



SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN DE TOURAINE

Dossier de labellisation



LE SERM

INTRODUCTION

Les acteurs du territoire se mobilisent en faveur des mobilités durables. Depuis la fin du dix-neuvième siècle, les axes du réseau tourangeau ont dessiné huit corridors ferroviaires, rassemblant une part importante de la population du territoire (85 % des habitants et 90 % des emplois en Indre-et-Loire) et le réseau de voiries routières irrigue l'ensemble des territoires. 90 % des mobilités quotidiennes sont actuellement réalisées en voiture individuelle, pour l'essentiel en autosolisme, ce qui entraîne des encombrements importants aux heures de pointe. Le territoire bénéficie pourtant d'infrastructures de qualité, dont une étoile ferroviaire à huit branches, avec un nombre important de points d'accès au train, et un hub ferroviaire de portée nationale, situé au croisement des axes Loire et Atlantique.

Avec une optimisation efficace du réseau ferroviaire, du réseau routier de transport en commun (cars), une meilleure articulation des modes et une élévation du standard de niveau de services, le potentiel de report modal vers les mobilités durables est important à l'échelle de la Touraine.

A l'heure des transitions, le moment est venu de répondre aux demandes des habitants en matière de mobilité décarbonée. L'ambition est de faire du SERM de Touraine un outil d'aménagement du territoire, un trait d'union entre les espaces ruraux, les zones périurbaines et le cœur métropolitain. Désenclaver les territoires ruraux, relier les périphéries au cœur métropolitain, renforcer un développement multipolaire du territoire : voici les enjeux liés à la mise en œuvre du SERM de Touraine.

Frédéric Augis

Président de
Tours Métropole Val de Loire

François Bonneau

Président de la Région
Centre-Val de Loire



LE SERM RÉPOND À QUATRE AMBITIONS MAJEURES :



OFFRIR AUX HABITANTS DES TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS UNE ALTERNATIVE EFFICACE À LA VOITURE.



FAIRE DE LA MOBILITÉ UN AXE MAJEUR DE LA COHÉSION SOCIALE.



AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET BAISSER LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE POUR UNE MOBILITÉ EN TRANSITION ÉCOLOGIQUE.



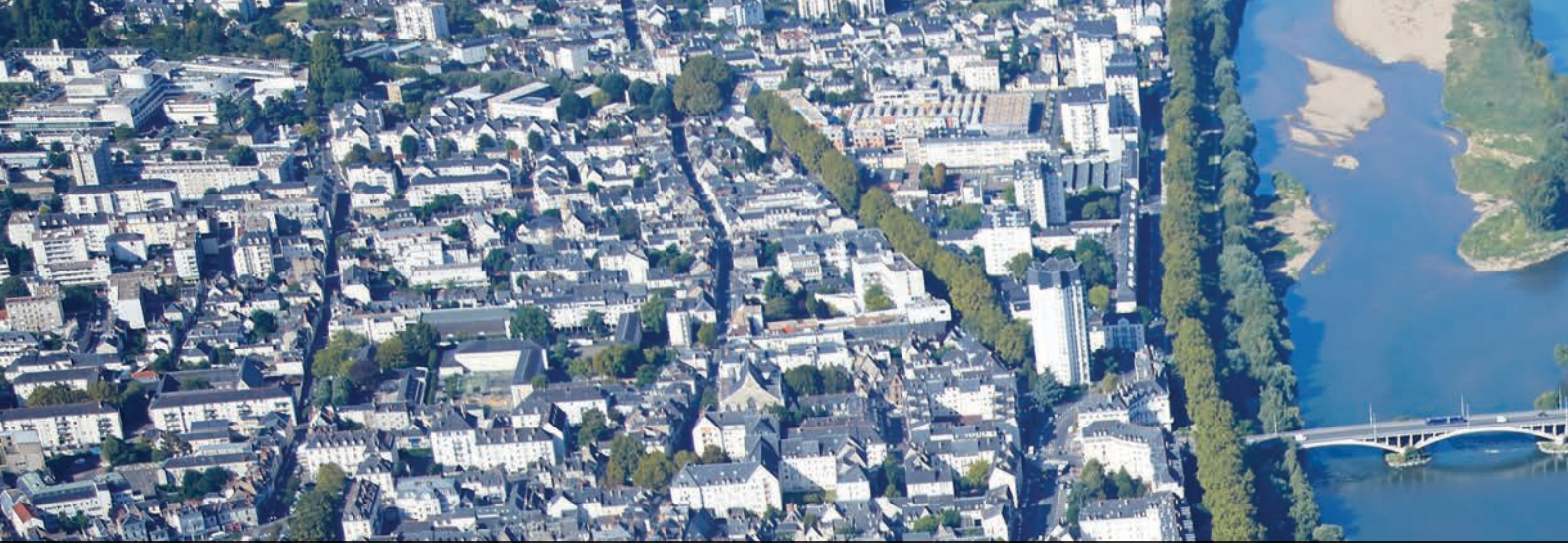
INTENSIFIER LE DÉVELOPPEMENT AUTOUR DES POINTS D'ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN.

90 % des flux quotidiens sont actuellement réalisés en voiture individuelle, ce qui entraîne des encombrements importants aux heures de pointe. Le territoire bénéficie pourtant d'infrastructures de qualité, dont une étoile ferrée à huit branches, un nombre important de points d'accès au train et un hub ferroviaire de portée nationale, situé au croisement des axes Loire et Atlantique.

Avec une optimisation du réseau ferroviaire, une amélioration du réseau routier de transport en commun (cars), une meilleure articulation des modes de transport et une élévation du niveau de services, le potentiel de report vers les mobilités durables est important à l'échelle de la Touraine.

À l'heure des transitions, le moment est venu de répondre aux demandes des habitants en matière de mobilité décarbonée. Une déclaration d'intention et un protocole d'accord ont ainsi été signés le 27 janvier 2023 par la Région, la Métropole, la ville de Tours et l'ensemble des EPCI du Département. Cette déclaration marque une forte mobilisation des acteurs locaux en faveur du SERM.

L'ensemble des partenaires souhaite concrétiser cette déclaration par la formalisation d'une vision commune, une feuille de route pour la mise en œuvre du SERM de Touraine, inscrite au cœur d'une démarche de convergence des mobilités durables.



LA TOURAINÉ

CHIFFRES-CLÉS



I LE CONTEXTE



CHIFFRES-CLÉS DE L'AIRE D'ATTRACTION DE TOURS

- **612 100 habitants**
- **247 900 emplois**
- **36 000 étudiants**



3 GRANDS RÉSEAUX DE TRANSPORT

- Réseau ferroviaire à **8 branches** + 2 branches LGV
- Réseau autoroutier à **5 branches** (A10, A28, A85)
- **Une étoile cyclotourisme** à 5 branches (Loire à Vélo, Saint-Jacques à Vélo, Cœur de France à Vélo) et un schéma régional cyclable



LES DESSERTES LOCALES, ARTICULÉES AVEC LES GRANDS RÉSEAUX DE MOBILITÉS

- Un réseau de cars interurbains, constitué de **12 lignes** radiales et **5 lignes** transversales
- Un réseau TCSP renforcé avec la mise en service, en 2028, d'une nouvelle **ligne de tramway**, une nouvelle **ligne BHNS**, des **lignes fortes de bus**
- Plusieurs schémas directeurs cyclables, interconnectés entre eux (Métropole & EPCI)

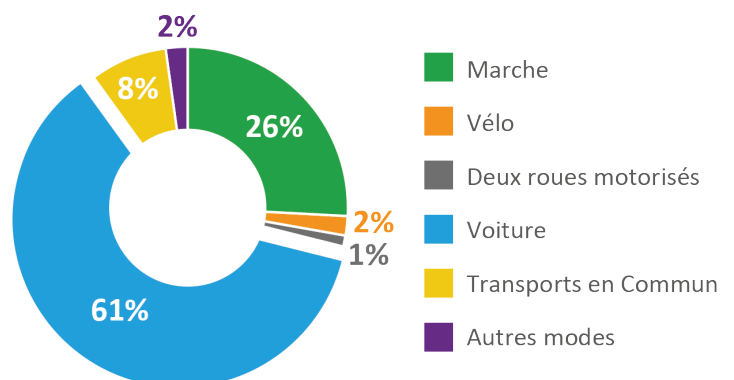


UN IMPORTANT POTENTIEL DE REPORT MODAL VERS LE TRAIN

- **Une croissance de 19%** de la fréquentation des gares du département depuis 2019
- **5 millions de voyageurs** par an à l'échelle de l'Indre-et-Loire
- **Évolution importante** de la fréquentation des TER en Indre-et-Loire entre 2019 et 2022

