

ÉTUDE DE MOBILITE LARÇAY

Rapport diagnostic et enjeux

Préparé pour le compte de :
Ville de Larçay

4 oct. 21



Gestion du document	
Titre de l'étude :	Etude de mobilité Larçay
N° de projet :	C1148
Titre du document :	Rapport diagnostic et enjeux
Maitre d'ouvrage :	Ville de Larçay
Répertoire & nom du fichier :	P:/Projet/C1148/3-Travail/RapportDiagnostic-Larçay_V1.0
Auteur principal :	Thomas Benichou et Marie Lalire

Distribution				
Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
1.0	Marie Lalire	4 oct. 21	Ville de Larçay	

Sommaire

1	Introduction	7
1.1	Rappel des objectifs de l'étude et des enjeux	7
1.2	La démarche générale	7
1.3	Objectif du diagnostic.....	8
2	Diagnostic	9
2.1	Analyse territoriale	9
2.1.1	Contexte territorial	9
2.1.2	Le relief.....	10
2.1.3	Les pôles générateurs.....	11
2.1.4	La population	12
2.1.5	Les emplois	13
2.1.6	Bilan AFOM	15
2.2	Analyse des besoins de déplacements	15
2.2.1	Les déplacements Domicile-Travail.....	15
2.2.2	Les déplacements Domicile-Etudes	17
2.2.3	Les déplacements des habitants (source : <i>Enquête mobilité 2019 sur le département d'Indre-et-Loire</i>)	18
2.2.4	Bilan AFOM	23
2.3	Analyse de la circulation routière	24
2.3.1	L'organisation du réseau viaire.....	24
2.3.2	La hiérarchisation de voirie	25
2.3.3	La réglementation Poids Lourds	28
2.3.4	Le trafic routier.....	29
2.3.5	Les projets routiers	31
2.3.6	La sécurité et aménagements en faveur du partage de voirie.....	32
2.3.7	Le stationnement	36
2.3.8	Bilan AFOM	42
2.4	Analyse de la mobilité active, de l'écomobilité et des nouvelles formes de mobilité	43
2.4.1	Vélos.....	43

2.4.2	Ecomobilité et nouvelles mobilités	58
2.4.3	Bilan AFOM	62
2.5	Analyse du réseau TC et de l'intermodalité	63
2.5.1	Le réseau TC existant	63
2.5.2	Qualité des arrêts	66
2.5.3	L'usage des TC	68
2.5.4	Articulation avec le réseau urbain de Tours Fil Bleu et les parkings relais ...	69
2.5.5	Projets	71
2.5.6	Bilan AFOM	72
2.6	Analyse ciblée sur la ZAC de la Plaudrie	72
2.6.1	Contexte	72
2.6.2	Configuration des voies autour de la ZAC	74
2.6.3	Usages	84
2.6.4	Usages projetés	86
2.6.5	Bilan AFOM	88
3	Conclusion : bilan et enjeux	89
3.1	Principaux éléments de diagnostic	89
3.2	Principaux enjeux	92

Sommaire des illustrations

Figure 1 :	Le contexte géographique administratif.....	10
Figure 2 :	Carte de relief à Larçay et ses environs	11
Figure 3 :	Les pôles générateurs de déplacements à Larçay	12
Figure 4 :	Les établissements scolaires	12
Figure 5 :	La répartition de la population	13
Figure 6 :	Les emplois	14
Figure 7 :	Déplacements Domicile-Travail - Flux supérieurs à 10 uniquement	16
Figure 8 :	Déplacements Domicile-Etudes - Flux supérieurs à 10 uniquement	17
Figure 9 :	Classification administrative du réseau routier.....	24
Figure 10 :	Hiérarchie du réseau de voirie	26
Figure 11 :	Hiérarchie du réseau de voirie départemental	27
Figure 12 :	Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sur les départementales en 2018.....	29
Figure 13 :	Evolution des trafics sur la RD976 entre 2016 et 2020	30
Figure 14 :	Saturation moyenne du réseau routier à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) ..	30
Figure 15 :	Saturation moyenne du réseau routier à l'Heure de Pointe du Matin (HPS)...	31
Figure 16 :	Zones 30 et voies limitées à 30km/h.....	33
Figure 17 :	Localisation et capacités en termes de stationnement	37
Figure 18 :	Taux d'occupation du stationnement	38
Figure 19 :	Voies douces (piétons et cyclistes) et pistes cyclables à Larçay	43
Figure 20 :	Itinéraires cyclables : véloroutes et boucles aux alentours de Larçay	44
Figure 21 :	Les grands axes de demande cyclable inscrits au Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV (2019)	52
Figure 22 :	Itinéraires pédestres et GR notamment	56
Figure 23 :	Sentiers pédestres dans Larçay	56
Figure 24 :	Emplacement des panneaux <i>Rézo Pouce</i>	60
Figure 25 :	Réseau TC - Ligne D Bléré <> Tours	63
Figure 26 :	Réseau TC scolaire - Ligne D Azay-sur-Cher <> Tours.....	64
Figure 27 :	Couverture géographique des arrêts TC	65
Figure 28 :	Qualité des arrêts routiers.....	66
Figure 29 :	Nombre d'élèves inscrits par arrêts de montée	69
Figure 30 :	Positionnement de Larçay vis-à-vis du réseau Fil Bleu et des P+R.....	70
Figure 31 :	Localisation du secteur et contexte.....	73
Figure 32 :	Orientation d'aménagement et de programmation de la ZAC de la Plaudrie .	73
Figure 33 :	Localisation des profils en travers et intersections	74
Figure 34 :	Trafic autour de la ZAC de la Plaudrie.....	84
Figure 35 :	Trafic autour de la ZAC de la Plaudrie (les échelles ne sont pas les mêmes d'un graphe à l'autre)	85
Figure 36 :	Scénario d'aménagement.....	87

1 INTRODUCTION

1.1 Rappel des objectifs de l'étude et des enjeux

L'objectif de l'étude de mobilité est de réfléchir à l'organisation des mobilités à l'échelle de la commune de Larçay et en lien avec les pôles extérieurs (Métropole de Tours et communes voisines notamment). Ainsi, l'OAP Déplacement du PLU de la commune définit d'ores et déjà plusieurs objectifs dont il faudra tenir compte :

- adapter et apaiser les voies dédiées à des modes de déplacements actifs ou pouvant le devenir en fonction des aménagements urbains,
- créer de nouvelles voies douces et les connecter avec les espaces publics, les lieux de rencontre et les quartiers,
- sécuriser certaines voies (carrefour ou croisement).

Ensuite, la commune souhaite également un zoom spécifique sur les alentours de la ZAC de La Plaudrie et son impact ; une étude de dossier de création de ZAC étant menée en parallèle. Pour ce quartier durable, tel qu'indiqué dans la délibération de lancement des études préalables à la création de ZAC, la mobilité sera au cœur des réflexions, afin :

- de sécuriser les déplacements de tous,
- de proposer des alternatives au « tout voiture »,
- de lier ce futur quartier à ceux existants, notamment les mobilités douces,
- d'envisager une réflexion sur le carrefour des rues de la Croix et du Castellum.

1.2 La démarche générale

L'étude portera sur deux échelles :

- le périmètre de réflexion, la commune et les pôles d'attractivité extérieurs (communes voisines, Métropole de Tours...),
- le périmètre d'action, la commune et un zoom autour de la ZAC de la Plaudrie.

L'étude concernera tous les modes de déplacements (en circulation et stationnement) :

- voiture,

- poids lourds,
- transports collectifs,
- vélo,
- marche.

Les objectifs assignés à cette mission seront de :

- caractériser les déplacements actuels et futurs, en prenant en compte les impacts liés à l'urbanisation future sur les déplacements tous modes (en circulation en stationnement) ;
- proposer un schéma multimodal de déplacements traduisant les propositions d'évolution et les principaux axes d'amélioration ;
- décliner le schéma en plan d'actions hiérarchisées et priorisées intégrant l'ensemble des modes de déplacements. Le programme des infrastructures et aménagements sera phasé et comportera une estimation sommaire des dépenses ;
- décliner un plan d'actions spécifique sur les alentours de la ZAC de la Plaudrie en faveur des modes alternatifs à l'automobile.

Une attention particulière sera portée :

- aux aménagements de voirie en cohérence avec la hiérarchisation,
- au développement des modes alternatifs à l'automobile : réseau de cheminements doux, covoiturage, etc.
- à un usage plus raisonné de la voiture par les habitants,
- à la limitation des nuisances générées par le trafic routier.

1.3 Objectif du diagnostic

L'objectif de cette première phase de la mission est de réaliser l'état des lieux de l'organisation des déplacements sur le territoire d'étude. : évaluation du niveau d'offre (tous modes) au regard des besoins de déplacements afin de mettre en exergue les points forts et les carences dans la perspective du développement de la commune.

2 DIAGNOSTIC

2.1 Analyse territoriale

2.1.1 Contexte territorial

La ville de Larçay compte 2 462 habitants en 2017 (*source : INSEE*), répartis entre les deux bourgs (le principal le long du Cher et l'autre au niveau du plateau) et les extensions urbaines sur le plateau.

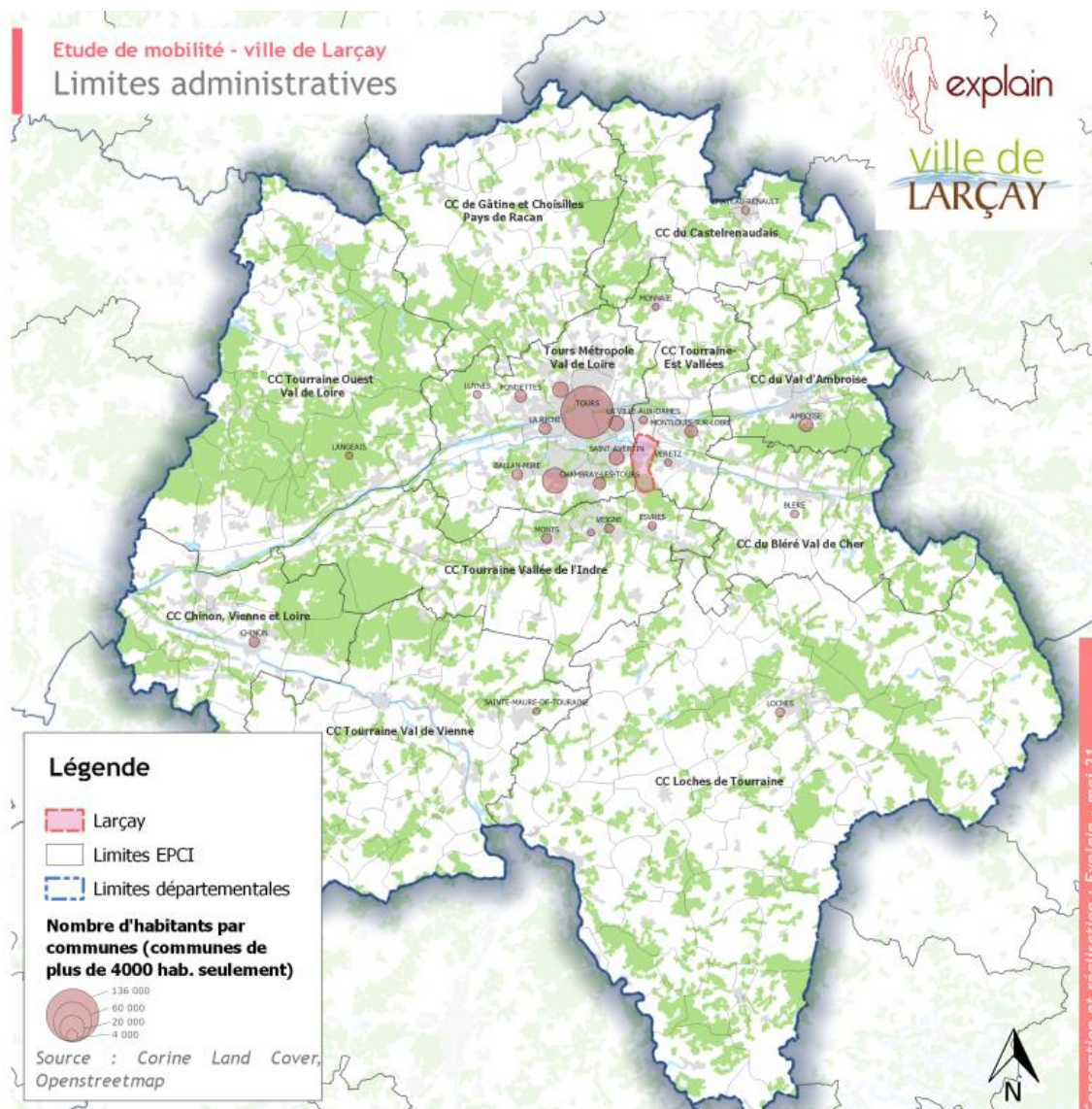
Située en bordure de la métropole de Tours, la commune fait partie :

- De l'aire urbaine de Tours,
- Du SCoT de l'Agglomération Tourangelle,
- Du canton de Montlouis-sur-Loire,
- De la communauté de communes Touraine-Est Vallées.

La ville de Larçay est limitrophe de :

- Saint-Avertin à l'ouest,
- Véretz à l'est,
- Evre-sur-Indre au sud,
- Plusieurs communes au nord du Cher : La Ville aux Dames, Montlouis, Saint-Pierre-des-Corps notamment.

Figure 1 : Le contexte géographique administratif



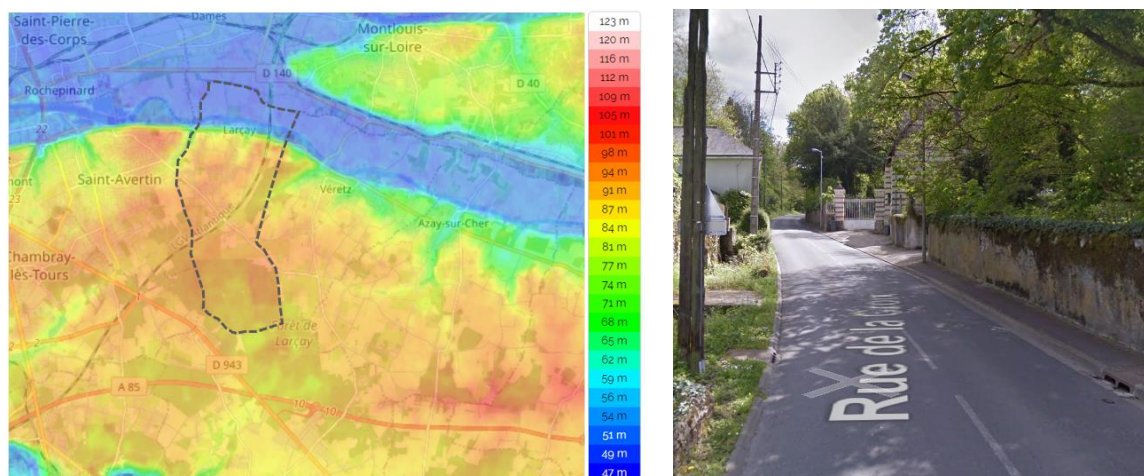
Source : Open Data Région Centre-Val de Loire

2.1.2 Le relief

La ville de Larçay se situe sur un coteau le long du Cher. Ce coteau représente un dénivelé d'une trentaine de mètres et sépare le « bourg » le long du Cher (principal point d'accès pour rejoindre la métropole de Tours, avec le passage de la RD976) et le « plateau », plus au sud (concentrant la majorité des habitants de Larçay).

Ce coteau et son dénivelé représentent le principal problème pour relier le plateau et le cher à pied ou à vélo.

Figure 2 : Carte de relief à Larçay et ses environs



Source : fr.topographic-map.com

Rue de la Croix, en pente entre le plateau et le bourg

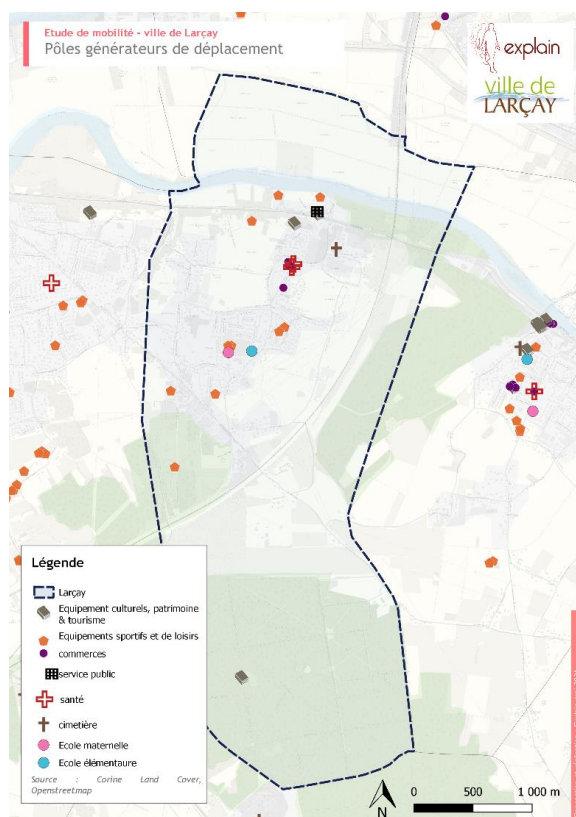
2.1.3 Les pôles générateurs

Les pôles générateurs de déplacements regroupent les services administratifs et de santé, les établissements scolaires, les centres culturels, de sport et de loisirs et les espaces verts. Sur la commune, ces pôles sont principalement situés dans le bourg, proche de la mairie et dans les quartiers bâtis (autour de l'école et de la zone commerciale notamment). La commune accueille notamment :

- une école élémentaire, l'école Jean Moulin, totalisant 163 élèves à la rentrée 2020,
- une école maternelle, l'école Pierre Perret, totalisant 87 élèves à la rentrée 2020.

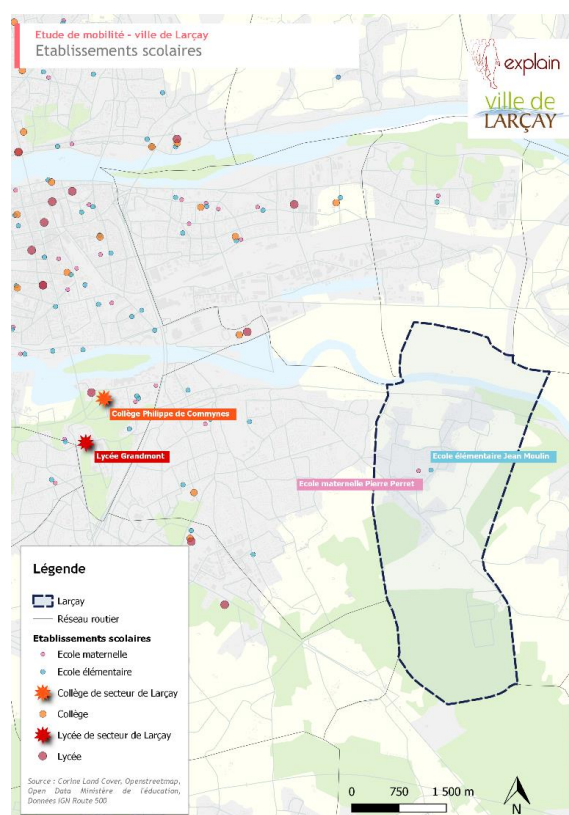
La métropole de Tours, et en particulier la ville de Tours représentent une polarité forte à proximité de Larçay. Cette polarité concentre de nombreux emplois, des établissements recevant du public et notamment le collège Philippe de Commines et le lycée Grandmont, établissements de secteur pour les élèves résidant à Larçay.

Figure 3 : Les pôles générateurs de déplacements à Larçay



Source : Open Street Maps

Figure 4 : Les établissements scolaires



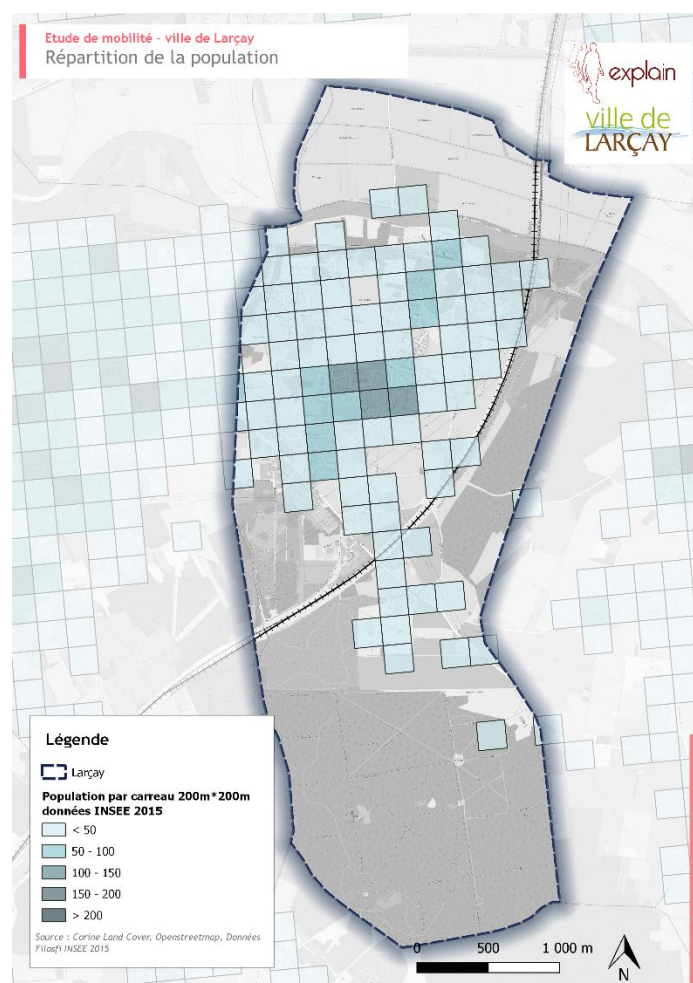
Source : Open Street Maps

2.1.4 La population

La commune de Larçay regroupe 2 462 habitants selon le recensement de l'INSEE de l'année 2017 pour une superficie de 11,19 km², soit une densité de 220 habitants/km². Cette densité de population modérée s'explique par un habitat principalement résidentiel et une large partie de la commune couverte par de la forêt au sud de la voie ferrée notamment.

La carte ci-dessous présente la répartition de la population sur la base des données INSEE 2015 de carroyage 200 mètres x 200 mètres. Cette carte illustre une répartition assez homogène de la population sur la commune dans les zones bâties. Toutefois, le secteur autour des Réchées sur le plateau apparaît plus dense.

Figure 5 : La répartition de la population

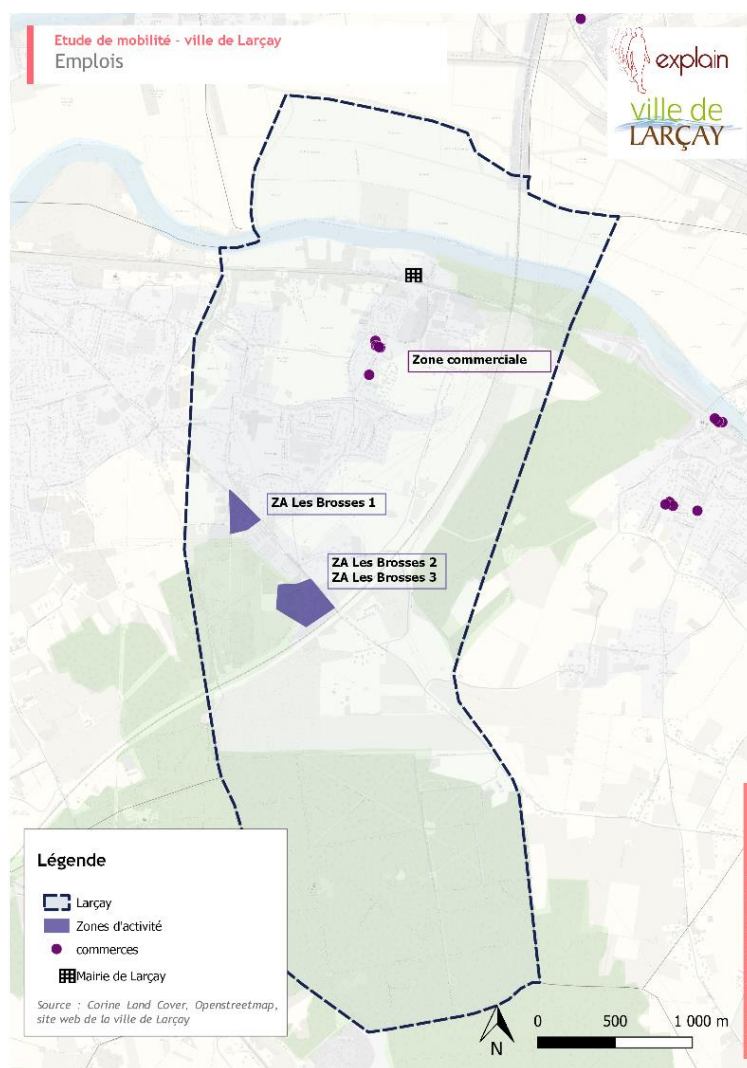


Source : données INSEE

2.1.5 Les emplois

La commune de Larçay totalise 438 emplois selon le recensement de l'INSEE de l'année 2017. Il s'agit majoritairement d'entreprises localisées dans les deux zones d'activité que compte la commune : les brosses 1 et les brosses 2. Les secteurs d'activité des entreprises présentes à Larçay sont notamment la petite industrie, les services et l'artisanat. Par ailleurs, la zone d'activité Les Brosses 3 est en développement à proximité de la zone Les Brosses 2.

Figure 6 : Les emplois



Source : données INSEE, données Open Street Maps

2.1.6 Bilan AFOM

Le bilan ci-dessous synthétise les principaux points des analyses présentées préalablement.

<p style="text-align: center;">ATOUTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Une proximité immédiate avec Tours et sa métropole, concentrant emplois, équipements et établissements scolaires, mais induisant des déplacements réguliers. Un cadre de vie agréable à proximité du Cher. Une activité économique sur la commune avec 2 zones d'activités et plus de 400 emplois. 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> Un coteau entre le bourg et le plateau, pouvant décourager la pratique de la marche ou du vélo. Une coupure formée par le Cher et la voie ferrée, et une absence de franchissement à proximité immédiate, isolant Larçay des territoires plus au nord.
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> Une population et des pôles générateurs concentrés au niveau du plateau, propice aux déplacements en modes actifs (petites distances). Une zone d'activité en développement à proximité des deux zones déjà existantes. 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> Un habitat résidentiel encourageant l'usage de la voiture.

