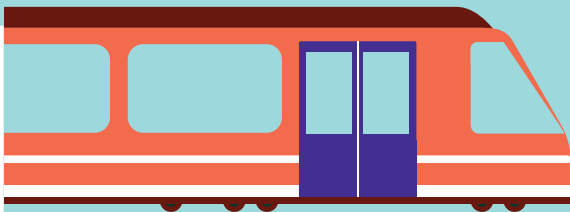
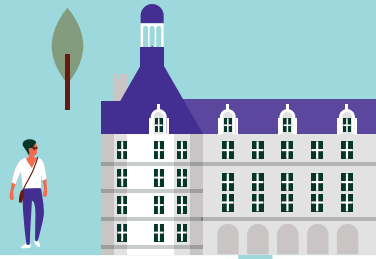


Service Express
Régional Métropolitain
de Touraine

SERM

Le **T**rait d'union des mobilités durables en **T**ouraine



**DOSSIER DE
CONCERTATION**

SOMMAIRE

1. Les Services Express Régionaux Métropolitains en quelques mots	5
2. Le SERM de Touraine : un outil au service du territoire et de ses habitants	7
2.1. Un territoire propice au déploiement d'un projet SERM	8
2.2. Les ambitions du SERM de Touraine	10
2.3. Comment répondre à ces ambitions ?	12
3. Le SERM de Touraine en projets	16
3.1. L'élaboration et la construction des offres de mobilités	19
3.2. Les deux scénarios du volet ferroviaire : faut-il faire converger l'ensemble des trains en gare de Tours ?	21
3.3. Les aménagements ferroviaires et routiers pour la mise en œuvre du SERM de Touraine	27
4. Construire la mobilité du quotidien avec les habitants du territoire : l'objectif de la concertation préalable	31

ÉDITO

La mobilité au cœur des transitions

La Touraine est aujourd'hui dans une période de transition. Transition écologique, énergétique mais aussi territoriale. En effet, notre territoire fait face à de nombreux défis : lutter contre la fracture entre l'urbain et le rural, offrir un accès à toutes et tous aux services publics de santé et d'éducation ou encore lutter contre la pollution atmosphérique en ville. C'est dans ce contexte que l'ensemble des élus de la Touraine, ainsi que la Région et l'État, se sont emparés d'un outil qui apparaît comme une première réponse à ces enjeux : le Service Express Régional Métropolitain, ou SERM.

Le SERM de Touraine est un outil qui fait converger différentes offres de mobilité, pour transformer les modes de transport du quotidien de chacune et chacun d'entre nous. Ce n'est pas un projet réservé à la métropole de Tours ou aux villes de tailles moyennes. Au contraire, le SERM de Touraine est une opportunité pour les territoires ruraux et périurbains, qui souffrent souvent du manque d'alternatives à la voiture individuelle pour rejoindre les villes.

S'il s'appuie prioritairement sur le ferroviaire, le SERM est complété par d'autres modes de transports, notamment routiers (cars express, bus, vélo, covoiturage, etc.).

« Le SERM de Touraine est un outil qui fait converger différentes offres de mobilité, pour transformer les modes de transport du quotidien de chacune et chacun d'entre nous. »

Nos ambitions, portées par l'ensemble des acteurs et élus du territoire, sont fortes : doubler le pourcentage d'utilisation des transports en commun en dix ans, tripler celle du vélo, et réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50% à horizon 2035, soit dans dix ans.

Le Service Express Régional Métropolitain de Touraine que nous soumettons aujourd'hui à la concertation du public est le résultat d'un travail conséquent mené depuis le lancement du projet fin 2023 par l'ensemble des acteurs du SERM pour proposer un projet permettant d'atteindre ces ambitions.

En termes d'offre en trains et en cars, seule la vision cible 2040 est présentée lors de cette concertation. Cependant nous tenons à rappeler notre objectif de faire du SERM un projet dont les réalisations seront visibles bien avant. Pour preuve, la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire va rouvrir à la fin d'année 2025, 2 allers-retours seront ajoutés sur la ligne ferroviaire Tours-Vendôme et les titres de transport Fil Bleu seront valables pour des trajets en train Rémi à l'intérieur de la métropole de Tours.

Différents évènements seront organisés tout au long de cette concertation, qui, au-delà du partage de l'information, a vocation à recueillir vos avis sur les offres présentées, notamment sur le ferroviaire. Ces temps privilégiés de rencontres entre les porteurs du projet de SERM et les citoyens seront l'occasion d'échanger dans le but de bâtir ensemble un projet d'avenir pour le territoire. Nous vous y attendons nombreux !

François Bonneau,
Président de la Région Centre-Val de Loire

Frédéric Augis,
Président de Tours Métropole Val de Loire

LE SERM, UN PROJET PORTÉ PAR L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU TERRITOIRE

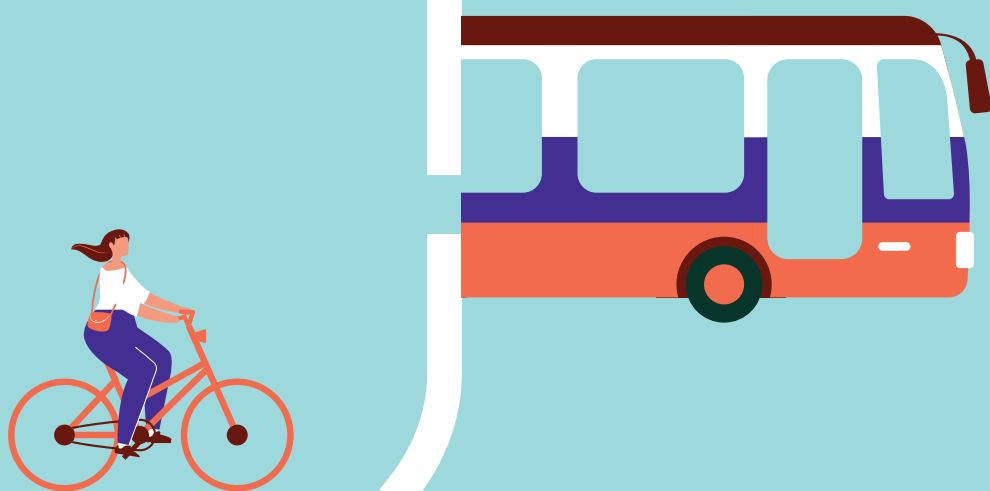
Le projet de Service Express Régional Métropolitain de Touraine est un projet piloté par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des Mobilités de Touraine.



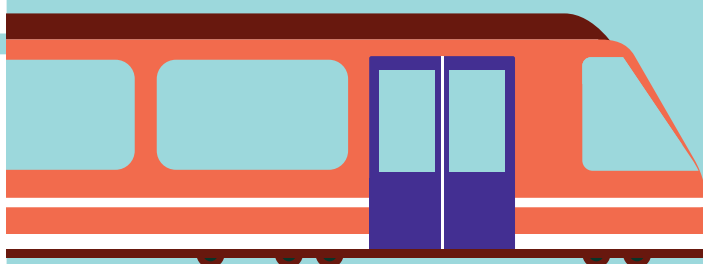
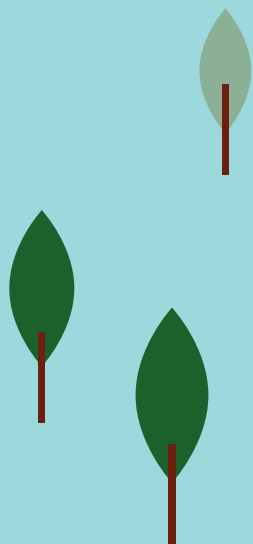
Avec le soutien de l'État français et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, de l'ensemble des Établissements Publics de Coopération Intercommunale du territoire, de l'Agence d'Urbanisme de Touraine ainsi que des gestionnaires d'infrastructures de mobilité, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et VINCI Autoroutes.



Et avec la participation de représentants citoyens, comme le CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental de la Région), le CODEV (Conseil de Développement) de la métropole, et d'associations citoyennes, par exemple la FNAUT (Fédération des Associations des Usagers des Transports).



1. Les Services Express Régionaux Métropolitains **en** **quelques mots**



QU'EST-CE QU'UN SERM ?

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) est un projet visant à améliorer les mobilités quotidiennes des habitants d'une métropole et de son aire d'attraction. Le SERM s'appuie principalement sur le ferroviaire, complété par d'autres modes de transport tels que les cars à haut niveau de service, la mise en place de réseaux cyclables et, le cas échéant, des services de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés (tramways). Toutes ces offres de transport prennent appui sur la création ou l'adaptation de gares ou d'espaces qui concentrent en un même lieu plusieurs modes de déplacement, les pôles d'échanges multimodaux.

Introduits par la loi d'orientation des mobilités de 2019¹ et concrétisés par une loi dédiée en 2023², les SERM sont de véritables outils d'aménagement du territoire. Ces derniers mois, des projets SERM ont émergé dans plus d'une vingtaine d'agglomérations de France.

LES OBJECTIFS DES SERM

- Repenser le territoire pour améliorer la qualité des transports du quotidien et offrir une meilleure accessibilité ;
- Désenclaver les territoires périphériques et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains ;
- Faciliter les déplacements pour privilégier les solutions alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, autopartage, covoiturage) ;
- Décarboner les mobilités et réduire la pollution atmosphérique.

COMMENT ÊTRE RECONNU SERM ?

Pour être reconnu SERM par l'État, deux étapes sont nécessaires :

- La réalisation d'un dossier de labellisation, présentant l'ambition du SERM, les acteurs mobilisés, le périmètre concerné et les orientations stratégiques.

Le SERM de Touraine s'inscrit dans une démarche de transformation des mobilités autour de Tours Métropole Val de Loire dans trois domaines :



Les déplacements : en augmentant l'offre en mobilités durables tous modes (trains, cars, autopartage, covoiturage...) ;



Les services : en connectant ces mobilités entre elles grâce à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (zones aménagées pour favoriser le passage d'un mode de transport à un autre), et grâce à des services multimodaux tels que des tarifs et des titres de transport adaptés ;



L'aménagement : en structurant le territoire autour de ce nouveau réseau. Il s'agit alors de coordonner les politiques d'aménagement avec les politiques de mobilité.

Ce document offre également une vue d'ensemble sur les études réalisées ou à réaliser ainsi que sur les projets qui pourraient être portés dans le cadre de ce nouveau réseau. **Le 27 juin 2024, le SERM de Touraine a fait partie des 15 premiers projets qui ont obtenu la labellisation de l'État.**

- Une fois la labellisation obtenue, les études se poursuivent pour préparer un plan de déploiement du projet SERM. Moins théorique que le dossier de labellisation, ce plan de déploiement a vocation à présenter le contenu opérationnel du projet, retranscrit sous forme de feuilles de route thématiques, accompagnées d'un calendrier et d'un plan de financement.

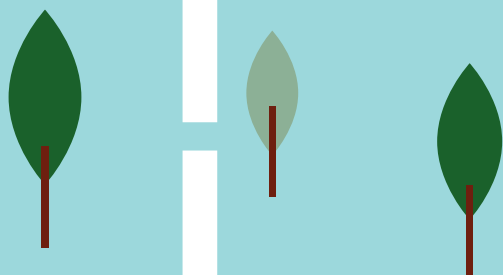
C'est dans ce contexte que la Région Centre-Val de Loire et Tours Métropole Val de Loire s'engagent dans une concertation publique. Les porteurs de projet souhaitent informer et recueillir l'avis du public sur le contenu du projet, pour intégrer dans la synthèse du dossier les grandes tendances qui ressortiront de cette concertation.