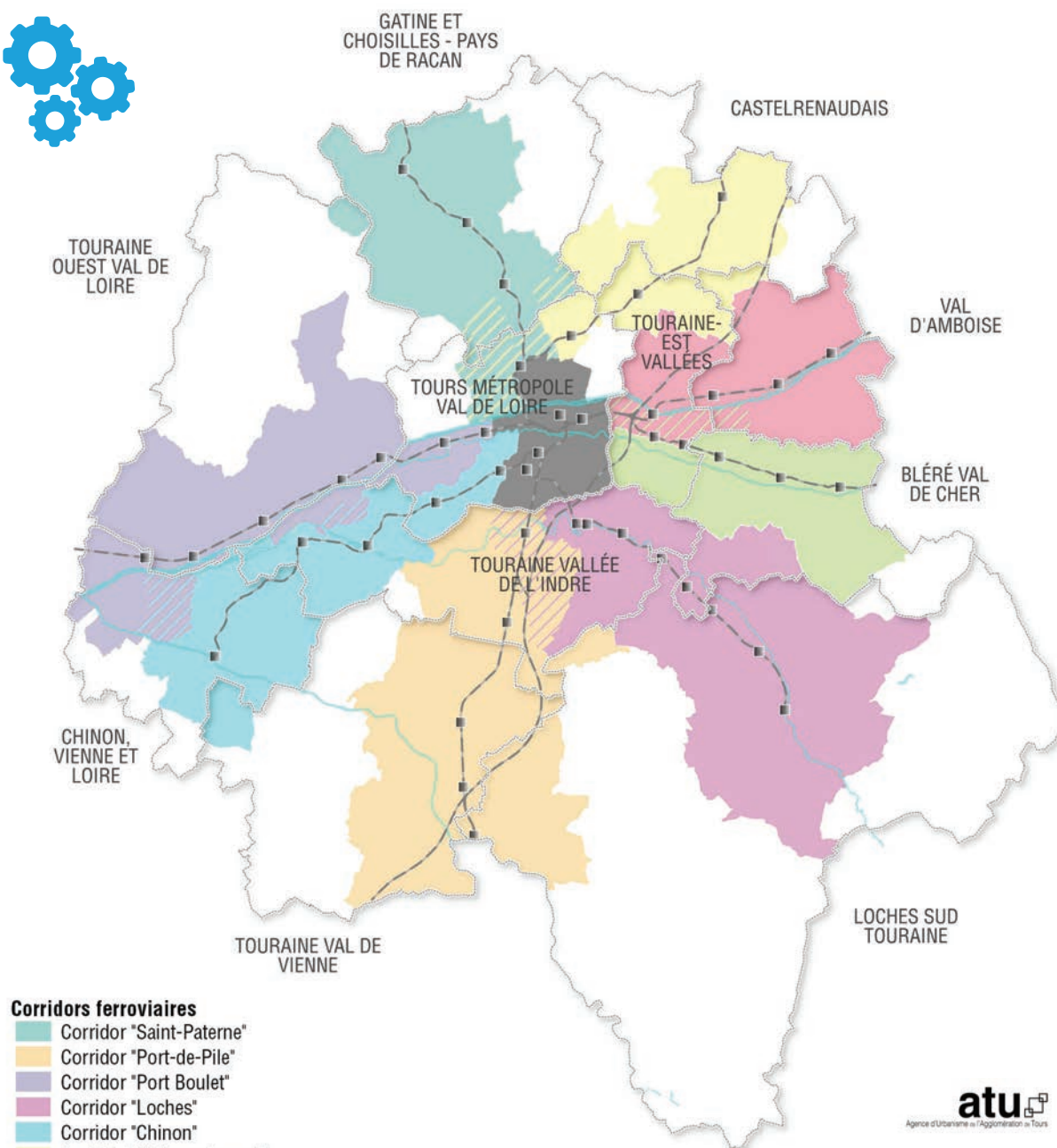
DES FLUX IMPORTANTS ET TRÈS MOTORISÉS

- **2,1 millions** de déplacements quotidiens en Indre-et-Loire
 - **60%** en voiture
- **230 000** flux quotidiens entre la métropole et les EPCI, dont 90% en voiture individuelle.



Source : EMC² 2019

UNE DENSITÉ FERROVIAIRE EXCEPTIONNELLE



Corridors ferroviaires

- Corridor "Saint-Paterne"
- Corridor "Port-de-Pile"
- Corridor "Port Boulet"
- Corridor "Loches"
- Corridor "Chinon"
- Corridor "Château-Renault"
- Corridor "Amboise"
- Corridor "Bléré"
- Coeur métropolitain desservi

Réseau ferroviaire

- Voie ferrée
- Gare de voyageurs

Sources : IGN, BD Topo ; Région Centre Val de Loire (2021).

Une modernisation du réseau est à conduire pour optimiser l'étoile ferroviaire de Tours (amélioration des systèmes de signalisation, suppression de cisaillements, réorganisation de voies, allongement de quais, terminus techniques, créations de haltes, etc.)

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS

- Une étoile à **8 branches**
- **45 gares** & haltes ferroviaires dont **2 gares nationales**
- **85% des habitants** et **90% des emplois** desservis par le train

UNE MOBILISATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS LOCAUX

Signature de la déclaration d'intention sur le SERM, en présence du Préfet, du Président de la Région, du Président de la Métropole, du maire de Tours et des Présidents de l'ensemble des Communautés de Communes d'Indre-et-Loire.



- Une **déclaration d'intention** signée le 27 janvier 2023 par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire, la ville de Tours, le SMT et les 10 EPCI du département.



- Un **COPIL « Convergence des mobilités »**, le 2 octobre 2023, associant la Région, la Métropole, SNCF-Réseau, Vinci Autoroutes et le SMT.

- **4 ateliers par corridors ferroviaires**, en octobre 2023, associant l'État, la Région, la Métropole, le Département, les EPCI, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le SMT et l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours.

- Un **COPIL SERM**, le 28 novembre 2023, associant tous les partenaires du projet.

- Un **COPIL SERM**, le 5 juin 2024, et l'organisation de **12 groupes de travail** entre janvier et juin pour faire avancer le projet SERM.

LES INITIATIVES

La Région mène une politique volontariste en matière d'infrastructures et d'amélioration des services de mobilités

Renforcements récents de l'offre ferroviaire :

- Création de 2 Allers-Retours en pointe directs quotidiens supplémentaires (1h) entre Orléans et Tours, venant compléter une offre existante de 18 allers-retours ;
- Desserte systématique de la gare de Montlouis-sur-Loire par les trains Orléans-Tours (18 allers-retours quotidiens) ;
- Doublement de fréquence sur la ligne Tours-Loches ;
- Passage de 8,5 à 10 allers-retours sur l'axe Tours-Chinon.

Modernisation de l'infrastructure :

- 53M€ investis sur la ligne Tours – Châteaudun avec l'État ;
- 43M€ investis sur l'axe Tours-Loches + 25M€ de travaux prévus en 2025 ;
- 22M€ investis sur l'axe Tours-Chinon + 28M€ de travaux prévus en 2026 ;
- 7,5M€ investis pour désaturer le cœur du réseau en limitant les circulations techniques entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps (financés à parité avec l'État).

Rénovation du matériel roulant :

- Rénovation de 17 rames ZTER (40M€) ;
- Rénovation de 21 rames AGC (94M€) ;
- Fin du diesel à l'horizon 2028 (cars électriques et motorisés au bio GNV) ;
- Emport de vélos sur les lignes touristiques.

Nouveaux services et intermodalités :

- Nouvelle billetterie avec de nouveaux services en ligne (horaires en temps réel, boutique en ligne, etc.) ;
- Équipement des gares en abris vélos sécurisés.

La Métropole, le SMT, le Département et les EPCI ont lancé plusieurs actions structurantes afin de répondre aux objectifs de décarbonation

- Construction d'une **deuxième ligne de tramway** et d'une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La mise en service est prévue en 2028 (495M€ d'investissement).
- Création de **pôles d'échanges multimodaux** dont des premières études ont été réalisées pour réouvrir la halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr et pour créer une halte ferroviaire à La Ville aux Dames. Le montant de ces études exploratoires s'élève à 89 000€ HT.
- Le **schéma cyclable métropolitain** prévoit une desserte structurante de l'ensemble des haltes ferroviaires et routières. D'ici 2026, 70M€ sont inscrits pour ce projet. Les travaux sont en cours.
- Le schéma multimodal de **hiérarchisation des voies** permet de prioriser les mobilités douces et les transports en commun.
- La convention « **Autoroutes Bas Carbone** » prévoit notamment le déploiement de pôles d'échanges multimodaux et la circulation de bus sur une voie dédiée de l'autoroute A10.
- Un **Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)** de préfiguration a été signé en décembre 2023 sur le pôle gare de Saint-Pierre-des-Corps, cœur de l'étoile ferroviaire Tourangelle. Un comité de pilotage est organisé en octobre 2024 pour préciser les engagements programmatiques et financiers en vue de signer en 2025 un PPA opérationnel.
- Le Département intervient sur la sécurité des usagers des 3600 kms du réseau routier dont il a la charge. Il formalise, avec les EPCI, **un plan départemental des mobilités douces**. Enfin, il collabore avec ses partenaires pour le développement de l'usage du **covoiturage**.
- **Des plans de mobilité** réalisés ou en cours dans les EPCI du département inscrivent des actions ambitieuses sur des rabattements vers les gares, en transports collectifs et par les réseaux cyclables.