2.2 Analyse des besoins de déplacements

2.2.1 Les déplacements Domicile-Travail

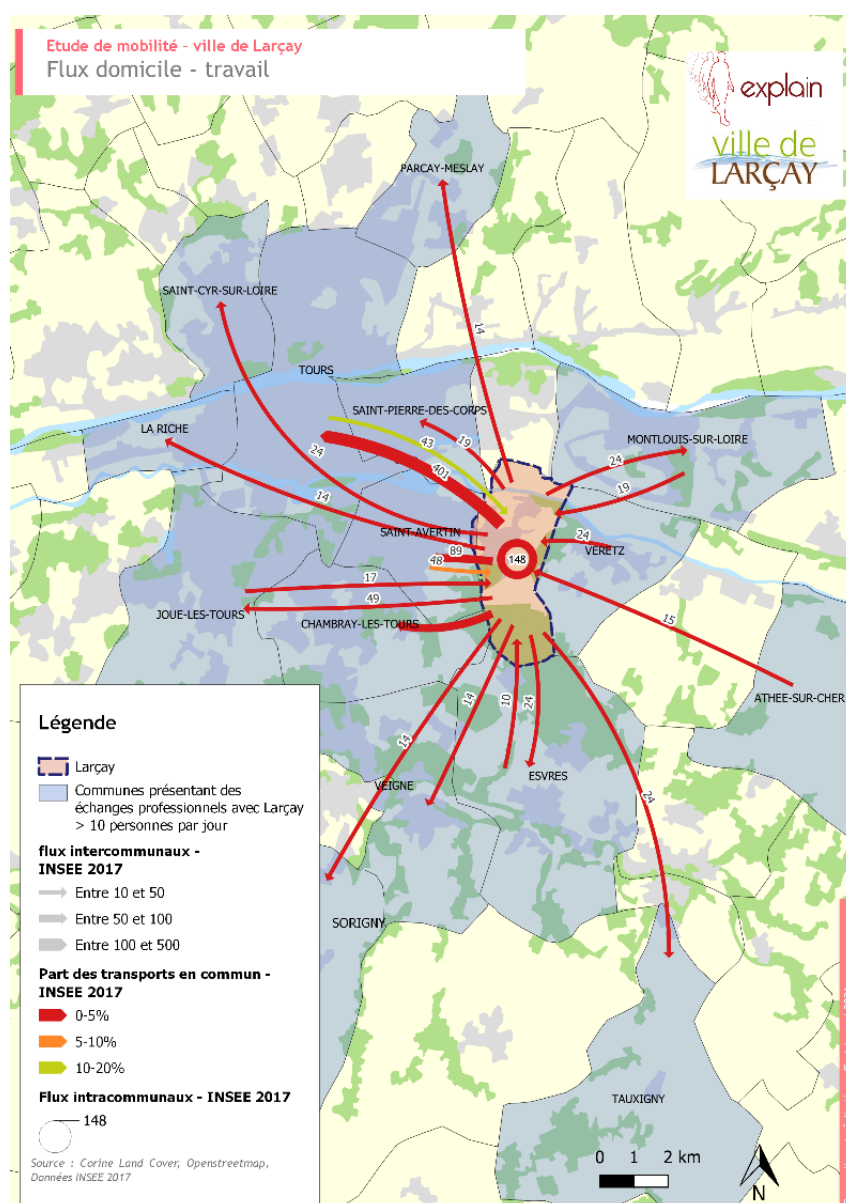
Au total, 1 324 déplacements Domicile-Travail ont pour origine ou destination la commune de Larçay, selon les données de mobilités professionnelles 2017 de l'INSEE. Parmi ces flux :

- 148 sont internes à Larçay, soit 11%. Cela représente 33% des emplois de la commune (438) ;
- 275 sont entrants à destination de la commune de Larçay, soit 21%. Les flux les plus importants proviennent de Saint-Avertin (48 déplacements) et de Tours (43 déplacements) ;
- 901 sont sortants depuis la commune de Larçay, soit 67%, majoritairement à destination de Tours (401 déplacements).

La majorité des déplacements Domicile-Travail sont sortants, en lien avec le fort caractère résidentiel de la commune. La carte ci-dessous présente les origines et destinations des principaux flux, dont la valeur est supérieure à 10.

Ces déplacements sont très majoritairement effectués en voiture, avec une part modale des transports en commun globalement inférieure à 5%. Cette part est cependant de 12% pour les personnes qui habitent à Tours et viennent travailler à Larçay. Elle est juste au-dessus de 5% pour les personnes habitant à Saint-Avertin et travaillant à Larçay.

Figure 7 : Déplacements Domicile-Travail - Flux supérieurs à 10 uniquement



Source : données INSEE

2.2.2 Les déplacements Domicile-Etudes

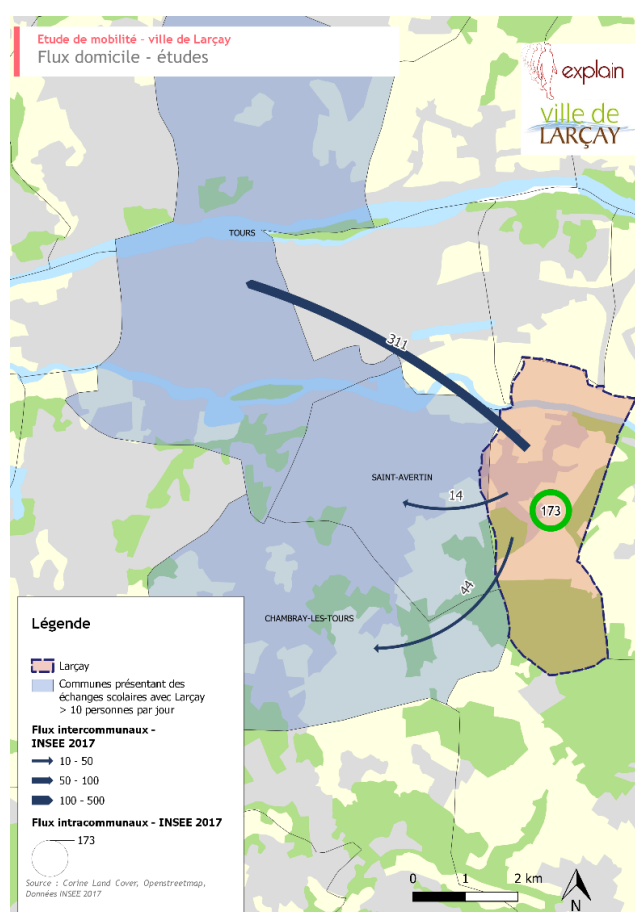
Les déplacements Domicile-Etudes, ayant pour origine ou destination Larçay, représentent un total de 591 flux journaliers, selon les données du Recensement Général de la population en 2017 de l'INSEE. Parmi ces flux :

- 173 sont internes à Larçay, soit 29% ;
- 27 sont entrants, soit 5% ;
- 391 sont sortants (dont 311 vers Tours), soit 66%.

Une majorité des déplacements Domicile-Etudes sont sortants, car les établissements de secteur sont situés à Tours. Environ 311 élèves de Larçay étudient à Tours et 44 élèves de Larçay étudient à Chambray-les-Tours.

La carte ci-après illustre les origines et destinations des principaux flux, dont la valeur est supérieure à 10.

Figure 8 : Déplacements Domicile-Etudes - Flux supérieurs à 10 uniquement



Source : données INSEE

2.2.3 Les déplacements des habitants (source : Enquête mobilité 2019 sur le département d'Indre-et-Loire)

Contexte

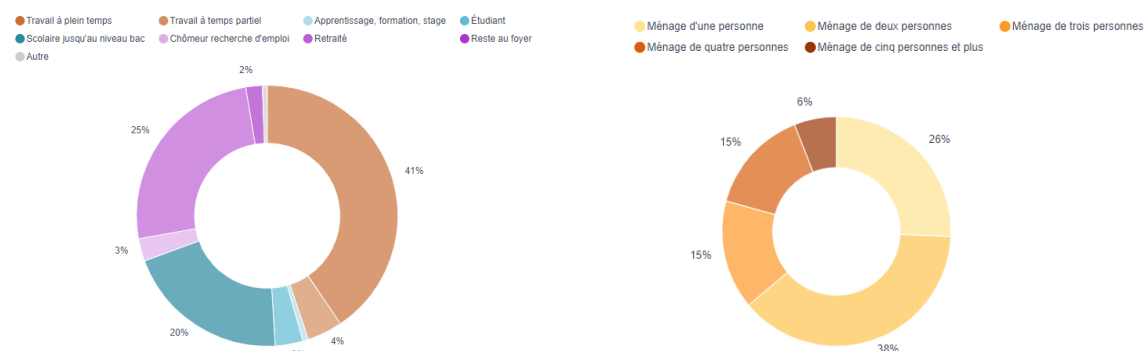
Une enquête mobilité a été réalisée en 2019 par le Syndicat des Mobilités de Touraine et le SMAT (périmètre du SCoT) sur l'ensemble du département de l'Indre-et-Loire. Cette étude permet d'avoir une « photographie » des déplacements quotidiens des habitants. Cette enquête quantitative s'intéresse à la répartition des flux, aux parts modales pour chaque mode de transport ou encore aux relations entre transports et urbanisme.

Sur le territoire de la Communauté de Communes Touraine-Est-Vallées, 654 personnes (407 ménages) ont été enquêtées, et 2 651 déplacements ont été recensés. Dans un souci de représentativité des données (nombre de ménages interrogés sur Larçay trop faible), les résultats présentés ci-après sont les résultats de l'enquête agrégés sur les communes de la CCTEV ou sur les communes de la CCTEV privées de Vouvray, La Ville-aux-Dames et Vernou-sur-Brenne (en fonction des analyses). L'hypothèse ainsi faite est que les habitants de Larçay se déplacent de façon similaire à leurs voisins de la CCTEV, dans la mesure où les communes de la CCTEV présentent des contextes géographiques, urbains et socio-démographiques équivalents.

Caractéristiques de la population et des ménages



Source EMD : Répartition des résidents de la CCTEV en classe d'âge (%)



Source EMD : Répartition de la population de la CCTEV selon l'occupation

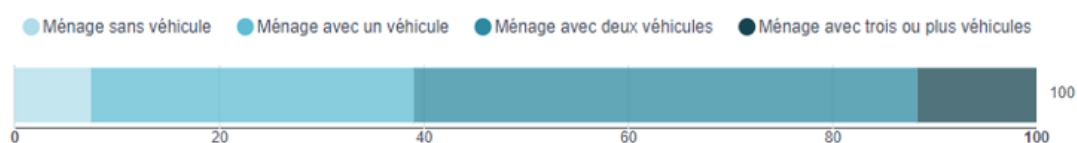
Source EMD : Répartition des ménages de la CCTEV selon leur taille

La population d'actifs (scolaires jusqu'au bac, étudiant(e)s, en formation, travail à temps plein ou partiel) représente 69% de la population totale. Étant donné leur activité quotidienne, ces personnes sont soumises à des déplacements quotidiens contraints et pendulaires (du lieu d'habitation au lieu d'étude, de formation ou de travail). Les personnes

inactives (retraité(e)s, personnes en recherche d'emplois, personnes restant au foyer) représentent 31% de la population et sont plus libres de leurs déplacements.

Par ailleurs, la CCTEV compte en moyenne 2.4 personnes par ménage (contre 2.0 par exemple pour la métropole de Tours), ce nombre important reflète notamment la typologie d'habitat plutôt résidentiel de la commune.

Equipement des ménages



Source EMD : Ménages selon le nombre de voitures à disposition

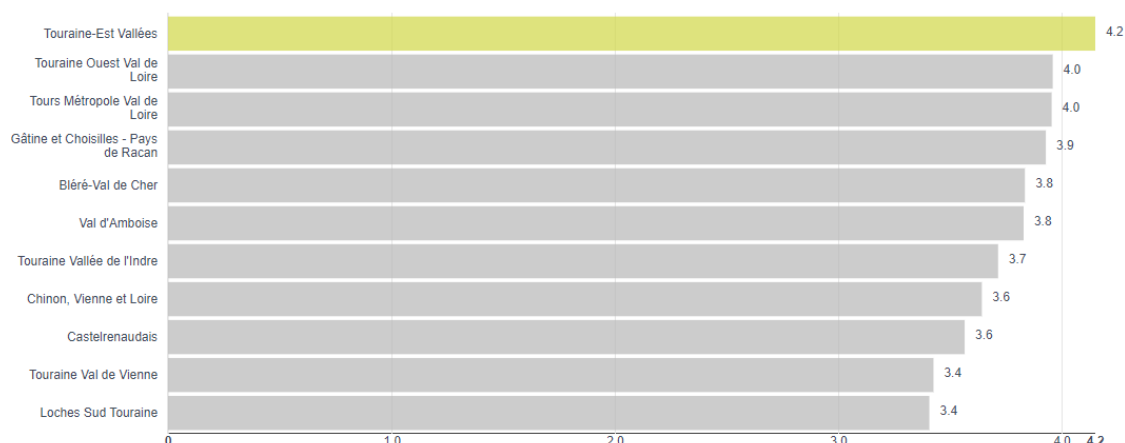


Source EMD : Ménages selon le nombre de voitures à disposition

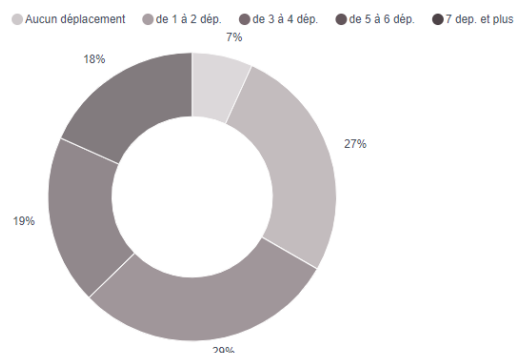
La CCTEV compte en moyenne 1.62 voitures par ménage. C'est le taux de motorisation le plus élevé parmi les EPCI du département (1.48 pour Touraine Ouest Val de Loire et 1.07 pour la métropole de Tours). Ce taux de motorisation important s'explique par le caractère périurbain du secteur et la taille importante des ménages. Aussi, 93% des personnes en âge de conduire possèdent le permis, la voiture est donc très accessible par les personnes du territoire.

Concernant le vélo, les ménages sont largement équipés, avec 70% des ménages disposant au moins d'un vélo et 60% de plus de deux vélos.

Mobilité des résidents



Source EMD : Nombre moyen de déplacements par jour et par personne dans les EPCI d'Indre-et-Loire



Source EMD : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens pour la CCTEV

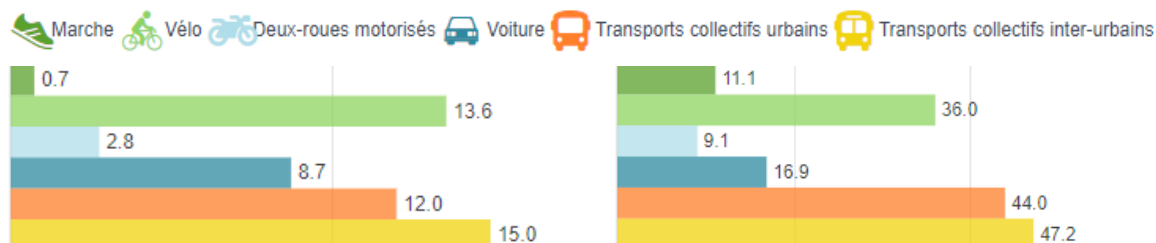
La CCTEV est l'EPCI d'Indre-et-Loire qui comptabilise le nombre de déplacements moyen par jour et par personne le plus important, soit 4,2 déplacements en moyenne.

Par ailleurs, pour les habitants de la CCTEV, la durée totale en déplacement (somme des durées des déplacements de la journée) est de 69 minutes, avec une distance moyenne parcourue importante de 33 km. La distance moyenne d'un déplacement est de 8 km.

Les modes de déplacement

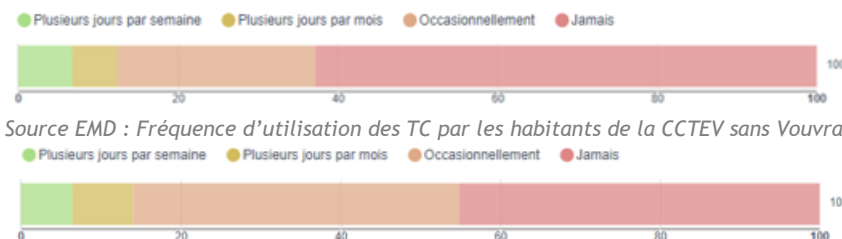


Source EMD : Parts modales des habitants de la CCTEV



Source EMD : Distance moyenne des déplacements des habitants de la CCTEV en fonction du mode

Source EMD : Durée moyenne des déplacements des habitants de la CCTEV en fonction du mode



Source EMD : Fréquence d'utilisation des TC par les habitants de la CCTEV sans Vouvray, Vernou & la Ville-aux-Dames

Source EMD : Fréquence d'utilisation du vélo par les habitants de la CCTEV sans Vouvray, Vernou & la Ville-aux-Dames

En cohérence avec la motorisation importante dans la CCTEV, la voiture est le mode de déplacement très majoritaire avec une part modale de 75% (une des plus importante parmi

les EPCI de l'Indre-et-Loire). La marche apparaît deuxième avec une part modale significative de 19%. Les transports en commun (6%) et le vélo (0.7%) ont des parts modales faibles.





Par ailleurs, illustrant les parts modales faibles des TC et vélos :

- plus de 60% des habitants de la CCTEV ne se déplacent jamais en TC et seulement 10% se déplacent en TC régulièrement (plusieurs jours par semaine).
- l'usage du vélo demeure relativement occasionnel : 41% des habitants de la CCTEV l'utilisent occasionnellement, et seulement 5% plusieurs fois par semaine (45% ne l'utilisent jamais)

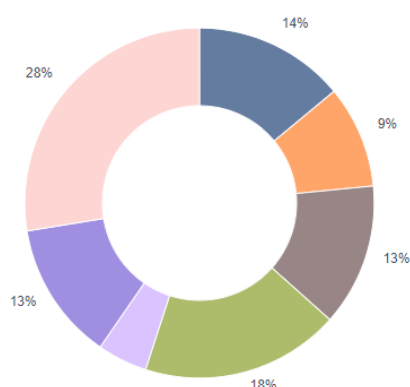
Concernant la distance et la durée des déplacements, en moyenne les TC sont utilisés pour des trajets plus longs que la voiture (entre 12 et 15 km contre 9 km) et bien moins rapides (entre 44 et 47 minutes contre 17 minutes), illustrant l'absence de compétitivité de ce mode face à la voiture en termes de temps de parcours. Le vélo est utilisé pour des déplacements longs : 13 km et 36 minutes en moyenne, représentatif d'un usage loisirs ou d'initiés.

Par ailleurs, l'intermodalité est très peu pratiquée dans la CCTEV, avec 97% des déplacements qui se font à un seul mode.

Motifs de déplacements

 Domicile ⇌ Travail
  Domicile ⇌ Formations
  Domicile ⇌ Achats
  Domicile ⇌ Loisirs, autres
  Domicile ⇌ Démarches
  Domicile ⇌ Accompagnement

 Déplacements secondaires



©EMC² de Touraine

Source EMD : Fréquence d'utilisation des TC par les habitants de la CCTEV sans Vouvray, Vernou & la Ville-aux-Dames

Les déplacements contraints (domicile <> travail, domicile <> formations et 70% des domicile <> accompagnement) ne représentent que 32% des déplacements. Par ailleurs, 28% des déplacements sont des déplacements « secondaires » : ils n'ont pas pour origine ou pour destination le domicile.

Compléments à l'enquête¹

En complément de cette analyse quantitative, les points suivants ont été soulevés :

¹ Source : entretien Syndicat des Mobilités de Touraine

- L'EMD s'intéresse aux déplacements tous motifs, et il est important de ne pas uniquement considérer les déplacements pendulaires contraints (domicile-travail, domicile-étude).
 - Ces déplacements contraints sont néanmoins importants, ils conditionnent souvent le mode (si la voiture est utilisée la voiture le matin, elle est davantage utilisée la journée pour d'autres déplacements).
 - D'autant que sur la commune de Larçay il n'y a pas que des actifs (aussi des retraités, des personnes sans emplois).
- Beaucoup de personnes habitant à Larçay travaillent dans la métropole, et très peu s'y rendent en TC :
 - Ces personnes sont captives de leur voiture : Larçay est une commune située dans un « angle mort » du fait du Cher notamment qui oblige à se rabattre sur d'autres communes avant de rejoindre Tours, et Larçay dispose d'une desserte TC peu compétitive.
 - Aussi, il y a très peu de contrainte de circulation dans la métropole de Tours (à part très ponctuellement sur le franchissement du Cher entre Saint-Avertin et Tours) ou de stationnement (d'après l'EMD, 98% des personnes du syndicat qui travaillent dans la métropole bénéficient d'une place de stationnement gratuite) n'incitant pas au report modal.
 - La voiture est le mode de déplacement le plus compétitif en termes de temps de parcours, et l'utilisation d'un autre mode est dû à des convictions (écologiques notamment) ou des contraintes financières.
- Par ailleurs, suite de la crise sanitaire, le déploiement de nouvelles pratiques (télétravail, télé-études...) a eu un impact sur les habitudes de déplacement, mais plusieurs années seront nécessaires pour avoir un aperçu de la pérennité (ou non) de ces mutations.

2.2.4 Bilan AFOM

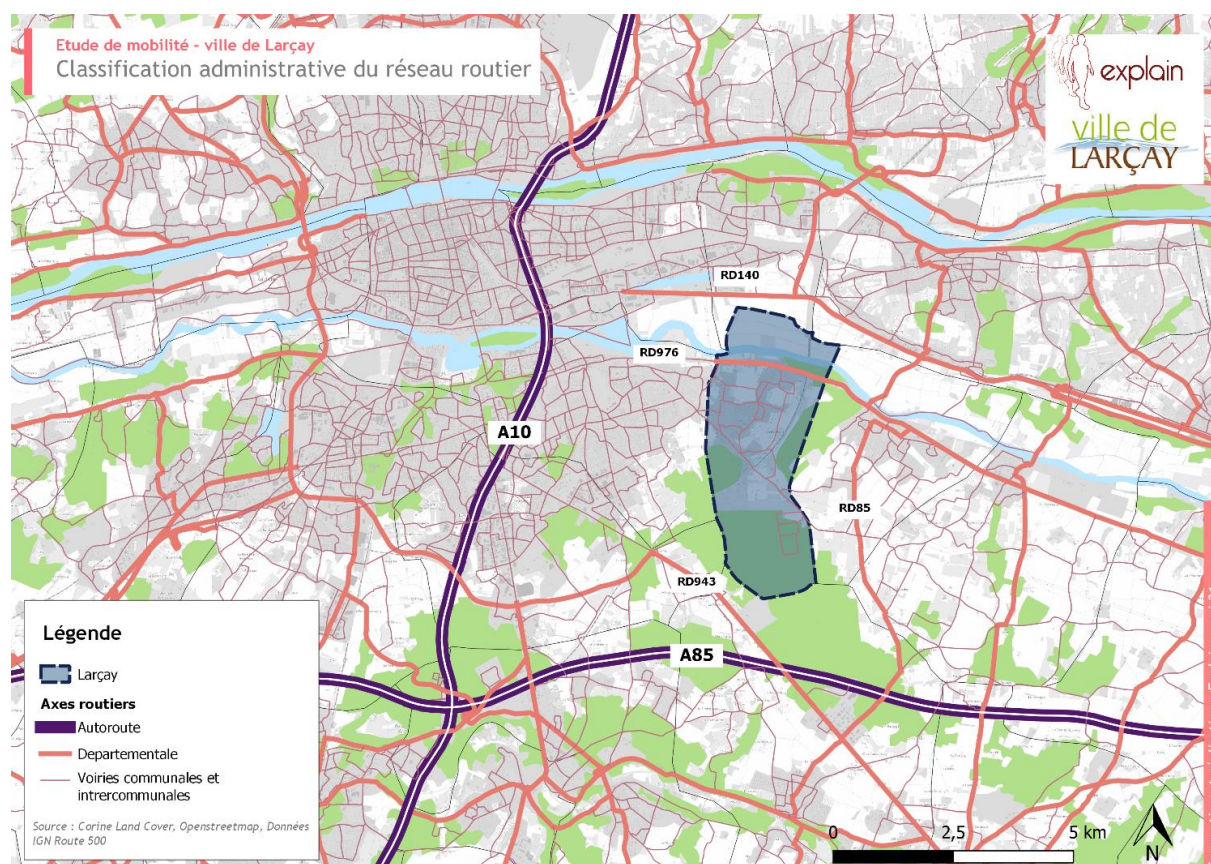
Le bilan ci-dessous synthétise les principaux points des analyses présentées préalablement.

<p style="text-align: center;">ATOUTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une mobilité élevée, illustrant le dynamisme des habitants de la CCTEV. 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une propension à beaucoup se déplacer, majoritairement en voiture. • Une faible utilisation des TC du fait notamment d'une desserte peu compétitive par rapport à la voiture.
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des déplacements pendulaires contraints (domicile-travail) largement tournés vers Tours, favorables au développement des alternatives TC ou du covoiturage. • Un taux d'équipement important en vélos et un usage majoritairement occasionnel, illustrant le potentiel de développement pour un usage régulier quotidien. 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un taux d'équipement en voiture des ménages élevé, et un usage de la voiture très installé (la voiture est le mode le plus concurrentiel en termes de temps de parcours). • Une distance moyenne parcourue par jour importante (33 km) peu propice aux déplacements en modes actifs (vélo et piéton).

2.3 Analyse de la circulation routière

2.3.1 L'organisation du réseau viaire

Figure 9 : Classification administrative du réseau routier



Source : données IGN route 500

La ville de Larçay dispose d'une position stratégique en matière de mobilités routières. Elle présente notamment :

- Une proximité avec le réseau autoroutier national sur l'axe nord-sud (A10) et sur l'axe est-ouest (A85),
- Une proximité avec le réseau départemental : la RD976 le long du Cher traverse le nord de Larçay et permet de connecter la commune à Tours.

