces conditions, son attractivité se répercute sur l'ensemble du territoire.**





# EXEMPLES DE MÉTROPOLLES FRANÇAISES ENGAGÉES DANS CETTE DÉMARCHE

## NANTES

Sur la période 2009 / 2014, la Métropole de Nantes a investi 40 millions d'euros pour le développement des infrastructures cyclables. 50 millions d'euros supplémentaires sont programmés d'ici à 2020.

La Métropole de Nantes mène une politique de mobilités alternatives à la voiture individuelle depuis plusieurs décennies, qui s'est notamment traduite par la réintroduction du tramway "moderne" au milieu des années 80. Par la suite, les investissements furent longtemps ciblés sur les transports collectifs.

### Objectif

Après avoir été pionnière dans le domaine des transports collectifs urbains, la Métropole de Nantes affiche désormais une ambition forte de développer l'usage du vélo sur son territoire. Pour cela, elle inscrit dans son plan de déplacements urbains, un objectif de 12% de part du vélo d'ici à 2030. Pour atteindre cet objectif, deux plans vélo portant sur des périodes de 6 années ont été réalisés (2009/2014 et 2014/2020).

### Caractéristiques

Nantes Métropole prévoit de développer un réseau cyclable hiérarchisé (cf. plan) qui comprend deux axes structurants, un réseau de liaisons express intercommunales, complétés d'un réseau de maillage pour couvrir au maximum le territoire. La distinction entre les axes structurants et les liaisons express intercommunales provient du type d'aménagement cyclable, l'axe structurant cyclable étant obligatoirement une piste bidirectionnelle. À terme, **le réseau devrait atteindre 700 km d'aménagements, dont 10 km pour les deux axes structurants et 20 km pour les liaisons express intercommunales**. Trois nouveaux franchissements sont prévus sur le réseau.



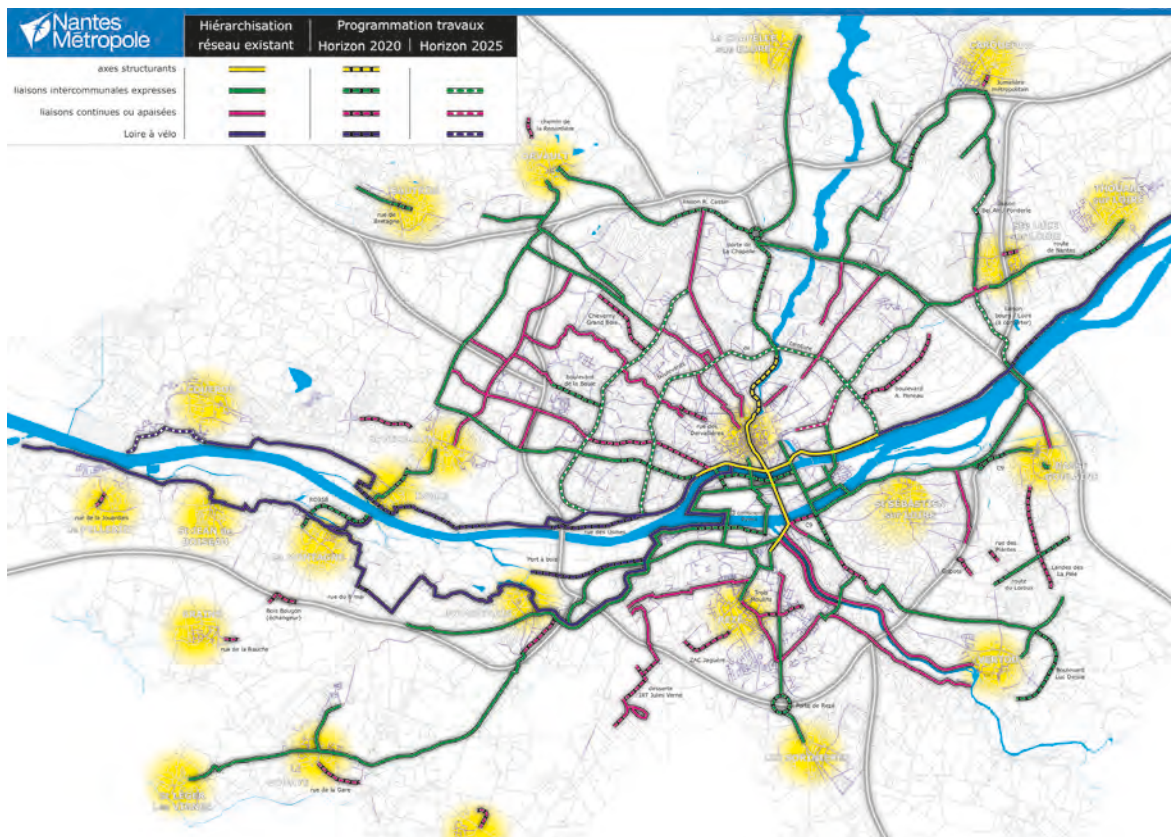
Aménagement type d'une piste cyclable bidirectionnelle