LES OBJECTIFS

En lien avec le volet mobilités du CPER 2023-2027, l'ambition est de porter collectivement une démarche d'amélioration et de convergence des mobilités en Touraine, le SERM étant le fer de lance d'une stratégie coordonnée au niveau local.

Les objectifs sont les suivants :

- **Désenclaver les territoires** ruraux et périurbains ;
- Faire du SERM un **outil d'aménagement durable du territoire** ;
- **Mettre en cohérence les schémas de Mobilités territoriaux** ;
- **Faciliter le report modal** vers les mobilités décarbonées ;
- **Articuler le développement urbain avec l'offre de mobilité** ;

- **Mieux connecter les solutions de mobilités et les réseaux pour favoriser l'intermodalité par des PEM cohérents** ;
- Rechercher des solutions d'hybridation des réseaux et des services (information commune, billets uniques...) ;
- **Mettre l'utilisateur au centre des réflexions** afin de proposer une alternative fluide et intuitive à la voiture individuelle.
- **Améliorer la cohésion sociale** par une convergence tarifaire.

LES GAINS ATTENDUS



Diminution de 20% de la part modale de l'autosolisme à l'horizon 2035



Triplement de la part modale du vélo à l'horizon 2030



Doublement de la part modale des transports en commun à l'horizon 2035

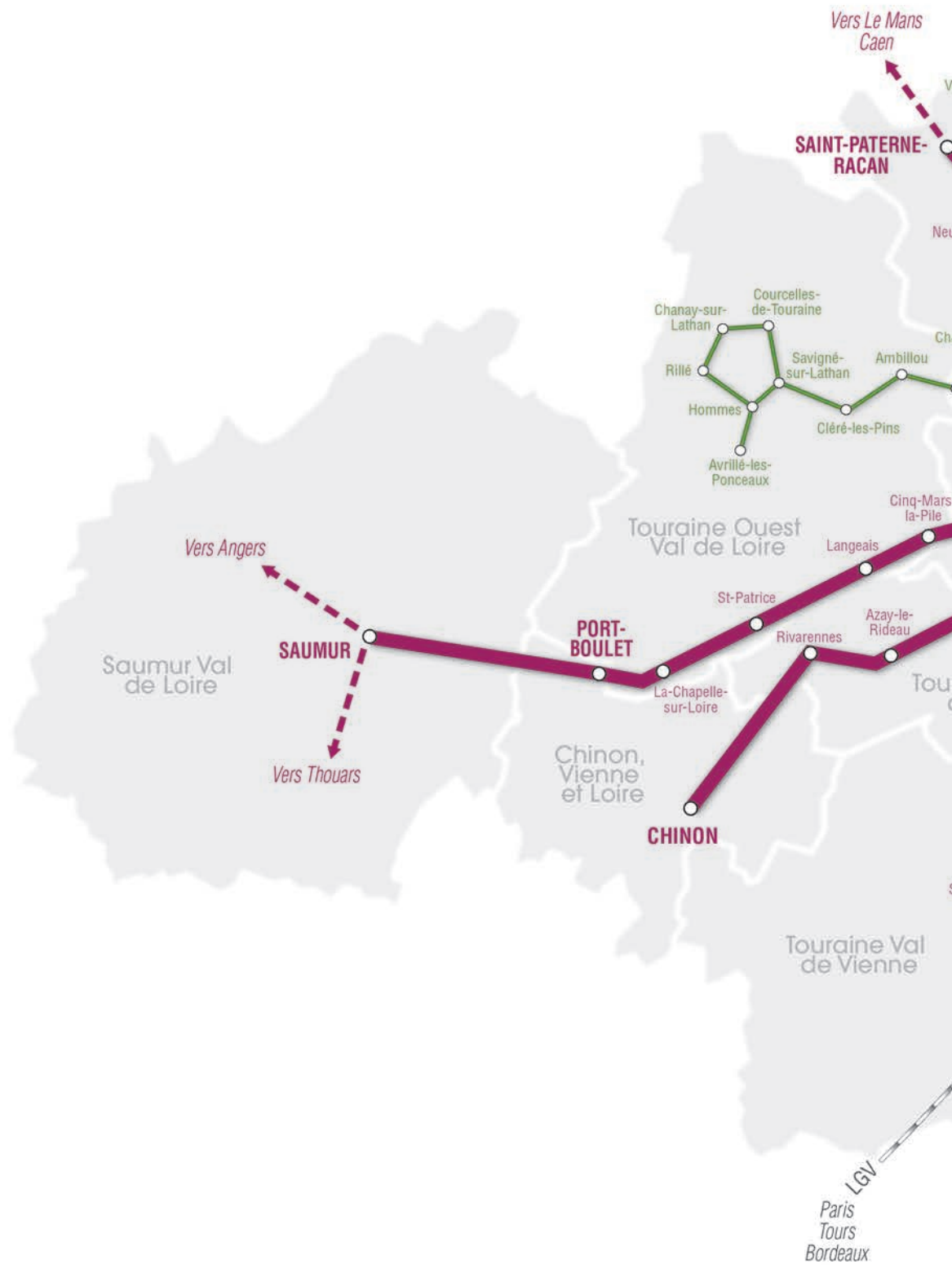


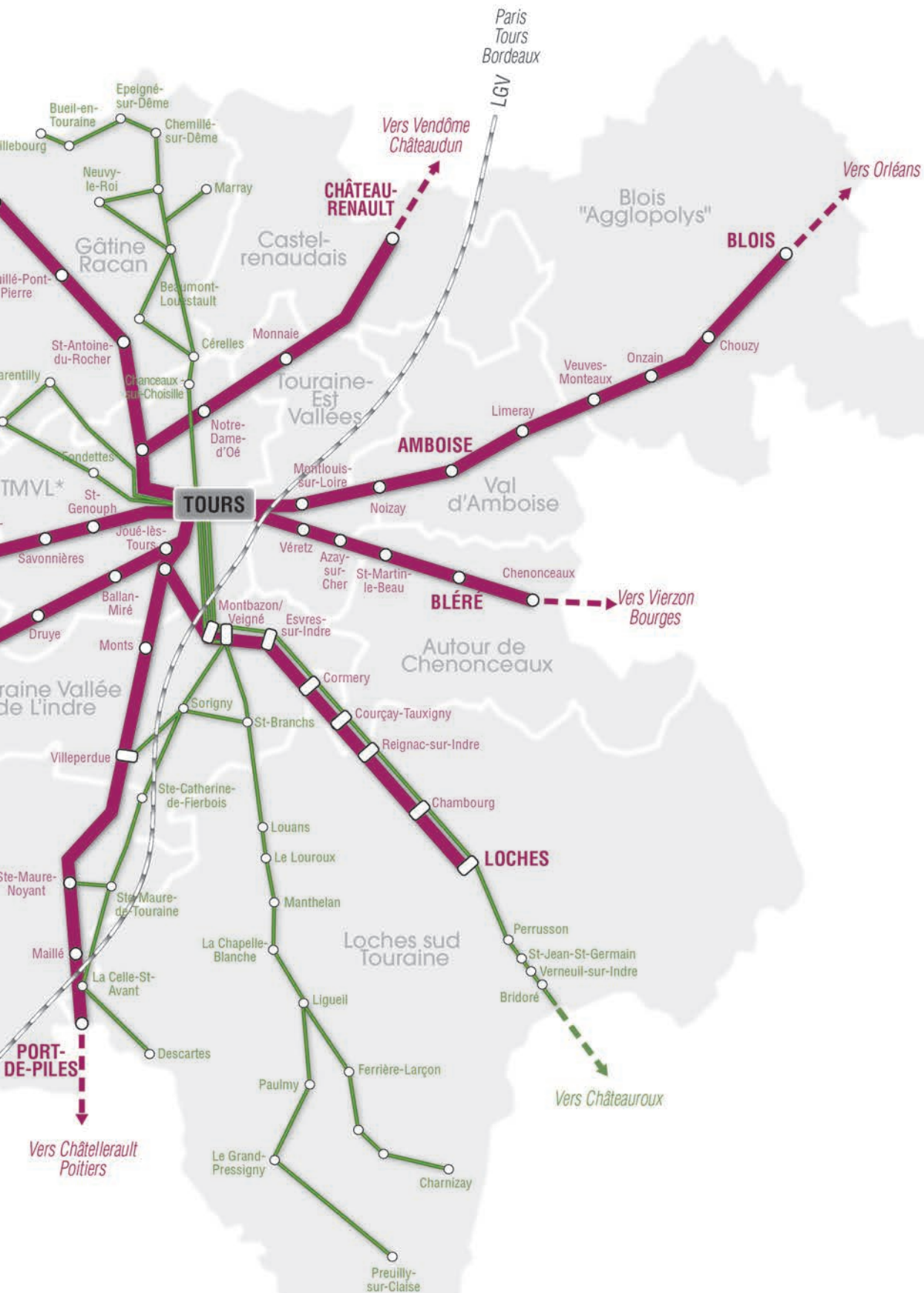
Réduction des GES de 50% à l'horizon 2030