¹ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

² Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains



2. Le SERM de Touraine : un outil au service du territoire et de ses habitants



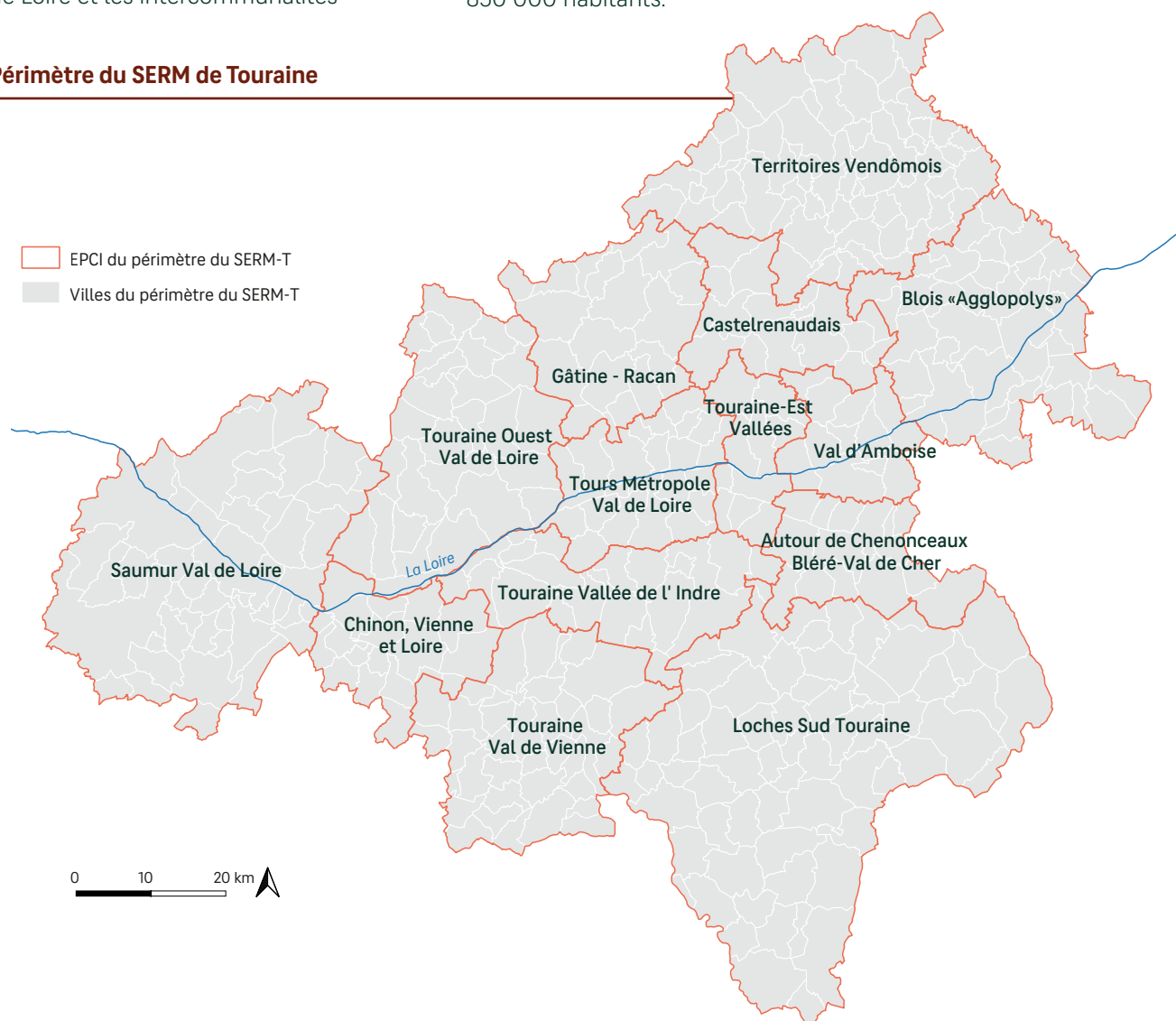
2.1. UN TERRITOIRE PROPICE AU DÉPLOIEMENT D'UN PROJET SERM

LE PÉRIMÈTRE DU SERM DE TOURAINE

Le périmètre du SERM se base sur l'aire d'attraction de Tours³ et prend en considération l'importance des flux quotidiens actuels, qui s'élèvent sur certains axes à plus de 25 000 flux quotidiens entre Tours Métropole Val de Loire et les intercommunalités

d'Indre-et-Loire (hors flux interne et hors département⁴). L'ensemble du territoire de l'Indre-et-Loire, ainsi que les intercommunalités de Saumur, Vendôme et Blois, sont donc inclus dans le périmètre du SERM de Touraine, afin de tenir compte des dynamiques de flux sur l'axe ligérien élargi. Le SERM concerne donc un périmètre de près de 850 000 habitants.

Périmètre du SERM de Touraine



³ Selon l'INSEE, « l'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail ».

⁴ Source : dossier de labellisation du SERM de Touraine



UN PROJET QUI S'APPUIE SUR UN EXCELLENT MAILLAGE FERROVIAIRE DU TERRITOIRE

Dans le cadre d'un SERM, la loi exige que l'offre de mobilité « s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire »⁵. Cette condition est aisément remplie dans le cas de la Touraine. En effet, le territoire dispose d'une étoile ferrée à huit branches qui dessert un périmètre très vaste grâce à **52 gares et haltes ferroviaires**, dont trois gares TGV (Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Vendôme - Villiers-sur-Loir). Cette étoile ferroviaire peut aussi être utilisée au bénéfice du transport de marchandises.

Par ailleurs, la définition du SERM prévoit que l'offre de mobilité doit intégrer « la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux ». Le SERM de Touraine s'appuie ainsi, en plus du réseau ferroviaire, sur :

- un réseau de cars express et de maillage ;
- un réseau autoroutier à cinq branches ;
- une étoile cyclotouriste à cinq branches.

Or, malgré la qualité des réseaux actuels en Touraine, et la proximité des citoyens avec le ferroviaire (8 habitants sur 10 se trouvent à moins de 5 minutes d'une halte ferroviaire), l'enquête menée par le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) en 2019⁶ montre **que moins de 8% des habitants d'Indre-et-Loire utilisent les transports en commun pour leurs déplacements**. Au sein de Tours Métropole Val de Loire, ce chiffre monte à peine à 12%, bien qu'on observe une baisse de la part de la voiture individuelle au profit de mobilités douces comme la marche et le vélo. Cela peut s'expliquer par le fait qu'utiliser les transports en commun reste compliqué pour certains, en raison par exemple d'une offre de transport trop lointaine du domicile ou de correspondances entre modes trop complexes.

Il apparaît alors essentiel de repenser le réseau pour optimiser l'offre de mobilité collective et encourager son utilisation par toutes et tous. Outre le cadencement, les fréquences et l'amplitude horaire qui doivent être considérablement améliorées, les correspondances entre les différents modes de transports doivent être facilitées pour rendre simple le parcours d'un usager en transports en commun. Dans ce cadre, l'usager doit être mis au centre des réflexions afin de proposer une alternative fluide et intuitive à la voiture individuelle.

⁵ Article L1215-6 du code des transports

⁶ Enquête mobilité menée par le Syndicat des Mobilités de Touraine en 2019 sur le territoire d'Indre-et-Loire ([synthèse disponible sur le site internet](#))

2.2. LES AMBITIONS DU SERM DE TOURAINE

Les différents projets portés par le SERM de Touraine auront vocation à répondre à trois grands objectifs bénéficiant directement aux usagers et plus largement aux habitants du territoire.

OFFRIR AUX CITOYENS DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

L'étude mobilités menée par le Syndicat des Mobilités de Touraine montre que **la voiture personnelle est encore privilégiée à tout autre mode de transport, y compris en ville. Pour certains trajets, le pourcentage d'habitants utilisant son véhicule personnel est de 68% pour le trajet « domicile-travail », dont 99% en autosolisme⁷.**

Cela n'est pas sans conséquence : en France, les véhicules particuliers sont à l'origine de plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports malgré l'électrification progressive des véhicules particuliers. Ils contribuent à 26% des émissions nationales d'oxyde d'azote et à 22% des émissions nationales de CO₂ en 2019⁸. Par ailleurs, la forte concentration des véhicules (notamment aux heures de pointe) peut entraîner des augmentations considérables des temps de parcours.

Bien que la part d'habitants du département utilisant les transports en commun soit encore trop faible au regard des enjeux liés à l'utilisation de la voiture, ces chiffres sont à mettre en perspective avec l'évolution du territoire.

L'étude menée par le Syndicat des Mobilités de Touraine montre en effet que la part des transports en commun en nombre de déplacements a augmenté de manière significative (de 7,6% à 10,5%) en dix ans sur le territoire, au détriment de la voiture (de 56,9% à 52,5%). Par ailleurs, la fréquentation des gares du département a augmenté de 19% depuis 2019.

Cette hausse de fréquentation des transports en commun est le résultat de diverses initiatives menées par la Région Centre-Val de Loire et par Tours Métropole Val de Loire⁹, **confirmant donc l'utilité du déploiement des réseaux ferroviaires et routiers ainsi que de leur articulation.**

UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LUTTER CONTRE LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Lors de l'évènement « En route libre » réalisé dans le cadre de la concertation relative à la réouverture de la halte ferroviaire Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, le choix du ferroviaire a été abordé sous l'angle de la sécurité routière. Développer les transports en commun pour réduire le nombre de véhicules particuliers sur les routes et donc le nombre d'accidents est ainsi un objectif complémentaire du SERM de Touraine.

⁷ L'autosolisme désigne le fait de circuler seul dans son véhicule.

⁸ Source : [Les impacts de la circulation des véhicules particuliers](#), Commissariat Général au Développement Durable, mis à jour en 2023

⁹ Les initiatives menées par la Région, Tours Métropole Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine, le Département et les EPCI sont disponibles en page 8 du dossier de labellisation du SERM de Touraine.



RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE GRÂCE À LA MOBILITÉ

Les enjeux de cohésion sociale et territoriale recouvrent des dimensions variées : vieillissement de la population, lutte contre les vulnérabilités (sociales, économiques, psychologiques ou de santé), qualité du cadre de vie, accès aux services publics... et s'imbriquent aux enjeux liés aux transitions climatiques, écologiques et numériques.

Le SERM constitue l'un des outils **permettant de renforcer la cohésion sociale et territoriale**. En effet, les centres urbains et leurs proches périphéries concentrent l'essentiel des emplois, des lieux de formation, des services publics ou encore des lieux culturels : dans le cas précis du périmètre du SERM de Touraine, 50% des emplois sont répartis sur sept communes, dont quatre au sein de la métropole de Tours. Ainsi, **faciliter leur accès depuis les territoires ruraux est un premier levier afin de contribuer à l'égalité des chances**.

Enfin, le SERM inclut la réalisation d'une feuille de route dédiée sur la prise en compte du handicap dans les transports, pour que le réseau SERM soit le plus accessible possible aux personnes en situation de handicap.

De même, le développement de l'offre en transport public contribuera au **dynamisme économique du territoire** en permettant un meilleur accès aux emplois pour les salariés, via la desserte de zones d'emploi majeures et de zones d'activités aujourd'hui sans offre en transport public. Enfin, les mobilités durables étant en moyenne moins coûteuses pour l'utilisateur que la voiture individuelle, le projet SERM permet aussi de renforcer le pouvoir d'achat des citoyens.

MIEUX LIER LE DÉVELOPPEMENT D'OFFRES EN MOBILITÉ AVEC L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Un des objectifs du SERM est de développer des offres de mobilités qui permettent de connecter une métropole et sa périphérie sans aboutir à un étalement urbain incontrôlé, consommant des espaces naturels ou agricoles et dénaturant les paysages.

Cela implique un travail étroit entre les perspectives de développement de l'offre et les documents de planification, comme c'est le cas en ce moment sur la préparation du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain de Tours Métropole Val de Loire.

