

Contribution à l'enquête publique – Plan de mobilité de Touraine 2026-2036

Le Plan de mobilité de Touraine (PMT) vise à développer les alternatives à la voiture individuelle, à améliorer la qualité de service des transports collectifs et à garantir une mobilité accessible sur l'ensemble du territoire. Pour atteindre ces objectifs, les solutions proposées doivent être réellement utilisables au quotidien, y compris dans les communes périphériques. Ma contribution porte sur les quatre enjeux suivants :

1. Gouvernance et prise en compte des usagers

Le dossier prévoit un suivi des mobilités et une gouvernance permettant d'ajuster les actions. Comment les signalements des usagers seront-ils pris en compte dans l'évolution du réseau ? Est-il prévu un suivi public des réclamations et des mesures correctives mises en œuvre ? Les réorganisations de la rentrée 2026 illustrent l'importance de cette question : malgré plusieurs signalements concernant les lignes 50/55 et 15, certaines difficultés restent sans réponse. Un réseau ne peut progresser sans mécanisme effectif de retour d'expérience.

Par ailleurs, une modulation tarifaire ou une aide spécifique pourrait-elle être envisagée pour les habitants des secteurs les moins bien desservis, afin de tenir compte des inégalités de service, voire des compensations lorsque la qualité de la desserte est particulièrement dégradée ?

2. Intermodalité et continuité des déplacements

Le PMT prévoit d'améliorer la fréquence, l'amplitude horaire et la continuité des transports collectifs. Or, certaines réorganisations produisent l'effet inverse.

La suppression de la ligne 50 fait perdre une desserte supplémentaire du centre de Tours : la ligne 57 desservait déjà Porte de Loire, tandis que la ligne 55 impose désormais une correspondance supplémentaire à certains voyageurs. De même, la séparation de la ligne 15 en 15A et 15B a supprimé la liaison directe entre le centre de Tours et Montjoyeux.

Ces changements montrent qu'une desserte théorique ne garantit pas un trajet efficace. Les correspondances, la saturation et l'absence de solutions de report peuvent allonger considérablement les déplacements. Un trajet d'environ 12 km vers Montjoyeux m'a ainsi pris près de deux heures un matin de septembre, en raison d'un bus 11 saturé, des embouteillages et des correspondances successives. Je souhaiterais donc que les réorganisations du réseau soient évaluées à l'échelle des trajets complets, en tenant compte des temps d'attente, de la saturation des différentes lignes et de la fiabilité des correspondances.

Plus largement, plusieurs mesures mériteraient d'être étudiées :

- L'extension des horaires de Fil Bleu, notamment tôt le matin et tard le soir vers les communes périphériques, ainsi que le développement des bus de nuit et des navettes entre gares ;
- L'augmentation du nombre de stationnements vélo sécurisés aux gares, pôles d'échanges et arrêts structurants ;
- Une meilleure séparation entre pistes cyclables et cheminements piétons ;
- La continuité des itinéraires cyclables et piétons pendant les travaux, avec des déviations sécurisées pour tous les modes.

La qualité des aménagements cyclables doit également être prise au sérieux : pistes trop étroites ou dégradées, revêtements pavés particulièrement glissants sous la pluie et cohabitation conflictuelle avec les piétons peuvent rendre les déplacements dangereux.

3. Écologie et partage de l'espace public

Le développement des mobilités alternatives devrait s'accompagner d'une transformation de l'espace public. Le SMT et ses partenaires prévoient-ils de désimperméabiliser des places de stationnement ou des surfaces de voirie et d'intégrer davantage de végétation aux aménagements, lorsque cela est possible ?

Le développement de l'autopartage (exemple : Citiz) est également à encourager. Quelles sont les mesures qui permettront d'étendre ce service au-delà du centre urbain, afin qu'il constitue une alternative crédible à la possession d'une voiture individuelle ?

Enfin, la réduction de la place de la voiture suppose de proposer des transports collectifs suffisamment fréquents, capacitaires et fiables, ainsi que des aménagements permettant aux bus de circuler sans subir systématiquement les embouteillages. Le Plan de mobilité présenté me paraît avoir conscience de la nécessité de ce dernier point.

4. Desserte des communes et quartiers périphériques

De nombreux secteurs périphériques restent difficiles à rejoindre en transports en commun. Les faibles fréquences, les correspondances longues et les annulations régulières limitent l'intérêt du réseau. Le transport à la demande ne constitue pas vraiment une solution suffisamment fiable pour les déplacements réguliers, notamment domicile-travail. Quelles améliorations concrètes sont prévues pour ces territoires ?

Je souhaite notamment :

- Des correspondances mieux coordonnées entre les lignes du centre-ville et celles desservant les communes périphériques, voire des liaisons directes vers les pôles d'emploi, les gares et le centre de Tours lorsque cela est pertinent ;
- Un maillage local permettant de rejoindre effectivement les lignes structurantes et les infrastructures ferroviaires et cyclables ;

- Dans l'idéal, la création ou le rétablissement d'aides à l'achat de vélos à assistance électrique pour les habitants des communes périphériques mal desservies par les transports collectifs.

Conclusion

Les objectifs du PMT ne pourront être atteints si les réorganisations du réseau multiplient les correspondances, aggravent la saturation ou rendent certains trajets excessivement longs. Le développement des mobilités durables exige une offre réellement adaptée aux besoins des habitants, dans le centre comme en périphérie.

Je demande que le Plan de mobilité précise davantage les moyens opérationnels qui permettront de tenir ces engagements, et qu'il garantisse une véritable capacité d'ajustement à partir des retours des usagers.