Attractivité accrue du service ferroviaire sur l'ensemble du réseau

LE PÉRIMÈTRE



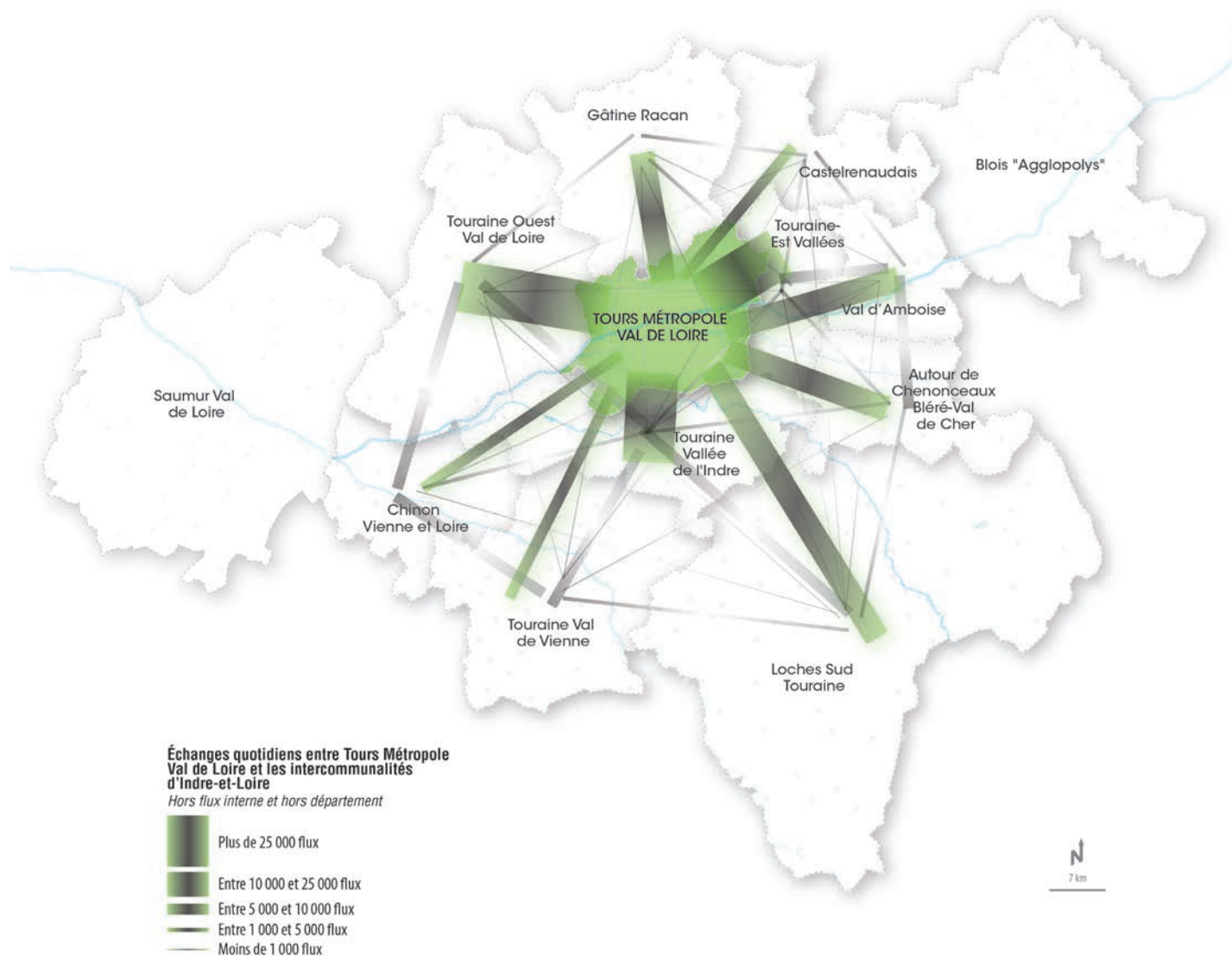


LA JUSTIFICATION DU PÉRIMÈTRE

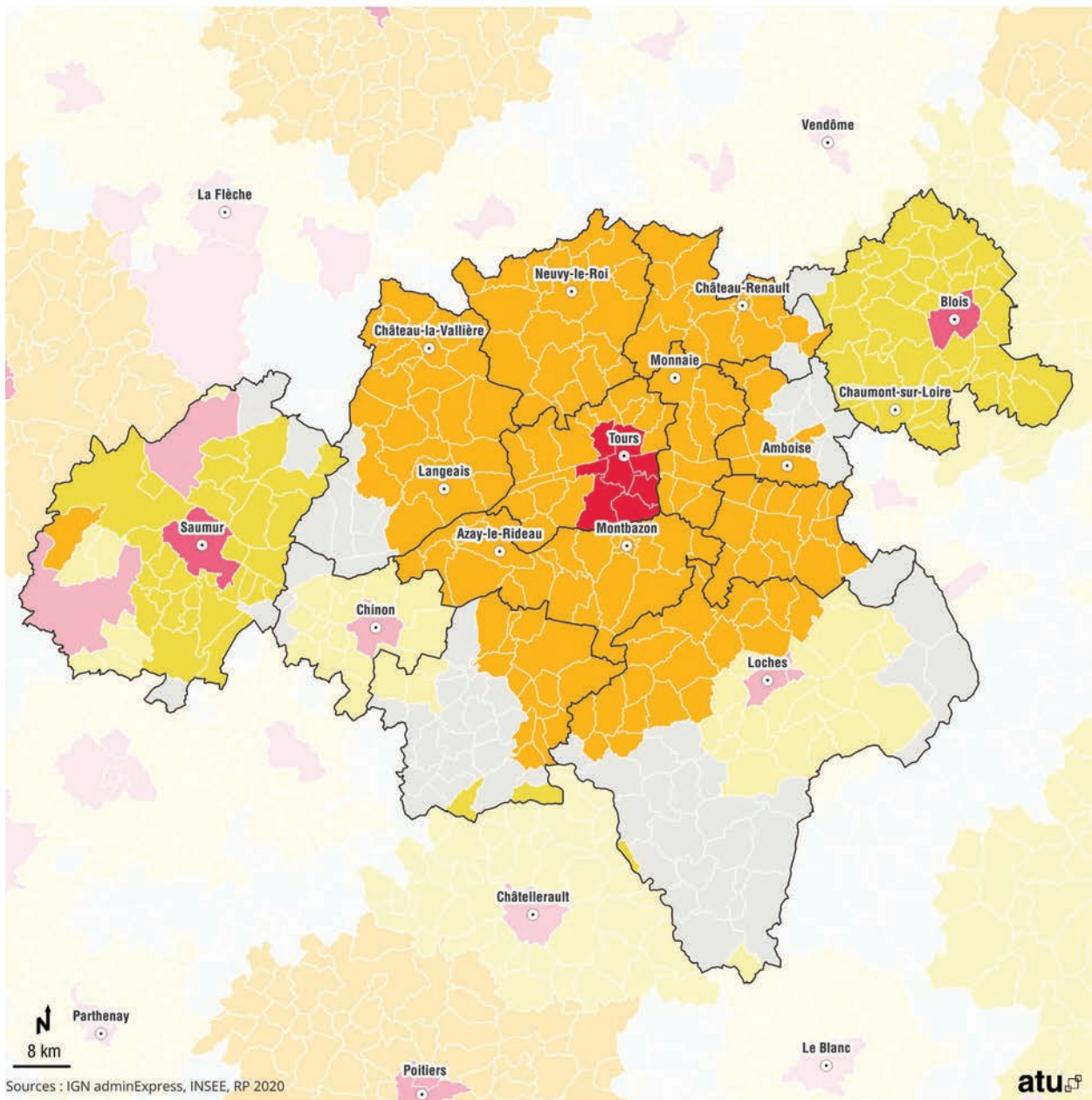
Le périmètre du SERM se base sur l'aire d'attraction de Tours et prend aussi en considération l'importance des flux actuels. Il comprend ainsi les aires d'attraction de Tours, Loches, Chinon et l'axe ligérien, un important corridor en termes de mobilités pendulaires, économiques et touristiques.

L'ensemble du territoire de l'Indre-et-Loire, avec une extension vers Saumur et Blois, est ainsi inclus dans le périmètre du SERM de Touraine.