La commune est longée par le Cher au nord, et les franchissements les plus proches de la commune sur le Cher sont :

- À l'ouest, l'A10 et l'avenue Georges Pompidou à Tours,
- À l'est, la RD85 à Véretz.

L'absence de franchissements du Cher à Larçay isole la commune des territoires et communes situées au nord.

2.3.2 La hiérarchisation de voirie

Une hiérarchisation des voies a été établie dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) déplacements du PLU arrêté en 2020. Cette hiérarchisation a pour objectif de donner une vision globale de l'organisation des voies. Elle est un outil d'aide à la décision pour prolonger le programme de réaménagement de voiries déjà engagé.

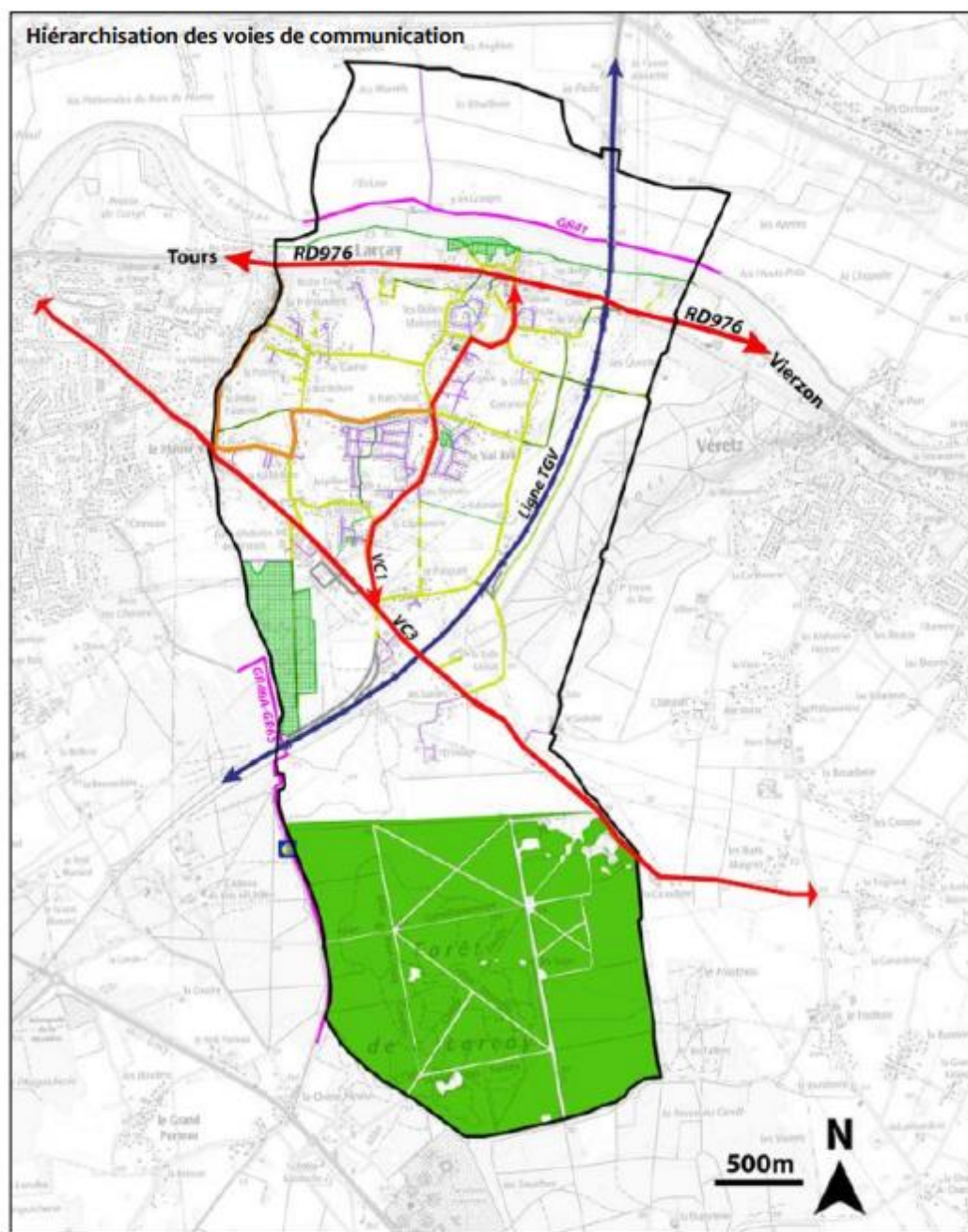
La hiérarchisation a permis de préciser les usages préférentiels des voiries pour atteindre une cohérence entre la forme des rues et les fonctions attendues, notamment :

- Des voies de transit adaptées pour un transit conséquent,
- Des voies apaisées dans les quartiers pour améliorer le cadre de vie et permettre les modes alternatifs à la voiture (vélos, piétons),
- Des voiries secondaires encourageant le partage modal.

Cela a mené à une hiérarchisation des voies en 5 catégories :

- Voies structurantes pour le territoire (communes voisines, agglomération),
- Voies de desserte entre communes proches ou quartiers,
- Voies secondaires ou tertiaires à vocation majoritairement communale,
- Voies tertiaires de liaisons internes,
- Voies douces.

Figure 10 : Hiérarchie du réseau de voirie



Conception : PURBS 2018

- ↔ Voies structurantes pour le territoire (communes voisines, agglomération)
- ↔ Voies de desserte entre communes proches ou quartiers
- ↔ Voies secondaires ou tertiaires à vocation majoritairement communale
- ↔ Voies tertiaires de liaisons internes
- ↔ Voies douces

Source : OAP déplacements du PLU, ParenthesesURBaines, 2018

Les axes principaux identifiés comme structurants pour le territoire sont :

- La RD976 au sud du Cher, orientée est-ouest,
- La VC3, rue Paul-Louis Courier, traversant le plateau du nord-ouest au sud-ouest,
- La VC1, reliant ces deux premières voies et traversant la commune du nord au sud.

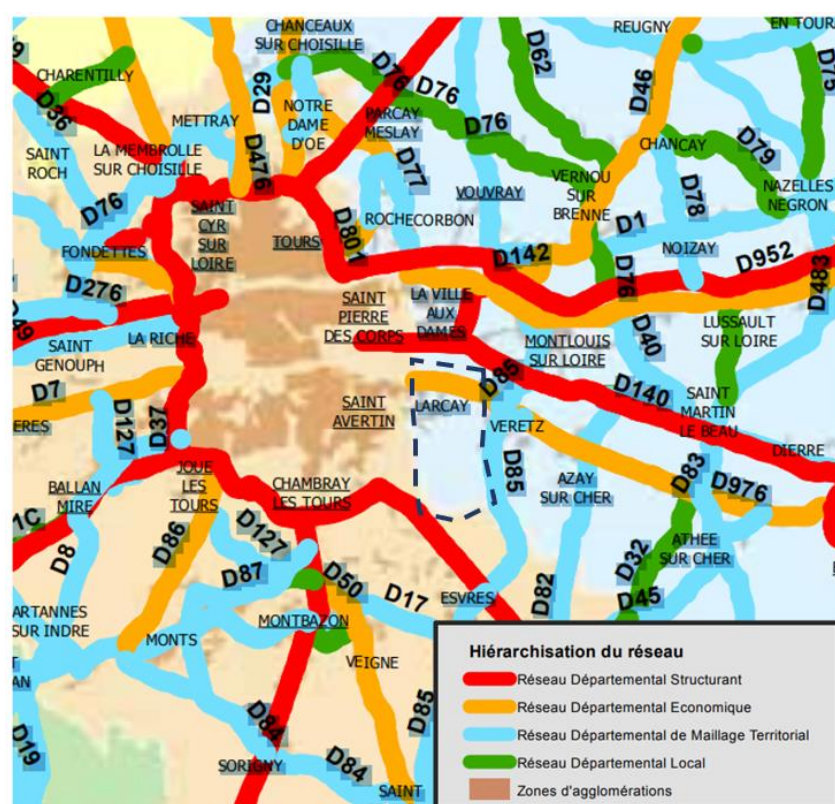
Les rues des Naudinières et de la Pardonnerie identifiées comme voies de desserte entre communes proches ou quartiers relient la VC1 et la VC3.

Une hiérarchisation des voies a également été menée par le département de l'Indre-et-Loire (CD37) et a été approuvée au conseil général d'Indre-et-Loire du 15 mars 2013.

Cette hiérarchisation classe le réseau de départementales en 4 catégories :

- Réseau départemental Structurant,
- Réseau départemental Economique,
- Réseau départemental de Maillage Territorial,
- Réseau départemental Local.

Figure 11 : Hiérarchie du réseau de voirie départemental



Source : Règlement de voirie, CD37, 2014

La RD976 qui longe le Cher et traverse le nord de Larçay dans la direction est-ouest est identifiée comme appartenant au Réseau Départemental Economique. Ce type de réseau permet le maillage économique complémentaire du Réseau Départemental Structurant, notamment la desserte des zones artisanales et des carrières. Le Réseau Départemental Structurant permet la desserte de tous les grands pôles économiques par les voies autoroutières et comprend les voies à plus fort trafic et dont le pourcentage poids lourds est le plus élevé.

Le Réseau Départemental Economique dessert également les principaux sites touristiques du département. Sont également classées dans le Réseau Départemental Economique les RD tangentiels aux départements limitrophes au Sud de l'Indre-et-Loire qui supportent notamment le passage fréquent de grumiers.²

2.3.3 La réglementation Poids Lourds

Concernant la réglementation PL à Larçay, les poids lourds de 7.5 tonnes et plus sont interdits sur la RD976 entre Bléré et Tours, sauf en desserte locale. La déviation se fait par la RD140, route parallèle à la RD976, localisée au nord.³

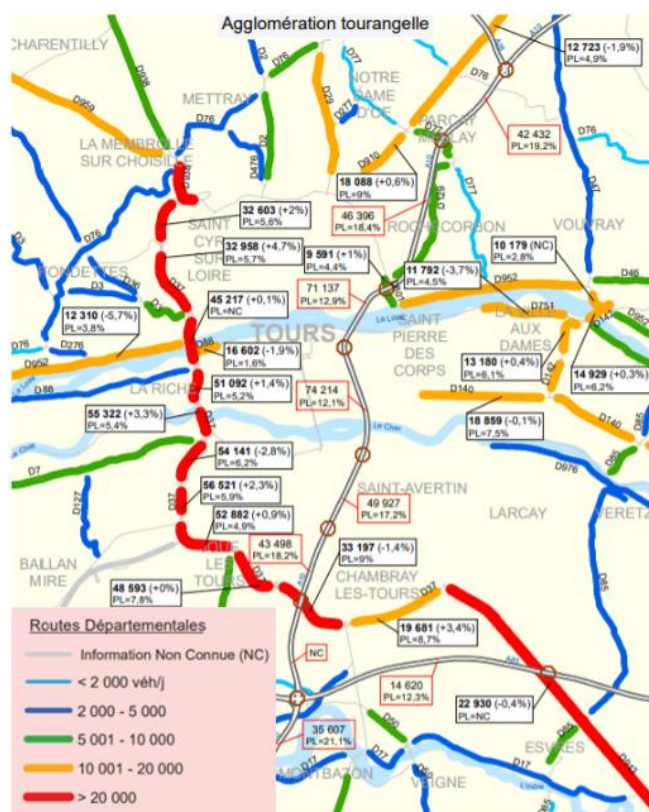
² Source : entretien CD37

³ Source : entretien CD37

2.3.4 Le trafic routier

Le trafic moyen journalier annuel sur les routes départementales

Figure 12 : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sur les départementales en 2018



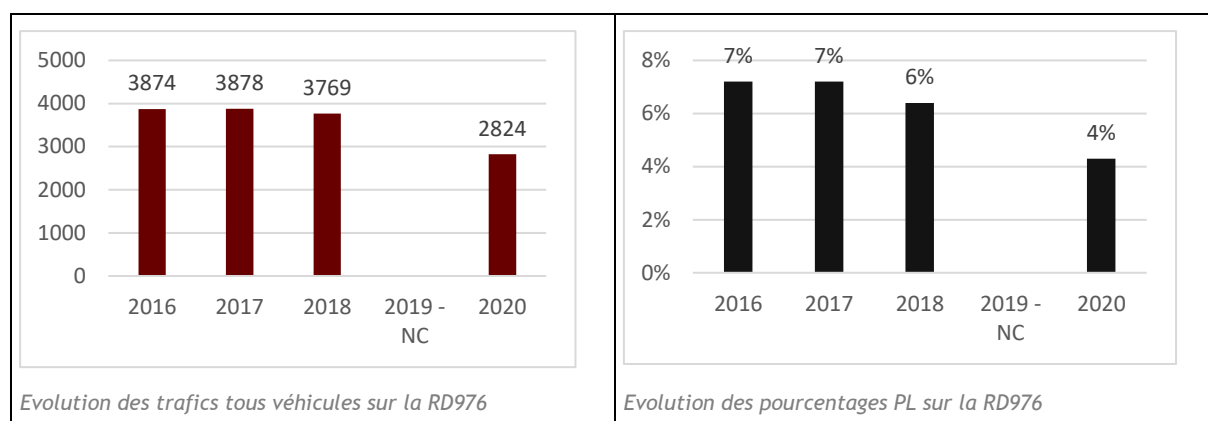
Source : recensements permanents de la circulation en Indre-et-Loire en 2018

Les routes départementales de l'est de la métropole tourangelle et de ses environs accueillent des trafics journaliers modérés (moins de 20 000 véhicules par jour sur les pénétrantes depuis l'est : du nord au sud les RD46, RD952, RD 751, RD140 et RD976). Les parts PL sont elles aussi raisonnables, entre 3% et 7.5%.

Concernant plus spécifiquement la RD976 qui traverse Larçay :

- Les trafics tous véhicules sont relativement faibles (entre 2 800 et 3 800 véhicules par jour en moyenne) et en accord avec la hiérarchisation de cet axe (réseau départemental économique). Les trafics portés par la route sont stables entre 2016 et 2018 autour de 3 800 véhicules par jour (les comptages de l'année 2019 ne sont pas disponibles, et ceux de 2020 ne sont pas représentatifs à cause des différents confinements et de la situation sanitaire).
- Les trafics et pourcentage PL sont faibles (stables autour de 7% entre 2016 et 2018) mais sont source de nuisances pour les riverains (bruit et pollution notamment).

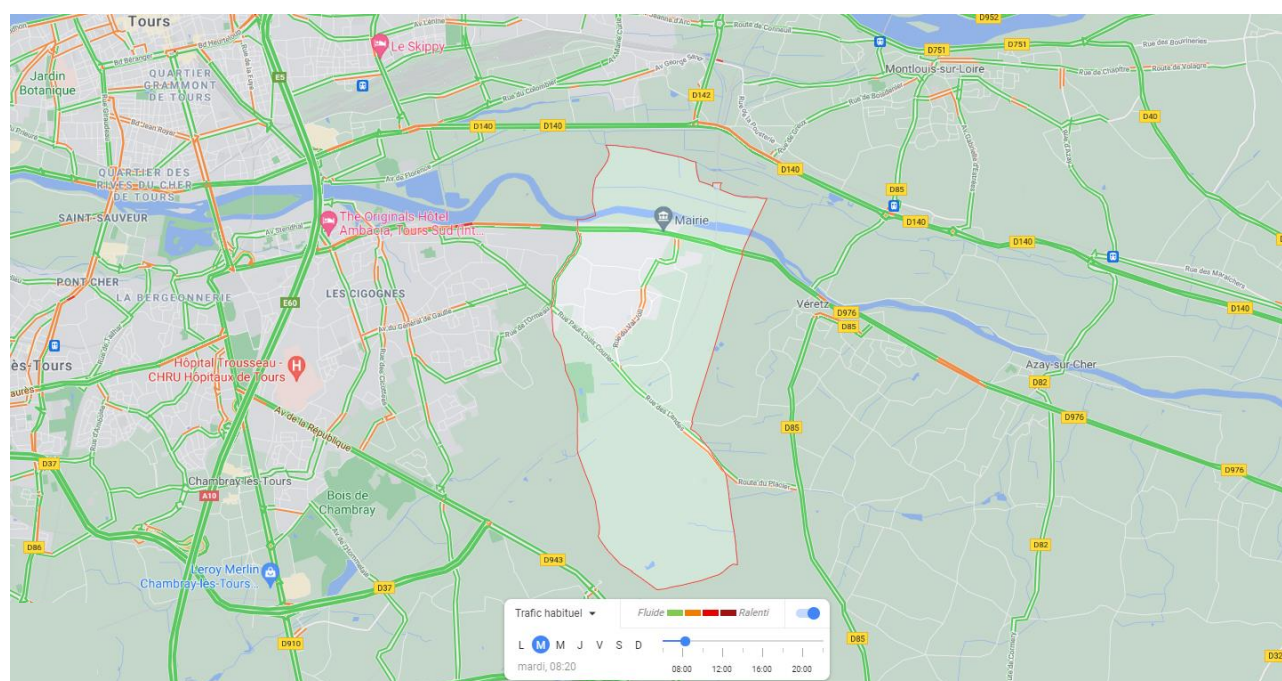
Figure 13 : Evolution des trafics sur la RD976 entre 2016 et 2020



Source : recensements permanents de la circulation en Indre-et-Loire, 2016

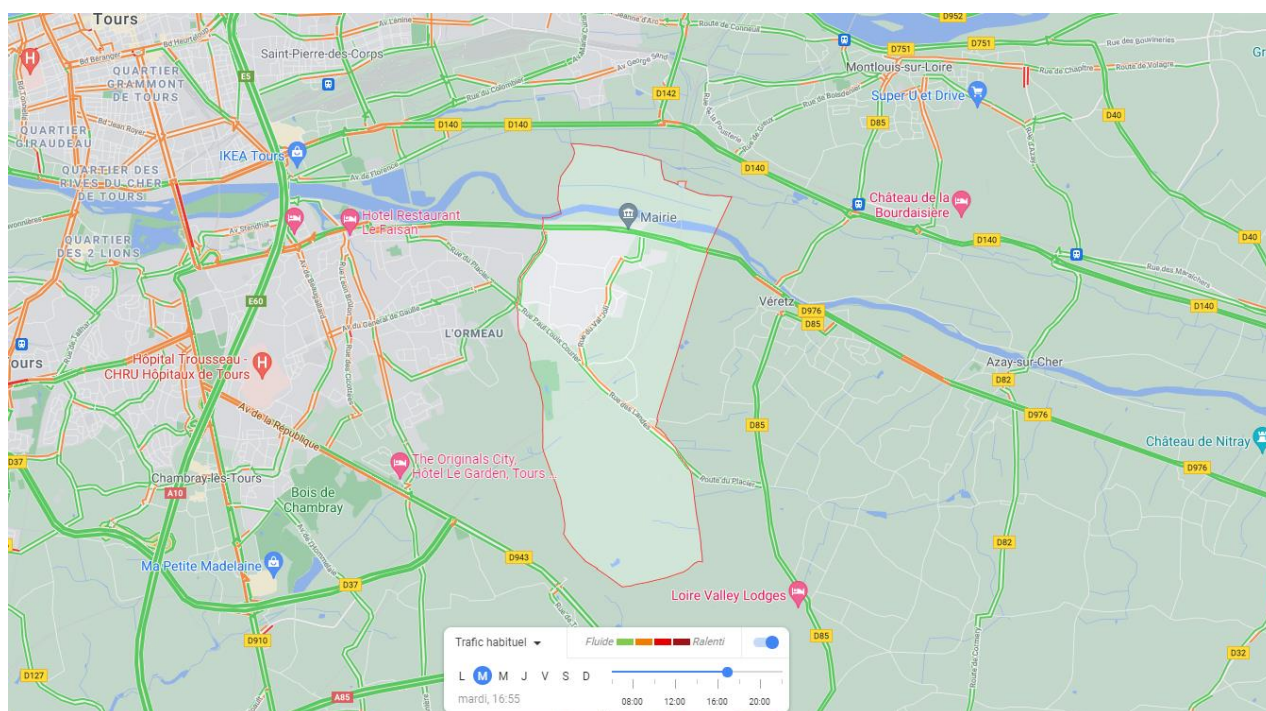
La saturation du réseau routier

Figure 14 : Saturation moyenne du réseau routier à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)



Source : données de trafic GOOGLE

Figure 15 : Saturation moyenne du réseau routier à l'Heure de Pointe du Matin (HPS)



Source : données de trafic GOOGLE

Le réseau routier apparaît relativement fluide à Larçay et sur les axes environnants aux heures de pointe.

Les quelques ralentissements sont localisés rue du Val Joli dans les deux sens de circulation, rue des Landes en direction de l'est et sur la rue de Larçay RD976 en direction de Tours.

2.3.5 Les projets routiers

Des réflexions sont menées par la commune dans l'objectif de favoriser les déplacements doux et les sécuriser :

- aménagement de la voie reliant le Puits Pabot et le rond-point Pardonnerie / Val Joli / Bourdaisière.
- réaménagement de la rue de la Babinière avec la création de trottoirs : côté est uniquement sur le haut de la rue et sur les deux côtés pour le bas de la rue (horizon de réalisation : mars 2022)

La communauté de communes a également un projet sur la rue Paul-Louis Courier (VC3) d'environ 1 million d'euros. Ces réaménagements seront l'occasion de mettre en place l'itinéraire cyclable reliant Véretz à Larçay inscrit au Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV. La métropole de Tours mène en parallèle des travaux d'aménagement dans la

continuité de cet axe, cela permettra notamment aux Larcéens de bénéficier d'un itinéraire cyclable vers Tours qui évite les dénivelés du coteau.⁴

2.3.6 La sécurité et aménagements en faveur du partage de voirie

Concernant l'accidentologie, un accident corporel grave a été recensé en 2019 (c'est le seul sur les 10 dernières années) sur la commune de Larçay. L'accident a eu lieu à l'entrée de la commune, au niveau du carrefour situé entre la RD976 et la rue de la Croix.⁵

La commune de Larçay compte de nombreux aménagements permettant de réduire les vitesses, et ainsi de protéger tous les usagers de la voirie (piétons, automobilistes, cyclistes). Parmi ces aménagements, des zones 30 proches des commerces et équipements ainsi que dans les zones résidentielles. En dehors des zones 30, la commune de Larçay a localement limité les vitesses à 30 km/h sur certains axes et accompagné ces limitations d'aménagements incitant à rouler moins vite (ralentisseurs, écluses). La commune de Larçay n'a en revanche pas aménagé de zones de rencontre.

Zones 30

En guise de rappel réglementaire : une zone 30 est différente d'une voie limitée à 30 km/h

- **Une rue où la vitesse maximale autorisée est de 30 Km/h ne présente pas de statut particulier.** Le régime « général », « commun » s'applique tant pour les espaces de circulations que pour les traversées :
 - Sur le plan juridique : il est précisé dans la circulaire d'application du 18 décembre 1990 que le recours à des limitations de vitesses plus rigoureuses que le 50 km/h en agglomération correspondent à des situations particulières comme un danger ponctuel par exemple. De fait, compte tenu des possibilités offertes par la zone 30, les limitations ponctuelles à 30 km/h doivent rester occasionnelles.
 - Les vélos peuvent bénéficier d'un double-sens cyclable mais de façon non obligatoire.
 - Les piétons, s'ils se situent à moins de 50 mètres d'une traversée piétonne réglementaire sont tenus de l'emprunter pour traverser la chaussée. Dans le cas contraire, s'il montre la volonté de traverser la chaussée, il est prioritaire.
- **La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons.** Elle est donc souvent accompagnée d'aménagements marquant les entrées et sorties de la zone afin de réduire la vitesse de circulation.
 - La réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent.

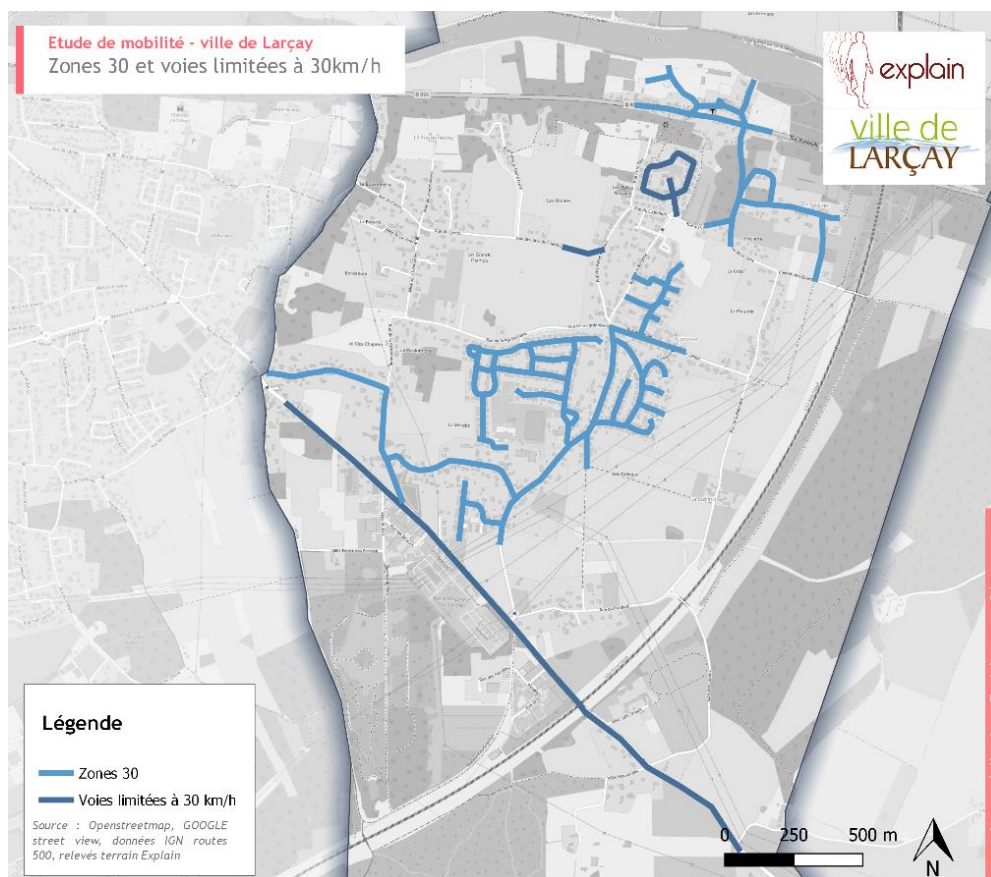
⁴ Source : entretien CCTEV

⁵ Source : entretien CD37

- Les vélos bénéficient de façon obligatoire d'un double-sens cyclable (cela ne signifie pas nécessairement la matérialisation d'une bande cyclable sur tout le long de la voirie si le profil est contraint).
- Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passage piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants. Leurs cheminements s'en trouvent donc facilités.