Exemple de traversée de carrefour sécurisée pour les cyclistes



## Métropole de Nantes : réseau cyclable hiérarchisé à l'horizon 2025



## RÉSEAU CYCLABLE EN QUELQUES CHIFFRES :



**700** km

dont 10 km d'axes cyclables structurants



**90** Million d'euros

Coûts d'investissement (pour l'ensemble des infrastructures cyclables)



**2025**

Date de réalisation totale



Piste cyclable aménagée en milieu de chaussée



Traversée cyclable en parallèle d'un passage piéton

# GRENOBLE

La métropole de Grenoble s'est engagée dans la mise en œuvre d'un réseau cyclable express, baptisé "Chronovélo". Au-delà du nom, c'est toute une identité et une stratégie qui se sont développées. Ce concept s'intègre dans une politique globale de mobilités, engagée depuis plusieurs décennies, et dont la réintroduction du tramway fut l'élément marquant pour le territoire dans les années 80.

## Objectif

Le traitement des espaces publics et la valorisation des mobilités actives constituent des marqueurs forts de la stratégie d'évolution de la métropole grenobloise. C'est ainsi qu'une multitude d'actions en faveur du développement du vélo sont entreprises depuis plusieurs années, avec des résultats plutôt convaincants (une flotte de 6.500 vélos proposés à la location, +33% d'augmentation des déplacements en vélo entre 2009 et 2016).

Les efforts ne s'arrêtent pas pour autant. La métropole s'est fixée comme objectif de tripler la part du vélo d'ici à 2020. Pour y parvenir, elle développe sa stratégie autour de 4 axes :

- Les aménagements de voirie,
- Le stationnement des vélos,
- Les services dédiés aux cyclistes,
- L'incitation au changement de comportements.

Avec cette stratégie, la métropole grenobloise ambitionne d'augmenter la part du vélo à 12%, ce qui représente 216.000 déplacements quotidiens en vélo, soit l'équivalent des déplacements effectués chaque jour sur le réseau tramway (5 lignes).



Aménagement en section courante

## Caractéristiques

L'axe "aménagement de voirie" intègre la réalisation du réseau "Chronovélo" à l'horizon 2020. Il se décline en 4 axes qui totalisent environ 40 kilomètres. Ces itinéraires constituent "l'ossature du réseau cyclable métropolitain". Ils sont construits de manière à offrir aux cyclistes des itinéraires directs, confortables et sécurisés. Le réseau bénéficie d'une identité visuelle spécifique qui accompagne les usagers sur l'ensemble des parcours. Le budget pour la mise en place du réseau Chronovélo est de 10 millions d'euros.

Un réseau cyclable secondaire complète les axes "chronovélo".