RÉPARTITION DES FLUX QUOTIDIENS ENTRE LES EPCI D'INDRE-ET-LOIRE



AIRES D'ATTRACTION DES VILLES D'INDRE-ET-LOIRE



Typologie des aires d'attraction des villes par commune (2020)

- Pôle entre 200 000 et 700 000 habitants
- Couronne de ce pôle
- Pôle entre 50 000 et 200 000 hab.
- Couronne de ce pôle
- Pôle de moins de 50 000 hab.
- Couronne de ce pôle
- Hors influence des pôles

LE PROJET



UTILISATION MAXIMALE DU RÉSEAU FERROVIAIRE À 8 BRANCHES

La Touraine est l'un des rares territoires à disposer d'une étoile ferroviaire à huit branches.

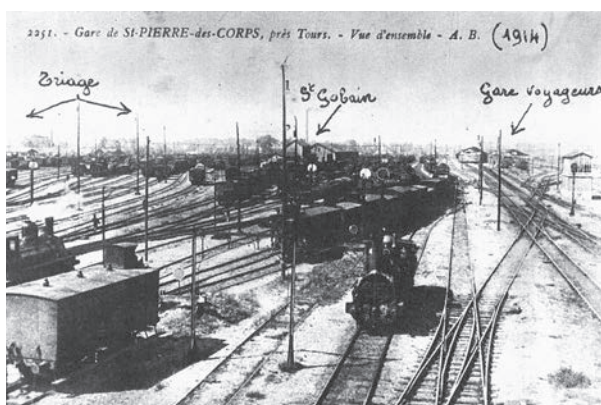
La spécificité tourangelle est liée à son histoire ferroviaire. Le prolongement de l'axe Paris-Orléans-Tours a été lancé dès 1844. Le succès est immédiat : plus de 100 000 voyageurs choisissent le rail en 1850. Saint-Pierre-des-Corps devient l'emplacement stratégique de raccordement entre les chemins de fer d'Orléans, de Bordeaux et de Nantes. « Une gare de manœuvre » est créée rapidement. En 1910, les ateliers pour l'entretien du matériel roulant sont inaugurés. Ultra-moderne à l'époque, le magasin général a une superficie de 18 000 mètres carrés, où sont proposés 30 000 casiers, et 75 millions de pièces en stock. À ce moment-là, Saint-Pierre-des-Corps est l'un des nœuds ferroviaires les plus importants de France.

Le territoire bénéficie d'une position stratégique à la croisée des axes ligérien et atlantique, tant et si bien que le hub ferroviaire de Tours a été l'objet d'investissements massifs depuis la fin du dix-neuvième siècle. Le SERM s'inscrit pleinement dans la longue histoire ferroviaire des territoires tourangeaux.

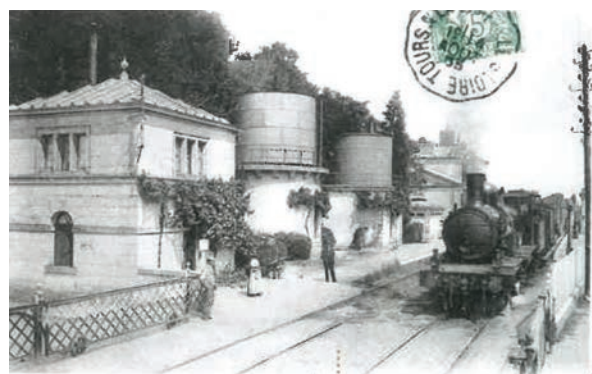
Avec une étoile ferrée à huit branches, 45 gares et haltes ferroviaires, dont 2 gares nationales (Tours et Saint-Pierre-des-Corps), le territoire bénéficie d'un excellent maillage ferroviaire, une densité propice à la mise en œuvre du SERM de Touraine.

L'ambition des collectivités partenaires est de viser :

- **La mise en place d'un cadencement** couplé à une **augmentation de la fréquence** des trains ;
- **Une plus forte amplitude horaire** (notamment en soirée) en semaine et le week-end ;
- **Une desserte fine des territoires ruraux et périurbains** avec la création ou le repositionnement de haltes ferroviaires (Fondettes/Saint-Cyr-Sur-Loire, Joué-lès-Tours, La Ville-aux-Dames, Carrefour de Verdun, les Guès de Veigné, etc.) ;
- **Une meilleure robustesse du réseau et une meilleure exploitation du nœud ferroviaire**, en particulier sur les sections les plus saturées (Tours-Saint-Pierre-des-Corps, Tours-Joué-lès-Tours) ;
- **Une diamétralisation possible sur certains axes ferroviaires** (sans changement de train ni arrêt prolongé en gare centrale), selon les besoins, avec éventuellement la création de terminus techniques permettant le rebroussement ;
- **Un Développement du fret ferroviaire** desservant ou traversant le territoire.



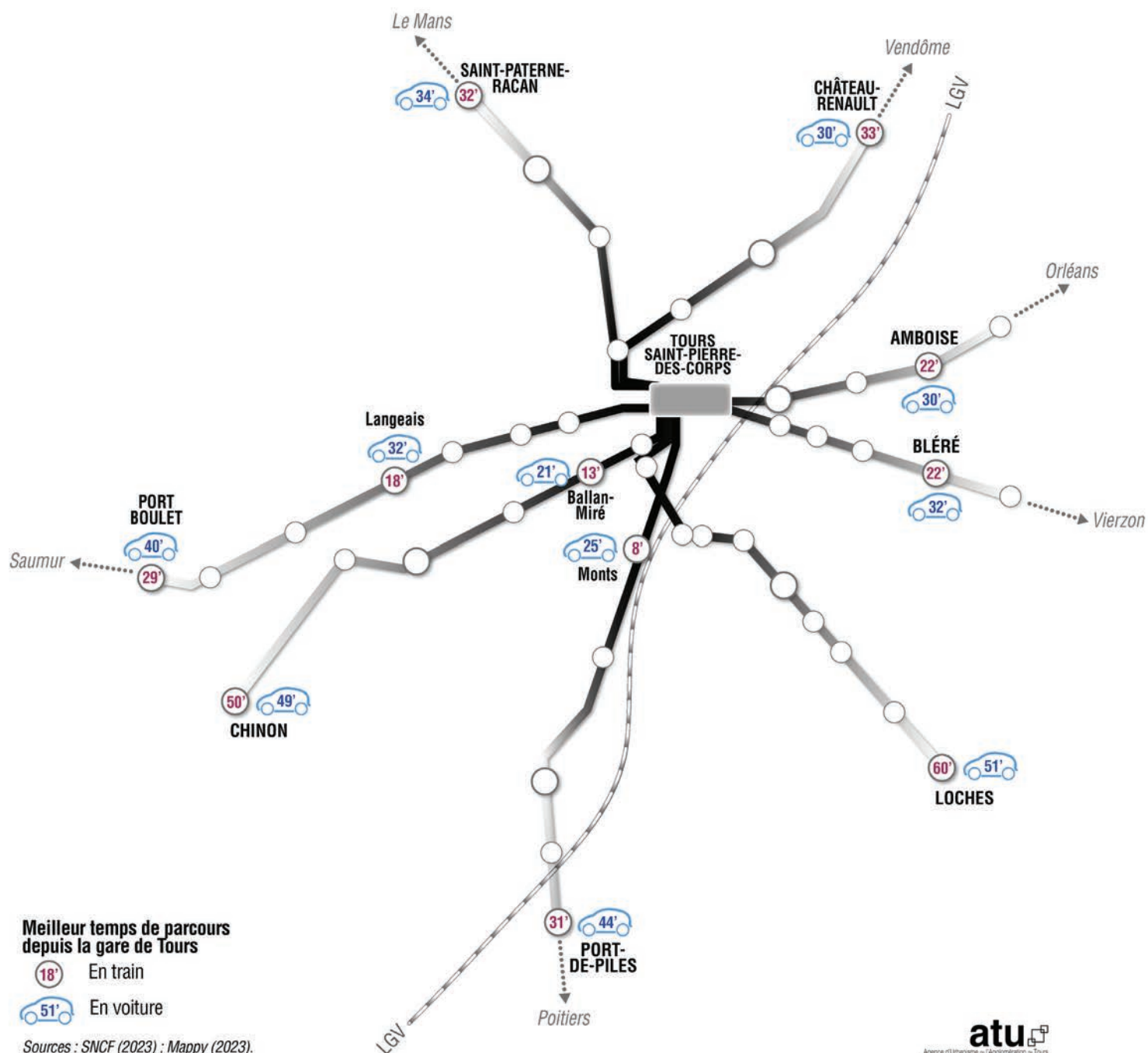
Gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps avant 1914



Gare de Langeais 1914

AVANCEMENT DU VOLET FERROVIAIRE

MEILLEURS TEMPS DE PARCOURS
DEPUIS LA GARE DE TOURS



Nouvelles haltes ferroviaires.