La commune de Larçay compte plusieurs zones 30, dans le bourg comme de l'autre côté du coteau, notamment proches des équipements (écoles, commerces, stade, mairie) et dans les zones pavillonnaires. En dehors des zones 30, certaines rues sont limitées à 30 km/h, comme la rue Paul-Louis Courier (VC3) qui dessert notamment les zones d'activités des Brosses.

Figure 16 : Zones 30 et voies limitées à 30km/h



Source : relevé terrain Explain et données GOOGLE

Les photos suivantes illustrent les différentes zones 30 de Larçay. Elles sont dans l'ensemble bien aménagées, avec des aménagements cohérents incitant au ralentissement et à la prudence : ralentisseurs, écluses, revêtements différenciés et trottoirs pour les piétons.

A l'entrée du bourg de Larçay, sur la RD976 : zone 30 bien aménagée. Les aménagements incitent au ralentissement : passages piétons marqués, trottoirs qualitatifs, ralentisseurs, revêtement différencié



A partir de la rue du Val Joli et à proximité des écoles : zone 30 bien aménagée. Les aménagements incitent au ralentissement : passages piétons marqués, trottoirs qualitatifs, écluses, revêtement différencié, rappel zone 30 sur panneaux et au sol.



Dans les lotissements : zones 30 bien aménagées. Arbres et stationnement formant des écluses, des trottoirs qualitatifs, une circulation en sens unique, un soin apporté à la qualité des aménagements.



En dehors de ces zones 30, la ville de Larçay a également limité à 30 km/h certaines routes et mis en place des aménagements pour limiter les vitesses. C'est notamment le cas sur la rue Paul-Louis Courier à proximité des ZA des Brosses, ainsi que sur la rue du Val Joli en amont de la zone 30.



Limitation à 30 km/h rue Paul-Louis Courier



Ralentisseur rue Paul-Louis Courier



Ecluse rue du Val Joli

2.3.7 Le stationnement

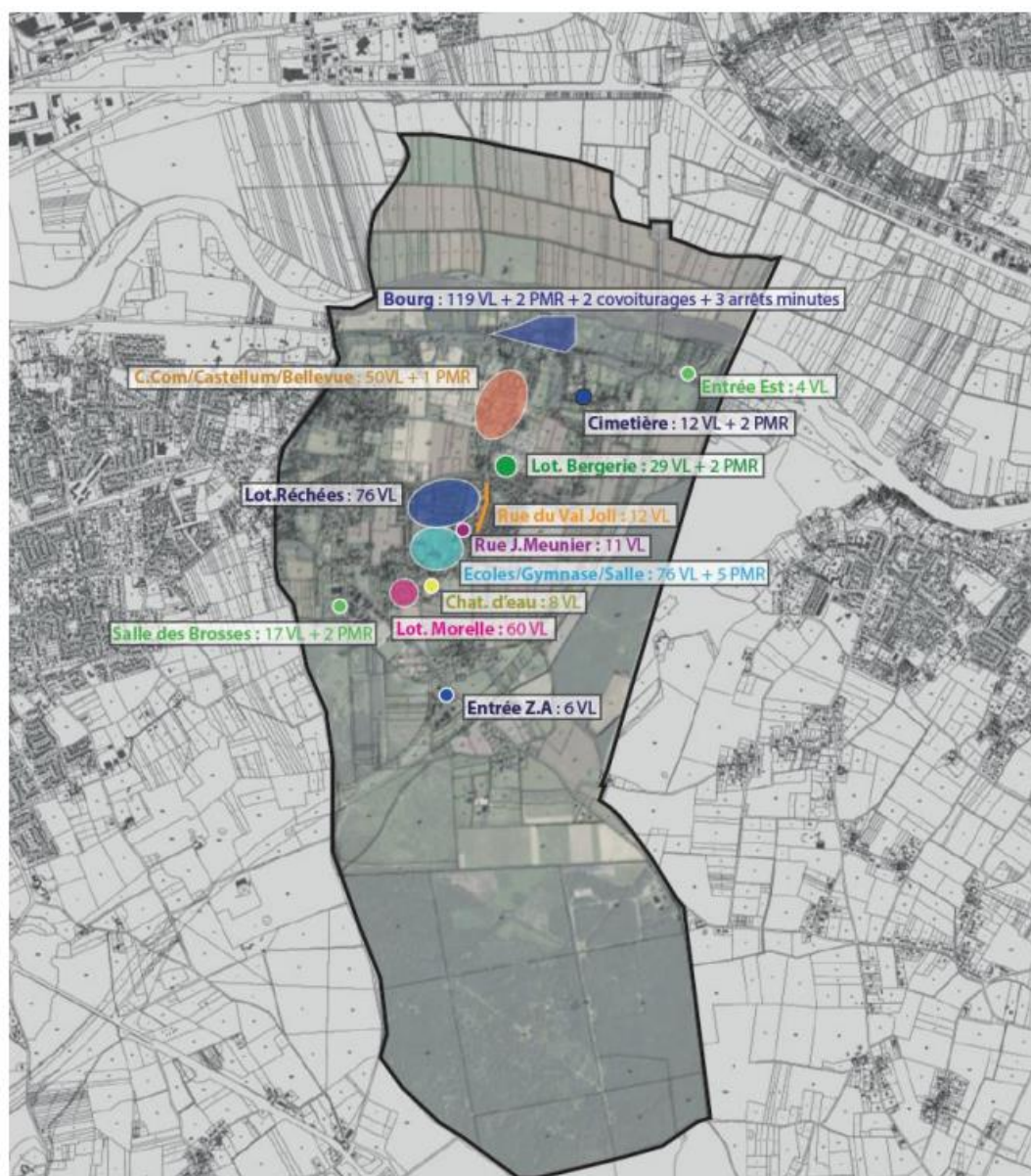
Stationnement des véhicules légers⁶

L'ensemble du stationnement est gratuit et il n'existe pas de zone bleue à Larçay. Dans le centre-ville, quelques arrêts minutes ont été réalisés à proximité de l'école élémentaire notamment, mais sont fermés à la suite des mesures Vigipirate. La commune compte également plusieurs parkings, le plus capacitaire étant celui couvrant les écoles, le gymnase et les salles avec 76 places disponibles.

La commune comptabilise au total 490 places pour les véhicules motorisés légers, dont 18 places PMR (comptage Explain) soit 3,6% du stationnement total, pourcentage inférieur au seuil de 5% minimum fixé par la loi accessibilité de 2005.

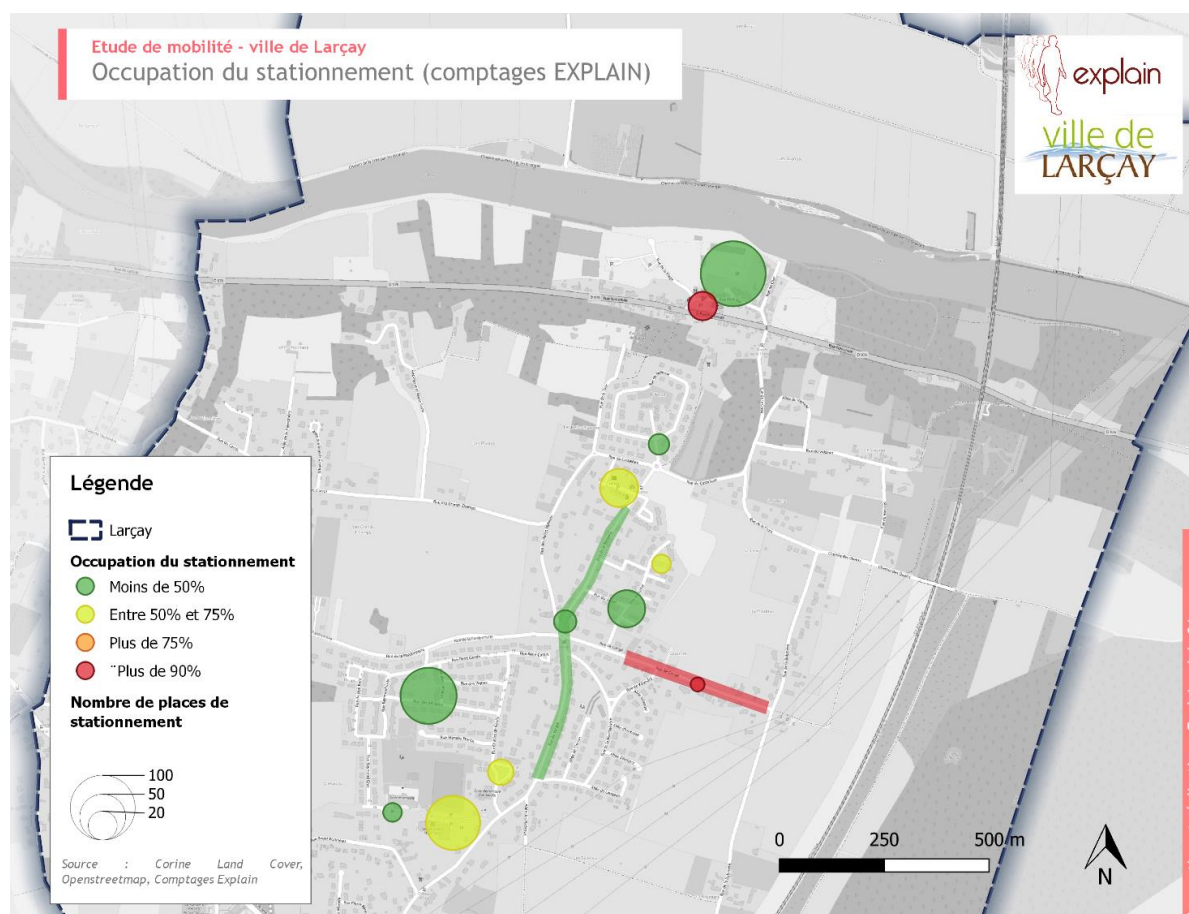
⁶ En l'absence de données, le recensement des stationnement poids lourds n'a pas été explicité.

Figure 17 : Localisation et capacités en termes de stationnement



Source : PLU Larçay

Des comptages ont été faits le 31 mai 2021, permettant d'estimer l'occupation du stationnement dans les différentes poches de stationnement de la commune. Ces comptages ont été réalisés dans l'après-midi et à l'heure de la sortie de l'école, représentant un usage a priori maximal un jour de semaine. Toutefois, ces relevés sont à considérer avec précaution en raison de la crise sanitaire impactant les comportements de mobilité (hausse du télétravail notamment) et également car ils ont été réalisés un lundi, jour de fermeture de quelques commerces de la zone commerciale de l'allée de la Bergerie.

Figure 18 : Taux d'occupation du stationnement⁷

Source : comptages EXPLAIN

Le stationnement n'est pas saturé dans l'ensemble, les poches importantes de stationnement comme le parking du bourg le long du Cher, le parking des écoles et du gymnase présentent des réserves de capacité, même en heures de pointe (à l'heure de la sortie de l'école notamment).

Le stationnement est en revanche saturé sur le parking de l'église (taux d'occupation de 100%) et rue de Cange où le stationnement n'est pas matérialisé.

Par ailleurs, il arrive que le parking du centre commercial soit davantage occupé (80%), en fonction de la journée de la semaine, et de l'horaire.⁸

⁷ Définition : Taux d'occupation = nombre de véhicules stationnés de façon licite sur nombre de places offertes ; incluant les places réservées aux PMR.

⁸ Source : réunion de rendu de diagnostic du 12 octobre 2021



Stationnement devant les commerces allée de la Bergerie



Stationnement PMR et covoiturage dans le parking du Bourg



Parking du stade, gymnase & écoles



Parking du stade, gymnase & écoles



Stationnement résidentiel longitudinal rue Charles de Gaulle dans le quartier des Réchées



Stationnement résidentiel place Bariller



Parking de l'église



Stationnement PMR devant l'école élémentaire et voitures stationnées sur trottoir, gênant le cheminement des piétons



Stationnement longitudinal sur la RD976



Jalonnement vers les parkings du bourg

Stationnement illicite & places de stationnement sur trottoir

Du stationnement illicite a été observé ponctuellement, notamment dans le lotissement Bellevue entre la Rue de la Tour et la Rue du Castellum avec 9 véhicules stationnés sur trottoir et aux alentours de l'école primaire (3 voitures sur trottoir) alors que le parking de l'école n'était pas saturé.

Ces pratiques de stationnement illicite ont par ailleurs été confirmé par les représentants de la commune⁹ : certaines voitures se stationnent de manière illicite, les visiteurs des riverains par exemple ; notamment le week-end. La commune n'a pas de police municipale et les rappels à l'ordre sont effectués par le maire et ses adjoints.

⁹ Source : réunion de lancement du 31 mai 2021

Par ailleurs, plusieurs places de stationnement ont été matérialisées à cheval sur le trottoir, notamment rue du Val Joli. Ce type de stationnement est à éviter, dans la mesure où elles pénalisent les cheminements des piétons. Ce stationnement sur trottoir a été matérialisé pour que des semi-remorques puissent se croiser.¹⁰



Stationnement illicite devant l'école élémentaire à l'heure de la sortie de classe *Stationnement matérialisé sur trottoir*

Projet d'extension et réaménagement du parking du centre commercial¹¹

La commune souhaite développer et étendre le centre commercial (une nouvelle enseigne + requalification et réorganisation du stationnement).

L'accès est pour l'instant une voie sans issue, la commune va acheter le terrain en emplacement réservé et va pouvoir faire un retournement.

Le nombre de places proposées après extension et réaménagement sera similaire à la situation actuelle. Le stationnement sera situé d'un seul côté de la voie, sur toute la longueur.

L'horizon de réalisation est 2023-2024.

¹⁰ Source : réunion de présentation du diagnostic du 12 octobre 2021

¹¹ Source : réunion de présentation du plan d'action du 26 novembre 2021

2.3.8 Bilan AFOM

Le bilan ci-dessous synthétise les principaux points des analyses présentées préalablement.

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Une position stratégique et une accessibilité routière aisée (RD976 vers Tours et proximité avec le réseau autoroutier). • Un trafic voiture et poids lourds (PL) modéré et stable sur la RD976. • Une réglementation départementale interdisant les PL de plus de 7,5 tonnes sur la RD976 sauf en desserte locale. • Un réseau routier fluide, même aux heures de pointes. • Des aménagements qualitatifs et des réaménagements récents sur l'ensemble de la commune incitant à des vitesses faibles et à un partage de la voirie : zones 30, voies limitées à 30 km/h, ralentisseurs et écluses. • Une facilité de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Du stationnement matérialisé sur trottoir, entravant les déplacements piétons. • Du stationnement non matérialisé, notamment sur la rue de Cange. • Quelques pratiques ponctuelles de stationnement illicite gênant les cheminements piétons, notamment rue du Val Joli à proximité de l'école. • Seulement 3,5% de stationnement PMR, inférieur au seuil réglementaire de 5%.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Des projets et réflexions de réaménagement de voirie portés par la commune et par la CCTEV en faveur de la sécurité et pour donner plus de place aux modes actifs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une hausse des trafics routiers et des besoins en stationnement liés au développement urbain, en raison de l'usage prédominant de la voiture.

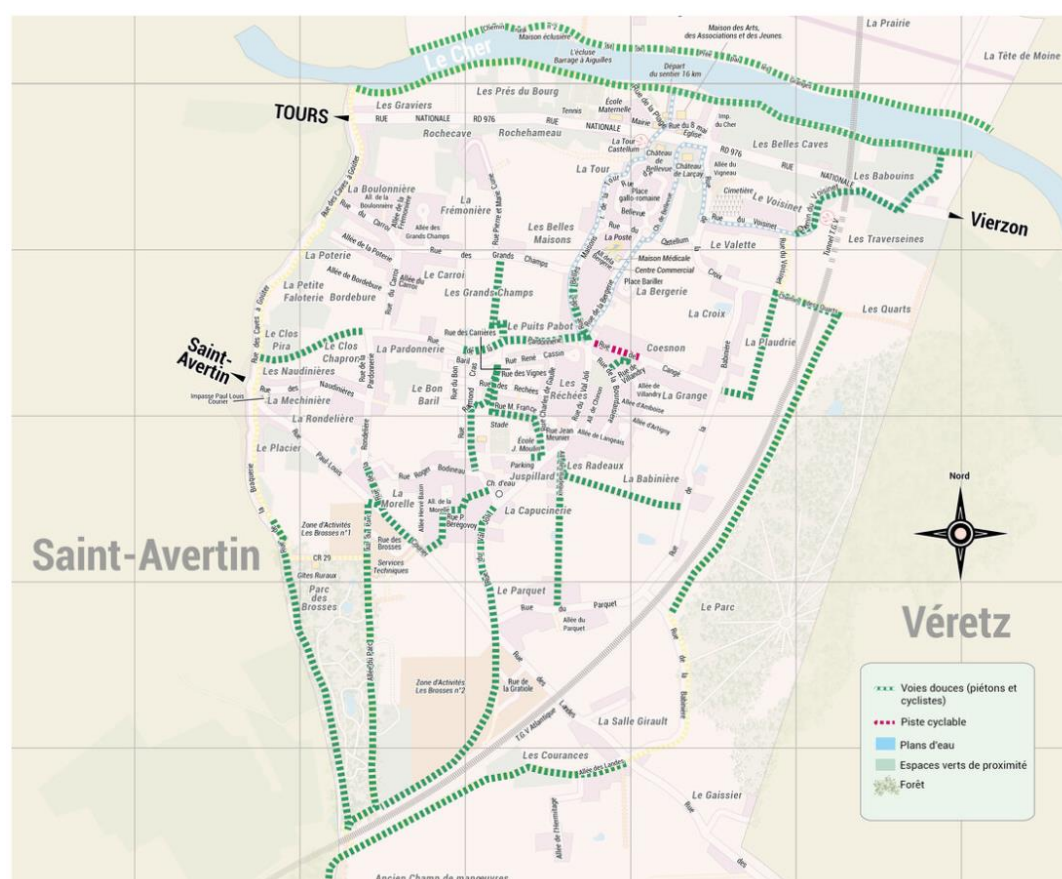
2.4 Analyse de la mobilité active, de l'écobilité et des nouvelles formes de mobilité

2.4.1 Vélos

Le réseau cyclable existant

Les aménagements cyclables apparaissent nombreux, variés mais discontinus. Le réseau cyclable se caractérise par des pistes cyclables, des voies vertes et des zones 30. La carte ci-dessous présente ces aménagements.

Figure 19 : Voies douces (piétons et cyclistes) et pistes cyclables à Larçay



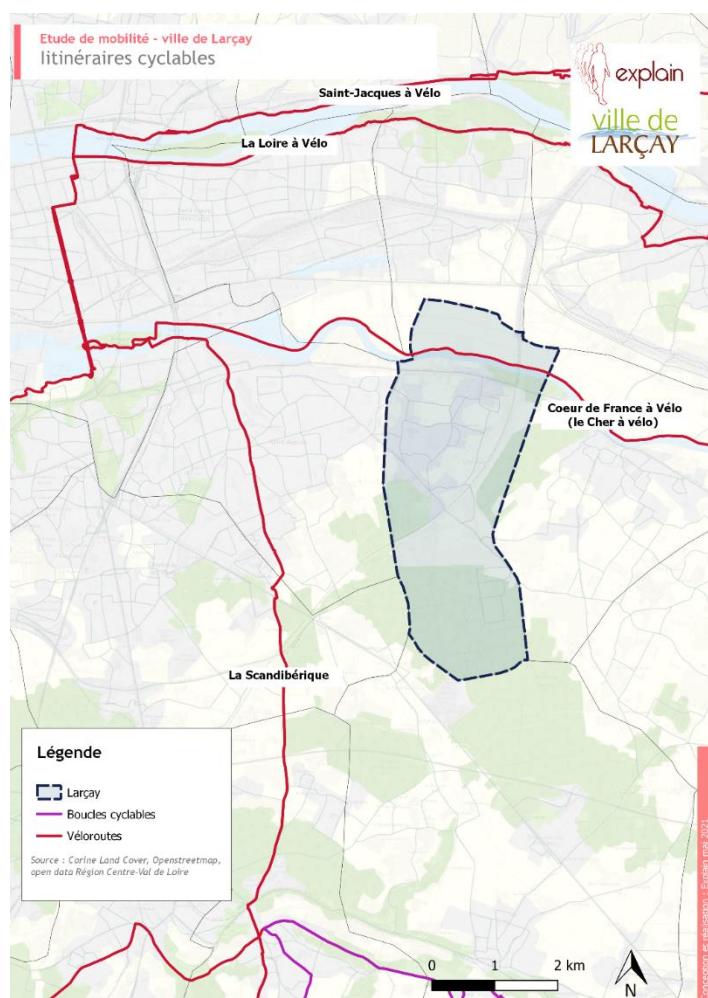
Source : site de la ville de Larçay

A l'exception de la rue de Cange au sud de la ZAC de la Plaudrie sur laquelle est aménagée une piste cyclable bidirectionnelle, la majorité des aménagements cyclables présents à Larçay sont des Voies Vertes ou des chemins ouverts aux cyclistes et piétons, qui ne sont pas jalonnés. La commune compte également quelques zones 30 au niveau du bourg, dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles.

Bien que le réseau cyclable soit relativement dense autour du stade et des écoles notamment, il présente des discontinuités, notamment au niveau de l'accès au bourg depuis le plateau.

La commune de Larçay est également traversée par une véloroute le long de la rive nord du Cher. Il s'agit de la véloroute « Cœur de France à Vélo » plus communément appelée « le Cher à vélo », reliant Chenonceau à Tours, au sein d'un réseau de véloroutes et voies vertes d'envergure national, voire européen (Loire à vélo illustrée sur la carte suivante). Malheureusement, les points de franchissement du Cher sont trop éloignés de Larçay (à Véréty à l'est et entre Saint-Avertin et Tours à l'ouest) et relativisent donc l'impact de cette véloroute pour la commune en termes de mobilité cyclable. Par ailleurs, il existe également un chemin cyclable sur la rive sud, mais ce dernier ne constitue pas un itinéraire continu vers Tours.

Figure 20 : Itinéraires cyclables : véloroutes et boucles aux alentours de Larçay



Source : Open Data Région Centre-Val de Loire

Appréciation qualitative des aménagements cyclables

Sont illustrés ci-après les différents aménagements cyclables, avec une appréciation sur les aménagements réalisés.

Piste cyclable unidirectionnelle : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés (code de la route). Cet aménagement permet aux cyclistes de circuler de façon sécuritaire, car l'aménagement est séparé de la chaussée par une continuité physique.

La commune de Larçay présente une piste cyclable monodirectionnelle sur la rue des Landes / rue Paul-Louis Courier. Les aménagements présentent néanmoins des discontinuités importantes, avec par endroit une piste de part et d'autre de la chaussée, par endroit une seule piste d'un côté de la chaussée et par endroit une absence de piste. Ces discontinuités sont sources d'inconfort et d'insécurité pour les cyclistes.



Piste cyclable rue Paul-Louis Courier



Piste cyclable rue des Landes

Piste cyclable bidirectionnelle : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés (code de la route). Cet aménagement permet aux cyclistes de circuler de façon sécuritaire, car l'aménagement est séparé de la chaussée par une continuité physique.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée sur la rue de Cange, au sud de la ZAC de la Plaudrie. Les aménagements sont continus, et la largeur de la piste (2,5 m) apparaît suffisante pour accueillir les cyclistes de façon sécurisée. Toutefois, cette signalétique ne permet pas d'y accueillir des piétons (une voie verte le permettrait) et l'absence d'espace entre les sorties riverains et la voie verte gêne la visibilité.



Piste cyclable bidirectionnelle Rue de Cange

Piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir.

Quelques pistes cyclables sur trottoir ont été réalisées, notamment à proximité de l'école élémentaire Jean Moulin, rue Charles de Gaulle ainsi que sur la rue des Belles Maisons. Ces aménagements ne sont cependant pas réglementaires : la limite entre les espaces piétons et cyclistes est insuffisamment repérable et détectable (même revêtement, séparation peinte mais pas physique). Cela présente des enjeux de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes malvoyantes et non-voyantes.



Pistes cyclables rue des Belles Maisons et rue Charles de Gaulle à proximité de l'école élémentaire, uniquement séparées du cheminement piéton par une bande continue. Cet aménagement n'est pas réglementaire.

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers (art. R110-2 code de la Route).

Les voies vertes sont plus ou moins aménagées, en enrobé et jouxtant la chaussée ou séparées de la chaussée et en grave. Dans l'ensemble, les voies vertes réalisées permettent d'accueillir vélos et piétons de façon sécurisée sur des aménagements qualitatifs. Néanmoins, la commune présente également des voies vertes sur trottoir, notamment rue du Val Joli. Cet aménagement n'est pas réglementaire sauf dans le cas d'une séparation entre la bordure du trottoir et la chaussée.¹²

¹² Le Cerema indique « qu'un trottoir ne peut pas être assimilé à une voie verte », fiche n° 4 « La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton, janvier 2013



Voie verte en grave rue de la Pardonnerie, avec un moindre confort en cas de pluie et une largeur plus réduite avec les bordures enherbées



Voie verte en enrobé rue du Val Joli



Voie verte sur trottoir non réglementaire rue du Val Joli

De nombreux **cheminements doux** sont également adaptés à la pratique cycliste et piétonne, en marge du réseau routier, permettant notamment la pratique du vélo loisir. Ces itinéraires ne sont pas jalonnés pour la grande majorité. La traversée de voies routières par ces chemins ne fait pas non plus l'objet d'une signalétique spécifique au sol (pictogrammes vélos), permettant aux cyclistes d'évoluer sur des itinéraires continus sécurisés.



Chemin le long du Cher, non jalonné



Chemin au départ du carrefour rue du Castellum x rue de la Bergerie



Continuité cyclable non assurée au débouché du chemin rue de la Pardonnerie

Sens prioritaire avec rétrécissement de chaussée où le vélo n'attend pas : cet aménagement permet de faire ralentir les voitures (rétrécissement de la chaussée avec passage prioritaire) sans impacter les vélos qui peuvent contourner l'obstacle par la droite. Cet aménagement est pertinent sur une voie à faible trafic résidentiel, c'est le cas par exemple de la rue Roger Bodineau.