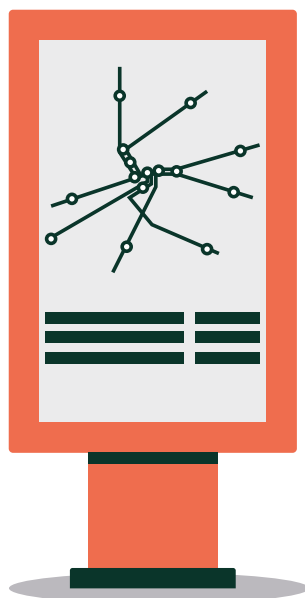
2.3. COMMENT RÉPONDRE À CES AMBITIONS ?

Répondre à ces ambitions doit passer par **une vision globale des modes de transport** qui existent d'ores et déjà sur le territoire, tout en **réfléchissant aux modes à développer** et à **comment relier les différents modes entre eux**. Cela exige une véritable coopération entre différents acteurs.

Cette vision d'ensemble doit se concrétiser par des projets sur les différents volets du SERM (ferroviaires et routiers), complétés par des outils facilitant l'utilisation des différents modes de transport par les usagers.

L'UTILISATION MAXIMALE DU RÉSEAU FERROVIAIRE

La loi exige que le SERM s'appuie prioritairement sur le ferroviaire. En l'espèce, le territoire tourangeau bénéficie d'un réseau conséquent, propice à son déploiement. Trois des branches de l'étoile ferroviaire ont fait l'objet de travaux de régénération pour éviter leur fermeture et maintenir leur exploitation. Dans ce contexte, le volet ferroviaire du SERM de Touraine ambitionne notamment :



Une augmentation des fréquences de passage et de l'amplitude horaire

Les branches ferroviaires et toutes les lignes routières nouvellement créées sont concernées par une augmentation de la fréquence de passage des trains et car, avec la mise en place d'une amplitude horaire en situation cible de 5h à 23h et des fréquences de passage renforcées pour avoir une régularité d'offre toute la journée.

Le renfort d'offre sur la ligne Tours-Vendôme

Ce volet est déjà en cours de mise en œuvre, avec dès fin 2025, 2 allers-retours ajoutés sur la ligne ferroviaire Tours-Vendôme permettant d'augmenter l'amplitude horaire et ajouter un train par sens en heure de pointe. En outre, la desserte sera renforcée par l'arrêt de 7 trains par jour à la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire.

Un renforcement de la robustesse du réseau, pour lutter contre les retards et fiabiliser les temps de trajet des usagers.

Des premiers retours d'expérience mettent en évidence qu'il ne suffit pas d'ajouter des trains pour qu'un SERM soit efficace. En effet, leur ponctualité est une condition essentielle pour la réussite du projet.

Le projet d'amélioration de la régularité du nœud ferroviaire de Tours-Saint-Pierre-des-Corps

Pour fiabiliser le réseau ferroviaire, dès 2024, SNCF Réseau, via un financement de l'État et de la Région Centre-Val de Loire a lancé les travaux d'un projet d'amélioration du nœud ferroviaire de Tours – Saint-Pierre-des-Corps. Ce projet vise à supprimer jusqu'à 24 circulations de trains à vide par jour entre les deux gares, ce qui rendra possible une diminution des retards d'environ 13000 minutes par an, et d'envisager l'ajout de trains commerciaux entre ces deux gares. Le coût est de 7,5 M€, financé à parité par la Région et l'Etat.

La réouverture et l'ouverture de haltes ferroviaires, qui permettra une desserte plus fine des territoires et de nouvelles connexions à l'intérieur de la métropole.

Pour rendre accessible le mode ferroviaire à un maximum de personnes, un des objectifs est de créer des gares nouvelles ou de rouvrir certaines. On totalise 6 projets de haltes nouvelles sur le périmètre du SERM de Touraine.

Le premier projet du SERM de Touraine : la réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire

Dès 2024, SNCF Gares & Connexions et les acteurs du territoire ont présenté le premier projet porté dans le cadre du SERM de Touraine : la réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, fermée en 1995. Une concertation publique s'est tenue entre le 4 novembre et le 8 décembre 2024. La majorité des contributions sont favorables au projet de réouverture de cette halte située au nord de Tours qui offre aux habitants des deux communes une réelle alternative pour accéder rapidement au centre-ville sans subir les désagréments liés au trafic routier. Un certain nombre de commentaires ont d'ailleurs été envoyés par des salariés, qui voyaient cette réouverture comme une opportunité de diminuer considérablement leur temps de trajet domicile-travail. La gare ouvrira en décembre 2025 aux voyageurs.

Des études sont en cours pour créer de nouvelles haltes à Tours, au niveau du carrefour de Verdun, Joué Gutenberg, Les Gués de Veigné, Mettray et La Ville-aux-Dames.

UN MEILLEUR USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AU PROFIT DES MOBILITÉS DURABLES

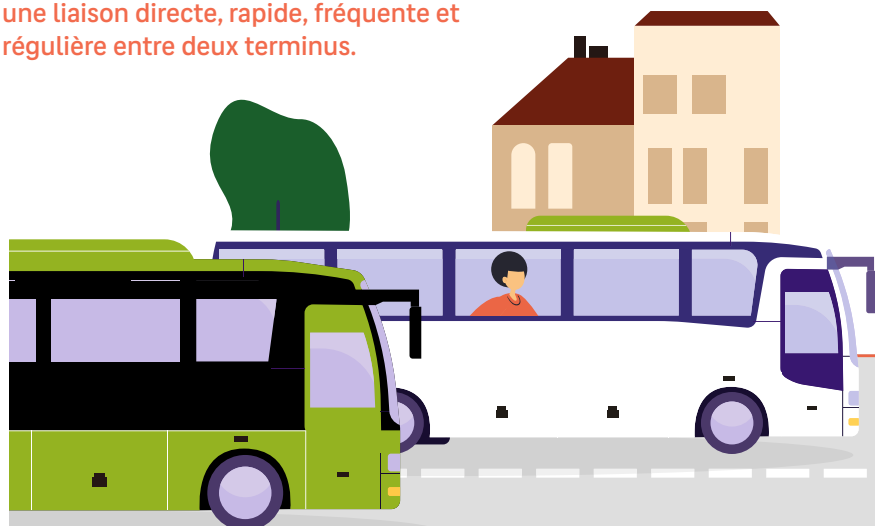
Le volet routier du SERM Touraine répond à l'exigence de « mise en place de services de transports routiers à haut niveau de service et de réseaux cyclables¹⁰ ». Avec une offre additionnelle de destinations depuis/vers la métropole et en irriguant les territoires non desservis par les trains, il vient compléter l'offre ferroviaire en proposant des solutions de mobilités routières variées et cumulatives, tels que les transports en commun « classiques » (cars Rémi et bus Fil Bleu), ou encore certaines pratiques comme le covoiturage, ou l'autopartage. Le SERM de Touraine bénéficie par exemple de l'accompagnement du CEREMA pour définir une stratégie en matière de covoiturage.

Le programme Autoroute Bas Carbone

En 2021, Tours Métropole Val de Loire et VINCI Autoroutes ont signé la convention « Autoroute Bas Carbone ». L'objectif de la convention est de transformer l'autoroute (A10 et A85), ses usages (mobilités plus durables, sur le plan environnemental, économique et social) et son intégration urbaine dans la traversée de Tours. Cela passe notamment par la baisse du nombre de véhicules sur autoroutes dans la traversée urbaine, via le développement de solutions de mobilités multimodales alternatives à l'usage individuel du véhicule (autosolisme). Avec 78 000 véhicules par jour, cet axe est stratégique pour repenser les mobilités du quotidien et longue distance. La convention Autoroute Bas Carbone intègre un ensemble de mesures variées pour limiter l'impact environnemental de l'autoroute en Touraine, comme la création de passerelles modes doux entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, de lignes de cars expresse sur l'A10 et l'A85, ou la création de huit pôles d'échanges multimodaux (PEM) sur autoroutes, qui seraient desservies par le réseau de cars et de bus dans le projet SERM.

Qu'est-ce qu'un transport routier à haut niveau de service ?

Un transport routier à haut niveau de service doit répondre à plusieurs critères : une liaison directe, rapide, fréquente et régulière entre deux terminus.



L'élaboration d'une feuille de route vélo

Conformément à la définition du SERM qui entérine la mise en place de réseaux cyclables, une feuille de route vélo est en cours d'élaboration afin d'inciter les habitants à utiliser leur vélo quotidiennement, en complémentarité avec d'autres modes de transport. Un travail important est en cours de réalisation afin d'identifier les itinéraires de rabattement vélo

sur les points d'accès majeurs aux lignes de train et car SERM. L'objectif est également de favoriser la convergence des réseaux de chaque Établissement public de coopération intercommunale pour avoir une cohérence globale des itinéraires cyclables afin de permettre d'utiliser en sécurité le mode vélo sur l'ensemble du réseau SERM de Touraine, ainsi que de facilement cumuler plusieurs modes de transport.



LA CONVERGENCE DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX POUR FAVORISER LA MULTIMODALITÉ

Le travail sur l'ensemble des modes de transports durables (train, car, covoiturage, mobilités actives, autopartage...) implique de connecter l'ensemble de ces modes entre eux afin de former une offre complète de mobilité, et facile à utiliser. La connexion entre les modes se fait de deux façons :

- Une connexion physique, à travers l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux nouveaux ou existants ;
- Une connexion digitale, via le déploiement de nouveaux outils digitaux permettant de lever les barrières entre les modes de transport : par exemple, la mise en place d'un billet unique, de nouveaux espaces de vente de titres de transport...

Ce travail permettra de créer des solutions de rabattement sur les points d'accès au SERM, d'améliorer les correspondances entre plusieurs modes, et ainsi de permettre la complémentarité entre les différentes solutions de transport.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Améliorer l'offre en transport entre la métropole et sa grande périphérie pourrait avoir comme conséquence d'étaler de façon incontrôlée les zones urbaines, défigurant les paysages et augmentant les distances domicile-travail. Le volet aménagement du SERM vise à éviter cet effet en faisant émerger des projets urbains autour des zones les mieux connectées en transport en commun, Il s'agit ainsi de réfléchir à la structure du territoire en coordonnant les politiques d'aménagements avec les politiques de mobilités.

Le déploiement du MaaS JV Malin

JVMalin est un calculateur d'itinéraire régional, ainsi qu'une carte unique pour voyager sur plusieurs réseaux en Région Centre-Val de Loire et emprunter plusieurs modes de transport, comme le réseau urbain Fil Bleu. Pour accompagner le développement d'une boutique en ligne (couramment abrégée MaaS, pour «*Mobility as a Service*»), comprenant l'ensemble de ces réseaux est en cours, pour une mise en service à la fin de l'année 2025.

LES GAINS ATTENDUS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Une utilisation accrue des transports en commun par les habitants du territoire en diminuant de 20% la part modale de l'autosolisme à horizon 2035 ;



Une réduction des gaz à effet de serre de 50% à horizon 2035 ;



Un accès facilité aux services publics (santé, éducation...) et à l'emploi grâce au doublement de la part modale des transports en commun à horizon 2035 ;



Un aménagement du territoire imaginé pour l'usager grâce à la création de pôles d'échanges multimodaux, permettant de changer rapidement de modes de transport.



Le Projet Partenarial d'Aménagement de la gare de Saint-Pierre-des-Corps

Un changement de taille se prépare autour de la gare de Saint-Pierre-des-Corps ! Un Projet Partenarial d'Aménagement, le seul de la Région Centre-Val de Loire, est en cours de préfiguration pour transformer les abords de la gare en un quartier d'emplois d'ampleur nationale, en se basant sur le tissu industriel existant et en créant un quartier tertiaire sur l'« île ferroviaire », secteur situé entre la gare et les voies SNCF.