• Halte ferroviaire de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire :

Objectifs : proposer un point d'accès au SERM à l'Ouest de la métropole, avec une liaison directe et rapide vers la gare de Tours (8 mn). Interconnecter le boulevard périphérique au réseau ferroviaire.

Pilotage : SNCF Réseau / Gares & Connexions

Partenariat : communes, Tours Métropole, le Conseil Régional Centre Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine, L'Etat, Communauté de communes Gâtine-Racan, Communauté de communes du Castelrenaudais

Coûts : Etude APO et étude horaire : 600 K€
Réalisation du pôle d'échange multimodal : 675 K€

Financement : 33% Etat, 33% Région Centre-Val de Loire, 33% Tours Métropole Val de Loire

Période : ouverture prévue fin 2025 / début 2026

• Halte ferroviaire de La Ville-aux-Dames :

Objectif : proposer un point d'accès au SERM à l'Est de la métropole, avec une liaison directe et rapide vers la gare de Tours (12 mn)

Pilotage : SNCF Réseau / Gares & Connexions

Partenariat : communes, Tours Métropole, le Conseil Régional Centre Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine, L'Etat, Communauté de communes Touraine Est-Vallées, Communauté de communes Autour de Chenonceaux Bléré Val de Cher

Coûts : 7 à 7,8M€ (infrastructures) / 78 K€ (études). Ces coûts sont des estimations réalisées en 2022.

Financements : Syndicat des Mobilités de Touraine (études)

Période : mise en service en cours de définition

Gare Saint-Pierre-des-Corps

Objectif : améliorer l'accueil des voyageurs par l'agrandissement et la mise en accessibilité des quais

Pilotage : SNCF Réseau / Gares & Connexions

Coûts : 1,25 M€

Financement : 40% SNCF Gares & Connexions, 20% Etat, 20% Région Centre-Val de Loire, 20% Tours métropole Val de Loire

Période : travaux en 2027

Projet « régularité » : désaturation du nœud ferroviaire.

Objectif : améliorer la régularité dans le nœud ferroviaire de Tours

Pilotage : SNCF Réseau

Coûts : 7,5 M€

Financement : 50% Etat, 50% Région Centre-Val de Loire

Période : mise en service mi-2025

Ligne ferroviaire Tours-Loches

Objectif : régénérer la ligne ferroviaire (section Reignac-Loches, Joué-lès-Tours et viaduc d'Esvres) pour améliorer à court terme ses services

Pilotage : Région Centre-Val de Loire

Coûts : 24 M€

Financement : 100% Région Centre-Val de Loire

Période : début 2026, pérennisation complète de la ligne. 2027, début des travaux pour réduire de 5 à 6 minutes le temps de trajet.

Terminus techniques à étudier.

En complément des haltes ferroviaires, le système de mobilités s'appuie sur l'aménagement de terminus techniques notamment sur les branches ferroviaires destinées à être diamétralisées. Un équipement est opérationnel sur la gare de Bléré-la-Croix. Il donne la possibilité d'une desserte cadencée, pouvant être renforcée entre Tours et Bléré.

Volet mobilités du CPER 2021-2027.

Signé le 20 novembre 2023, le volet mobilités du CPER recense plusieurs actions :

- Étude prospective des mobilités sur l'étoile de Tours, financée par la Région Centre-Val de Loire et par l'État ;
- Études techniques poussées et travaux ;
- Régénération des lignes Tours-Chinon et Tours-Loches et achèvement de la désaturation du nœud ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps.



AVANCEMENT DU VOLET
ROUTIER



The top image shows an aerial view of a city area. A multi-lane highway runs vertically through the center. To the left of the highway is a residential neighborhood with a grid of streets and houses. To the right are several large industrial buildings with flat roofs and parking lots. The bottom image shows a similar aerial view but with a different focus. The highway is still present, but the residential area on the left is more prominent, showing a mix of houses and green spaces. The industrial area on the right is also visible, along with a large parking lot and some open land. The bottom of the image shows a body of water, possibly a river or lake, with a bridge crossing it. The text 'AVANCEMENT DU VOLET ROUTIER' is overlaid in the center of the top image.

MEILLEUR USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AU PROFIT DES MOBILITÉS DURABLES

Un réseau de mobilités complémentaires aux trains, utilisant l'infrastructure routière, est nécessaire dans le cadre du SERM. Les objectifs sont les suivants :

- Compléter une offre de services ferroviaires, limitée dans ses capacités de développement ;
- Proposer une offre complémentaire en termes de destinations vers la métropole ;
- Irriguer les secteurs du territoire non desservis par le réseau ferroviaire ;
- Optimiser des liaisons entre pôles, dont la desserte en transport en commun est actuellement complexe (Château-Renault/Amboise/Loches par exemple) ;
- Proposer des horaires, fréquences et services adaptés aux besoins des commerciaux.

Ce réseau peut être composé de multiples services de mobilités durables :

- Réseaux bus et cars, s'appuyant sur le réseau actuel (urbain et interurbain), susceptibles d'être complétés par des lignes de bus et de cars express ;
- Aménagements de voiries dédiées sur le réseau routier ;
- Services de transport à la demande ;
- Services d'autopartage ;
- Services de covoiturage ;
- Un réseau efficace de pistes cyclables, basé sur les schémas directeurs de la métropole et des EPCI.

La première convention « Autoroute Bas Carbone (ABC) » a été signée en 2021.

Elle se décline en trois grandes thématiques :

- **Les mobilités décarbonées ;**
- **L'insertion urbaine et environnementale ;**
- **La production d'énergie.**

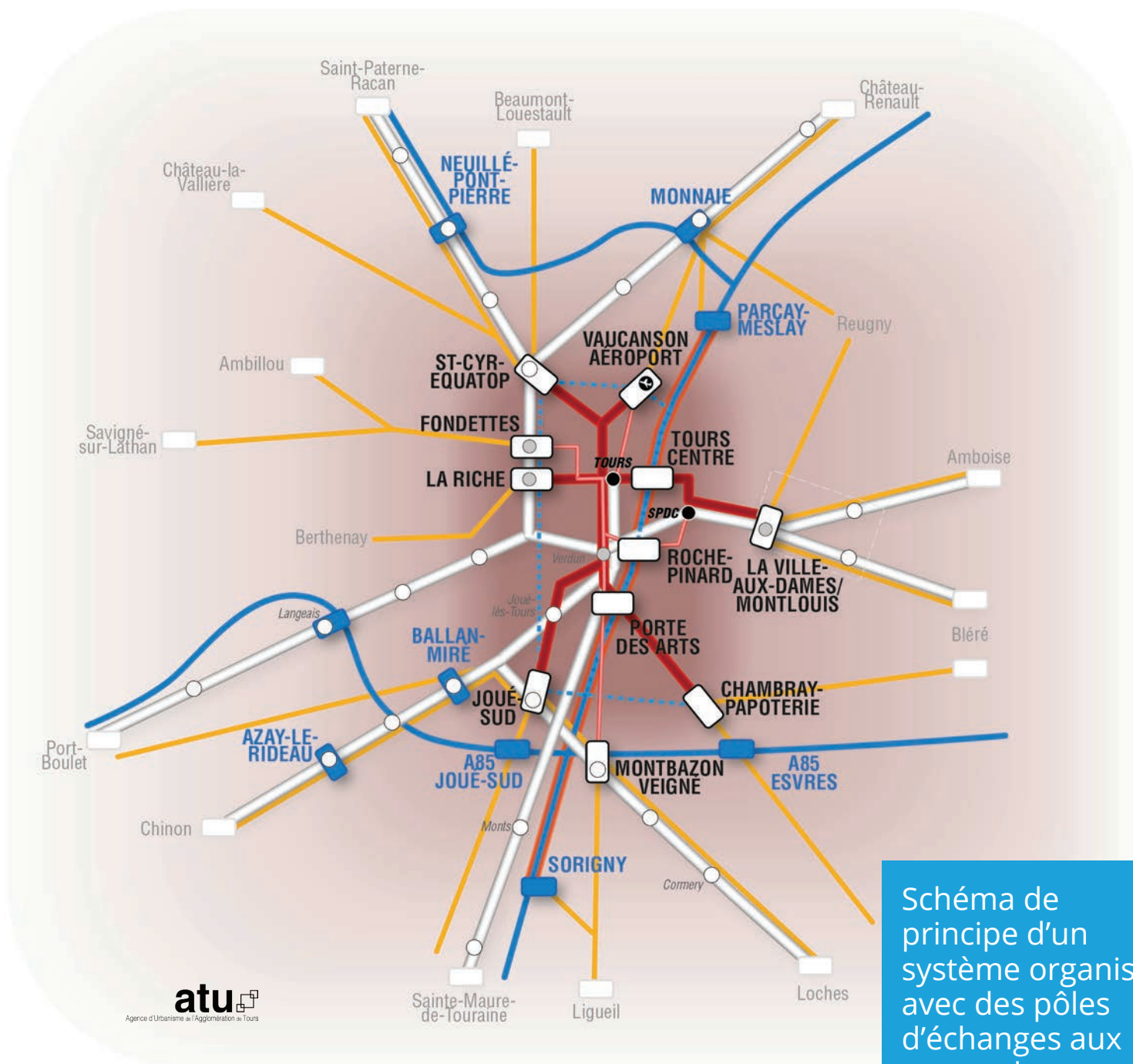
Avec l'ambition de diversifier les usages du réseau autoroutier, le premier volet de la convention ABC concerne directement le projet de SERM. Il est proposé de faire évoluer un axe autoroutier, utilisé essentiellement par les autosolistes, vers un usage collectif (covoiturage, transports en commun). La création d'un échangeur multimodal au niveau du quartier de Rochepinard vise notamment à développer ces nouvelles pratiques collectives, tout en améliorant les connexions du réseau autoroutier avec le réseau ferroviaire (liaison entre le futur échangeur multimodal et la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps).