*Panneaux annonçant la circulation alternée en Aménagement rue Roger Bodineau
amont de l'aménagement rue Bodineau*

Aménagement spécifique vélo, mais utilisé par les piétons pour accéder à l'école et ne présentant pas de continuité au niveau de l'école. Cet aménagement n'est pas adapté à une pratique cyclable sécurisée.



Piste cyclable en direction de l'école primaire

La commune de Larçay compte plusieurs zones 30, dans le bourg comme de l'autre côté du coteau (voire partie 2.3 Analyse de la circulation routière), qui favorise également la mixité des voitures avec les cyclistes.

Exemple d'un autre aménagement cyclable dans les alentours de Larçay : une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est présente à Véretz :

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels (ici, sur le pont franchissant le Cher à Véretz).



Panneau pédagogique annonçant une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)



Chaussée à voie centrale banalisée sur la RD85 franchissant le Cher à Véretz

Usage du vélo

Concernant l'usage du vélo, il n'y a pas de données de comptage précises pour estimer l'usage du vélo pour se déplacer dans la commune et en dehors. D'après l'EMD, la part modale du vélo dans la CCTEV est de 0.8%. Bien que cette pratique demeure occasionnelle sur le territoire, lors de la visite terrain, une pratique vélo loisir et sportive est observée. L'EMD indique que dans la CCTEV, 6% des personnes interrogées se déplacent à vélo plusieurs fois par semaine, 8% plusieurs fois par mois et 41% occasionnellement.

Aussi, les représentants de la commune confirment ce sentiment¹³ quant à un usage occasionnel loisir du vélo : l'usage est différent la semaine et le week-end, avec notamment beaucoup de vélos le week-end et des « embouteillages » de cyclistes, notamment rue de la Bergerie.

Par ailleurs, une occupation modérée du stationnement vélo devant l'école est observée (une quinzaine de vélos le 31 mai 2021) illustrant un usage modéré par les enfants et les parents pour se rendre à l'école eu égard au nombre d'élèves.

Stationnement vélo

Quelques stationnements vélo sont présents, notamment à proximité des pôles générateurs de déplacement (écoles, mairie, équipements sportifs, commerces...). Les dispositifs de stationnement ne sont pas homogènes et dans l'ensemble peu qualitatifs.

Deux types de dispositifs de stationnement sont présents : pinces routes et attaches en 3 points.

- Attaches en 3 points : ce type de stationnement en forme de U inversé permet de stationner son vélo rapidement et de manière sécurisée en accrochant cadre et roue avant. De plus, l'arceau retient le vélo qui ne tombe pas. Ce dispositif de stationnement est à favoriser.
- Pince-roues : Ce type de stationnement ne permet pas d'accrocher le cadre du vélo, rendant le vol très facile. Par ailleurs, les pince-roues peuvent endommager les vélos : à la moindre pression le vélo tombe et la roue est voilée. Ce dispositif d'aménagement n'est pas qualitatif et n'est pas à favoriser.

La commune présente également du stationnement vélo sous abris (pince-roues) dans l'école élémentaire Jean Moulin (accessible pour les élèves et le personnel de l'école) et devant l'école maternelle Pierre Perret (accessible pour tous). Les autres dispositifs de stationnement vélo de la commune ne sont pas équipés d'abris. La commune ne dispose pas non plus d'abris vélo sécurisé sur l'espace public, en lien avec le fait que l'habitat principalement pavillonnaire offre aux Larcéens la possibilité de stationner leurs vélos chez

¹³ Source : réunion de lancement du 31 mai 2021

eux. La commune dispose d'arceaux vélo, qu'elle compte installer là où le stationnement vélo est en pince-roues.¹⁴



Attaches en 3 points à proximité de la mairie dans le bourg



Stationnement pince-roues devant le Gymnase et la salle F. Mitterrand



Stationnement abrité et sécurisé dans l'enceinte de l'école élémentaire Jean-Moulin



Stationnement abrité et accessible à l'extérieur de l'école maternelle Pierre Perret

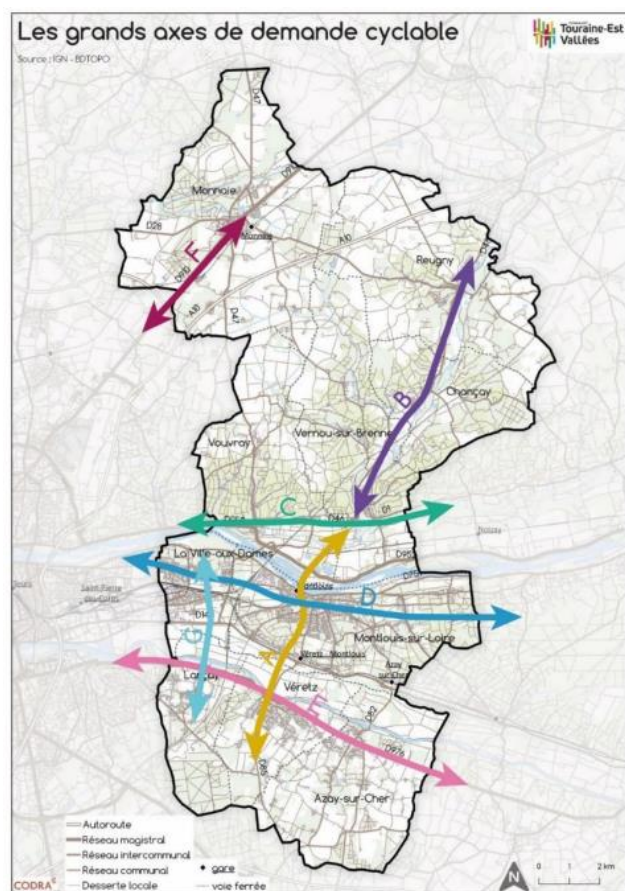
¹⁴ Source : réunion de restitution du diagnostic du 12 octobre 2021.

Le réseau cyclable projeté¹⁵

La Communauté de Communes Touraine-Est Vallées a mis en place un Schéma Directeur Cyclable en 2019. Un diagnostic basé sur des entretiens avec les Communautés de Communes voisines et une enquête auprès des habitants (600 réponses) a fait émerger le constat d'une pratique faible du vélo mais un potentiel de développement de la pratique important.

Le territoire de la CCTEV est traversé par trois véloroutes importantes (la Loire à Vélo, le Cœur-de-France à vélo et Saint-Jacques à vélo) qui constituent des axes majeurs sur lesquels la CCTEV s'est appuyé pour imaginer les itinéraires cyclables du Schéma Directeur Cyclable. Les axes de demande ayant résulté des entretiens et de la phase de diagnostic sont au nombre de 7.

Figure 21 : Les grands axes de demande cyclable inscrits au Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV (2019)

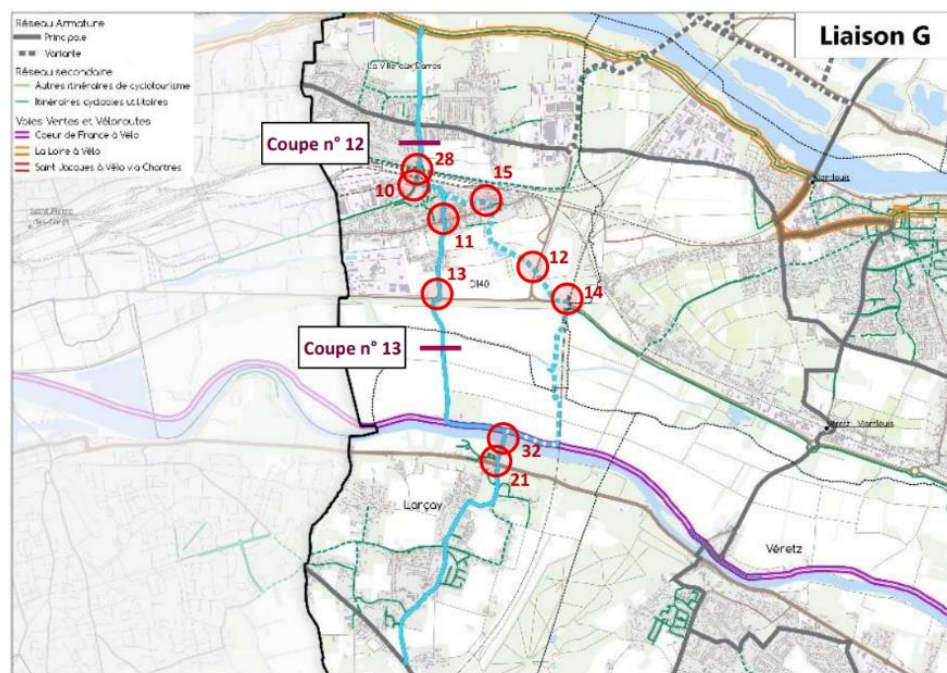


Source : Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV (2019)

Deux axes de demande concernent la commune de Larçay :

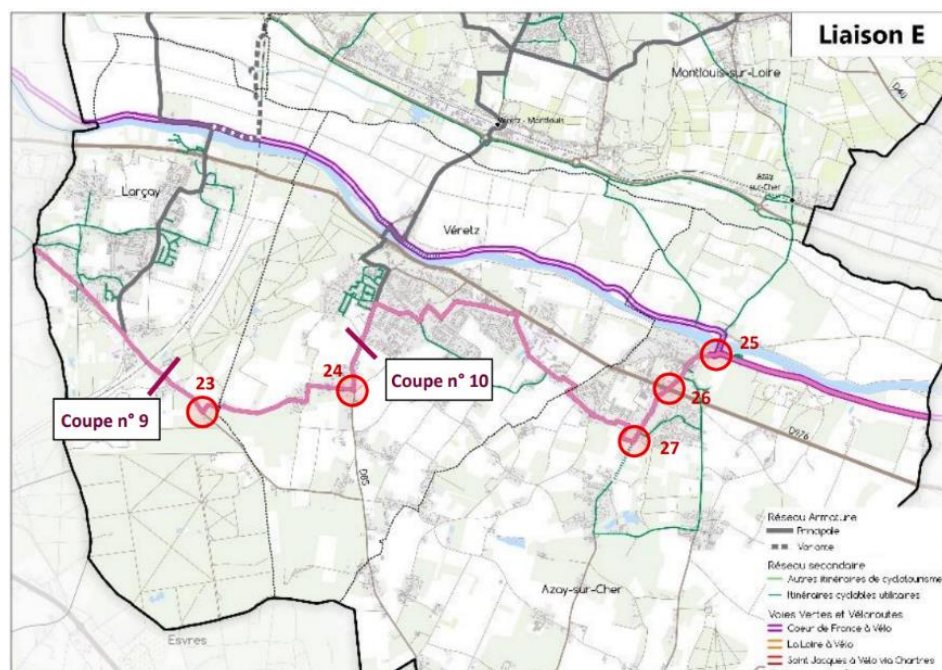
- l'axe G (Nord-Sud) entre Larçay et la Ville-aux-Dames, nécessitant un franchissement du Cher (4M€) et faisant le lien entre le Cher à Vélo et la Loire à Vélo, qui ne se fera pas du fait du prix de l'infrastructure franchissant le Cher qu'il nécessite.

¹⁵ Source : Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV et entretien CCTEV



Source : Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV (2019)

- l'axe E entre Larçay et Azay-sur-Cher sur l'axe Est-Ouest sera réalisé à l'horizon 2022. Il sera relié au niveau de la frontière entre Larçay et Saint-Avertin à un itinéraire cyclable que Tours métropole aménage (les travaux sont engagés pour l'aménagement d'un linéaire de 22 km). L'itinéraire E constituera donc un itinéraire cyclable qualitatif entre Larçay (à partir de la rue Paul-Louis Courier) et Tours.



Source : Schéma Directeur Cyclable de la CCTEV (2019)

Itinéraires piétons

La commune de Larçay se parcourt relativement bien à pied, pour les déplacements de très grande proximité par exemple. Une grande partie des voies sont équipées de trottoirs suffisamment larges pour assurer des déplacements piétons agréables et sécurisés.

Certains itinéraires piétons sont néanmoins discontinus, en raison d'une absence de trottoirs, trottoirs vieillissants ou non réglementaires dans les quartiers anciens, dans les alentours du coteau notamment et dans les zones non urbanisées.

Les photos suivantes illustrent quelques exemples de trottoirs :



Trottoirs larges et qualitatifs rue des Naudinières



Trottoirs accessibles PMR sur la RD976 à proximité de la mairie, mais relativement étroits pour le confort de marche avec le trafic routier élevé à proximité



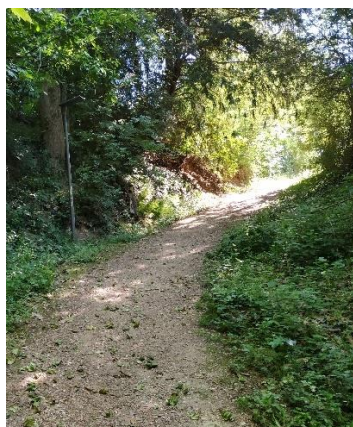
Trottoir peu confortable et uniquement d'un côté rue de la Croix



Absence de trottoirs sur l'allée de la Frémonière

Des cheminements piétons permettent également de traverser le coteau et relier le bourg au reste de la commune. Les accès à ces deux cheminements se font depuis la RD976 dans le secteur du bourg. L'accès à l'un d'eux est fermé temporairement car le sentier est jugé dangereux (mur sujet à effondrement). Les deux sentiers sont relativement pentus, avec des marches par endroit et traversent une zone forestière, le chemin situé le plus à l'ouest est

relativement plus confortable que le chemin situé à l'est. Ci-dessous, des illustrations des accès à ces sentiers et les sentiers eux-mêmes :



Portion du sentier ouvert (le plus à l'ouest)



Portion du sentier ouvert (le plus à l'ouest)

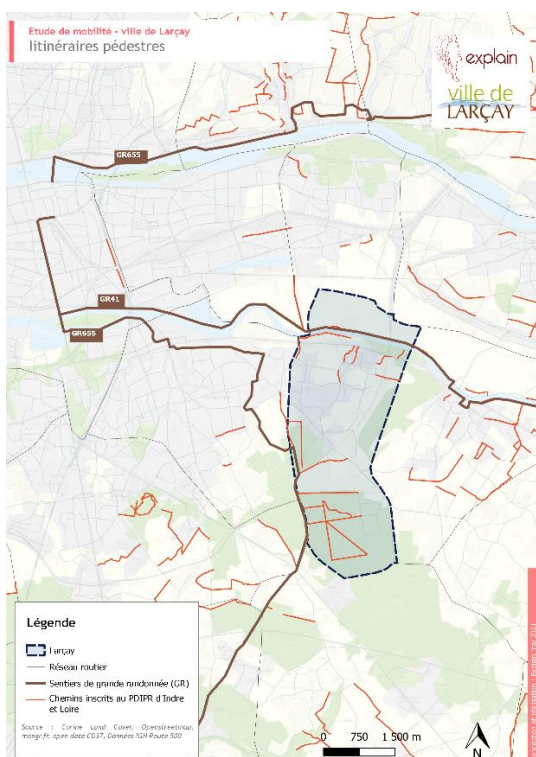


Accès au sentier depuis la RD976, en face de la place de l'église

Enfin, la commune dispose de deux sentiers pédestres balisés de 5 km (*Sentier Patrimoine Bâti*) et de 16 km (*Sentier Environnement*) permettant notamment de promouvoir la marche loisir et est traversée par deux GR :

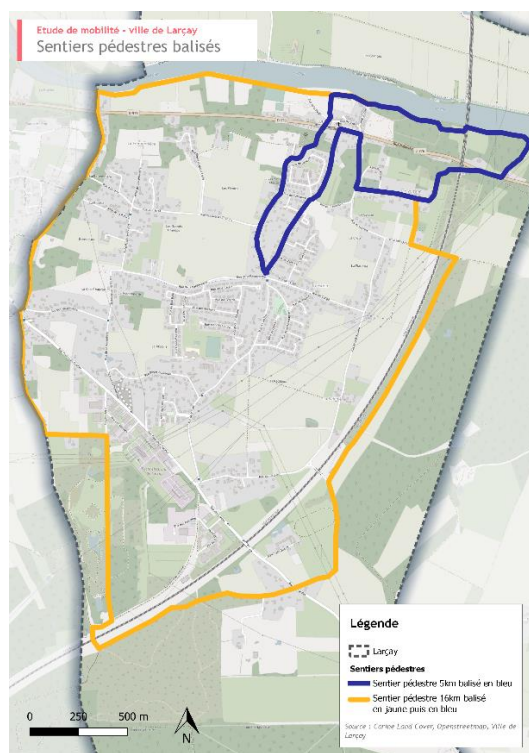
- Le GR41 (Vallée du Cher) qui relie Tours à Solignat dans le Puy de Dôme en 547 km traverse le nord de la commune le long de la rive nord du Cher,
- Le GR655 (Via Turonensis, Chemin de St-Jacques de Compostelle) longe le sud-ouest de la commune.

Figure 22 : Itinéraires pédestres et GR notamment



Source : Open Data CD37

Figure 23 : Sentiers pédestres dans Larçay



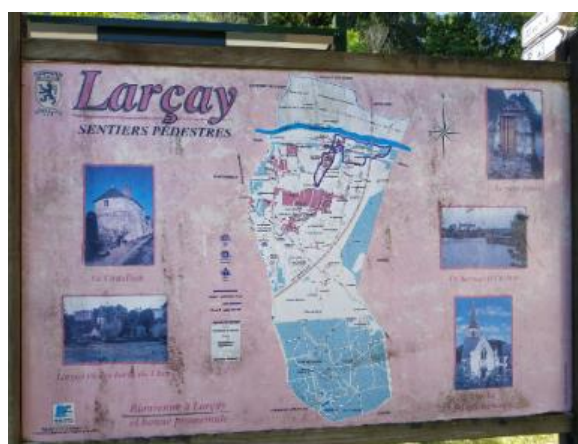
Source : carte de la ville de Larçay



Itinéraire pédestre le long du Cher



Venelle balisée vers le Castellum de Larçay



Panneau représentant les sentiers pédestres (implanté sur la place de l'église)

Concernant le jalonnement et la valorisation des itinéraires pédestres pour la randonnée notamment, le jalonnement actuel apparaît limité, ne permettant pas de les mettre en valeur (panneau ci-dessus présentant uniquement le sentier « patrimoine bâti » implanté sur la place de l'église).

Le jalonnement de l'itinéraire du patrimoine va être mis en place¹⁶ en 2021-2022 et étendu sur 6 km environ : du barrage jusqu'à l'ancienne gare de tramway. Au total, 25 panneaux sont prévus.

Les chemins de randonnées sont balisés par la FFRP (Fédération Française de Randonnée Pédestre). Le parcours du patrimoine est notamment en cours de création. Une signalétique sera implantée, en français et en anglais, concernant une vingtaine de lieux à valoriser.¹⁷

Accessibilité PMR

Un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics a été réalisé avant 2010, et avait permis d'engager la mise en accessibilité de la majeure partie des voies inscrites. Ce plan est désormais obsolète, mais les Etablissements Recevant du Public (ERP) et les trottoirs (notamment ceux situés sur les axes qui desservent les ERP de la commune) ont été rendus accessibles aux PMR.¹⁸

¹⁶ Source : réunion de restitution du diagnostic du 12 octobre 2021

¹⁷ Source : réunion de lancement du 31 mai 2021

¹⁸ Source : réunion de lancement du 31 mai 2021



Fil d'Arianne continu entre le stationnement PMR et la Mairie, bandes podotactiles, abaïssement du trottoir et plots avec couleurs contrastées au niveau de la traversée piétonne.



Accès aménagé pour les PMR entre la mairie et les berges du Cher pour les personnes en fauteuil roulant.

Plusieurs traversées piétonnes et trottoirs demeurent néanmoins non accessibles (trottoirs < 1,4 m, absence d'abaïssement du trottoir sur les traversées piétonnes, absence de bandes podotactiles ou plots indiquant la traversée) ou en mauvais état, notamment hors de la proximité immédiate des ERP et dans les quartiers aménagés avant la publication de la Loi relative à l'accessibilité PMR en 2005.



Traversée piétonne vieillissante non réglementaire avec signalisation au sol effacée, à l'entrée de la rue du Val Joli



Traversée piétonne non réglementaire rue des Belles Maisons, sans abaïssée de trottoir, plots, ni bandes podotactiles

2.4.2 Ecomobilité et nouvelles mobilités

Electromobilité

Le maire dispose d'un véhicule électrique et la commune est équipée de deux bornes de recharge devant la mairie.¹⁹

¹⁹ Source : réunion de lancement du 31 mai 2021



Bornes de recharge électrique devant la mairie

Deux bornes sont par ailleurs en projet sur le parking du centre commercial, qui sera réaménagé à l'horizon 2023-2024.

Par ailleurs, le département a été pilote pour l'installation de bornes électriques et le SIEL a équipé le territoire mais aucune de ces bornes ne se trouve à Larçay.²⁰ La CCTEV n'a pas de projets ou réflexions en matière de mobilité électrique.²¹

Covoiturage

La commune compte 2 places de covoiturage dans le parking du bourg derrière l'église. Ces places de covoiturage sont peu utilisées : en effet, les larcéens qui covoiturent passent chez eux pour covoiturer, et n'ont pas l'habitude de se rendre à ce parking.²²



Panneau de jalonnement depuis la RD976



2 places de covoiturage

²⁰ Source : entretien CD37

²¹ Source : entretien CCTEV

²² Source : réunion de lancement du 31 mai 2021

Le département a été porteur d'une politique de développement du covoiturage, mais les aires mises en place ne se trouvent pas à Larçay. Le département ne porte plus de projet ou de réflexion en matière de covoiturage.²³

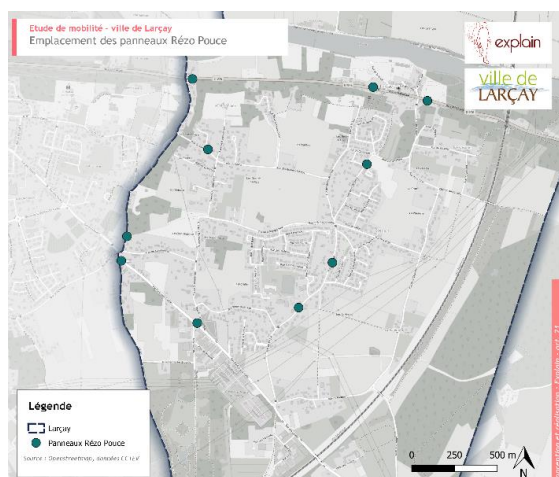
En outre, le syndicat des mobilités de Touraine (dont Larçay ne fait pas partie mais est limitrophe) réfléchit à la mise en place d'une application de covoiturage. Le niveau de prise en charge des déplacements est à l'étude et la mise en place de l'application s'accompagneraient d'une communication importante. Des subventions par voyage pourraient être accordées au conducteur et une partie des frais serait prise en charge pour le passager.²⁴

Auto-stop organisé (Rézo Pouce)

La communauté de communes pilote le projet *Rézo pouce*. Les panneaux ont été installés au mois de mai 2021 et l'application a été lancée début juillet 2021. Cette initiative d'autostop organisé permettra aux personnes inscrites au réseau de monter, gratuitement, à bord de voitures (au niveau des panneaux *Rézo pouce*) dont les conducteurs sont également inscrits pour faire les trajets les plus fréquents (Larçay-Tours notamment). Les conducteurs ne reçoivent pas de rétribution financière.²⁵

Le potentiel théorique d'utilisation du service est de 5 %.²⁶ Les panneaux installés couvrent la majorité des zones urbanisées de Larçay.

Figure 24 : Emplacement des panneaux *Rézo Pouce*



Source : données CCTEV



Panneau Rézo Pouce sur la RD976 (rue nationale)

²³ Source : entretien CD37

²⁴ Source : entretien Syndicat des Mobilités de Touraine

²⁵ Source : entretien CCTEV

²⁶ Source : entretien CCTEV

Des panneaux Rézo *Pouce* seront installés au niveau de la métropole de Tours pour compléter le dispositif. Une campagne de sensibilisation et de promotion de Rézo Pouce sera ensuite menée par la CCTEV.

Conseil en mobilité et incitation à la pratique de la marche et du vélo

Concernant les actions, projets et réflexions menés par la ville de Larçay²⁷ :

- La ville propose une subvention aux larcéens qui achètent un vélo à assistance électrique ou non (depuis avril 2021), 12 demandes ont été validées et 2 500€ ont été inscrits au budget au titre de cette subvention.
- Par ailleurs, la mise en place d'un Pedibus a été tentée il y a quelques années mais n'a pas fonctionné.

Concernant les actions, projets et réflexions menés par la CCTEV²⁸ :

- Une chargée de mobilité a été recrutée récemment avec pour objectif l'animation, la formation et l'utilisation d'outils de communication auprès du grand public et des entreprises (pour l'incitation à l'usage du vélo et de la solution Rézo Pouce notamment).
- Dans le cadre du SDIC, des ateliers de remise en selle, réparation, et accompagnement à la pratique du vélo seront mis en place.
- Des « conversations carbone » sur le thème des mobilités et sous la forme d'ateliers seront organisés.