Source : Grenoble Alpes Métropole

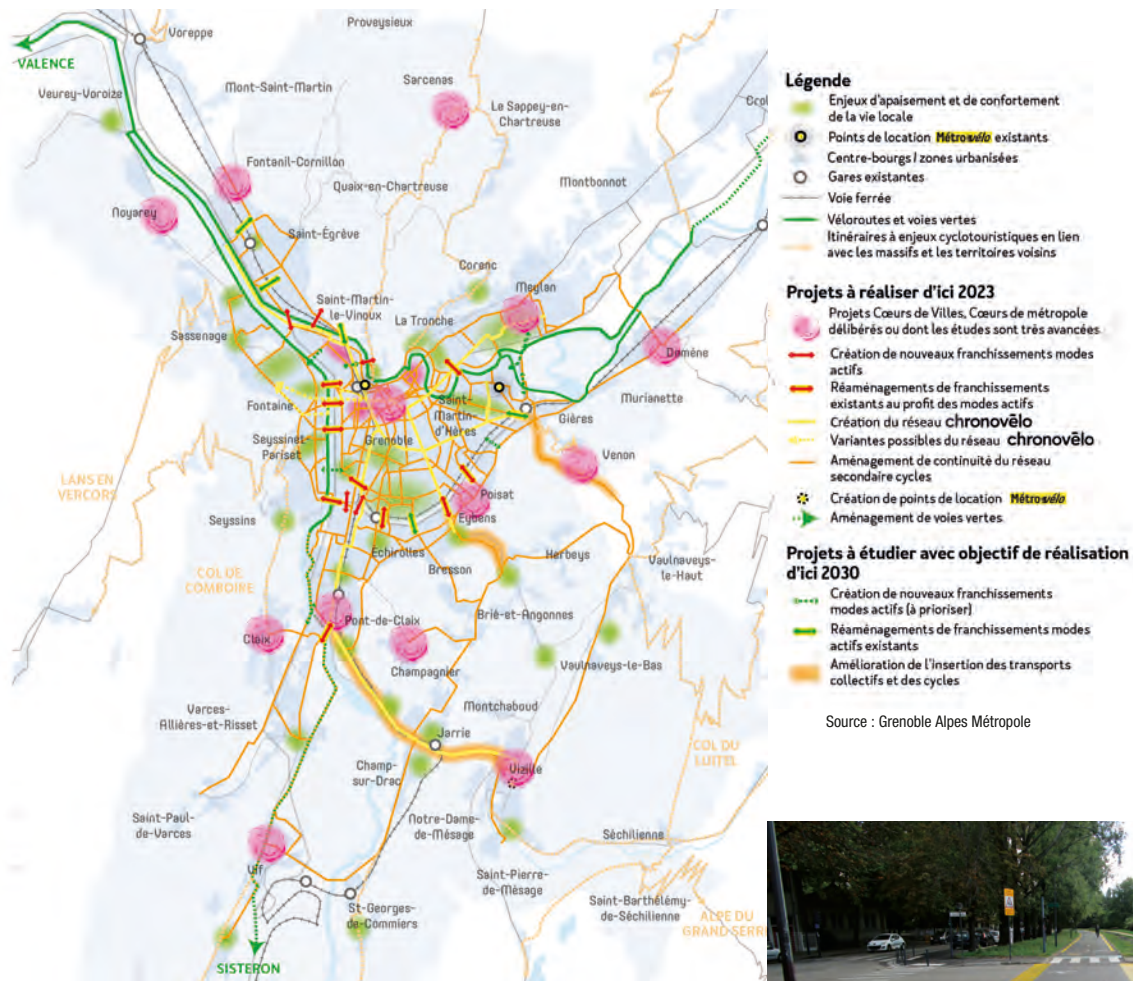


Jonction d'un axe Chronovélo avec le réseau secondaire



## Plan de déplacements urbains de Grenoble Alpes Métropole

Un réseau cyclable continu et sécurisé pour tous les usages



### RÉSEAU "CHRONOVÉLO" EN QUELQUES CHIFFRES :



Carrefour à feux aménagé sur un axe "chronovélo"



Carrefour d'un axe "chronovélo" donnant la priorité aux cyclistes



# STRASBOURG

Depuis de nombreuses années, la métropole de Strasbourg représente le territoire le plus cyclable de France, et commence à rejoindre certaines villes du Nord de l'Europe (Amsterdam, Copenhague, Münster, Utrecht,...). Afin de rester dans ce peloton de tête et surtout pour répondre aux besoins de mobilités sur leur territoire, **les autorités locales ont décidé d'engager la mise en œuvre d'un réseau express vélo, baptisé "Vélostras"**.

## Objectif

L'objectif de ce réseau est d'améliorer sensiblement les liens entre le centre-ville de Strasbourg et les communes périphériques. Pour cela, les itinéraires doivent permettre une circulation des vélos à au moins 20 km/h de moyenne. Avec ce projet, **l'Eurométropole espère augmenter sensiblement l'usage du vélo, passant sur l'ensemble de son territoire, de 8% à 20% de part de marché d'ici à 2020.**

## Caractéristiques

Le projet Velostras proposera à terme, **9 itinéraires radiaux et 3 itinéraires circulaires. L'ensemble totalisera environ 130 kilomètres.** La largeur des pistes sera configurée de manière à permettre à deux cyclistes de circuler de front, sans gêner celui qui arrive en face. Le réseau sera éclairé par un système de détection, et bénéficiera d'un programme d'entretien important, notamment durant la période hivernale. L'ensemble disposera de petits services divers, comme de l'information ou encore des gonfleurs. Ces axes cyclables structurants anticipent également l'essor de l'usage des vélos à assistance électrique (qui permettent de parcourir des distances plus longues sans subir le relief) et des vélos cargos (dont le gabarit est plus important qu'un vélo traditionnel).