Le réseau autoroutier, qui traverse le cœur métropolitain, peut servir de support au futur réseau de cars express. La traversée urbaine de l'autoroute A10 constitue un tronçon de la ceinture périphérique, dont l'usage par les transports collectifs peut utilement renforcer le fonctionnement du SERM (ligne TC circulaire connectée au réseau de pôles d'échanges multimodaux). Plusieurs PEM autoroutiers sont également inscrits dans la convention.

La signature de l'avenant au contrat de concession

La mise en œuvre du projet « d'autoroute bas-carbone » s'inscrit dans le contrat de concession autoroutière entre l'État et VINCI Autoroutes. La signature de l'avenant à ce contrat de concession est souhaitée rapidement par le ministère des Transports (déclaration de mai 2024), ouvrant ainsi la voie à l'engagement d'actions concrètes sur le réseau autoroutier, dont certaines serviront directement le fonctionnement du SERM de Touraine (pôles d'échanges, voies autoroutières dédiées à la circulation des transports en commun et au covoiturage...).

CONVERGENCE DES RÉSEAUX



atu
Agence d'Urbanisme et d'Agglomération de Tours

Schéma de principe d'un système organisé avec des pôles d'échanges aux portes du cœur métropolitain

Système de pôle d'échange multimodal

- Porte métropolitaine
- PEM périurbain proche
- PEM périurbain éloigné

Gares

- Gare métropolitaine
- Gare TER
- Gare TER en projet

Réseaux de transports

- Réseau ferroviaire
- Réseau tramway
- Réseau BHNS
- Réseau de cars interurbain
- Tronçon autoroutier utilisé par les TC
- Réseau autoroutier
- Ceinture périphérique

Organisation territoriale

- Cœur métropolitain
- Périphérie proche
- Périphérie éloignée

AMÉNAGEMENT DES POINTS DE CONVERGENCE DES MOBILITÉS DURABLES, AVEC UN NIVEAU DE SERVICE AMÉLIORÉ

La force du SERM de Touraine réside notamment dans son inscription au cœur d'une démarche globale d'amélioration des mobilités. Afin de donner une première direction, une étude de « Convergence des mobilités en Touraine » a été réalisée par l'ATU en 2022 et présentée à l'ensemble des partenaires concernés (Etat, Région, Métropole, SMT, SNCF Réseau, Vinci Autoroutes) le 2 octobre 2023.

L'ambition des travaux conduits de manière partenariale vise à mieux articuler les quatre réseaux de mobilités sur un même territoire, que sont les réseaux urbains (bus, tramway...), le schéma cyclable métropolitain, le réseau de cars interurbains (en lien également avec la convention Autoroute Bas Carbone) et l'étoile ferroviaire de Tours.

L'étude a permis de recenser et de hiérarchiser les pôles d'échanges multimodaux à l'échelle du département, dont des portes d'entrée métropolitaines, où des aménagements peuvent être envisagés pour promouvoir l'intermodalité.

Ce travail implique de réfléchir de manière globale à l'aménagement des points d'accès au train et au car, qui constituent un élément essentiel de l'attractivité des transports en commun. Les aménagements des points d'arrêt existants et de leurs abords sont au cœur de la démarche menée en lien avec les EPCI.

Une réflexion concernant le développement d'équipements connexes aux haltes ferroviaires et routières (amélioration des espaces d'attente, crèches, espaces de coworking...) est intégrée à la démarche d'amélioration des mobilités. La gare routière de Tours est également incluse dans la réflexion.

Les ambitions en matière d'intermodalités :

- Améliorer les accès tous modes aux gares ferroviaires et routières ;
- Renforcer l'offre de services dans les PEM (aires de covoiturage, P+R, infrastructures de recharge, abris vélos sécurisés, signalétique et cheminements piétonniers, information voyageurs) ;
- Réfléchir à l'amélioration des équipements connexes aux haltes ferroviaires et routières, en lien avec le souhait de maintenir une présence humaine en gare ;
- Identifier des gares existantes où des travaux de mise en accessibilité PMR semblent pertinents et peuvent être envisagés à moyen et long termes, au-delà de la mise en œuvre des Sd'AP ;
- Améliorer le rabattement routier vers les gares et les parkings relais.

Volet mobilités du CPER 2021-2027 prévoit :

- Des crédits pour l'aménagement de Pôles d'Echanges Multimodaux en zones peu denses (hors volet mobilité) ;
- Des crédits pour la mise en accessibilité de certaines gares de l'étoile ferroviaire (Tours, Saint-Pierre, Saint Aignan...).

ARTICULATION DES RÉSEAUX DE MOBILITÉS AVEC LES DÉMARCHES DE PLANIFICATION URBAINE

Élaboration d'un PLU métropolitain, révision du SCoT de l'agglomération tourangelle, lancement des nouveaux PLH et PDM : toutes ces démarches stratégiques sont en cours d'élaboration à l'horizon 2026. Une attention particulière est portée à la mise en cohérence de la planification urbaine avec le schéma de convergence des mobilités. La stratégie est clairement affirmée : permettre une intensification urbaine autour des points d'accès aux réseaux, tout en veillant à éviter l'étalement urbain. La cohérence entre planification urbaine et réseaux de mobilités est inscrite dans les documents d'urbanisme depuis une dizaine d'années. Parmi ces réseaux structurants, on trouve notamment l'étoile ferroviaire et l'offre de transports en commun. Les schémas cyclables, élaborés dans la Métropole et les EPCI, et les réseaux de PEM hiérarchisés viennent compléter la stratégie d'ensemble.

La démarche d'élaboration du PLUM est à mi-parcours. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est en cours d'approbation. Il prévoit dans chacun de ses axes, le développement des mobilités décarbonées en parfaite cohérence avec les objectifs de la loi SERM de décembre 2023. Le PLUM sera arrêté en juin 2025 et reprendra précisément dans ses volets réglementaires les objectifs du SERM de Touraine.

Œuvrer contre le dérèglement climatique :

- Accroître la production et l'utilisation des énergies renouvelables sur le territoire ;
- Accélérer la politique de mobilités au bénéfice de la qualité de l'environnement et de la santé.

Organiser une mobilité performante au quotidien et à toutes les échelles

- Mieux organiser les mobilités et l'organisation territoriale ;
- Programmer les grands projets de mobilité pour accéder et se déplacer sur le territoire de la métropole ;
- Organiser la convergence des réseaux à travers l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux ;
- Organiser le réseau routier pour une meilleure gestion des flux ;
- Faciliter la gestion du dernier kilomètre pour une logistique urbaine durable.



DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE

Au vu de l'impact du transport de marchandises sur les émissions polluantes, la démarche du SERM de Touraine aborde également le transport des marchandises, dans un objectif global de décarbonation.

La Touraine est un territoire traversé par des flux de transit de marchandises, car se situant sur des corridors de fret ferroviaire internationaux, et disposant d'un réseau autoroutier dense.

Le territoire importe ou exporte également une quantité importante de marchandises, grâce à son industrie et son bassin de vie densément habité.

Dans le cadre de la démarche, il est envisagé de travailler sur :

- Les possibilités de report modal du transport de marchandises : création et modernisation d'Installations Terminales Embranchées (ITE), modernisation des cours marchandises ou chantier de transport combiné, voies de service... ;
- L'animation des acteurs locaux autour de la décarbonation du transport de marchandises ;
- L'organisation de la logistique sur le territoire, et notamment de la logistique urbaine ;
- La décarbonation des transports routiers de marchandises, et notamment les points d'avitaillement, en cohérence avec les démarches déjà en place.

L'étude prospective des mobilités, si elle se concentre sur les trains de voyageurs, veillera à préserver des capacités pour les trains de fret.

INTÉGRATION RENFORCÉE DES SERVICES MULTIMODAUX

Le SERM de Touraine intègre un projet de services aux voyageurs, permettant une meilleure fluidité du parcours et une meilleure lisibilité de l'offre de mobilité. Des marges de progression existent en termes d'intégration tarifaire et de distribution des titres de transport.