Ce nouveau quartier profitera d'une excellente accessibilité ferroviaire tant nationale que locale, avec le renfort des trains desservant Saint-Pierre-des-Corps, mais aussi de lignes routières utilisant l'autoroute A10 via un nouvel échangeur à Rochempinard.

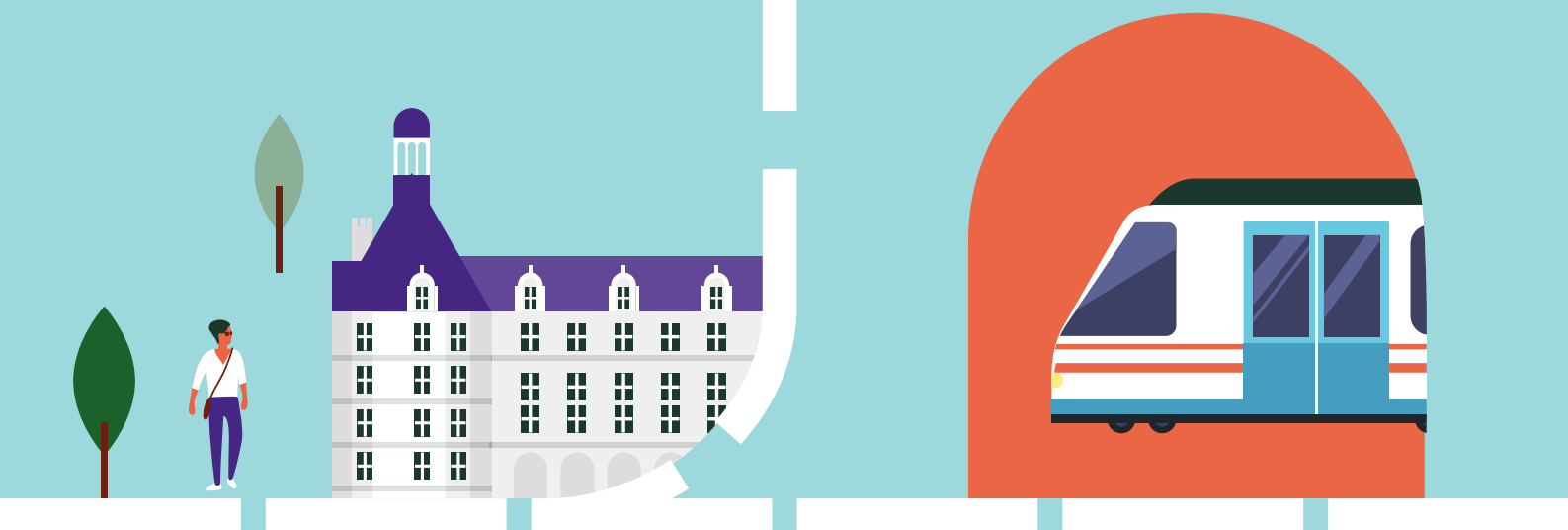
Ce projet partenarial d'aménagement associe tous les porteurs de projets pour faire entrer les 260 hectares d'espaces concernés dans l'aire des nouvelles mobilités et de la transition écologique. Ce projet qui va du « ferroviaire au bord du Cher » a débuté par l'aménagement du parvis de la gare de Saint-Pierre-des-Corps et se poursuivra à partir de 2026 avec de nombreux autres aménagements.

LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT, UN ASPECT ESSENTIEL DU SERM

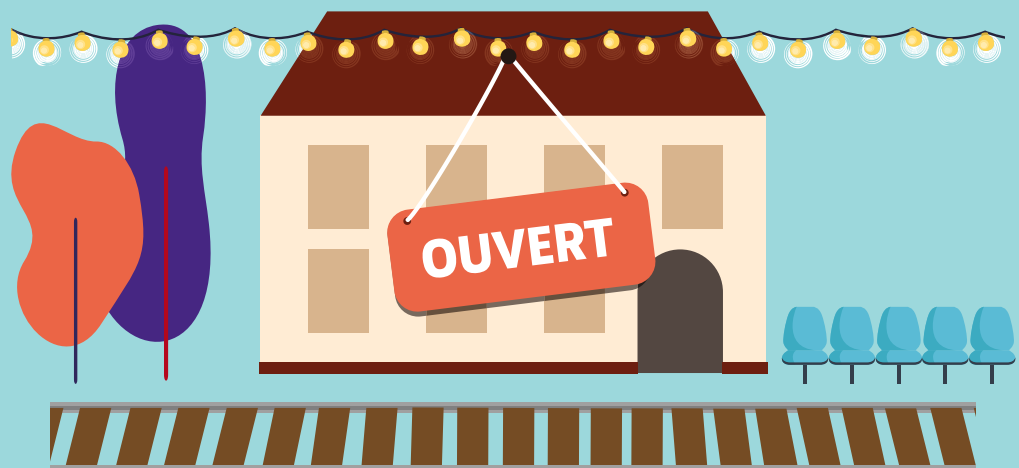
La préservation de l'environnement fait partie intégrante de la philosophie des SERM comme outil d'aménagement du territoire. C'est pourquoi le SERM doit faire en majorité avec les infrastructures existantes, notamment ferroviaires, routières et autoroutières, et les articuler avec de nouvelles offres de mobilité. De plus, les études sur les infrastructures nouvelles sont réalisées dans un objectif de limiter au maximum l'impact sur l'environnement et les milieux naturels.

C'est aussi à ce titre que le volet routier du SERM est important : il ne s'agit pas d'abandonner la route, mais de repenser son usage à travers de nouveaux outils comme les cars express, l'autopartage ou le covoiturage, en parallèle de l'électrification du parc (véhicules individuels, poids lourds et bus/cars).





3. Le SERM de Touraine en projets





OBJECTIF SERM 2040

LES CHIFFRES CLÉS DU SERM DE TOURAINE

8 lignes ferroviaires avec un service renforcé, le long d'un total de 400 km de voies ferrées



27 lignes de cars représentant 1 000 km d'offre routière dont **9 lignes à haute performance** (50 à 60 cars quotidiens)



186 trains quotidiens cadencés



6 projets de nouvelles de haltes ferroviaires

Une amplitude horaire en semaine des trains et cars allant, au plus, de

5h à 23h



LE SERM, UN « CHOC DE L'OFFRE »

De nouvelles lignes de cars en rocade à l'étude : Château-Renault – Amboise – Bléré-La-Croix – Loches, Loches – Chinon, Port-de-Piles – Montrésor, Langeais – Château-la-Vallière.

La possibilité d'accéder à de nouvelles destinations en car Rémi, grâce à de nouvelles

lignes : Amboise – Montlouis – Tours-Nord, Château-Renault – Tours-Nord – Joué-les-Tours, Bléré – Tours-Sud – Tours-Nord, Langeais – Joué-lès-Tours – Tours-Nord, Neuillé-Pont-Pierre – Tours-Nord, Blois – Tours-Nord par Herbault et Autrèche

La création de nouvelles haltes ferroviaires (Joué Gutenberg, Tours-Verdun, Les Gués de Veigné, La Ville-aux-Dames, Mettray), et le déplacement d'une halte (Saint-Antoine-du-Rocher)

Quelques illustrations de ce « choc de l'offre »

➡ Avant le SERM
➡ Avec le SERM

Vendôme	6 trains depuis/vers Tours 35 trains de/vers Tours en cible (intervalle de 1 heure toute la journée)
Loches	12 trains depuis/vers Tours en 1h04 47 trains depuis/vers Tours en 49 minutes en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
Sorigny	20 cars depuis/vers Tours 60 cars depuis/vers Tours, 48 cars depuis/vers Saint-Pierre-des-Corps, (intervalle de 12 minutes en moyenne vers la métropole) desserte systématique de Porte des Arts
Sainte-Maure-Noyant	13 trains depuis/vers Tours 34 trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 1 heure toute la journée)
Azay-le-Rideau	20 trains depuis/vers Tours 48 trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
Port-Boulet	22 trains depuis/vers Tours 48 trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
Château-la-Vallière	10 cars depuis/vers Tours 48 cars depuis /vers Tours en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe) avec un accès direct à Tours-Nord
Saint-Paterne-Racan	6 trains depuis/vers Tours 36 trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 1 heure toute la journée)
Reugny	40 minutes en car pour aller à Tours 25 minutes en cible (sous réserve accord technique ministère des transports)
Herbault	Aujourd'hui pas d'offre de car vers Tours avec le SERM à 12 cars par jour jusque Tours-Nord par l'A10 (intervalle de 1h en heure de pointe)
Bléré-La Croix	Aujourd'hui : 36 trains/jour de/vers Tours avec le SERM à 52 trains/jour de/vers Tours (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
Amboise	Aujourd'hui : 56 trains/jour de/vers Tours avec le SERM à 88 trains/jour de/vers Tours (intervalle jusqu'à 15 minutes en heure de pointe)

3.1. L'ÉLABORATION ET LA CONSTRUCTION DES OFFRES DE MOBILITÉS

L'élaboration des offres de mobilités s'est appuyée sur une démarche progressive, structurée autour d'un diagnostic territorial, des déplacements et des infrastructures approfondies et de la recherche de solutions adaptées aux spécificités locales. Une étude a pour cela été conduite par la Région en associant la Métropole, le Syndicat des Mobilités de Touraine, l'Agence d'urbanisme de Tours, les EPCI du périmètre, le Département, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et VINCI Autoroutes.

La première étape a consisté à étudier les besoins en mobilités, les infrastructures existantes et les caractéristiques socio-démographiques des territoires de la Touraine. Les besoins en mobilité ont été analysés à partir de l'enquête mobilité réalisée en 2019 par le Syndicat des Mobilités de Touraine, ainsi que par l'utilisation de données issues du bornage des téléphones mobiles et des enquêtes auprès des voyageurs.

Ce travail de diagnostic a ainsi permis d'identifier les zones qui nécessitent un renfort important en matière d'offres de transport.

À partir de ce diagnostic, les besoins en mobilité ont été hiérarchisés en fonction des objectifs du SERMT de développement des mobilités durables, afin de **concevoir des solutions de transport adaptées à la diversité des besoins**. Les schémas proposés viennent en complément d'offres ferroviaires régionales (par exemple, ligne Orléans – Tours) et en substitution du réseau de lignes régulières Remi 37 actuel. Une adaptation du réseau de ligne de car scolaire sera étudiée pour intégrer les évolutions sur les lignes régulières.

Dans la conception des offres, le mode train a été privilégié pour les flux se dirigeant vers le centre-ville de Tours ou vers des destinations directement accessibles en train. Le car a été privilégié dans les trois situations suivantes :

- **les flux où aucune offre ferroviaire n'était possible** : par exemple, Tours – Savigné-sur-Lathan ;
- **les flux vers la Métropole où la solution train + transports urbains n'était pas compétitive par rapport à la voiture** : par exemple, Amboise – Tours-Nord ;
- **les flux non orientés vers la Métropole** : par exemple, Loches – Château-Renault.

Pour établir ces propositions d'offres, les services ont été envisagés sur des plages horaires pouvant aller de 5h à 23h, avec des périodes de pointe de 6h-9h et 16h-19h. Les fréquences **minimales** retenues varient selon les modes :

- Jusqu'à 1 train par intervalle de 60 minutes en période normale et jusqu'à un train par intervalle de 30 minutes en période pointe. pour les lignes ferroviaires. Additionnée à des arrêts de trains de plus longue distance, la fréquence de passage peut monter jusqu'à 1 train par quart d'heure dans certaines gares.
- À partir d'1 car par intervalle de 60 minutes à 1 car par intervalle de 20 minutes en heure de pointe pour certaines lignes à haute performance, et de 1 car par intervalle de 120 minutes à 1 car par intervalle de 60 minutes en heure de pointe pour les lignes de car de maillage. Les amplitudes horaires peuvent être élargies le vendredi ou samedi soir pour permettre des retours plus tardifs que 23h.