²⁷ Source : réunion de lancement du 31 mai 2021

²⁸ Source : entretien CCTEV

2.4.3 Bilan AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>Vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> Des aménagements cyclables (zones 30, voies vertes, pistes, cheminements doux) variés et globalement qualitatifs. Une proximité avec des véloroutes structurantes. <p>Piétons et PMR</p> <ul style="list-style-type: none"> Des zones 30 et ralentissements aménagés qualitatifs sur l'ensemble de la commune et favorables aux modes actifs. Un PAVE mis en place en 2010 et réalisé. Les ERP et trottoirs accédant aux ERP sont accessibles. <p>Nouvelles mobilités et écomobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> Une borne de recharge pour véhicules électriques devant la mairie. Deux places de covoiturage sur le parking situé derrière l'église. 	<p>Vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> Un relief de coteau pénalisant la marche et le vélo. Une coupure formée par le Cher, et une absence de franchissement à proximité immédiate, isolant Larçay du Cher à Vélo. Quelques aménagements non réglementaires (pistes cyclables sur trottoir sans séparation suffisamment marquée avec les piétons). Des discontinuités dans le réseau cyclable. Peu de stationnement vélo sécurisé et du stationnement pince-roues déconseillé. <p>Piétons et PMR</p> <ul style="list-style-type: none"> Quelques discontinuités dans les itinéraires piétons (absence de trottoirs notamment) et des traversées piétonnes non accessibles PMR. Des sentiers reliant le bourg au plateau peu accessibles.
OPPORTUNITES	MENACES
<p>Vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> Un Schéma Directeur Cyclable élaboré par la CCTEV récent avec deux itinéraires identifiés desservant Larçay. Un itinéraire cyclable en projet (horizon de réalisation 2022) entre Tours, Larçay et Vézetz. Un usage du vélo demeurant loisir ou occasionnel, à pérenniser pour davantage de déplacements et motifs. Une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique versée par la mairie. <p>Piétons et PMR</p> <ul style="list-style-type: none"> Des itinéraires pédestres pour la randonnée à valoriser (jalonnement actuel limité). <p>Nouvelles mobilités et écomobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> Une pratique ancrée de l'usage de la voiture « autosoliste » dans les mentalités

- Une application de covoiturage en réflexion à la métropole de Tours.
- Le lancement récent d'une solution d'auto-stop organisé (Rézo Pouce) par la CCTEV, avec un potentiel d'usage estimé à 5%.
- Une chargée de mobilité recrutée récemment à la CCTEV pour animer, former et communiquer sur les sujets de mobilité auprès du grand public et les entreprises.

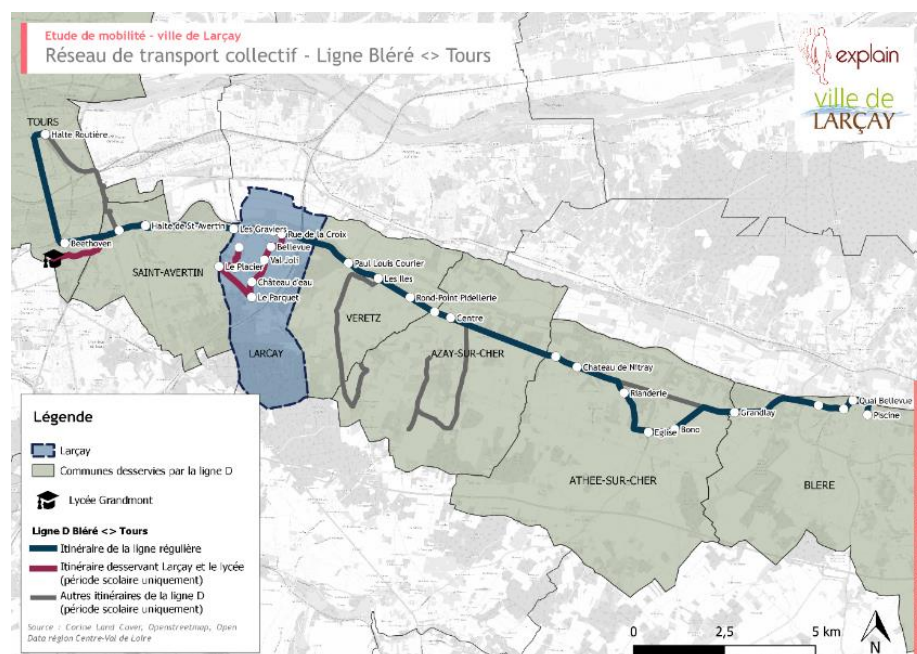
2.5 Analyse du réseau TC et de l'intermodalité

2.5.1 Le réseau TC existant

L'offre

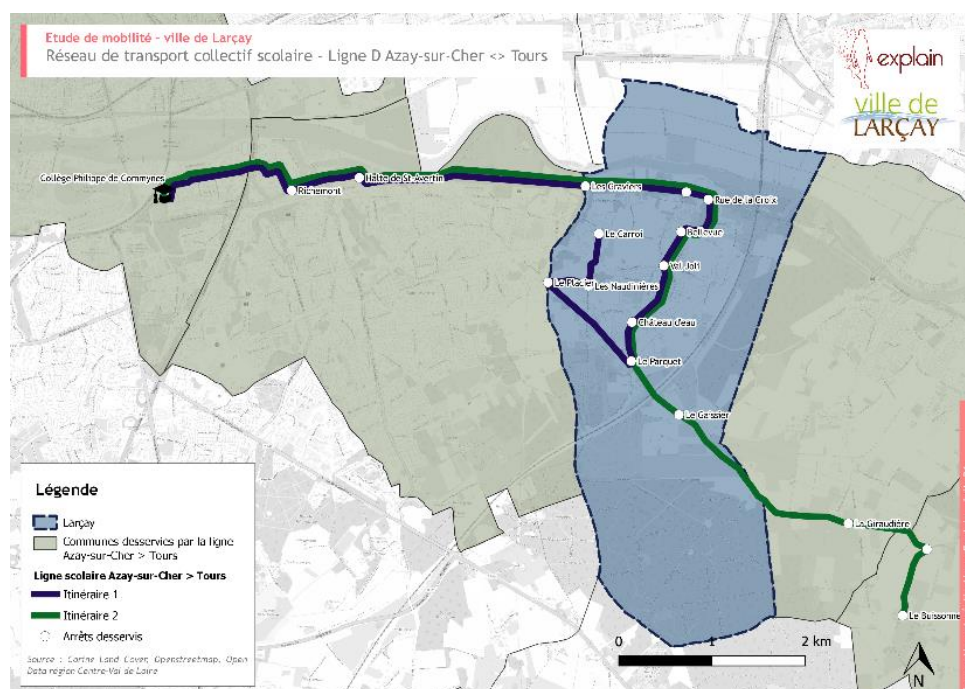
La commune de Larçay est desservie uniquement par le réseau régional Rémi. Le réseau Fil Bleu de la métropole de Tours ne dessert pas la commune, le réseau TER non plus.

Figure 25 : Réseau TC - Ligne D Bléré <> Tours



Source : Open Data Région Centre-Val de Loire

Figure 26 : Réseau TC scolaire - Ligne D Azay-sur-Cher <> Tours



Source : Open Data Région Centre-Val de Loire

La ligne D du réseau Rémi dessert la commune de Larçay.

Parmi les itinéraires de la ligne D qui desservent Larçay, la ligne D Bléré <> Tours présente un itinéraire à vocation scolaire et un itinéraire à vocation plus globale :

- La ligne régulière dessert uniquement l'arrêt Mairie à Larçay sur son chemin entre Bléré et la gare routière de Tours et est ouvert à tout public. La ligne circule du lundi au samedi, avec 6 courses par jours, direction Tours : 3 le matin, 1 le midi et 1 le soir ; direction Bléré : 1 le matin, 1 le midi et 3 le soir.
- La ligne à destination du lycée Grandmont s'adresse principalement aux lycéens. La ligne circule du lundi au vendredi en période scolaire uniquement. Un itinéraire dessert uniquement la mairie de Larçay, l'autre commence sa course au Carroi, remonte vers les Naudinières et rejoint la mairie en passant par la rue du Val Joli (ligne D Bléré - Tours 10 sur la carte ci-dessus). Ces itinéraires ont 1 course le matin vers Tours, 1 à midi le mercredi vers Bléré et 4 vers Bléré le soir les lundi, mardi, jeudi et vendredi.

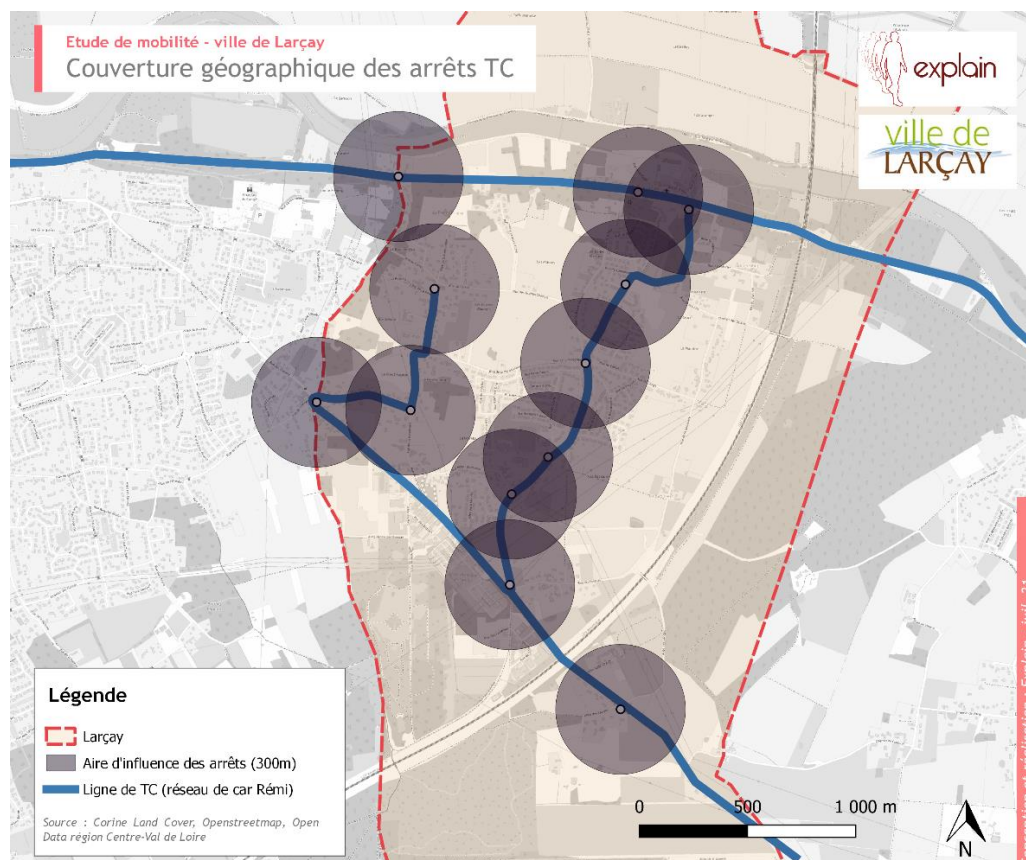
La ligne D Azay-sur-Cher <> Tours Collège Philippe de Commines s'adresse principalement aux collégiennes et collégiens :

- La ligne présente deux itinéraires, ayant chacun une course le matin vers le collège et une course le soir depuis le collège. Le premier itinéraire commence au Carroi, fait le tour de Larçay jusqu'à la Mairie et les Gravieres avant de rejoindre le collège. Le deuxième itinéraire, en provenance d'Azay-sur-Cher dessert le Gaissier puis rejoint le premier itinéraire à l'arrêt le Parquet pour le reste de son parcours.

La couverture géographique

La couverture géographique d'un réseau TC s'estime sur la base des aires d'influence des arrêts, telle que représentée ci-après à partir des arrêts de cars (avec une aire d'influence de 300 m).

Figure 27 : Couverture géographique des arrêts TC



Source : Open Data Région Centre-Val de Loire, analyses Explain

Peu de personnes habitent dans l'aire d'influence de la ligne régulière D, Bléré - Tours qui ne dessert à Larçay que la Mairie, dans la mesure où la grande partie des Larcéens habite sur le coteau.

Les lignes scolaires qui effectuent une desserte plus fine de Larçay (de Le Carroi à la Marie en passant par la rue Paul-Louis Courier, la rue du Val Joli et la rue de la Bergerie) regroupent dans les aires d'influence de leurs arrêts une majorité de la population larcéenne, permettant aux élèves de se rendre facilement dans leurs lieux d'étude.

2.5.2 Qualité des arrêts

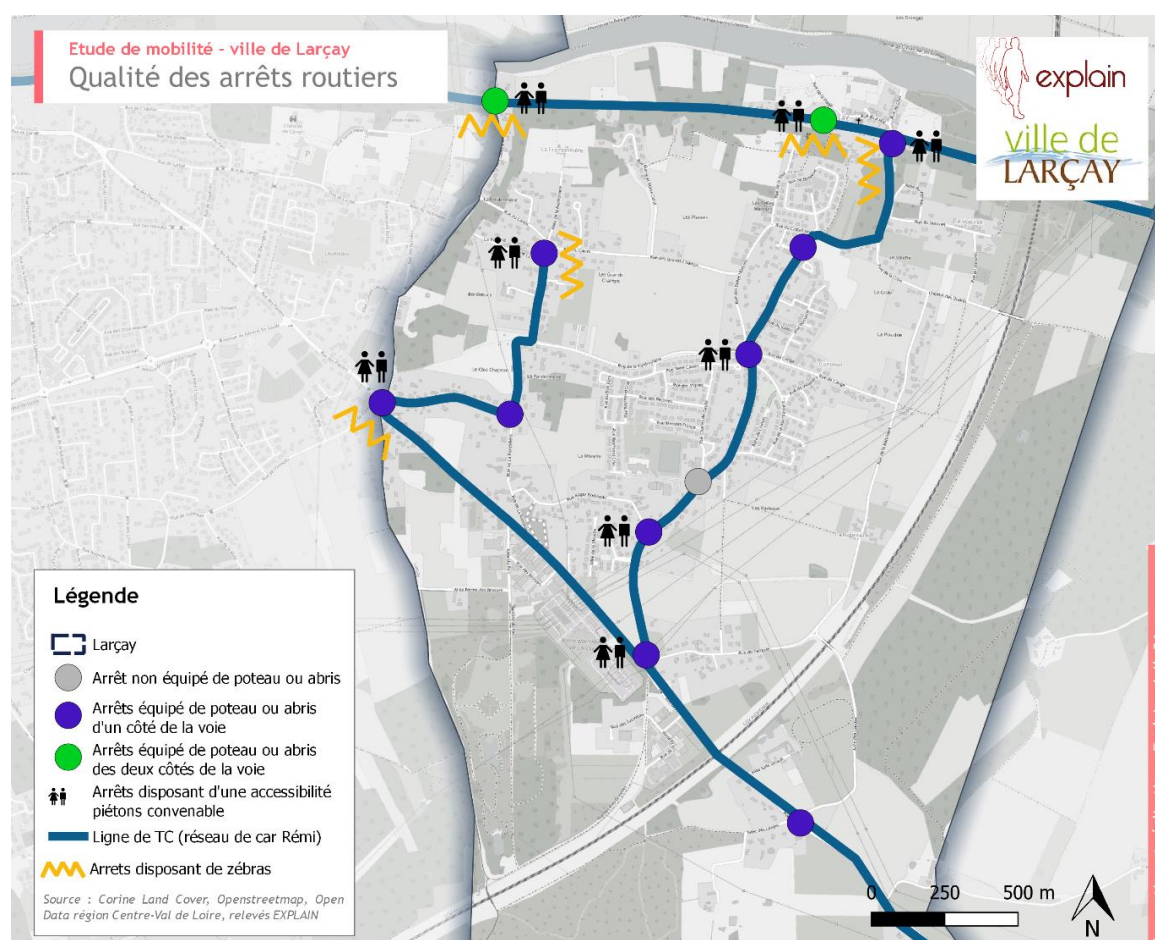
La ville de Larçay ne propose pas de pôles d'intermodalité.

Les arrêts présents dans la commune sont de qualité variée : les arrêts sur la RD976 sont matérialisés par des abris bus qualitatifs, un marquage au sol avec des zébras jaunes et des poteaux d'arrêts ou abris des deux côtés de la chaussée.

Ce n'est pas le cas pour tous les arrêts de la commune. Majoritairement desservis par les lignes scolaires en direction du collège Philippe de Commines et du lycée Grandmont, les arrêts situés derrière le coteau ne proposent pas tous des aménagements qualitatifs : absence d'abris de cars ou de zébras, absence de cheminement piéton pour certains, et parfois un abri ou poteau d'arrêt d'un seul côté de la voie.

La carte et les photos ci-dessous illustrent les disparités d'aménagements pour les arrêts de transports collectifs de la commune :

Figure 28 : Qualité des arrêts routiers



Source : relevés terrain Explain



Arrêt Les Gravier : bonne accessibilité piétonne, abris bus qualitatif & information voyageurs



Arrêt Mairie : bonne accessibilité piétonne, abris bus qualitatif & information voyageurs d'un côté, zébras de l'autre côté



Arrêt Bellevue : accessibilité piétonne mauvaise, abris bus qualitatif, absence de zébras



Arrêt Val Joli : accessibilité piétonne, abris bus qualitatif, absence de zébras



Arrêt Le Carroi : accessibilité piétonne peu qualitative, pas d'abris bus ni information voyageurs, absence de zébras



Arrêt Le Gaissier : accessibilité piétonne peu qualitative, pas d'abris bus ni information voyageurs, absence de zébras

Les différences qualitatives d'aménagement des différents arrêts s'expliquent²⁹ par les politiques régionales et départementales. Les nouveaux points d'arrêt de la région sont bien aménagés mais le fait que la région soit gestionnaire TC et le département ou la commune aient la compétence voirie complexifie les opérations d'aménagement. La région n'a pas actuellement de marché pour la mise en accessibilité des points d'arrêts existants.

La région n'équipe plus actuellement les arrêts à l'aide de poteau ou d'abris. Les points d'arrêts en disposent lorsqu'ils ont été aménagés du temps où le département était chargé de les mettre en place.

La politique de la région concernant la mise en accessibilité est que seuls les arrêts de lignes régulières sont mis en accessibilité. Dans la mesure où les bus scolaires ne sont pas accessibles, la mise en accessibilité des arrêts scolaires n'est pas à l'étude.

Par ailleurs, la région a effectué un guide technique d'étude de point d'arrêt. Ce guide a conclu à la nécessité de la mise en place, au minimum, par la commune d'un panneau C6 (panneau carré bleu avec bus) signalant l'arrêt ; les zébras ne sont pas considérés comme obligatoires.

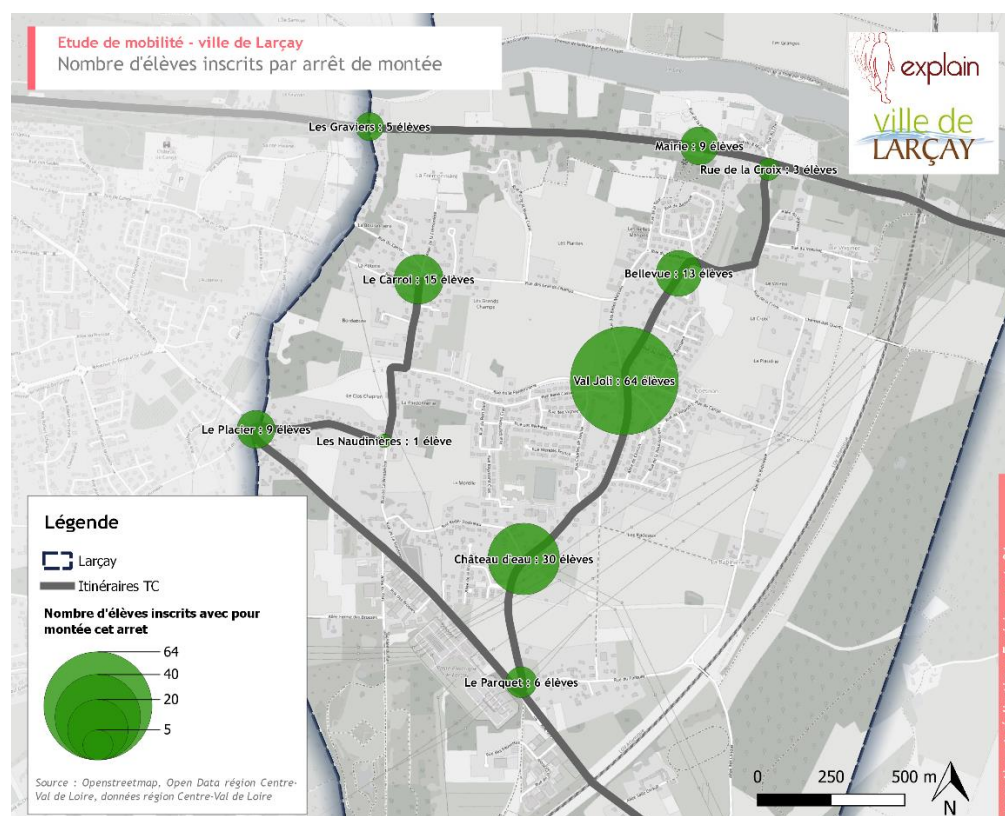
2.5.3 L'usage des TC

Les TC sont donc majoritairement utilisés par les scolaires. En tout, 155 élèves de Larçay sont inscrits sur les lignes de car Rémi (78 collégiens et 77 lycéens) et se rendent dans les différents collèges et lycées, situés à Tours.³⁰

²⁹ Source : entretien Région Centre-Val de Loire

³⁰ Source : données Région Centre-Val de Loire

Figure 29 : Nombre d'élèves inscrits par arrêts de montée



Sources : données Région Centre-Val de Loire

Près de la moitié (64 sur 155) des élèves inscrits montent à l'arrêt Val Joli. Les autres élèvent montent à Château d'eau (30 sur 155), le Carroi (15 élèves) et Bellevue (16 élèves)³¹. Ces arrêts sont situés dans les zones résidentielles densément bâties et disposent d'une accessibilité piétonne convenable assurant la sécurité des élèves s'y rendant depuis leur domicile pour prendre le car (cf. section précédente : 2.5.2 Qualité des arrêts et intermodalité).

2.5.4 Articulation avec le réseau urbain de Tours Fil Bleu et les parkings relais

La commune de Larçay ne fait pas partie du Syndicat des Mobilités de Touraine. Le Syndicat contient en effet les communes de la métropole de Tours, ainsi que 3 communes : Vouvray, la Ville-aux-Dames et Vernou-sur-Brenne. Les communes du Syndicat sont desservies par le réseau de transports en commun urbain de la métropole de Tours : le réseau Fil Bleu.

Bien que le périmètre du syndicat ne soit pas figé, il n'y a pas de volonté au Syndicat des mobilités de Touraine de le faire évoluer. Par ailleurs, une commune comme Larçay ne

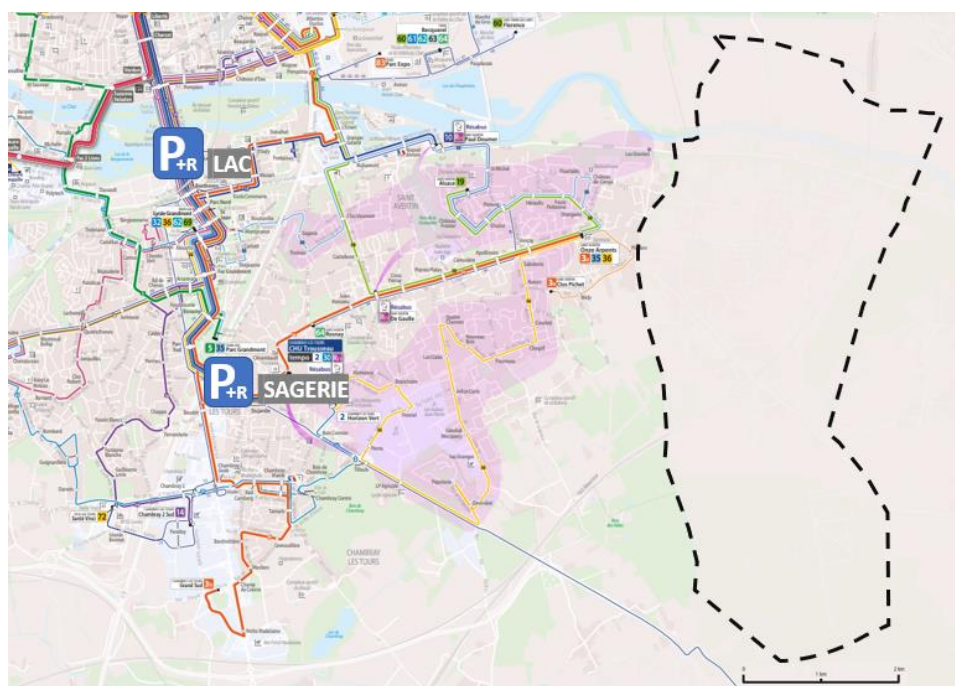
³¹ Source : données Région Centre-Val de Loire

générerait pas assez de déplacements pour pouvoir bénéficier d'une desserte importante, même si elle rejoignait le syndicat.³²

Larçay se trouve néanmoins limitrophe de la métropole de Tours à l'ouest et peut bénéficier du réseau Fil Bleu et notamment de ses Parkings Relais (P+R) dont le rabattement se fait facilement depuis Larçay :

- Deux P+R intéressants pour le rabattement depuis Larçay (P+R le lac notamment avec 250 places de stationnement voiture ainsi que du stationnement vélo sécurisé, situé sur la RD976 avant le franchissement du Cher à Tours et P+R Sagerie, 200 places, un peu plus au sud) qui se trouvent proches du centre et bénéficient d'une bonne desserte bus (lignes 2 et 10). Ils sont accessibles depuis Larçay en 15 minutes en voiture et 25 minutes à vélo.
- Concernant la fréquentation, les P+R ne sont jamais saturés, ils ont connu une fréquentation plus forte autrefois, et il est attendu que leur fréquentation augmente, mais présentement la baisse d'usage des TC transparait également sur leur fréquentation.³³

Figure 30 : Positionnement de Larçay vis-à-vis du réseau Fil Bleu et des P+R



Source : Plan du réseau Fil Bleu Tours Métropole

³² Source : entretien Syndicat des mobilités de Touraine

³³ Source : entretien Syndicat des Mobilités de Touraine



P+R Lac à Tours



P+R Sagerie à Chambray-lès-Tours

2.5.5 Projets

Par ailleurs, une nouvelle ligne de Tram (Tram 2) terminus Papoterie à Chambray-lès-Tours est en projet, avec un horizon de réalisation à 2025. La ligne empruntera au sud un itinéraire proche de celui de la ligne 2 et desservira notamment le P+R du lac et le lycée Grandmont, avec un intervalle en HP de 6-7 minutes.³⁴

Des phases d'études préliminaires sont également en cours sur le secteur Saint-Pierre-Des-Corps & la Ville-aux-Dames sur un projet de ligne 3 de Tram à plus long terme, avec pour objectif notamment la desserte de la gare TGV. La position des terminus et des parkings relais n'est pas encore arrêté.³⁵

Par ailleurs, un réseau express métropolitain (amélioration de la desserte train), avec pour enjeu la liaison Saint-Pierre-Des-Corps - Tours et qui connecterait le réseau armature de la métropole et le réseau régional est en réflexion. Ce projet pourrait nécessiter des nouvelles infrastructures (nouveau pont, nouvelles routes, recalibrer les infrastructures existantes) et cela pourrait avoir un impact sur l'urbanisation. L'horizon de réflexion est à environ 10-15 ans et l'échelle est plus large que la métropole.³⁶

Concernant les évolutions de transport régional, un cadre est en cours de réflexion. Il sera présenté et discuté avec le nouvel exécutif.³⁷

³⁴ Source : entretien Syndicat des Mobilités de Touraine

³⁵ Source : entretien Syndicat des Mobilités de Touraine

³⁶ Source : entretien Syndicat des Mobilités de Touraine

³⁷ Source : entretien Région Centre-Val de Loire

2.5.6 Bilan AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> La ville de Larçay est desservie par le réseau régional de cars Rémi. Une bonne couverture géographique du réseau TC. Les arrêts les plus utilisés sont bien aménagés (abris, panneau horaire). Un usage installé des TC par les scolaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Une offre TC qui s'adresse très majoritairement aux scolaires et un usage très faible des TC par les usagers non-scolaires. Des fréquences de passage faibles des cars, n'incitant pas à l'usage des TC. Des temps de parcours TC peu compétitifs par rapport à la voiture. Des points d'arrêt qui ne présentent pas tous la même qualité d'aménagement (absence d'abris, panneau horaire, zébras notamment).
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> Une proximité avec le réseau Fil bleu et les P+R situés sur des lignes de TC urbains performantes. Un projet de tramway desservant le P+R Lac, proche de Larçay. 	<ul style="list-style-type: none"> Une politique d'aménagement d'arrêt des TC régionaux se concentrant sur les lignes régulières. Une absence de volonté d'extension du réseau urbain fil bleu vers Larçay, ou en dehors du périmètre actuel.