Le réseau repose sur 5 principes fondamentaux :

- **La convivialité** : les aménagements paysagers, les différents services et la largeur des pistes assurent aux cyclistes un déplacement agréable, notamment dans le cas de trajet avec une ou plusieurs autre(s) personne(s).
- **L'efficacité** : permettre une vitesse moyenne de 20 km/h donne l'occasion aux usagers de rejoindre le centre-ville de Strasbourg en 30 minutes maximum, soit un temps de trajet au moins aussi efficace qu'en voiture en intégrant la recherche d'une place de stationnement.
- **La fiabilité** : le réseau propose un revêtement praticable toute l'année, accompagné d'un éclairage pour circuler aux heures nocturnes. Un entretien régulier est prévu sur ces itinéraires.
- **La lisibilité** : les itinéraires sont continus et bénéficient d'aménagements spécifiques. L'ensemble des parcours est également jalonné.
- **La sécurité** : sur les principaux carrefours, des passages dénivelés (tunnel, passerelle) sont aménagés. Le réseau limite les zones de cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

La mise en œuvre du réseau s'appuie, d'une part sur les nombreux aménagements déjà existants, en les mettant au "standard" du réseau Velostras, et d'autre part sur la création des tronçons manquants.

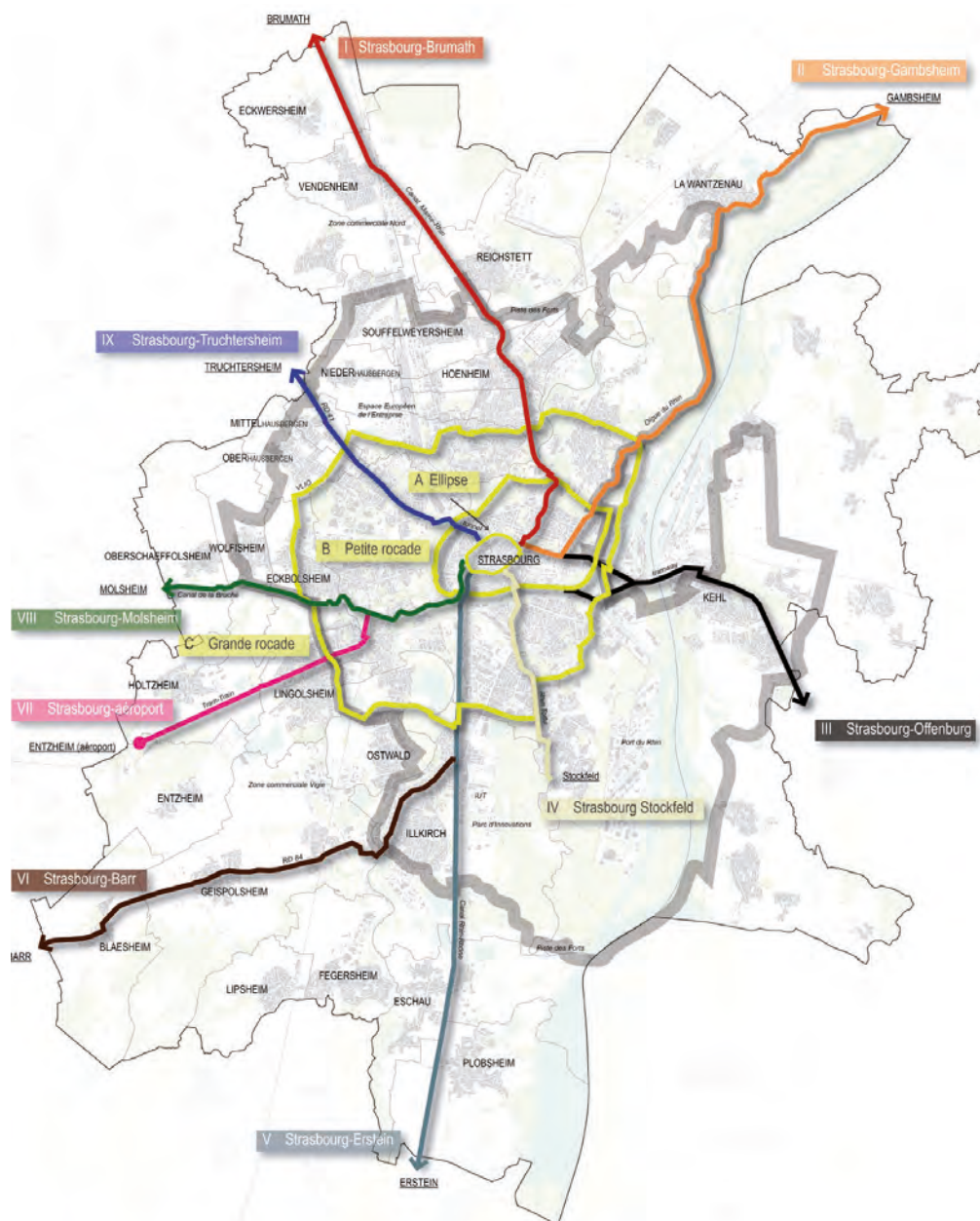