Ces fréquences permettent d'assurer une régularité d'offre faisant du SERM un réseau où le voyageur est certain de pouvoir disposer d'une offre. C'est entre autres le cas sur la liaison Tours – Saint-Pierre-des-Corps, où l'activation d'un nombre plus important de trains toute la journée vers Amboise ou Bléré limite les creux d'offre comparé à aujourd'hui.

Enfin, l'opportunité de créer des trains traversant la Métropole, quasi inexistants aujourd'hui, a aussi été étudiée.

Le SERM s'intègre également aux réseaux de transports existants sur le territoire, tels que le réseau de transport Fil Bleu autour de Tours, le réseau de transport Sitravel autour de Chinon, ou encore le réseau métropolitain cycliste Vélival. **La concertation publique se concentre ainsi sur les réseaux de trains et de cars qui structurent le SERM.**

La préservation du fret ferroviaire

Les études réalisées tiennent compte des perspectives de développement du fret ferroviaire afin que l'ajout de trains de voyageurs n'empêchent pas la décarbonation du transport de marchandises. Des créneaux de circulation pour les trains de fret ont été réservés sur les lignes principales (par exemple, 2 trains par heure et par sens sur les lignes Saint-Pierre – Blois et Saint-Pierre – Port-de-Piles) et des installations spécifiques sont prévues sur certaines lignes (Tours – Vendôme par exemple) pour permettre le maintien des activités existantes.

Zoom sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM), une condition de la réussite des SERM

Réussir le SERM implique de proposer des solutions de transports interfacées pour faciliter le parcours des voyageurs. Cet objectif se traduit par la création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), par exemple au droit des infrastructures autoroutières du territoire.

Certains pôles ont été déjà identifiés, par exemple 11 pôles d'échanges situés le long d'autoroutes dont 7 déjà prévus dans le cadre du programme Autoroute Bas Carbone.

Ces Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), qu'ils soient autoroutiers ou non, seront ainsi pensés pour accueillir plusieurs modes de transport en fonction des besoins identifiés : arrêts de bus, parking routier, aire de covoiturage, offre d'autopartage, abris vélos sécurisés, parking-relais, information voyageurs, cheminements piétonniers, etc.

UN TRAVAIL ENCORE EN COURS

Lors de la concertation, il est présenté uniquement une vision cible à l'horizon 2040. Un phasage de réalisation des offres sera réalisé lorsque la vision cible aura été stabilisée, à la suite de la concertation. L'objectif est de mettre progressivement en œuvre les offres proposées en priorisant en fonction du potentiel de fréquentation, des opportunités techniques et des capacités de financement. Par ailleurs, le niveau d'études est aujourd'hui un niveau amont, et certains aménagements devront être précisés dans des études ultérieures, en termes de programme et de coût, qui pourront amener à des évolutions du projet. Chaque projet d'infrastructure nouvelle fera également l'objet de concertations individuelles, comme cela a été fait sur la halte de Fondettes – Saint-Cyr-sur-Loire en novembre 2024.

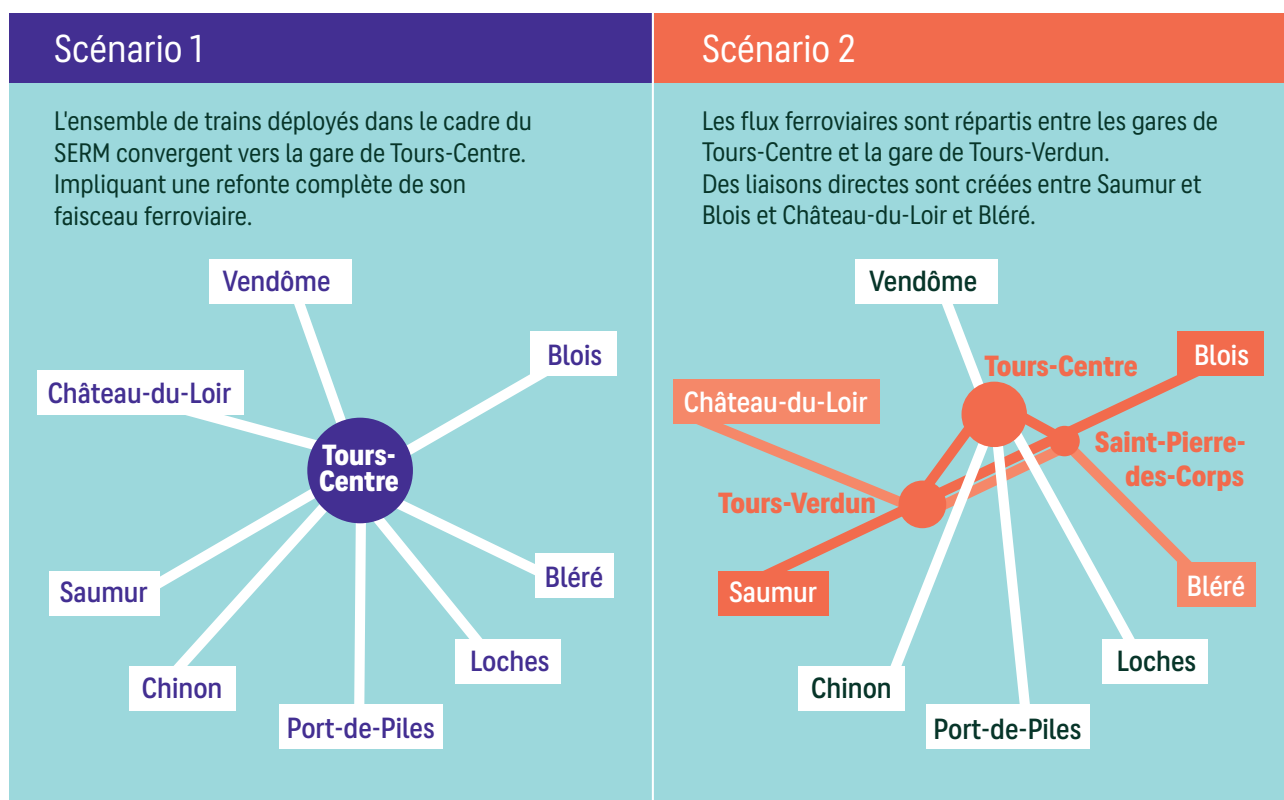
« Des trains et des cars cadencés toute la journée sur une amplitude horaire au plus de 5h à 23h en semaine. »

3.2. LES DEUX SCÉNARIOS DU VOLET FERROVIAIRE : FAUT-IL FAIRE CONVERGER L'ENSEMBLE DES TRAINS EN GARE DE TOURS ?

Deux scénarios ont été étudiés s'agissant du ferroviaire :

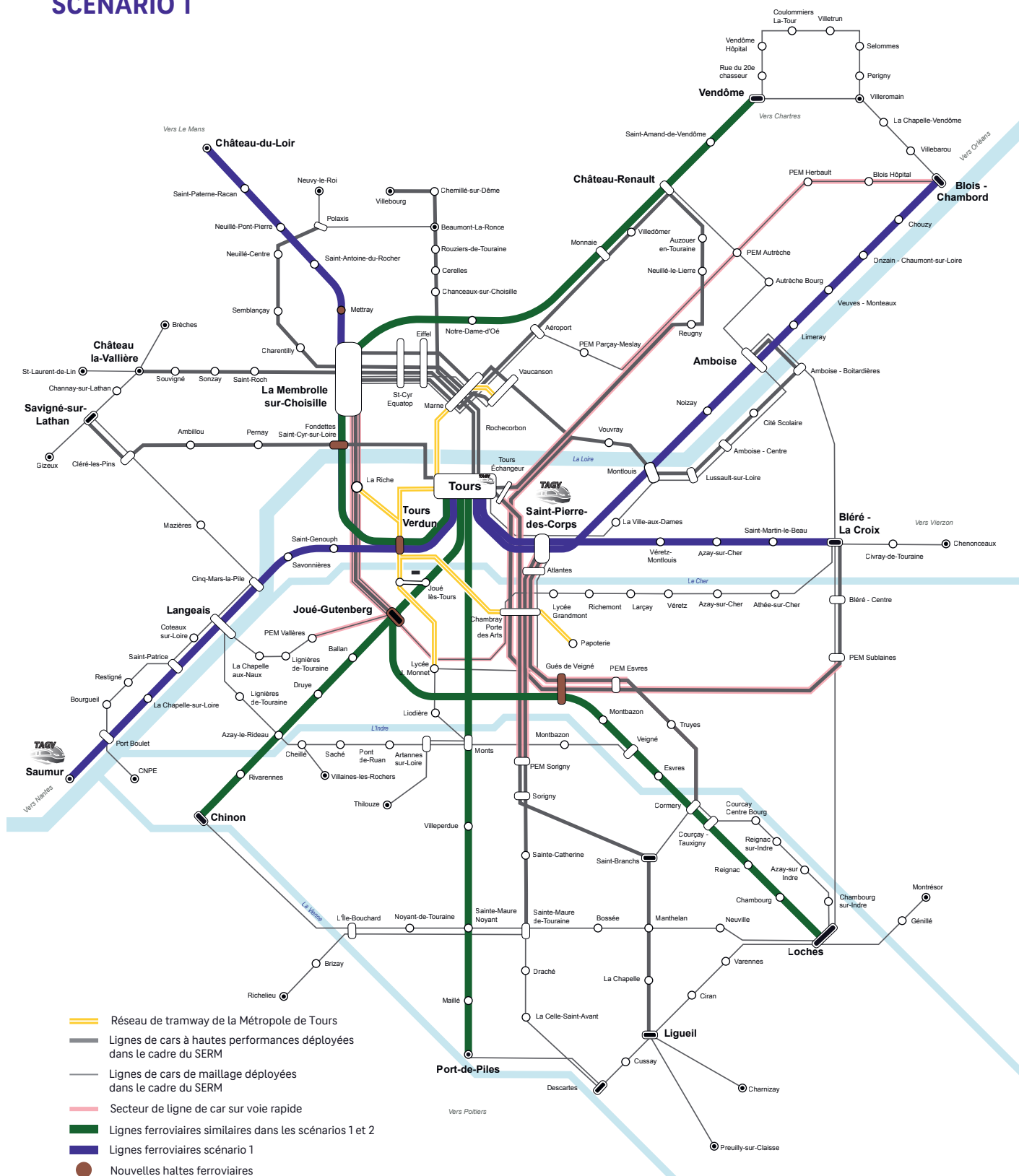
- Faire converger l'ensemble des trains en gare de Tours (**scénario 1**) ;
- Créer 2 lignes traversant la Métropole par la nouvelle gare de Tours-Verdun et la gare de Saint-Pierre-des-Corps (**scénario 2**), tout en conservant sur ces axes des trains ayant Tours-Centre en terminus. Les autres axes ont leur terminus en gare de Tours.

QUELLES SONT LES DIFFÉRENCES PRINCIPALES DES DEUX SCÉNARIOS ?

