



BIEN VIVRE AU NORD DE TOURS

Chez Mr Belzanne

6 route des Grands Champs

37390 METTRAY

Mail : contact@bienvivreanorddetours.fr

Mettray, le 22 octobre 2026

Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'association **Bien Vivre au Nord de Tours (BVNT)** souhaite apporter sa contribution à l'enquête publique concernant le Plan de Mobilité de Touraine (2026-2036).

Nous saluons les orientations globales visant à développer les alternatives à la voiture individuelle.

Nous souhaitons que le document intègre des garanties claires concernant les infrastructures, la sécurité, la tranquillité et la qualité de l'air de nos communes du nord de Tours face aux mutations à venir.

1. Renforcement des transports en commun et intermodalité (Fil Bleu & SERM)

Nous soutenons pleinement le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) et tout particulièrement la création d'une nouvelle halte ferroviaire à Mettray.

Pour que ce projet soit une réussite, l'implantation de cette halte est à privilégier sur la ligne 550 000 (Tours-Chartres) comme cela a déjà été évoqué dans le projet du SERM, par exemple au droit de la Clinique de l'Alliance et de la zone commerciale annexe.

La création d'un parking relais complèterait le dispositif en permettant aux automobilistes venant du nord par la M2 de laisser leurs véhicules aux portes de la Métropole (les parkings relais actuels, Mayer et Tranchée, sont trop proches du centre-ville). De plus, le passage de l'itinéraire n°2 de Velival à cet endroit doit en faire un vrai nœud intermodal.

Le **Plan de Mobilité** doit garantir :

- **Une optimisation de l'offre de bus Fil Bleu** : Une restructuration des lignes desservant la couronne nord (dont Mettray) est indispensable, avec des fréquences accrues et des correspondances rapides et synchronisées vers le futur réseau fort (réseau du tramway, lignes de Bus, y compris à Haut Niveau de Service – BHNS). Une desserte Fil Bleu au parc d'activité des Gaudières (qui compte environ 600 salariés) doit être mise en place (desserte qui existait dans les années 80). Le bus sur demande actuelle est inadapté. La dangerosité de la M2 et l'absence de voie douce rend compliqué l'accès à la ZA pour les salariés en vélo ou trottinette.

- **Des aménagements de rabattement efficaces** : Le développement de structures facilitant l'intermodalité (vélo + bus / vélo + train) depuis le centre-bourg vers les arrêts principaux et la future halte est fort souhaitable. Dans cet objectif, la poursuite du schéma cyclable N°2 du projet VELIVAL de la Métropole doit être une priorité portée et accompagnée par l'équipe municipale de Mettray.

Compte tenu de la modification des mobilités accompagnant la transition écologique et du fait que de nombreux Mettrayens travaillent dans la Métropole, il aurait été bon que le plan des mobilités marque sa détermination d'avoir des voies douces permettant de rejoindre des lieux d'intermodalité que sont par exemple la zone artisanale de Notre Dame d'Oé, le parc d'activités des Gaudières, la Clinique de l'Alliance et le centre de Mettray.

2. Gestion des flux de poids lourds et sécurité cyclable avec l'implantation DACHSER en 2027

L'arrivée programmée en 2027 de l'entreprise de logistique DACHSER va considérablement densifier les flux de véhicules de transport de marchandises dans notre secteur. Le plan doit impérativement inscrire :

- **L'interdiction absolue du trafic de transit des poids lourds (>7,5 tonnes) dans la commune de Mettray**, en canalisant obligatoirement les flux vers la M76, la M2, le périphérique nord et l'autoroute A10. Cela s'accompagne d'un projet global de sécurisation de la M2 qui est le siège de nombreux accidents depuis ces dix dernières années pour lesquels nous avons sollicité les différentes institutions, préfecture, métropole, gendarmerie, commune (9 courriers) en vain. Nos propositions pour cet axe sont simples :

-> La création d'un giratoire à l'entrée du parc d'activités des Gaudières et de la M2, dont les accès sont quotidiennement empruntés par un trafic important de véhicules légers et de poids lourds (1000 véhicules/heure) le matin et le soir aux heures de pointe. De plus, l'arrivée de l'entreprise Dachser va accentuer les risques notamment à ces heures-là.