Avant



Après



## Plan du réseau "Vélostras"



Source : Eurométropole Strasbourg



## RÉSEAU "VÉLOSTRAS" EN QUELQUES CHIFFRES :

**130** km  
d'axes cyclables  
structurants

**12**  
Nombre d'itinéraires

**2020**  
Date de réalisation totale



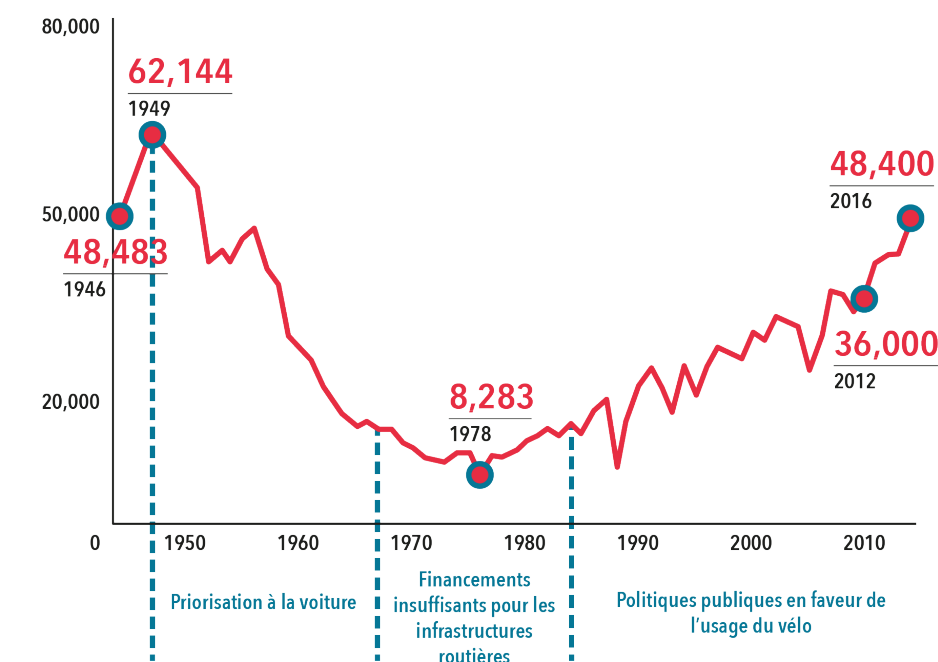
# COPENHAGUE, UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN STRUCTURÉ AUTOUR DU VÉLO

## Un peu d'histoire...

À la sortie de la seconde guerre mondiale, et comme la plupart des pays d'Europe de l'Ouest, le Danemark a connu un essor important de l'usage de la voiture, provoquant logiquement une diminution de celle des autres modes. L'usage du vélo s'est ainsi fortement réduit jusqu'à la fin des années 70. À cette période, les autorités locales se sont aperçues des moyens financiers considérables à mobiliser pour équiper le territoire d'infrastructures routières calibrées aux volumes de

trafics attendus. Face à ce défi, et devant une population n'ayant pas non plus les moyens de s'équiper largement en voiture, elles décidèrent d'orienter leur stratégie de développement territorial autour du vélo. Ce choix s'explique par la rentabilité économique que génère ce mode de transport, avec des investissements sur les infrastructures beaucoup plus faibles pour un usage au moins aussi élevé que pour le mode routier.