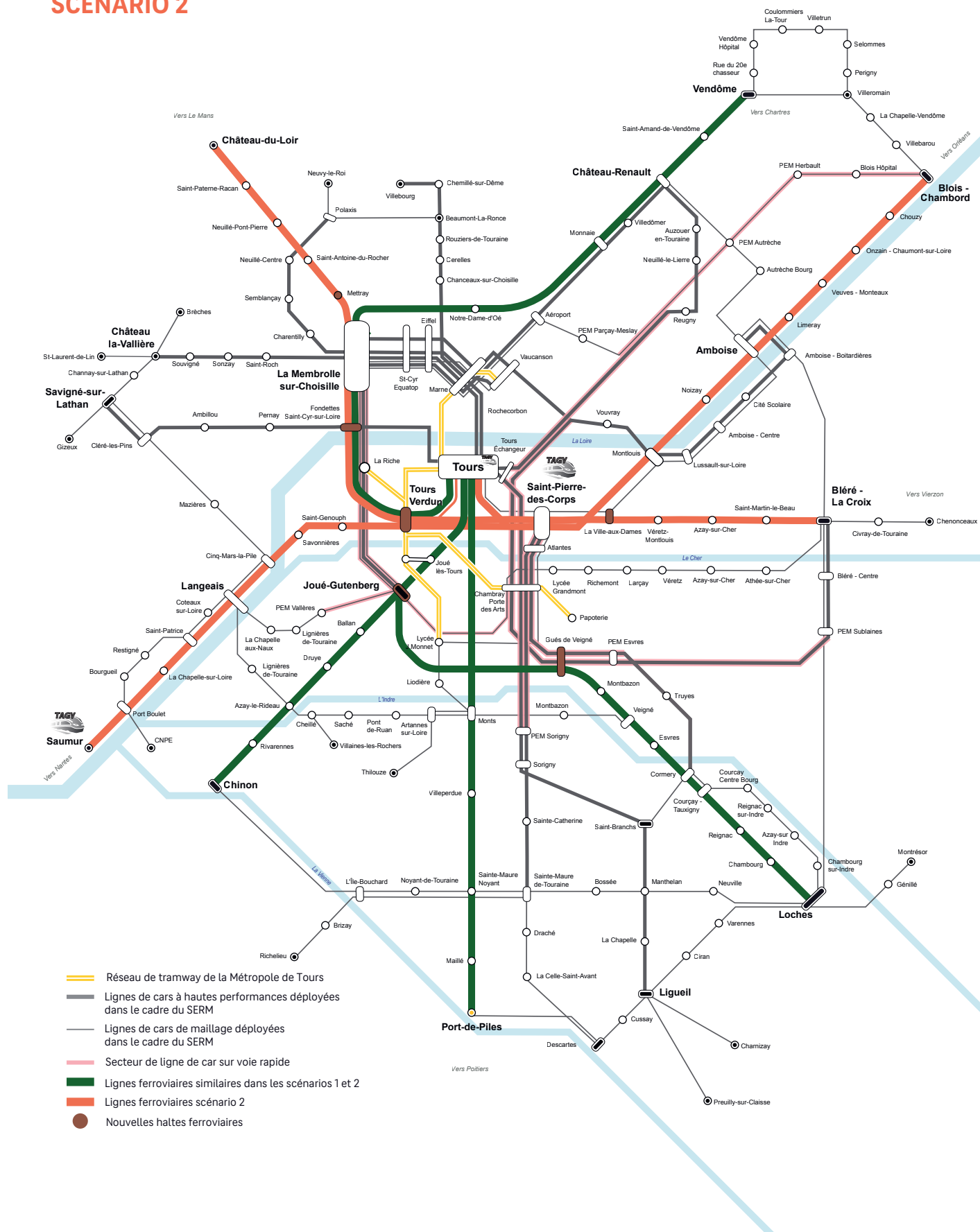


Votre avis compte ! Lorsque vous déposez un avis sur le site internet de la concertation, nous vous proposons de choisir l'offre qui vous paraît répondre le mieux aux besoins du territoire.

SCÉNARIO 1



SCÉNARIO 2



LES OFFRES DE TRAIN

Ligne Tours – Blois :

Intervalle de 30 minutes entre Tours et Amboise en pointe, intervalle de 1h entre Tours et Blois toute la journée (hors autres trains régionaux).

> **Dans le scénario 1** : ces trains vont tous en gare de Tours-Centre.

> **Dans le scénario 2** : certains trains qui ne vont pas en gare de Tours-Centre, desservent Saint-Pierre-des-Corps et Tours-Verdun, et poursuivent jusqu'à Saumur.

Par exemple, à Amboise, la cible est d'avoir 2 trains SERM par heure en pointe, auxquels s'ajoutent les trains Orléans-Tours et Paris-Tours s'arrêtant à Amboise, soit au plus 4 trains par heure vers Tours en heure de pointe. Dans le scénario 1, tous ces trains continueront, comme aujourd'hui, d'aller en gare de Tours-Centre ; dans le scénario 2, certains trains continueront d'aller en gare de Tours-Centre tandis que d'autres poursuivront leur route vers Saumur sans desservir Tours-Centre.

Ligne Tours – Bléré :

Intervalle de 1h entre Tours et Bléré-La Croix toute la journée.

> **Dans le scénario 1** : ces trains vont tous en gare de Tours-Centre.

> **Dans le scénario 2** : ces trains poursuivent tous leur route vers Château-du-Loir par Tours-Verdun à partir de Saint-Pierre-des-Corps, permettant de créer une gare nouvelle à La-Ville-aux-Dames, chose impossible dans le scénario 1 sans dégrader la desserte des autres haltes de la ligne.

Par exemple, à Bléré-La Croix, la cible est d'avoir 1 train SERM par heure en pointe, auquel s'ajoutent les trains Tours-Vierzon s'arrêtant à Bléré-La Croix, soit au plus 2 trains par heure en heure de pointe. Dans le scénario 1, tous les trains continueront, comme aujourd'hui, d'aller en gare de Tours-Centre ; dans le scénario 2, les trains Tours-Bléré poursuivront leur route vers Château-du-Loir, tandis que les Tours-Vierzon continueront d'aller en gare de Tours.

Ligne Tours – Saumur :

Intervalle de 30 minutes en heure de pointe entre Tours et Saumur, intervalle de 1h en heure creuse.

> **Dans le scénario 1** : ces trains vont tous à Tours-Centre.

> **Dans le scénario 2** : ces trains poursuivent leur route vers Saint-Pierre-des-Corps et Blois-Chambord sans desservir la gare de Tours-Centre.

Par exemple, à Langeais, la cible est d'avoir 2 trains par heure vers Tours en heure de pointe et 1 train par heure en heure creuse. Dans le scénario 1 tous ces trains iront à Tours-Centre. Dans le scénario 2, certains trains continueraient d'aller à Tours-Centre tandis que d'autres poursuivront leur route vers Saint-Pierre-des-Corps et Blois sans s'arrêter en gare de Tours-Centre.

Ligne Tours – Château-du-Loir

Intervalle de 1 heure toute la journée entre Tours et Château-du-Loir

> **Dans le scénario 1** : ces trains vont tous à Tours-Centre.

> **Dans le scénario 2** : ces trains poursuivent leur route vers Saint-Pierre-des-Corps et Bléré-la-Croix sans desservir la gare de Tours-Centre.

Par exemple, à Château-du-Loir, la cible est d'avoir 1 train SERM par heure toute la journée, auquel s'ajoutent les trains Tours-Le Mans s'arrêtant à Château-du-Loir, soit au plus 2 trains par heure. Dans le scénario 1, tous les trains iront en gare de Tours-Centre ; dans le scénario 2, les trains Tours-Château du Loir poursuivront leur route vers Saint Pierre des Corps et Bléré, tandis que les Tours-Le Mans continueront d'aller en gare de Tours Centre.

Ligne Tours – Loches

> **Dans les scénarios 1 et 2**, l'intervalle cible est d'un train toutes les 30 minutes en heures de pointe entre Tours et Loches, l'intervalle le reste de la journée est d'1h.

Ligne Tours – Chinon

> Dans les scénarios 1 et 2, l'intervalle cible est d'un train toutes les 30 minutes en heures de pointe entre Tours et Azay, l'intervalle le reste de la journée est d'1h.

Ligne Tours – Port-de-Piles

> Dans les scénarios 1 et 2, l'intervalle cible est d'un train toutes les heures toute la journée.

Ligne Tours – Vendôme

> Dans les scénarios 1 et 2, l'intervalle cible est d'un train toutes les heures toute la journée.

« Les heures de pointe sont définies comme 6h-9h et 16h-19h »

LES OFFRES DE CARS

L'offre de car, identique entre le scénario 1 et le scénario 2, se découpe en 2 catégories :

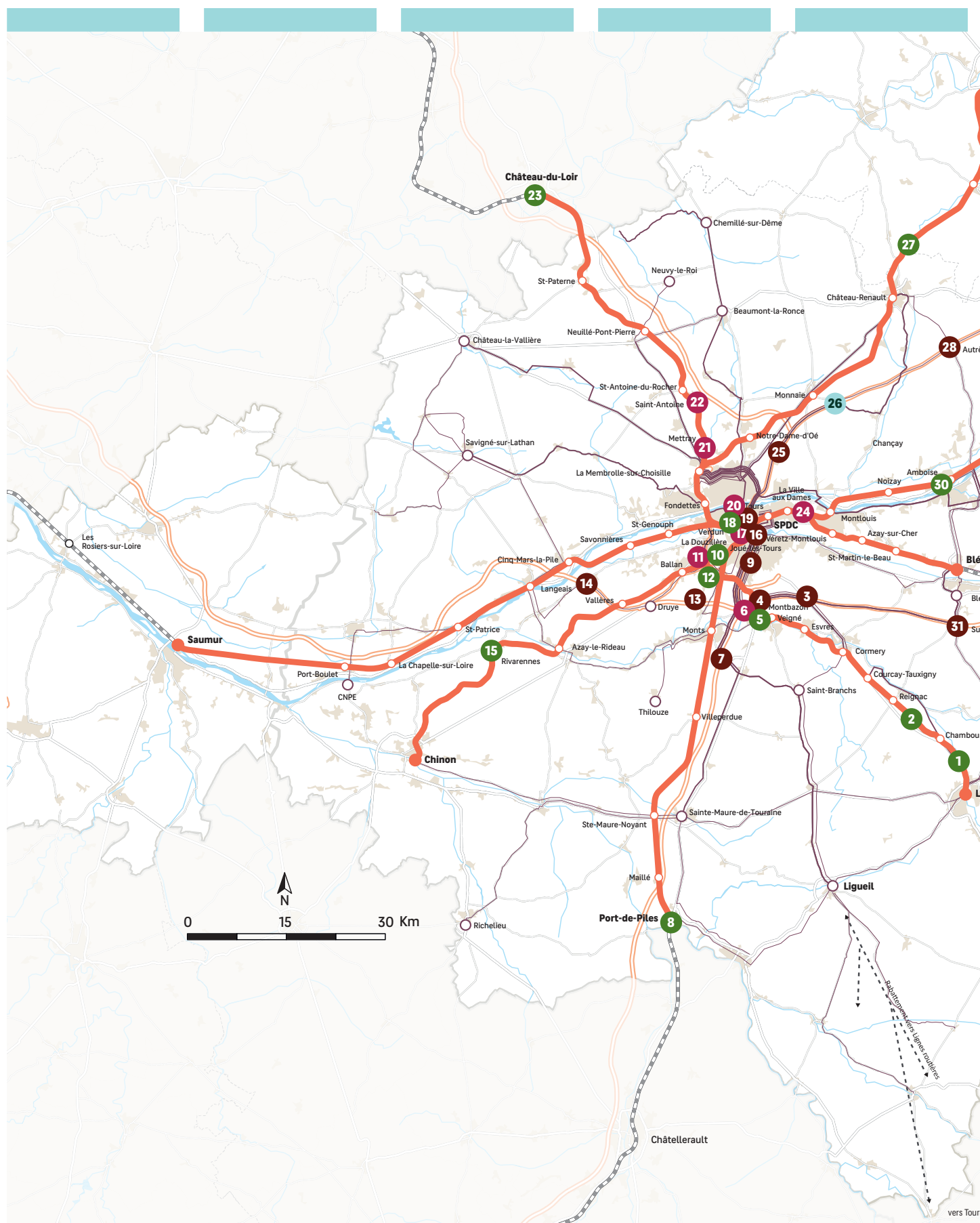
> **Les lignes à haute performance**, dont l'intervalle de passage en heures de pointe est d'un car toutes les 20 à 30 minutes, et d'un car par heure le reste de la journée. Il s'agit des lignes suivantes :