2.6 Analyse ciblée sur la ZAC de la Plaudrie

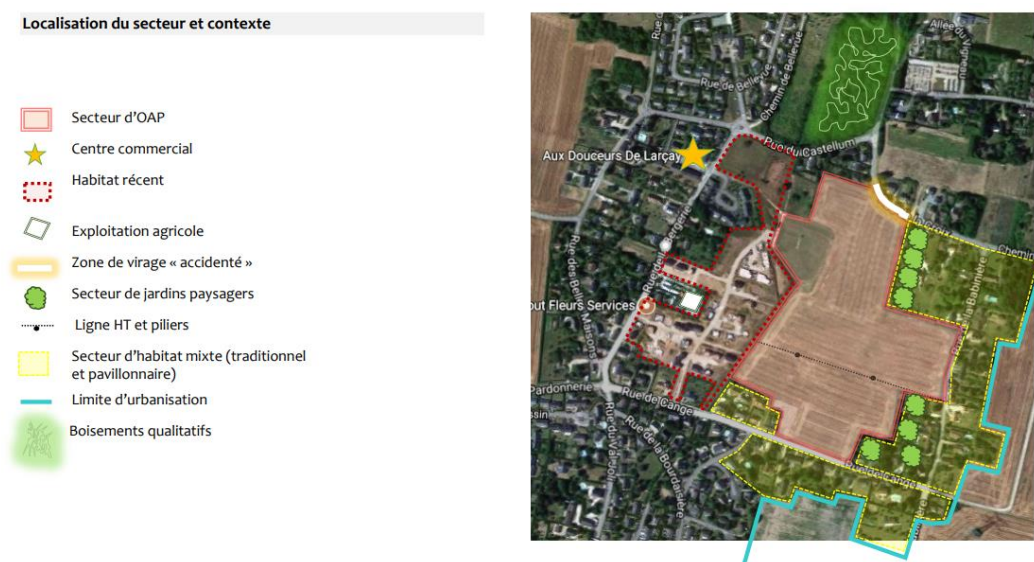
2.6.1 Contexte

Source : OAP Secteur de la Plaudrie, PLU de Larçay, réalisation parenthesesURBaineS

« Le site est d'une surface globale de 8.4 ha. Le secteur se situe sur l'amorce du plateau à proximité des boisements liés au coteau. Le site est entouré par des voies de circulation de quartier qui favorisent sa liaison à l'ensemble du secteur. L'absence de voie traversant le périmètre permettra de concevoir des modes de déplacements doux et de respecter une continuité paysagère avec les parties Nord et Est. Le centre commercial se trouve à environ 1km à vol d'oiseau, du secteur. Ce pôle de commerces permet d'offrir des services de proximité aux résidents (boulangerie, charcuterie, pharmacie...) ; il a matière à se développer. Le site s'inscrit dans les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables proposant de préserver le cadre de vie harmonieux de la commune

(qualité paysagère : topographie, coteau, boisements) tout en permettant l'accueil de nouveaux habitants. »

Figure 31 : Localisation du secteur et contexte



Source : OAP Secteur de la Plaudrie

L'orientation d'aménagement et de programmation de la ZAC de la Plaudrie présente également le schéma d'aménagement suivant :

Figure 32 : Orientation d'aménagement et de programmation de la ZAC de la Plaudrie



Source : OAP Secteur de la Plaudrie

Au niveau des voiries et des voies douces, il est donc retenu comme principe d'orientation, dans l'objectif de créer une continuité des déplacements avec les quartiers avoisinants :

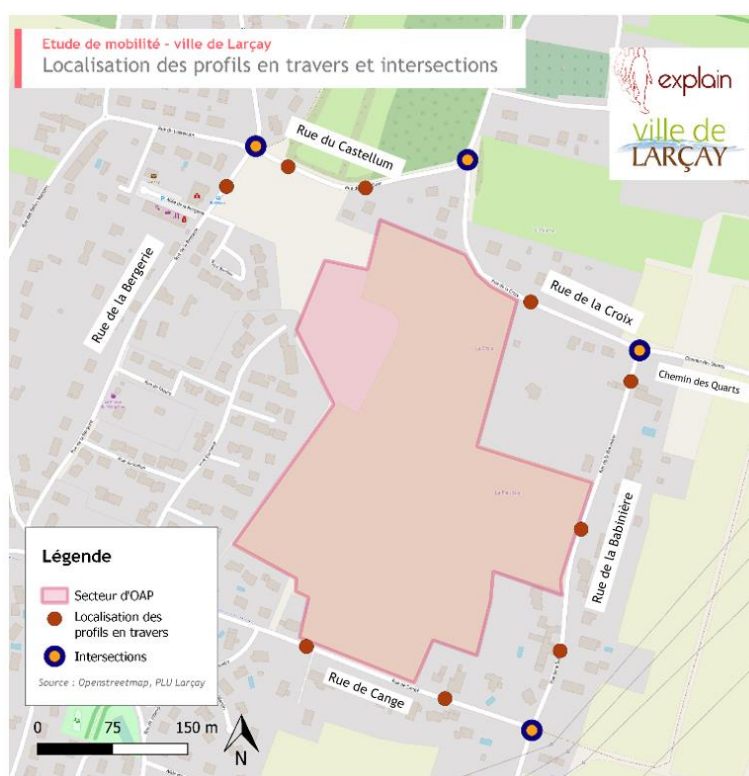
- Une voirie principale traversant la ZAC sur l'axe Nord-Sud depuis la rue Cange et débouchant sur le nord-ouest de la ZAC, parallèlement à la rue du Castellum ;
- Trois voiries secondaires connectées à la voirie principale et débouchant :
 - pour deux d'entre elles sur la rue de la Babinière ;
 - pour la troisième sur la rue de la Croix.
- Des voies douces complémentaires permettant de se connecter aux quartiers environnants.

Le projet prévoit la création de 250 logements comprenant une résidence pour seniors.

2.6.2 Configuration des voies autour de la ZAC

Sont représentés ci-après un état des lieux des voiries jouxtant la ZAC et des voiries à proximité ainsi qu'un état des lieux des principales intersections à proximité du secteur de la Plaudrie.

Figure 33 : Localisation des profils en travers et intersections

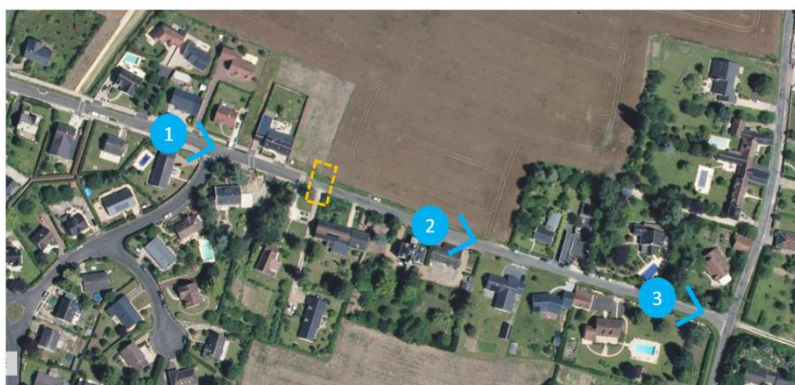


Rue de Cange

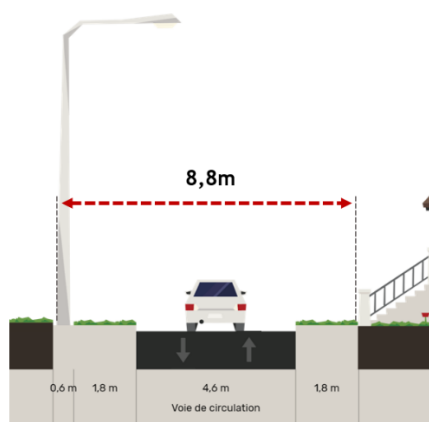
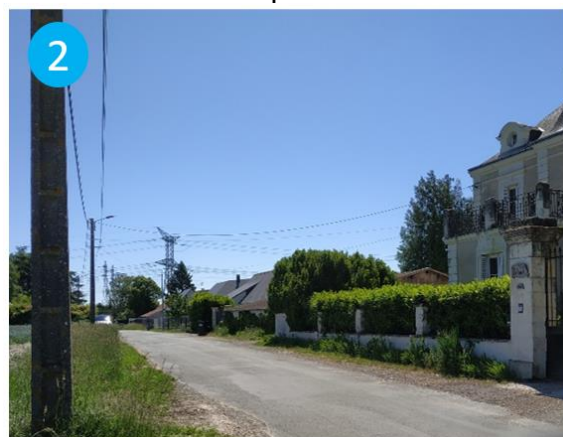
Cette rue longe le sud de la ZAC. Elle débouche notamment à l'ouest sur la rue de la Babinière qui longe l'est de la ZAC, et débouche également sur un cheminement doux contournant les bâtiments de la rue de la Babinière et débouchant sur le chemin des Quarts et la rue du Voisinnet.

Elle présente une discontinuité d'aménagement au niveau de l'entrée dans la ZAC (la rupture de continuité est entourée en orange sur la photographie aérienne ci-après). Son emprise est d'environ 9 m, avec des aménagements discontinus (piste cyclable bidirectionnelle et trottoirs aménagés à l'ouest, absence d'aménagement pour les modes actifs à l'est).

(Les flèches sur la photo aérienne indiquent le sens dans lequel la photo a été prise et le profil en travers fait).

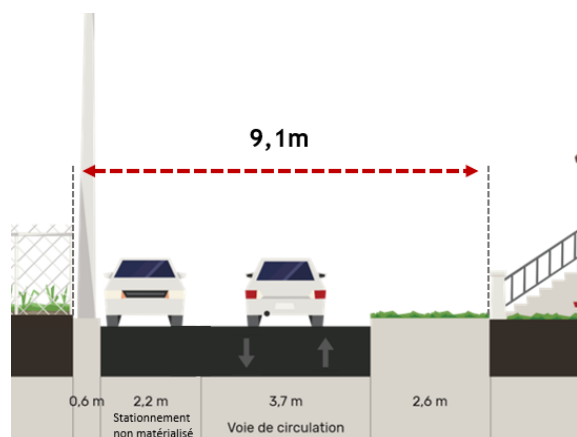


Sur le tronçon ouest, déjà urbanisé de part et d'autre, la rue est en zone 30, avec une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir, un trottoir et des écluses pour inciter les voitures à rouler au pas.



Sur le tronçon jouxtant le secteur d'OAP, la largeur de l'emprise publique est de 8,8 m.

Les voitures circulent à double sens sur une chaussée roulable de 4,6 m de large. Il n'y a pas de trottoirs aménagés sur ce tronçon. Des lampadaires et poteaux électriques sont présents au nord de la voie.



Sur le tronçon le plus à l'est, avant l'intersection avec la rue de la Babinière, la largeur l'emprise publique est de 9,1m.

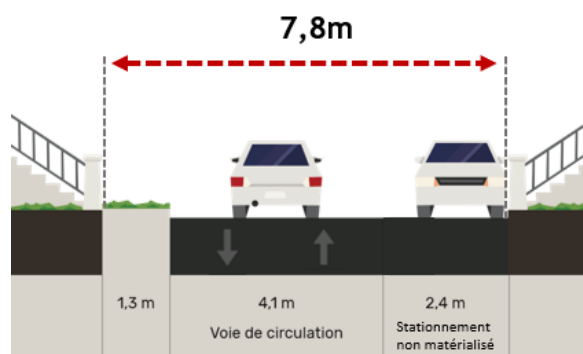
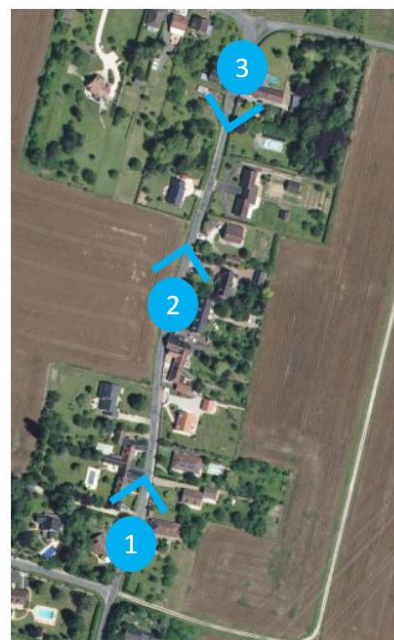
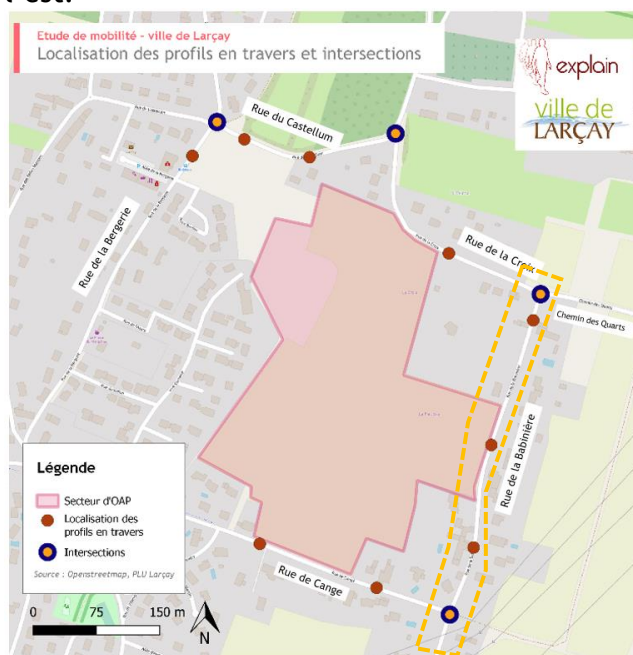
Les voitures circulent à double sens sur une chaussée roulable étroite de 3,7 m de large et il n'y a pas de trottoirs aménagés. Il y a du stationnement non matérialisé côté nord de la voie, notamment utilisé par les employés de GMA aménagement (société d'architecture d'intérieur).

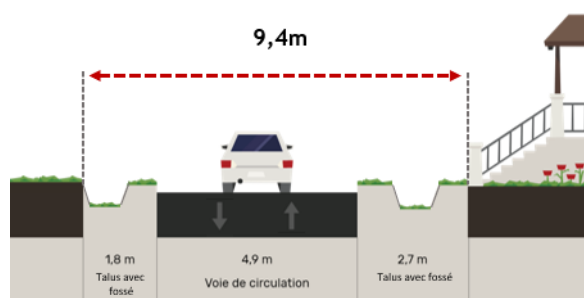
Rue de la Babinière

Cette rue longe l'est de la ZAC. Elle débouche au nord sur la rue de la Croix et le chemin des Quarts et sur la rue de Cange au sud.

L'emprise de la voirie varie entre 8 m et 9,5 m. Elle ne présente pas d'aménagements piétons ou cyclables, et permet aux voitures de circuler dans les deux sens. Du stationnement non matérialisé s'observe côté ouest de la voie. Des fossés se trouvent de part et d'autre de la rue, notamment au niveau du point 2.

Un cheminement doux parallèle à la rue de la Babinière se trouve environ 100 m plus à l'est.



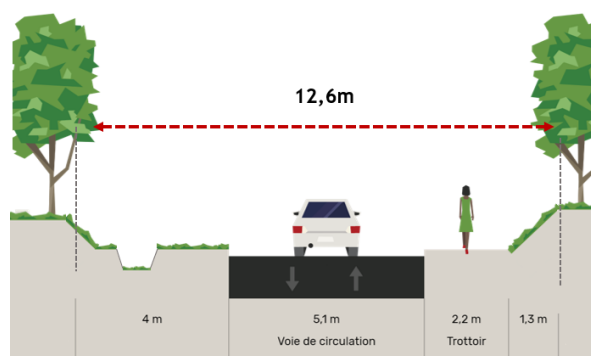
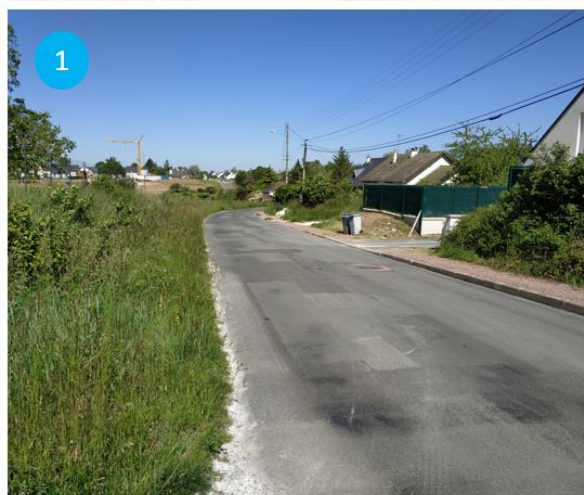
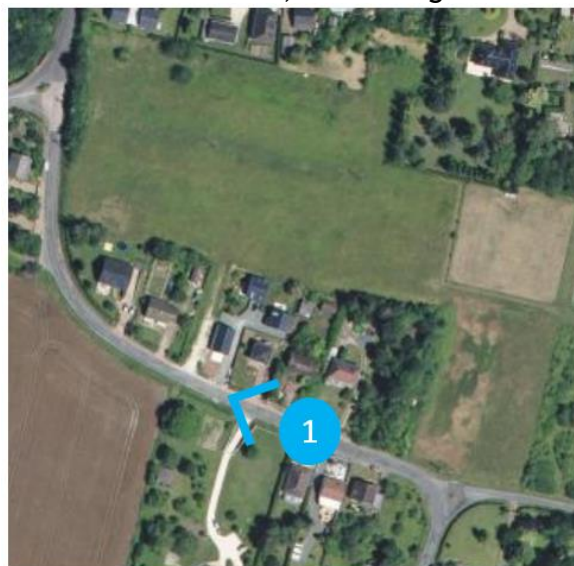
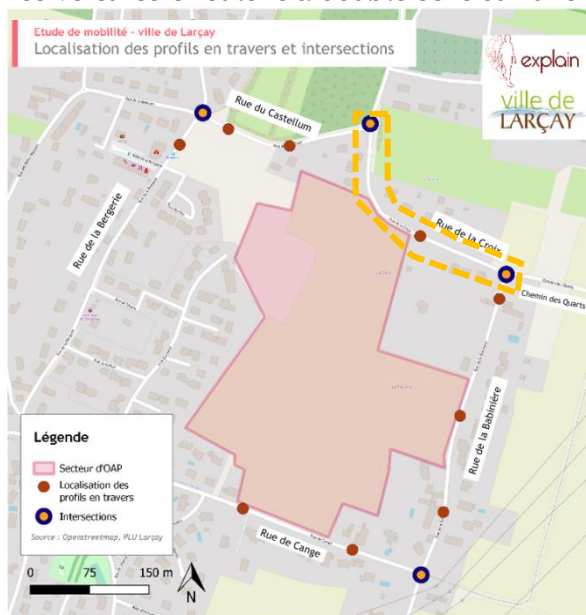


Rue de la Croix

Cette rue longe le nord-est de la ZAC depuis l'intersection avec la rue de la Babinière à l'est, jusqu'à l'intersection avec la rue du Castellum puis continue vers le bourg de Larçay. Le virage qu'elle forme est identifié comme accidentogène par l'OAP secteur Plaudrie du PLU.

L'emprise de la voirie est de l'ordre de 12,5 m. Elle présente un trottoir du côté intérieur de la courbe puis un talus. De l'autre côté, un fossé et un talus relativement large (4 m de large) séparent la route des parcelles privées.

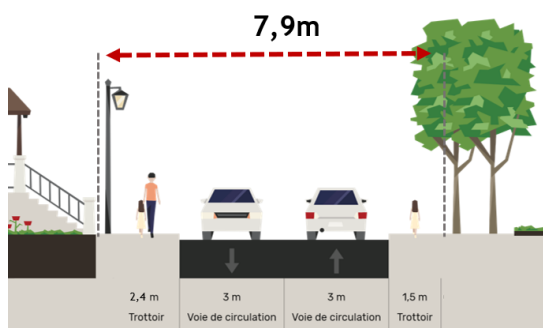
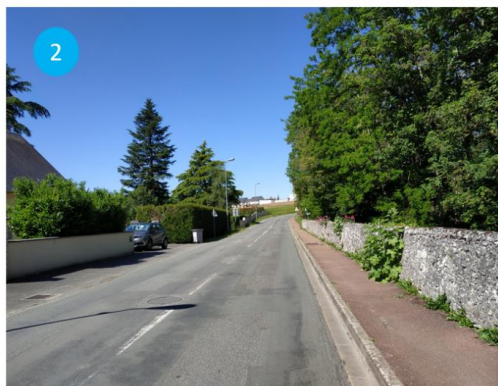
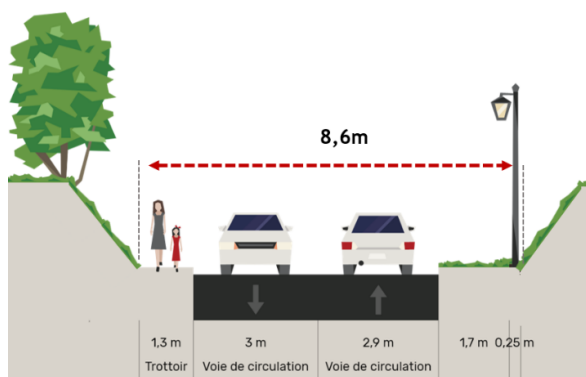
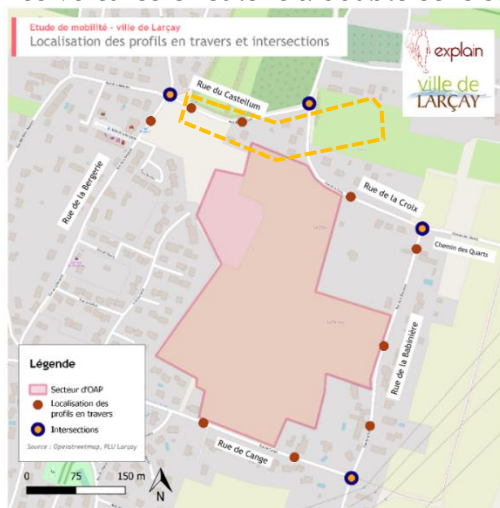
Les voitures circulent à double sens sur une chaussée roulable de 5,1 m de large.



Rue du Castellum

Cette rue longe le nord-ouest de la ZAC depuis l'intersection avec la rue de la Croix à l'est, jusqu'au giratoire situé à l'intersection entre les rues de Bellevue, de la Bergerie et du chemin de Bellevue.

L'emprise publique de la voirie varie entre 7,9 m et 8,6 m. Elle présente un trottoir continu du côté nord de la voie, et un trottoir de l'autre côté à proximité des intersections. Sur sa partie ouest (1), la voirie est délimitée de part et d'autre par des talus, et sur sa partie est (2), par un muret d'un côté et des parcelles privées de l'autre.

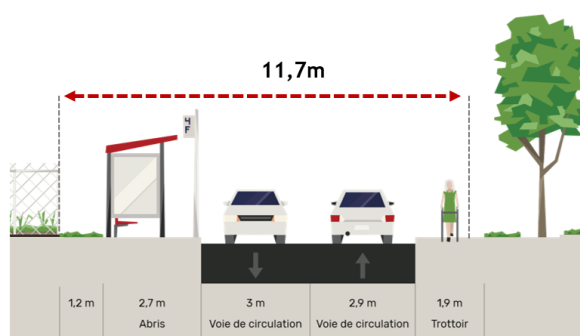
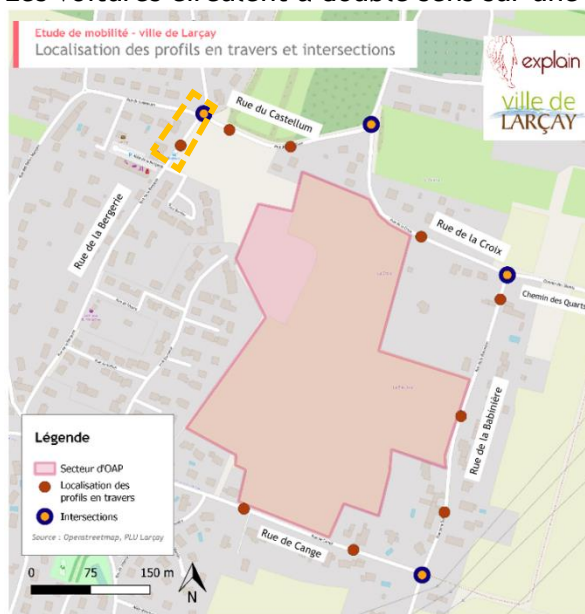


Rue de la Bergerie

Cette rue se trouve à proximité du nord-ouest de la ZAC, elle prend naissance sur le giratoire faisant intersection entre les rues de Bellevue, de la Bergerie et du chemin de Bellevue et dessert ensuite le centre commerçant puis rejoint la rue du Val Joli.