### Vélos sur Norrebrogade, l'un des corridors cyclistes les plus fréquentés au monde



Source : Ville de Copenhague





Source : Ville de Copenhague

C'est ainsi que la ville de Copenhague oriente sa stratégie de développement autour du vélo.

Au fil du temps, **elle décide de mettre en place un réseau cyclable structurant, dont les itinéraires visent avant tout à permettre aux habitants de se déplacer rapidement entre leur domicile et leur lieu de travail (certains trajets pouvant faire 20 km).**

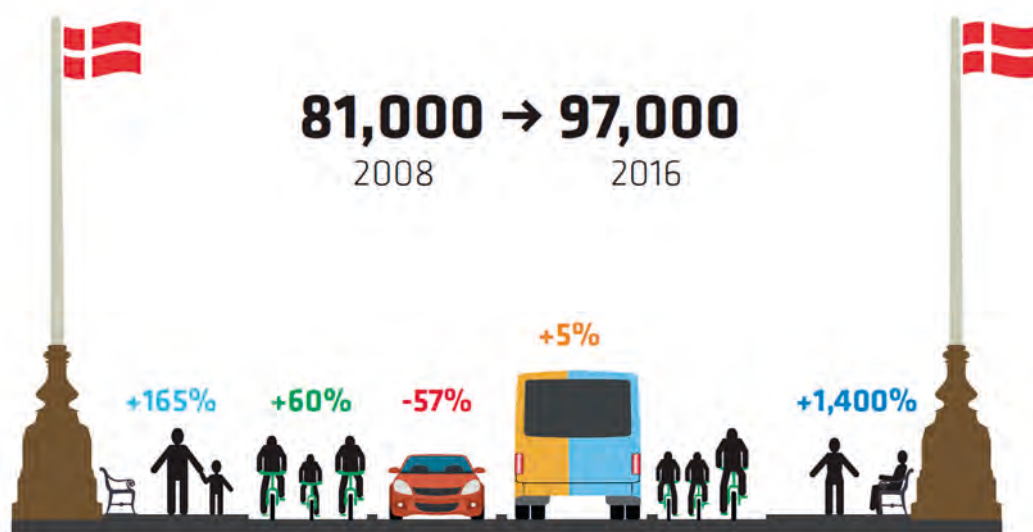
Le programme prévoit alors 26 itinéraires, cumulant environ 300 kilomètres. Le réseau sera à terme constitué d'axes radiaux vers le centre-ville et de quelques liaisons de rocade.

## Les effets déjà ressentis

Même si l'usage automobile n'a pas eu l'occasion de se déployer autant dans la ville de Copenhague que dans nos villes françaises, la question de la fréquentation du centre fût longtemps en débat. C'est pourquoi, la stratégie prévoit différents outils de mesure des usages (comptages, enquêtes, observations,...). Parmi eux, des mesures régulières sur la fréquentation d'un pont situé au

centre de Copenhague (Dronning Louises Bridge). Ces mesures effectuées entre 2008 et 2016 montrent que la fréquentation globale du pont a augmenté de 20% alors que le trafic automobile a diminué de près de 60%. Ce sont principalement les modes doux (piétons et cyclistes) qui ont accru la fréquentation de ce franchissement.

### Évolution du nombre de personnes par mode de transport sur le pont Louises Dronning, entre 2008 et 2016



Growth in number of persons per transport mode on Dronning Louises Bridge from 2008- 2016.