- Joué Gutenberg – Tours-Nord – Château-Renault
- Tours-Centre – Reugny – Château-Renault
- Tours Nord – Porte des Arts – Bléré
- Tours-Centre – Fondettes – Savigné-sur-Lathan
- Tours-Centre – Tours-Nord – Château-la-Vallière (Brèches/Saint Laurent de Lin)
- Tours-Nord – Semblançay – Neuvy-le-Roi/Beaumont
- Tours-Nord – Montlouis – Amboise-Gare
- Tours-Centre – Tours-Nord – Chemillé (Villebourg)
- Tours-Centre Sorigny – Ligueil (Preuilly/Charnizay)
- St-Pierre-des-Corps – Sorigny – Richelieu/Descartes
- St-Pierre-des-Corps – Cormery – Loches/St-Branchs

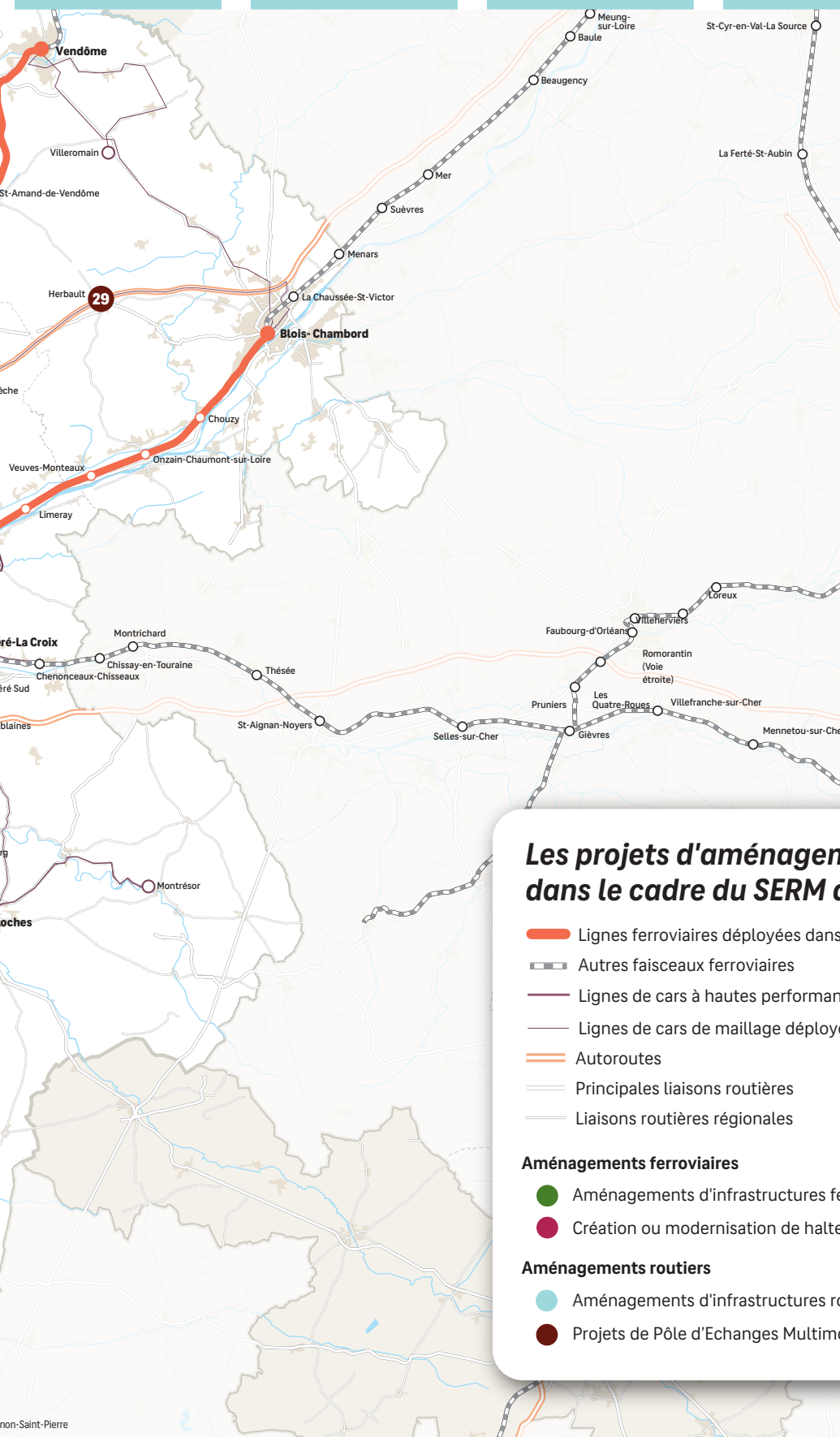
> **Les lignes de car de maillage du territoire**, dont l'intervalle de passage en période de pointe est d'un car toutes les heures, l'intervalle le reste de la journée allant de l'heure aux 2 heures. Sont concernées les lignes suivantes :

- Langeais – Château-la-Vallière
- Loches – Bléré – Amboise – Château-Renault
- Vendôme – Blois
- Vendôme – Villeromain
- Vaucanson – Joué Gutenberg – Langeais
- CNPE – Langeais
- Chinon – Loches
- Tours-Centre – Montlouis – Amboise
- Joué Gutenberg – Bléré
- Veigné - Monts – Azay – Langeais
- Saint-Pierre-des-Corps – Joué-lès-Tours – Monts – Thilouze
- Port-de-Piles – Ligueil – Loches – Montrésor
- Azay – Villaines les Rochers
- Cinq-Mars-la-Pile – Tours-Centre (prolongement ligne Fil Bleu 57)
- Chançay – Tours-Centre (prolongement ligne Fil Bleu 54)
- Joué Gutenberg – Tours-Nord – Autrèche – Blois-Chambord

3.3. LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES DU SERM DE TOURAINE



S ET ROUTIERS POUR LA MISE EN ŒUVRE



Chaque nouvel aménagement exposé ci-dessous est à l'étude dans le cadre du SERM de Touraine, et participe à la structuration d'un réseau avec une meilleure offre ferroviaire et une plus grande fréquence. Son coût et sa réalisation diffèrent selon le scénario qui vous est proposé lors de la concertation. En cas de réalisation, chaque aménagement sera fait de manière progressive.

1 Relèvement de la vitesse de la ligne Tours – Loches

Ligne concernée : Tours-Loches

En quoi consiste cet aménagement ?

Modernisation de la ligne (installations de signalisation, modernisation de la voie et amélioration de la sécurité aux passages à niveau)

Dans quels objectifs ?

Faire circuler un train par heure de 5h à 23h, et jusqu'à deux trains par heure en heures de pointe, ce qui est impossible aujourd'hui

Réduire les temps de parcours entre Tours et Loches

Compatibilité avec la réouverture de la ligne de Loches à Châteauroux

2 Création d'une voie d'évitement à Reignac

Ligne concernée : Tours – Loches

En quoi consiste cet aménagement ?

Créer un second quai en gare de Reignac en utilisant les voies existantes

Dans quels objectifs ?

Permettre le croisement des trains

5 Création d'une deuxième voie à quai en gare de Veigné

Ligne concernée : Tours – Loches

En quoi consiste cet aménagement ?

Doublement de la voie ferrée (voies, installations de signalisation et ouvrages)

Dans quels objectifs ?

Permettre le croisement des trains

6 Création de la halte des Gués de Veigné

Ligne concernée : Tours – Loches

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une halte ferroviaire

Dans quels objectifs ?

Accompagner le développement de la ZAC des Gués de Veigné en offre de transports collectifs

8 Amélioration du terminus de Port-de-Piles

Ligne concernée : Tours – Port-de-Piles

En quoi consiste cet aménagement ?

Modernisation des quais de la gare de Port-de-Piles

Dans quels objectifs ?

Permettre de multiplier le nombre de trains terminus à Port-de-Piles pour augmenter la fréquence de passage des trains entre Tours et Port-de-Piles.

10 Doublement de la voie ferrée de la bifurcation de Joué

Ligne concernée :

Tours-Chinon et Tours-Loches

En quoi consiste cet aménagement ?

Doublement de la voie ferrée de la bifurcation de Joué-lès-Tours (voies, installations de signalisation et ouvrages)

Dans quels objectifs ?

Permettre le croisement des trains

11 Création de la halte de Joué-Gutenberg

Lignes concernées :

Tours – Loches et Tours – Chinon

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une halte ferroviaire, en déplaçant la halte ferroviaire existante de La Douzillère

Dans quels objectifs ?

Accompagner le développement de la ZAC des Carmeries en offres de transports collectifs

Créer un pôle d'échanges majeur au sud de la métropole

12 Création d'une liaison piétonne Tramway-gare de Joué-lès-Tours

Lignes concernées : Tours – Chinon et Tours – Loches

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'un accès direct au tramway depuis la gare de Joué les Tours

Dans quels objectif ?

Favoriser le passage du train au tramway (station République) à Joué-les Tours

15 Création d'un terminus à Rivarennnes

Ligne concernée : Tours – Chinon

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une nouvelle voie au droit de la gare de Rivarennnes

Dans quels objectifs ?

Ajouter un train supplémentaire en heure de pointe entre Tours et Azay. Le choix s'est porté sur un terminus à Rivarennnes pour limiter les coûts d'aménagement.

17 Création de la halte de Tours-Verdun

Lignes concernées :

Scénario 1 : Tours – Vendôme, Tours – Saumur et Tours – Château-du-Loir

Scénario 2 : Tours – Vendôme, Tours – Saumur et Tours – Château-du-Loir + Tours – Blois et Tours – Bléré

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une halte ferroviaire (quais, voies, ouvrages et installations de signalisation)

Dans quels objectifs ?

Connecter le ferroviaire avec le réseau de tramway (ligne A et projet de ligne 2)

Offrir une alternative à la gare de Tours-Centre

Faciliter l'accès à certains équipements situés au sud de Tours (université, hôpital...)

18 Élargissement à 2 voies du raccordement d'accès à la gare de Tours

Lignes concernées :

Tours – Loches, Tours – Port-de-Piles et Tours – Chinon

En quoi consiste cet aménagement ?

Élargissement à 2 voies au lieu d'une du raccordement d'accès à la gare de Tours depuis les lignes de Chinon, Loches et Port-de-Piles

Dans quels objectifs ?

Permettre la succession et le croisement des trains

20 Réaménagement de la gare de Tours

Lignes concernées : Toutes

En quoi consiste cet aménagement ?

Réorganisation des voies de la gare impliquant une modernisation profonde des installations de signalisation existantes

Dans quels objectifs ?

Augmenter les capacités d'exploitation de la gare

21 Création d'une halte à Mettray

Ligne concernée :

Tours – Château-du-Loir

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une halte ferroviaire

Dans quels objectifs ?

Offrir une desserte ferroviaire aux habitants de Mettray et ses environs

22 Déplacement de la halte de Saint-Antoine-du-Rocher

Ligne concernée :

Tours – Château-du-Loir

En quoi consiste cet aménagement ?

Déplacement de la halte ferroviaire

Dans quels objectifs ?

Rapprocher la gare du centre-ville de Saint-Antoine-du-Rocher

23 Création d'un terminus à Château-du-Loir

Ligne concernée :

Tours – Château-du-Loir

En quoi consiste cet aménagement ?

Réorganisation de l'exploitation de la gare (quais et installations de signalisation)

Dans quels objectifs ?

Création d'un terminus afin d'augmenter la desserte périurbaine du territoire par des liaisons Tours / Château-du-Loir, et dans le même temps ne pas bloquer la circulation des autres trains

24 Création d'une halte à La Ville-aux-Dames

Scénario 2 uniquement

Ligne concernée : Tours – Bléré

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une halte ferroviaire

Dans quels objectifs ?