-> La création de chicanes ou autres aménagements, au carrefour de la route de la Buhardière et de la route des Grands Champs, afin de réduire les vitesses d'approche et de sécuriser les insertions délicates.

-> La mise en place d'un radar fixe entre le passage à niveau n°168 et le carrefour de la route de la Buhardière et de la route des Grands Champs.

-> La réalisation d'une ligne blanche rugueuse continue sur les portions les plus accidentogènes de la M2, afin d'interdire les dépassements dangereux qui demeurent l'une des principales causes de mise en danger des usagers.

-> La création d'un cheminement piétons et cyclables sécurisé, sachant qu'une zone de 5m a été préemptée au PLU sur la partie gauche de la M2 dans le sens Sud/Nord.

- **Des itinéraires cyclables structurants, continus et totalement sécurisés** pour relier Mettray à Notre-Dame-d'Oé et à la zone commerciale de Tours Nord, afin de séparer physiquement les modes actifs (vélos, piétons) des flux de camions et de petits utilitaires générés par l'activité logistique. Un exemple concret peut être évoqué, celui du sens interdit sur la Duquerie qui oblige les vélos à prendre la M29 pour faire le tour, alors qu'un sens interdit avec la mention « sauf vélo » sécuriserait ce parcours (en attendant l'itinéraire N° 11 de Vélival qui doit emprunter cette route).

3. Saturation quotidienne des axes résidentiels

Au carrefour des Gaudières avec la M76 et la M2, on enregistre le passage de 2000 véhicules entre 7h00 et 9h00. Une partie de ce trafic (400 véhicules) se dirige ensuite vers Mettray et plus spécialement vers les rues de l'Orangeraie et de la Motte.

Ces flux importants de voitures saturent de manière critique la **rue de la Motte et surtout la rue de l'Orangeraie**. Ce trafic "parasite" est en partie causé par les applications de navigation (telles que Waze) qui redirigent massivement les automobilistes dans nos rues résidentielles.

Pour contrer ces algorithmes et protéger le cadre de vie des habitants, nous demandons l'inscription au Plan de Mobilité d'aménagements structurels d'apaisement :

- **La modification du plan de circulation** : via l'expérimentation de filtres modaux (chicanes ralentissant drastiquement les voitures) ou de boucles de circulation en sens unique alterné pour supprimer l'effet "raccourci". L'avis des riverains sera bien entendu nécessaire. A cet effet, BVNT a procédé à des campagnes de comptages en 2023 et 2026, matin et soir. La comparaison des résultats entre les deux années met en exergue une augmentation de trafic d'environ +10 % à l'exception de la rue de la Motte. Grâce à des chicanes et un stop, cette dernière a vu son trafic baisser très sérieusement (-50%). Ces aménagements peuvent donc servir d'exemple pour la rue de l'Orangeraie.
- **La dégradation du temps de parcours sur les applications** : par une zone 30 contraignante, l'installation de feux de récompense intelligents (générant une attente dissuasive aux heures

de pointe), la mise en place de stops, de plateaux surélevés et de places de stationnement alterné.

- **Le levier réglementaire (Loi LOM)** : l'application par Tours Métropole et le SMT de l'article 122 de la loi d'orientation des mobilités pour obliger légalement les éditeurs d'applications (Waze, Google Maps) à supprimer la rue de l'Orangerie et la rue de la Motte de leurs itinéraires de délestage.

Le développement économique et logistique de la métropole ne doit pas se faire au détriment de la sécurité et de la santé des habitants de nos communes du nord de Tours.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous porterez à ces propositions indispensables à la préservation de notre cadre de vie.

Le Conseil d'Administration de BVNT.