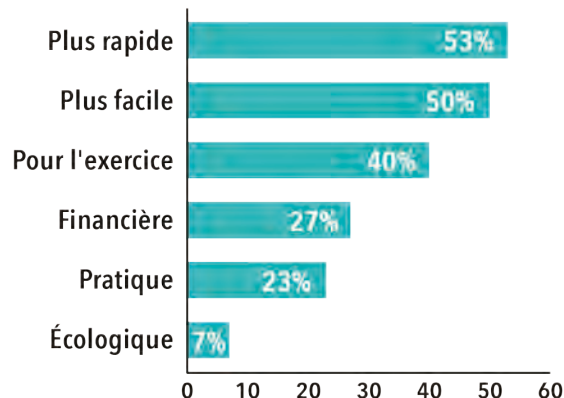
Source : Ville de Copenhague

Le vélo se situe ainsi au cœur de la stratégie urbaine sur l'ensemble de l'agglomération de Copenhague. La population comme les visiteurs se sont totalement adaptés à ce type de fonctionnement. Le réseau est ainsi adapté à tous les individus (du plus jeune au plus âgé, du cycliste chevronné à la personne n'ayant pas circulée en vélo depuis longtemps), et à un maximum d'usages (utilitaire en solo, utilitaire à plusieurs, loisirs, achats, visites touristiques,...). Il répond aux besoins des usagers qui l'expriment au travers des enquêtes. Ainsi, les habitants évoquent la rapidité et la facilité d'usage du vélo pour justifier leur choix prioritaire de ce mode. Finalement, les raisons environnementales et économiques ne sont presque plus citées.



Le transport des enfants

## Les raisons de l'usage du vélo



Source : Ville de Copenhague



Des carrefours à feux aménagés pour sécuriser les cyclistes



Des petits "conforts" qui font la différence (poubelle inclinée, barre de repos et d'aide au démarrage)





Passerelles dédiées aux piétons et aux cyclistes



Piste cyclable unidirectionnelle et traversée de carrefour





# QUELS ENSEIGNEMENTS POUR TOURS MÉTROPOLE ?

Comme dans la plupart des métropoles françaises, l'usage du vélo semble croître sur le territoire tourangeau. En 2008, une enquête sur les déplacements des habitants a mesuré la part de marché du vélo autour de 4% (une nouvelle enquête devrait réactualiser ce chiffre prochainement). Cette enquête place notre territoire parmi les plus cyclables de France (Tours occupe également la 6ème position dans le classement des villes où les actifs utilisent leur vélo pour aller au travail<sup>3</sup>). C'est ainsi que les pouvoirs publics tourangeaux ambitionnent de doubler l'usage de la bicyclette d'ici à 2023<sup>4</sup>.

La mesure de l'usage du vélo dans la Métropole se complète depuis peu par la mise en place de points de comptage. Ce dispositif montre qu'environ 3.000 vélos franchissent chaque jour la Loire, et autant le Cher, dans le cœur de la Métropole.

Les infrastructures de franchissement sont déterminantes dans la pratique du vélo. Leur nombre, leur positionnement, leur confort et leur niveau de sécurité orientent directement les itinéraires empruntés par les cyclistes.

Le territoire tourangeau bénéficie également des effets du réseau d'Eurovéloroutes, dont la plus connue, la Loire à Vélo. Ces itinéraires cyclotouristiques connaissent

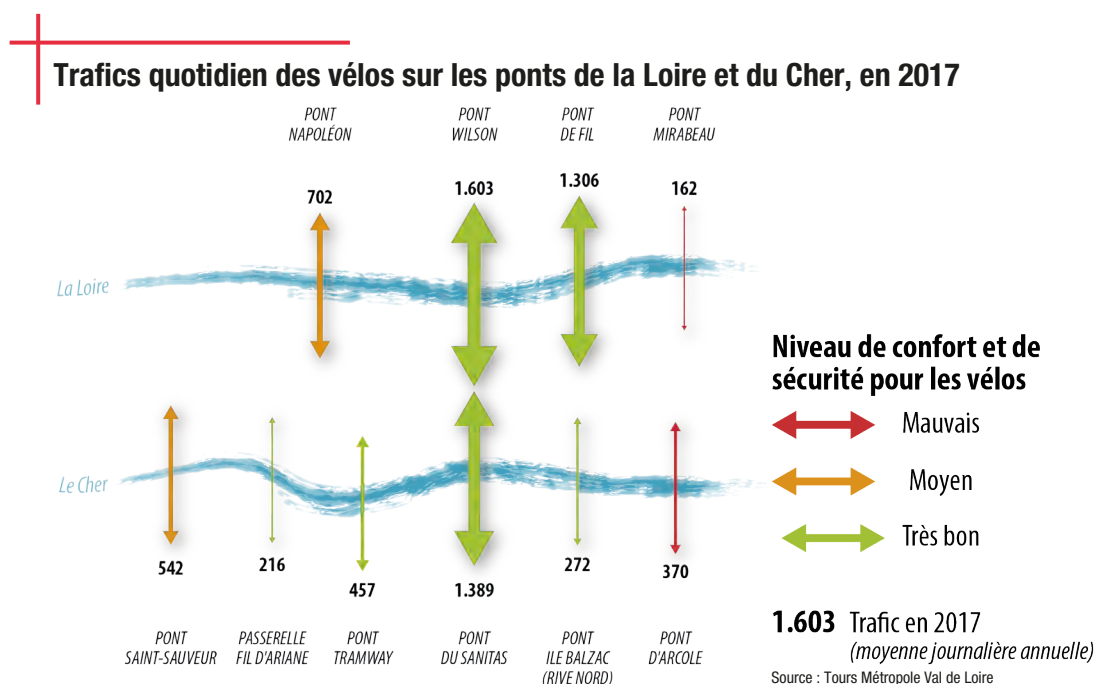
un succès indéniable (près d'1 million de cyclistes par an rapportant près de 30 millions d'euros à l'économie locale) et ont largement permis de conforter la place des cyclistes dans la ville.