Créer une porte métropolitaine à l'est de la métropole pour du rabattement en voiture

26 Création d'un accès car à la gare de Péage de Monnaie sur l'A10

Dans le cadre du volet routier du SERM Tourangeau, la ligne de car reliant Tours-Centre et Château-Renault empruntera l'autoroute A10.

Un aménagement atypique est rendu nécessaire pour permettre aux cars – et uniquement aux cars – d'emprunter l'A10 depuis le réseau secondaire de sorte à réduire les temps de parcours de la liaison routière. La faisabilité de cet aménagement de la gare de péage fait encore l'objet de discussion avec l'Etat afin d'en évaluer les conditions réglementaires et techniques de déploiement, puisque cet aménagement serait n'exister nulle part ailleurs en France.

27 Modernisation de la ligne Tours-Vendôme

Ligne concernée : Tours – Vendôme

En quoi consiste cet aménagement ?

Modernisation de la ligne (installations de signalisation, modernisation de la voie et amélioration de la sécurité aux passages à niveau)

Dans quels objectifs ?

Circulation d'un train voyageurs par heure de 5h à 23h

30 Création d'un terminus à Amboise

Ligne concernée : Tours – Blois

En quoi consiste cet aménagement ?

Création d'une nouvelle voie à quai en gare d'Amboise

Dans quels objectifs ?

Accueillir plus de trains en gare d'Amboise

Nota : une alternative à Limeray est également possible

LES PEM AUTOROUTIERS

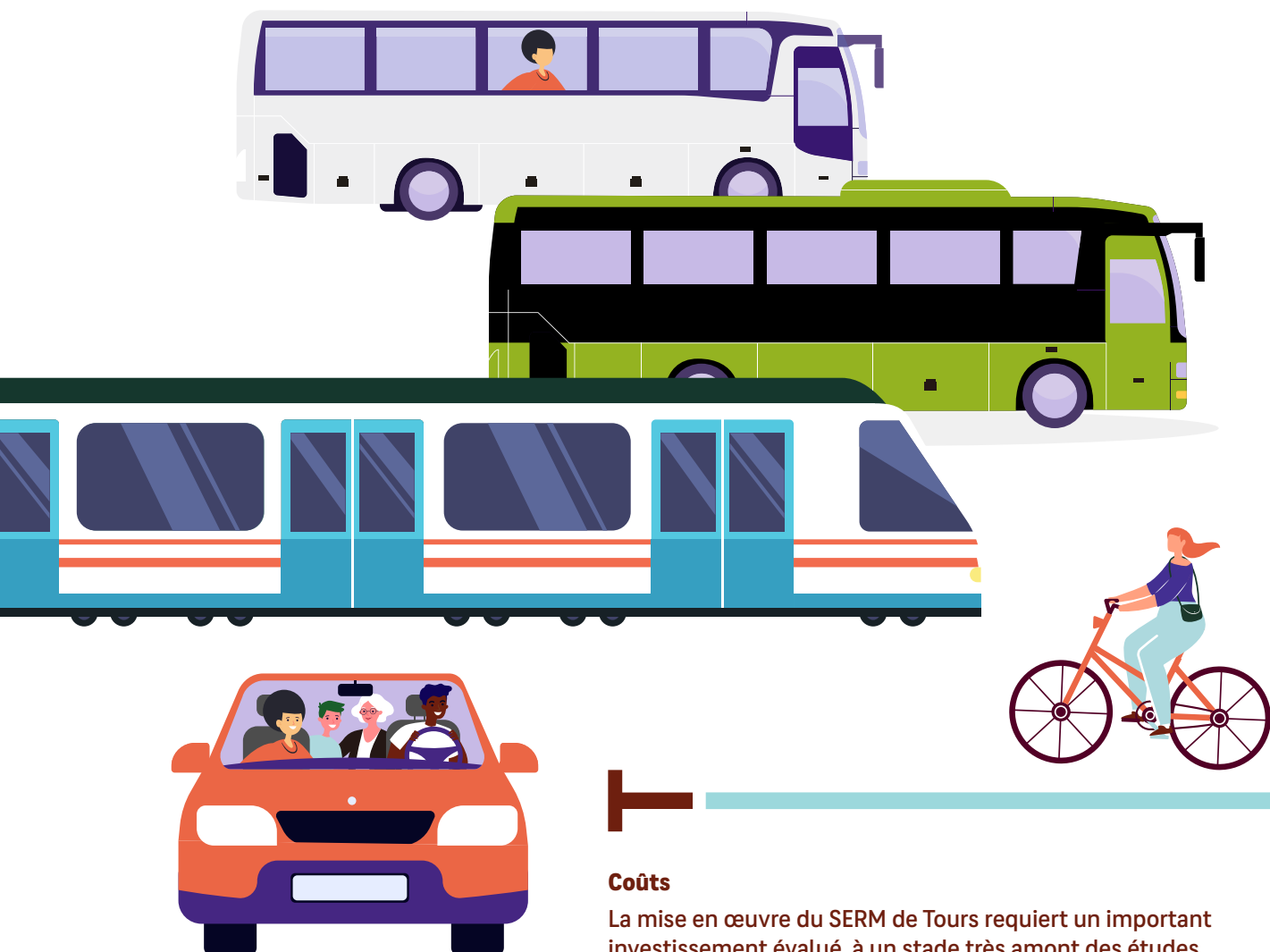
Par définition, le SERM s'appuie sur des infrastructures routières et autoroutières. Dans ce sens, des PEM ont été pensés pour connecter les offres de transports :

– **Tours-Echangeur** **19**, **Rochepinard** **16**, **Parçay-Meslay** **25** et **Porte des Arts** **9** afin de compléter l'offre de transports collectifs desservant le cœur métropolitain (inclus dans la convention Autoroute Bas Carbone) ;

– **Sorigny** **7**, **Esvres** **3**, **Gués de Veigné** **4**, **Joué Liodière** **13** (inclus dans la convention Autoroute Bas Carbone), **Vallères** **14**, **Autrèche**, **Herbault** **29** et **Sublaines** **31** (non inclus dans la convention Autoroute Bas Carbone) afin d'offrir un accès aux transports collectifs dans ces secteurs plus éloignés de la métropole et desservir des zones d'activité.

LA CRÉATION DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Différents projets sont en réflexion pour améliorer l'intermodalité en gare (Saint-Pierre-des-Corps, Amboise, Ballan-Miré, Chinon, Joué Gutenberg, Montlouis...), créer de nouveaux pôles d'échanges (pôles d'échanges autoroutiers par exemple), ou des aménagements autres, à préciser plus finement dans la suite du travail, pour accompagner l'arrivée de nouvelles lignes de car (arrêts, zones de régulation...).



Coûts

La mise en œuvre du SERM de Tours requiert un important investissement évalué, à un stade très amont des études, entre 600 et 900 millions d'euros en ordre de grandeur. L'approfondissement du projet permettra de préciser l'enveloppe financière du projet et la trajectoire d'investissements correspondante entre un horizon de temps proche (2025) et un horizon de temps plus éloigné (2055).

Rappelons ainsi les précautions d'usage afférentes à de telles estimations :

- La méthode d'évaluation des coûts repose sur des hypothèses et données qu'il s'agira de consolider au cours des étapes ultérieures du projet ;
- Des dispositions réglementaires (sécurité, environnement...) peuvent faire évoluer ces coûts ;
- Les coûts sont évalués selon les conditions économiques de 2024 et devront être actualisés selon la temporalité réelle de la mise en œuvre des opérations.

Le fonctionnement d'un tel service d'offre ferroviaire et routière implique par ailleurs des coûts de fonctionnement annuels supplémentaires estimés entre 70 millions d'euros et 90 millions d'euros.



4. Construire la mobilité du quotidien avec les habitants du territoire : l'objectif de la concertation préalable

POURQUOI UNE CONCERTATION ?



Le SERM de Touraine est un projet d'aménagement qui a vocation à intervenir sur les habitudes de mobilités de toutes et tous et de les faciliter. Cela a pour conséquence de modifier de façon importante le territoire et son environnement. À ce titre, les porteurs du projet ont la conviction que chacune et chacun d'entre vous puissent prendre part à ce projet, disposer de l'information disponible et de partager son avis. Par ailleurs, la remise à l'État d'un dossier de demande du statut SERM exige, d'après la loi SERM de 2023, de pouvoir présenter un projet arrêté, ce qui implique d'avoir consulté le public avant que le choix définitif du projet n'ait été réalisé, dans l'esprit de la convention d'Aarhus (voir encadré ci-dessous).

Cette concertation constitue ainsi une première étape. Par la suite, et à mesure de l'avancement du SERM de Touraine, chaque opération et chaque aménagement, tels que détaillés plus haut, feront l'objet de concertations spécifiques, permettant de poursuivre le dialogue avec le public et les acteurs du territoire.

« S'informer,
questionner
et contribuer »

UNE CONCERTATION DANS L'ESPRIT DE LA CONVENTION D'AARHUS

Adoptée en 1998 sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), puis signée par la France en 2002 et retranscrite dans trois textes européens, la Convention d'Aarhus est un accord international réglementant l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. Dans le cadre de cette concertation, menée du 16 juin au 15 juillet 2025, les porteurs du projet s'inscrivent dans la philosophie des deux premiers piliers : offrir à toutes et tous l'accès à l'information sur l'environnement détenue par les autorités publiques et permettre au public de participer au processus décisionnel ayant des incidences sur l'environnement.

POUR VOUS INFORMER :

Le dossier de concertation : le présent dossier est le principal document de la concertation. Il s'attache à présenter le SERM de Touraine et fournir une information actualisée au moment de sa rédaction.

Une synthèse de ce dossier sera aussi disponible et s'attachera à présenter les principales informations du projet et de la concertation.

Le site Internet dédié au projet et à la concertation

(www.concertation-serm-touraine.fr) permettra au public de prendre connaissance des modalités du projet et de la concertation ou de déposer un avis, et de connaître les actualités de la concertation (dates de rencontres avec le public, disponibilité de documents, etc.).

POUR VOUS EXPRIMER ET ÉCHANGER :

- Une réunion publique sera organisée.
- Des rencontres de proximité organisées à travers le territoire permettront également aux porteurs de projet de venir à votre rencontre. Les dates et les lieux seront indiqués sur le site internet de la concertation et relayés par les villes et intercommunalités concernées.
- La plateforme de contributions du site internet de la concertation.



LE CALENDRIER DES RENCONTRES

Les modalités de chacune des rencontres seront précisées sur le site Internet de la concertation :

www.concertation-serm-touraine.fr



Une réunion publique

Le mercredi 2 juillet

19h15 à Tours

10 Place Neuve

Salle Polyvalente du Sanitas

Six rencontres de proximité

Chinon

Jeudi 26 juin

8h30 - 13h

Place Jeanne d'Arc

Amboise

Vendredi 27 juin

8h - 13h30

Place du Marché

Loches

Mercredi 2 juillet

7h - 13h

Rue de la République

Langeais

Dimanche 6 juillet

9h - 13h

Rue Gambetta

Tours

(Carreau des Halles)

Mercredi 9 juillet

7h30 - 12h30

Place des Halles

Saint-Paterne-Racan

Jeudi 10 juillet

8h - 13h

Place de la République

LES SUITES DE LA CONCERTATION

Un bilan de la concertation sera mis à disposition du public à l'automne 2025. Ce bilan viendra alimenter le dossier à transmettre à l'État en fin d'année 2025 afin d'obtenir pleinement le statut SERM, à travers l'évocation des grandes tendances de la concertation et le scénario ferroviaire à privilégier selon les avis déposés.





GARE DE TOURS

SNCF

POLICE MUNICIPALE