L'emprise de la voirie est large : 11,7 m. Elle présente un trottoir continu du côté ouest et sa partie est est en train d'être aménagée, avec un arrêt de bus présent.

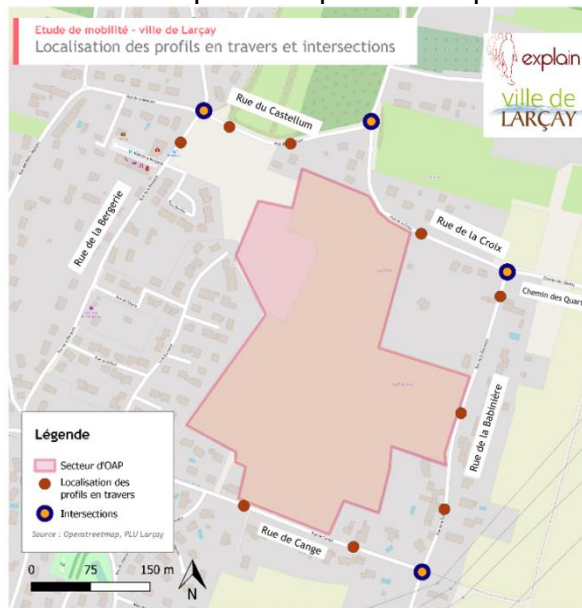
Les voitures circulent à double sens sur une chaussée d'environ 5,9 m de large.



Principales intersections à proximité du secteur

Plusieurs intersections se trouvent à proximité de la ZAC.

La flèche indique dans quel sens la photo a été prise



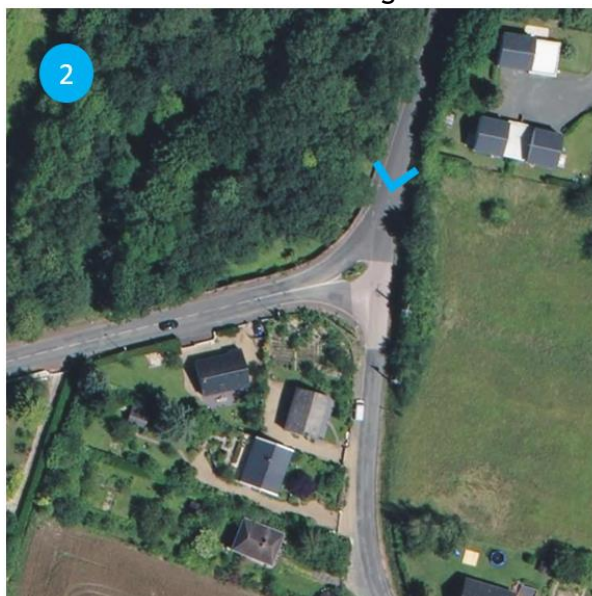
Rue du Castellum x Rue de la Bergerie x Rue de Bellevue x Chemin de Bellevue

Giratoire avec des traversées piétonnes sur la rue du Castellum à l'ouest et la rue de Bellevue au nord, mais absentes sur la rue du Castellum à l'est et la rue de la Bergerie au sud.



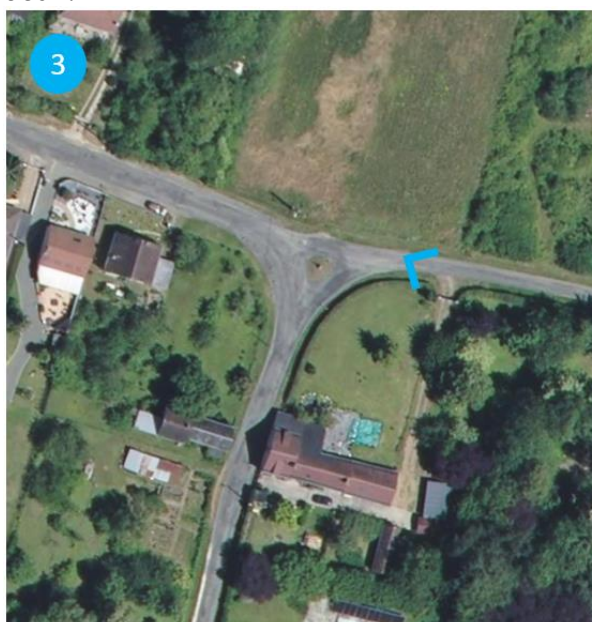
Rue du Castellum x Rue de la Croix

Intersection équipée d'un terre-plein favorisant l'itinéraire continu sur la rue de la Croix. Une absence d'aménagement en faveur des cheminements piétons.



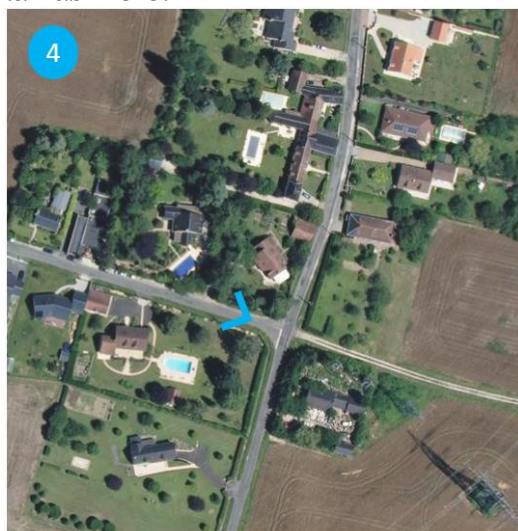
Rue de la Croix x Rue de la Babinière x Chemin des Quarts

Intersection avec un terre-plein central et un stop situé rue de la Babinière, les usagers laissant la priorité au chemin des quarts. Uen absence de traitement des cheminements doux.



Rue de Cange x Rue de la Babinière

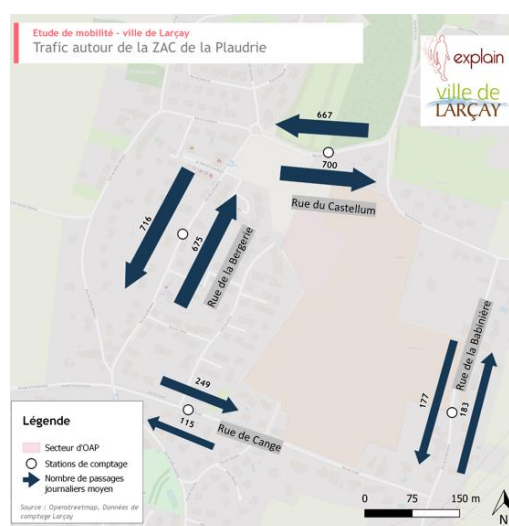
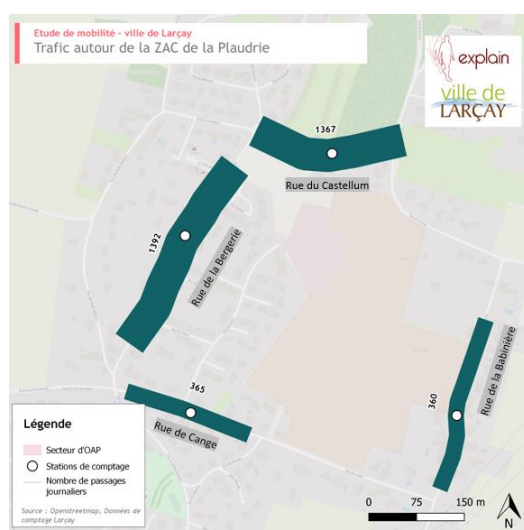
Intersection avec un stop sur la rue de Cange, les usagers laissant la priorité à la rue de la Babinière.



2.6.3 Usages

En juin 2021, le radar pédagogique de la commune a été placé sur les 4 routes autour de la ZAC (une semaine sur chaque voie).³⁸ Les trafics moyens journaliers ont été estimés en divisant le trafic total mesuré par le radar par le nombre de jours où il a été en activité. Les rues qui desservent la ZAC de la Plaudrie accueillent des trafics faibles.

Figure 34 : Trafic autour de la ZAC de la Plaudrie



Source : données de comptage Mairie de Larçay

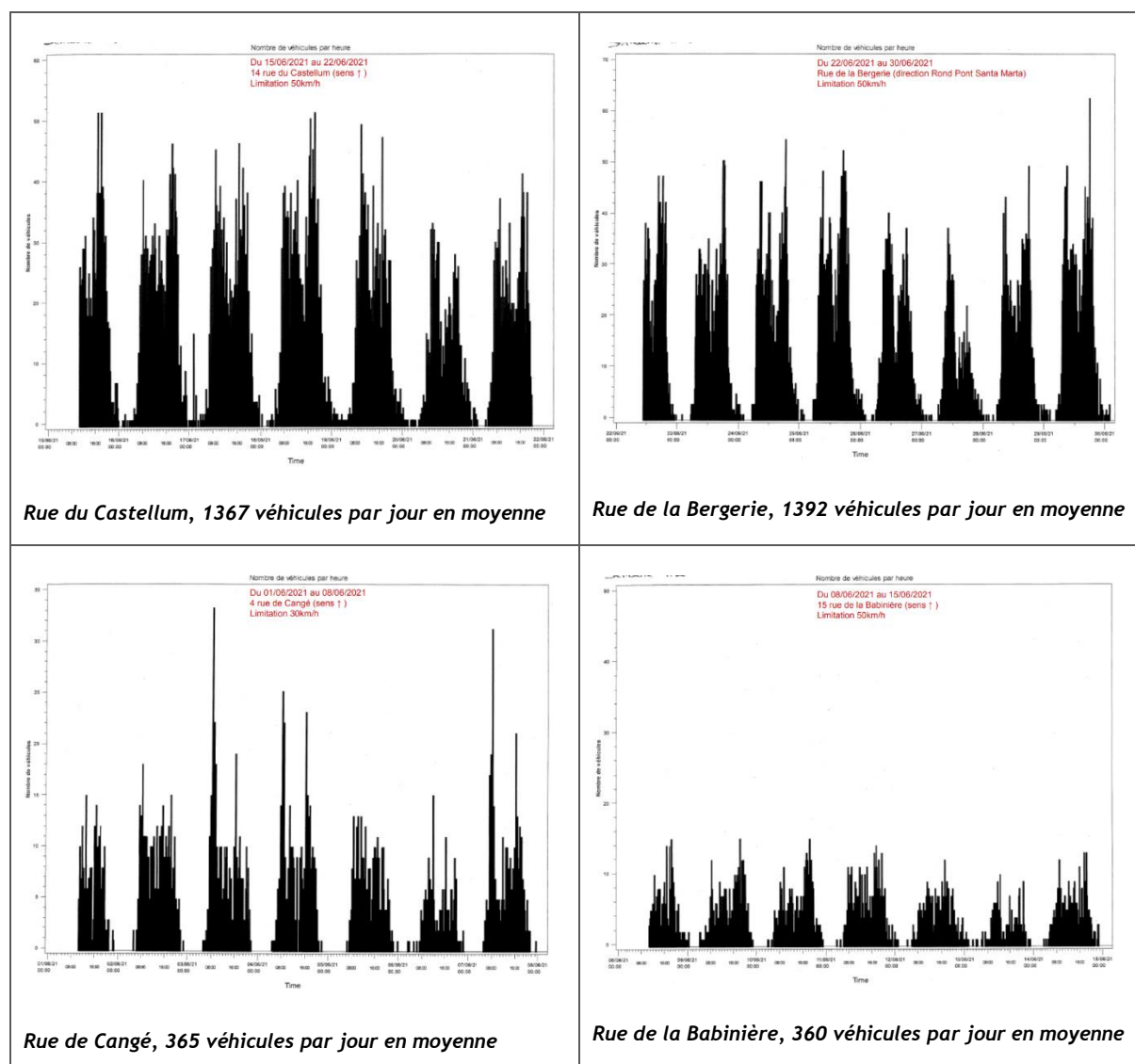
³⁸ Les données transmises ne contiennent pas d'informations sur les vitesses pratiquées

Les rues qui accueillent davantage de trafic sont la rue de la Bergerie et la rue du Castellum avec respectivement 1392 et 1367 véhicules par jour, ces rues constituant l'itinéraire privilégié entre le bourg et le plateau.

Les rues de Cange et de la Babinière accueillent des trafics moins importants, principalement de desserte : 365 véhicules par jour pour la rue de Cange et 360 véhicules par jour pour la rue de la Babinière.

Les rues qui desservent la ZAC de la Plaudrie accueillent des trafics équilibrés sur la journée, mise à part la rue de Cange qui accueille deux fois plus de trafic vers l'est que vers l'ouest (à relativiser cependant au vu du faible trafic qu'elle accueille : en moyenne 365 véhicules par jour).

Figure 35 : Trafic autour de la ZAC de la Plaudrie (les échelles ne sont pas les mêmes d'un graphe à l'autre)



Source : données de comptage Mairie de Larçay

Ces rues accueillent des flux pendulaires, avec davantage de trafic aux heures de pointe du matin et du soir. Bien que la pendularité soit marquée, les flux horaires des heures de pointe demeurent faibles, avec environ :

- 120 véhicules par heure pour la rue de la Bergerie,
- 100 véhicules par heure pour la rue du Castellum,
- 70 véhicules par heure pour la rue de Cangé,
- 30 véhicules par heure pour la rue de la Babinière.

2.6.4 Usages projetés

La ZAC de la Plaudrie accueillera 250 logements. L'analyse suivante permet d'estimer le nombre de déplacements supplémentaires que ces nouveaux logements généreront. Elle vise aussi à déterminer si les capacités des voiries et des carrefours est suffisante pour accueillir ces flux.

D'après l'EMD, les personnes vivant à Larçay effectuent en moyenne 4.2 déplacements par jour. Ces 4.2 déplacements sont effectués à 75% en voiture. En considérant en moyenne 2 personnes par logement, environ **1 573 déplacements** journaliers³⁹ en voiture générés par ces logements sont donc estimés.

Ces déplacements, n'emprunteront pas tous les rues de la Bergerie, du Castellum, de Cangé et de la Babinière, dans la mesure où :

- ils n'ont pas tous pour origine ou destination le domicile situé dans la ZAC,
- une voie centrale, parallèle aux rues de la Bergerie et de la Babinière sera créée et permettra d'équilibrer les trafics entre les différentes voies.

³⁹ $2 \times 4.2 \times 0.75 \times 250 = 1026$. Dans l'EMD, environ 1,6 personnes par ménages ont été comptabilisés sur la CCTEV, nous avons arrondi à 2, dépendant du type de logements qui sera réalisé.

Figure 36 : Scénario d'aménagement



Source : Etudes préalables secteurs de la Plaudrie et du Valette, ParenthesesURBaineS, 2021

Environ 1 500 déplacements supplémentaires sur la journée se répartissant sur chacune des voies est donc estimé à 100 passages à l'heure de pointe.

Ces déplacements supplémentaires induiront donc des hausses de trafic limitées. Avec des profils de voirie pouvant accueillir entre 800 et 1000 véhicules par sens et par heure, **les augmentations de trafic générés par ces nouveaux logements ne sont pas un enjeu vis-à-vis des capacités des voies.**

Néanmoins, selon les entrées / sorties de la ZAC en lien avec le plan de circulation, ces flux supplémentaires peuvent générer des difficultés au niveau des intersections (sécurité).

2.6.5 Bilan AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> Des trafics faibles sur les voies entourant la ZAC. Des trafics supplémentaires générés par les nouveaux logements ne gênant pas la circulation routière en termes de fluidité. Certaines voies d'ores et déjà équipées de trottoirs : rue de Cange, rue la Croix, rue Castellum et Bergerie. 	<ul style="list-style-type: none"> Des itinéraires piétons et cyclables discontinus autour de la ZAC. Seule la rue de Cange est équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle. Des intersections peu aménagées, ne disposant notamment pas de traversées piétonnes sécurisées. Des configurations étroites de certaines sections de voie (rue de la Babinière, rue de Cange et rue du Castellum) pour développer la pratique des modes actifs.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> Un pôle de commerces proche permettant d'offrir des services de proximité aux résidents (boulangerie, charcuterie, pharmacie...) favorable à l'usage des modes actifs. Des zones 30 autour de la ZAC, favorables à la sécurité de tous les usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> Une vigilance à porter sur les intersections autour de la ZAC, en raison de la hausse de trafic prévisible. Un plan de circulation de la ZAC à adapter au gabarit des voiries environnantes pour ne pas charger les rues les plus étroites. Des nuisances (bruit, pollution) pouvant être perçues par les riverains, vis-à-vis du trafic supplémentaire généré sur des axes à faible trafic aujourd'hui.

3 CONCLUSION : BILAN ET ENJEUX

3.1 Principaux éléments de diagnostic

Analyse territoriale :

- Larçay présente une proximité immédiate avec Tours et sa métropole en gardant un cadre de vie agréable le long du Cher.
- La ville compte deux coupures majeures entravant notamment l'usage des modes actifs (marche, vélo) :
 - Le Cher et l'absence de franchissement à Larçay ne permettent pas de rejoindre facilement le Cher à Vélo depuis Larçay. Le Cher et l'absence de franchissement isolent également la commune des territoires et communes situées au nord.
 - Le coteau entre le bourg et le plateau présente un dénivelé d'une trentaine de mètres.
- La ville concentre ses pôles générateurs au niveau du bourg (mairie) et du plateau (commerces, écoles, équipements sportifs).
- La ville présente une activité économique tournée autour des zones d'activité des brosses, 2 zones actuellement, et une en développement.

Analyse des déplacements :

- A l'image des habitants de la CCTEV, les habitants de Larçay ont une propension à beaucoup se déplacer : 4.2 déplacements par jour sur 33 km et en 69 minutes en moyenne.
- Les déplacements contraints (domicile-travail & domicile-études) pendulaires sont principalement tournés vers Tours et sont effectués en très grande majorité en voiture pour les déplacements domicile-travail.
- Concernant les parts modales :⁴⁰
 - La forte utilisation de la voiture pour les déplacements sur la CCTEV (part modale de 75%) est notamment corrélée à un équipement important des ménages en voiture avec en moyenne 1.6 voiture par ménage.
 - Les TC, dont la part modale est relativement faible (6%), sont majoritairement utilisés par les scolaires pour leurs déplacements vers les établissements scolaires situés à Tours.
 - Le vélo, malgré un taux d'équipement important (70% des ménages détiennent au moins un vélo), a une part modale faible (0.7%) et est majoritairement utilisé de façon occasionnelle ou loisir.

- La marche présente une part modale importante de 19%, utilisée notamment pour les déplacements courts, de proximité (11 minutes pour 0.7 km par déplacement en moyenne).

Analyse de la circulation routière et du stationnement :

● Concernant le réseau viaire, son organisation et les trafics :

- La ville de Larçay présente une position stratégique et une accessibilité routière importante (RD976 le long du Cher vers Tours, et proximité avec le réseau autoroutier).
- Le réseau routier à Larçay et vers Tours apparaît globalement fluide et les trafics portés par la RD976 sont modérés (3 800 véhicules par jour, dont 300 PL) et stables sur les 5 dernières années.

● Concernant les aménagements, la sécurité et le partage de la voirie :

- La ville de Larçay compte de nombreux aménagements qualitatifs et des réaménagements récents incitant à des vitesses faibles et à un partage de la voirie : zones 30, voies limitées à 30 km/h, ralentisseurs et écluses.

● Concernant le stationnement :

- Le stationnement apparaît facile, avec de nombreuses places disponibles.
- La ville présente néanmoins du stationnement matérialisé sur trottoir ainsi que du stationnement non matérialisé (rue de Cange notamment) et quelques pratiques de stationnement illicite sont observées, sur trottoir notamment.
- 3.5% du stationnement correspond à du stationnement PMR. C'est en dessous des 5% réglementaires fixés par la loi accessibilité.

Analyse de la mobilité active, de l'écomobilité et des nouvelles formes de mobilité :

● Concernant le vélo :

- La ville de Larçay présente une variété d'aménagements cyclables (pistes, bandes, voies vertes, zones 30) mais le réseau cyclable présente des discontinuités et certains aménagements ne sont pas réglementaires (pistes cyclables sur trottoir sans séparation suffisamment marquée avec les piétons).
- La coupure formée par le coteau et le léger dénivelé représentent un frein à la pratique du vélo pour relier le bourg au plateau.
- La ville se trouve à proximité d'itinéraires cyclables structurants (Cher à Vélo, Loire à Vélo) mais l'absence de point de franchissement du Cher à Larçay limite l'usage de ces véloroutes.
- La commune est équipée en stationnement vélo, notamment à proximité des équipements, mais la majorité de ce stationnement n'est pas sécurisé ou qualitatif (pinces roues).
- La CCTEV a mis en place un schéma directeur cyclable en 2019, avec deux itinéraires identifiés à Larçay, dont un, qui connectera Larçay à Véretz sera aménagé horizon 2022. Cet itinéraire se connectera à un autre itinéraire cyclable aménagé par la métropole de Tours pour relier Tours à Larçay.
- Malgré ces aménagements en faveur du vélo, l'usage reste principalement loisir et occasionnels et très peu de déplacements du quotidien ou déplacements contraints sont effectués à vélo.

● Concernant les piétons et PMR :

- De nombreuses zones 30 ont été aménagées sur l'ensemble de la commune, à proximité des équipements (écoles, mairie) et dans les quartiers résidentiels, avec des aménagements limitant les vitesses pratiquées (écluses, ralentisseurs).
- Un PAVE a été mis en place en 2010 et réalisé depuis, et les itinéraires permettant d'accéder aux ERP sont accessibles PMR.
- Des discontinuités demeurent néanmoins dans les itinéraires piétons, et certaines traversées piétonnes sont non accessibles PMR.
- La ville compte deux itinéraires pédestres pour la randonnée, mais ces derniers ne sont pas assez mis en valeur, par manque notamment de jalonnement et de signalétique.
- Concernant les nouvelles mobilité et l'écomobilité :
 - La ville de Larçay est équipée d'une borne de recharge pour véhicules électriques devant la mairie et de deux places de stationnement covoiturage. La mise en place d'une application de covoiturage est par ailleurs en réflexion à Tours Métropole.
 - La CCTEV a mis en place une solution d'autostop organisé (rézo pouce) avec des « stations » à Larçay.
 - La CCTEV mène plusieurs actions en matière d'accompagnement, de communication et de formation autour des mobilités, une chargée de mobilité vient notamment d'être recrutée.

Analyse des TC et de l'intermodalité :

- Concernant les TC desservant Larçay :
 - La ville est desservie par le réseau régional de cars Rémi, avec des lignes à vocation scolaire majoritairement, bien que non exclusivement réservées aux scolaires. Les temps de parcours sont peu compétitifs par rapport à la voiture.
 - Concernant l'usage, la fréquence de passage des cars est trop faible pour inciter à l'usage des TC pour les non scolaires. Les scolaires utilisent les cars pour se rendre dans leurs établissements : 155 élèves sont inscrits.
 - Les arrêts de cars, bien que couvrant l'intégralité de la commune sont de qualité variée et dans l'ensemble peu aménagés (abris-bus, zébras, accessibilité piétonne variables).
 - La région n'a pas de marché pour le réaménagement des points d'arrêts déjà aménagés.
- Concernant l'articulation avec le réseau fil bleu desservant la métropole de Tours :
 - La ville de Larçay se trouve à proximité de deux Parkings Relais situés sur le réseau fil bleu, dont le P+R du lac (15 minutes en voiture, 25 minutes à vélo depuis Val Joli) qui est desservi par des lignes de bus fortes et qui sera desservi par la ligne 2 de Tram (horizon de réalisation 2025).
 - Il n'y a pas de volonté de la part de Tours Métropole d'étendre le réseau de TC urbain fil bleu en dehors des communes actuellement desservies.

ZAC de la Plaudrie :

- Des trafics générés par la ZAC faibles sur les voies environnantes, pouvant toutefois être perçues comme des nuisances par les riverains en raison de la faiblesse des trafics actuels ;
- Une discontinuité des cheminement doux autour de la ZAC et des configurations étroites de certaines voies, n'incitant pas au développement de la marche et du vélo.

- Une vigilance à porter :
 - sur les intersections (actuellement peu qualitativement aménagées notamment pour les piétons)
 - sur le plan de circulation pour répartir les trafic sur les voiries environnantes en cohérence avec leur configuration.

3.2 Principaux enjeux

Sur la base des éléments de diagnostic, les principaux enjeux en matière de mobilité sont les suivants :

- Inciter à l'usage vélo en comblant les discontinuités du réseau cyclable, en améliorant la qualité des aménagements cyclables existantes et en aménageant davantage de stationnements vélos qualitatifs.
- Améliorer les cheminements piétons (travailler sur les discontinuités) et veiller à améliorer l'accessibilité pour les PMR, notamment au niveau des rabattement sur les arrêts de transport collectif.
- Mettre en valeur les itinéraires pédestres pour la randonnée, en développant le jalonnement.
- Continuer le développement des zones 30 et aménagements permettant de réduire la vitesse des automobilistes.
- Aménager les voies autour de la ZAC pour donner davantage de place aux modes actifs et les intersections autour de la ZAC de la Plaudrie pour assurer davantage de sécurité aux usagers, notamment le carrefour rue de la Croix / rue du Castellum.
- Supprimer le stationnement sur trottoir et matérialiser le stationnement sur voirie, surveiller le stationnement illicite sur trottoir et aménager du stationnement PMR pour obtenir 5% de stationnement PMR (obligations réglementaires).
- Sensibiliser et communiquer auprès des usagers en faveur d'une mobilité durable (utilisation de la marche, du vélo, de la solution rézo pouce, des P+R du réseau fil bleu, du covoiturage) ; en lien avec les actions menées actuellement par la CCTEV.
- Rester vigilant quant aux évolutions prévisibles en matière de transport collectif par Tours Métropole ou la Région Centre.

EXPLAIN est un cabinet de conseil qui contribue à améliorer le système de transport.

Nous accompagnons l'Etat, les collectivités locales et les exploitants pour l'élaboration et l'évaluation des politiques, stratégies et projets de transport. Nous accompagnons les promoteurs et les investisseurs dans leurs projets de développement.

Pour plus d'information, rendez-vous sur www.explainconsultancy.com



Email : contact@explainconsultancy.com

EXPLAIN SAS au capital de 126 250€ dont le siège social se trouve au 36 rue de Paris 93100 Montreuil, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS 804 592 152 et dont le numéro de TVA intracommunautaire est le FR47 804 592 152.