Ainsi, pour notre territoire comme pour les autres, **le confort et le niveau de sécurité du réseau cyclable constituent des facteurs déterminants à la pratique du vélo.**

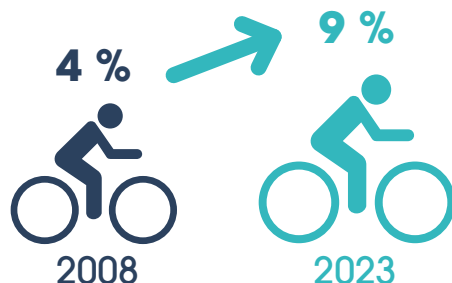
Néanmoins, **le réseau cyclable actuel et les services associés semblent ne pas pouvoir attirer un nombre important de nouveaux usagers.**

<sup>3</sup> - INSEE : enquête annuelle de recensement 2015

<sup>4</sup> - Plan de déplacements urbains approuvé en 2013



## Objectif d'évolution de la part des déplacements effectués en vélo dans la Métropole de Tours



Source : PDU 2013

Pourtant, plusieurs facteurs favorables pour accélérer la mise en œuvre d'une politique cyclable ambitieuse sont présents sur le territoire : base d'un réseau cyclable, quantité de vélos loués (environ 1.000 vélociti, environ 500 vélos en free-floating), succès des diverses manifestations cyclables, et tout récemment, fréquentation de l'accueil vélo-rando. Le moment semble donc opportun pour prendre le pas des métropoles françaises citées précédemment (elles-mêmes inspirées par le modèle de Copenhague), en identifiant des itinéraires cyclables sécurisés traversant la métropole d'une extrémité à une autre. Cette stratégie réoriente l'organisation urbaine et ouvre à des possibilités de déplacements en vélo insoupçonnées à ce jour.

Concrètement, un itinéraire cyclable structurant, qui traverserait la Métropole de part en part sur une quinzaine de kilomètres permettrait à des habitants de communes périurbaines de rejoindre en vélo le centre de Tours en moins d'une demi-heure. Le plan suivant identifie la zone d'accessibilité "théorique" depuis la place Jean-Jaurès à Tours. "Théorique", car il s'agit d'une distance de 10 kilomètres à vol d'oiseau, soit entre 15 et 20 kilomètres de trajet parcouru.

Ainsi, ce sont près de 300.000 habitants qui pourraient vivre à proximité du réseau cyclable structurant, autant de personnes susceptibles de limiter l'usage de leur voiture, ce qui aurait un impact non négligeable sur la congestion des routes et le cadre de vie.

## Un réseau cyclable structurant appliqué à la Métropole de Tours



La mise en place d'un réseau cyclable structurant se planifie sur plusieurs années. Cette planification s'étalant sur le long terme, il est possible de bâtir une stratégie au travers d'un schéma directeur.

Ainsi, pour élaborer son schéma directeur, la Métropole de Tours pourrait se baser sur 4 réseaux majeurs :

- Les itinéraires "Eurovéloroutes",
- Les boucles cyclotouristiques,
- Les entrées et sorties depuis Tours,
- La grille des axes "Écomobiles" plaçant plus de 200.000 habitants de la métropole à moins de 3 minutes d'au moins un itinéraire cyclable structurant.

Toutefois, la mise en œuvre d'un réseau cyclable structurant nécessite la mobilisation de moyens financiers importants. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) préconise d'y consacrer environ 10 € par an par habitant.

### Les principes d'élaboration du schéma directeur cyclable de la Métropole de Tours

#### Eurovéloroutes



#### Boucles cyclotouristiques



#### Entrées et sorties



#### Grille des axes Écomobiles