Une réflexion est à mener afin que le SERM s'accompagne de services multimodaux à la hauteur des ambitions.

La démarche vise à atteindre à court terme :

- un accord d'intégration tarifaire sur le territoire de la métropole (**second semestre 2024**) ;
- le déploiement d'un MaaS JV Malin, permettant la vente de titre digitaux sans couture (**octobre 2025**) ;
- la mise en place d'un titre de transport unique avec une expérimentation lancée sur l'axe Tours/Le Mans/ Caen (**2025**).



ÉTUDES EN COURS



ÉTUDE PROSPECTIVE DES MOBILITÉS

Objectif : proposer des scénarios d'offres en transport (ferroviaire, car, PEM et complémentarités) et les aménagements associés pour atteindre les objectifs de la démarche.

Scénarios soumis à concertation du public.

Étude jumelle de celle réalisée dans l'Orléanais.

Pilotage : Région Centre-Val de Loire avec un accompagnement de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Coût : 2M€.

Financement : 50% Région Centre-Val de Loire, 50% État (CPER).

Période : Avril 2024 - août 2025.

Dès fin 2024, des premiers résultats d'analyse pour les projets suivants :

- gares nouvelles : Tours-Verdun, Tours-Alouette, Joué-lès-Tours, La Ville-aux-Dames, Fondettes, Les Gués de Veigné, Tours-Nord-Mettray, La Riche, Vallères ;
- lignes Tours-Loches et Tours-Chinon : mode de transport à privilégier (train, tramway, car...) et perspectives de développement.

ÉTUDE AMÉNAGEMENT ET URBANISME AUTOUR DES POINTS D'ACCÈS AU SERM

Objectif : identifier les potentiels de développement urbain et définir les conditions et principes d'aménagement autour des futurs points d'accès au SERM.

Pilotage : Agence d'urbanisme de l'Agglomération de Tours.

Coût : 150 K€.

Financement : 33% Région Centre-Val de Loire, 33% État, 33% Tours Métropole Val de Loire.

Période : juin 2024 – décembre 2026.

L'articulation de l'offre de mobilité avec le développement urbain est au centre des préoccupations locales. L'étude que mène l'Agence d'urbanisme a pour ambition de penser les aménagements qualitatifs des points d'accès au SERM tout en limitant la dilution urbaine.



ÉTUDE GOUVERNANCE ET FINANCEMENT

Objectif : rechercher de nouvelles sources de financements et une gouvernance plus pérenne.

Pilotage : Région Centre-Val de Loire.

Coût : 30 K€.

Financement : 100% Région Centre-Val de Loire.

Période : Février 2024 - mai 2024.

Les récentes conclusions de l'étude juridique et financière permettent d'orienter le choix du mode de structuration de la coordination locale vers la création d'un GIP et/ou la constitution d'un syndicat mixte.

ETUDE DES SOLUTIONS DE COVOITURAGE

Objectif : réduire la part d'autosolisme, améliorer le bilan GES et la qualité de l'air du territoire

Pilotage : SMT / Région Centre-Val de Loire / Conseil Départemental d'Indre-et-Loire / CC Chinon Vienne et Loire

Coût : 52K€

Financement : SMT / Région Centre-Val de Loire / Conseil Départemental d'Indre-et-Loire / Etat – CEREMA (fonds verts)

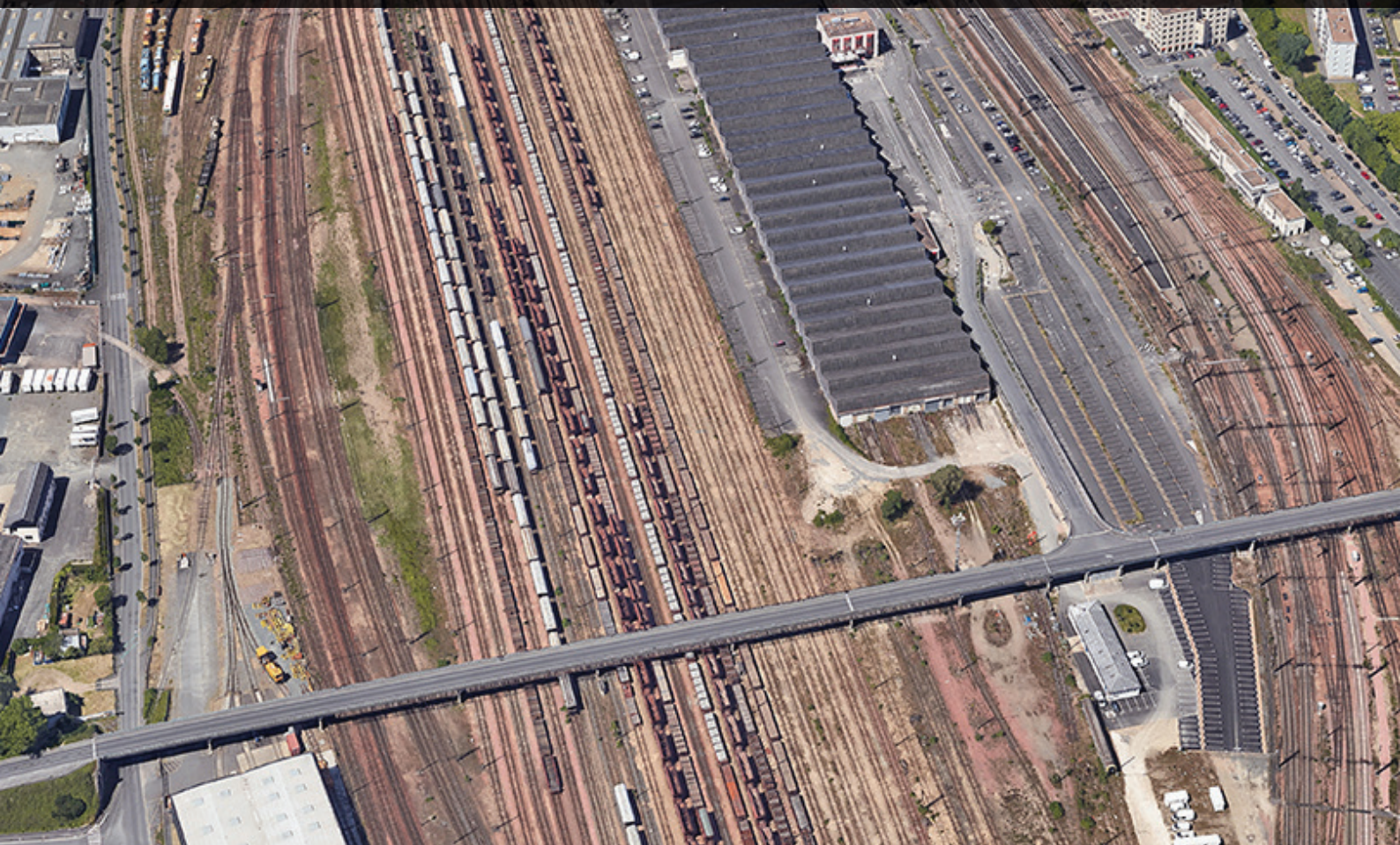
Période : démarrage en 2024. L'étude se déroule sur 18 mois

Ce projet collectif vise à définir une stratégie de covoiturage permettant de répondre aux besoins de déplacements de l'ensemble du territoire du département d'Indre-et-Loire, notamment des zones peu denses.

A travers ce projet, il s'agit d'établir un bilan des différentes actions engagées, de dégager et partager des enjeux et des objectifs, puis de définir une stratégie commune de développement du covoiturage à l'échelle départementale. Le projet s'inscrit dans la démarche de Service Express Régional Métropolitain dans une perspective de cohérence territoriale et de développement de l'intermodalité.



PILOTAGE DU PROJET



LA GOUVERNANCE

Comité de Pilotage (COPIL) :

État, Région, Métropole, Département, EPCI & CA, SMT, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, Vinci Autoroutes, ATU.

Comité Technique (COTECH) :

Services techniques des institutions participant au COPIL.

Comité élargi (COE) :

Membres du COPIL + transporteurs (train, car, tram et bus), autres partenaires concernés, ADTT (FNAUT), CODEV, FUB, CC37, Collectif vélo Centre...

Une **équipe projet** dédiée et la création d'un plateau commun de travail.

Groupes de travail thématiques :

- Volets ferroviaires et routiers ;
- Tarification et billettique ;
- Pôles d'échanges multimodaux ;
- Mobilités nouvelles ;
- Aménagement et urbanisme ;
- Financement ;
- Transport de marchandises.



LE FINANCEMENT

Les financements seront précisés à la suite des conclusions de l'étude prospective et des annonces attendues lors de la conférence sur le financement des SERM.

Etude prospective des mobilités :

- Financement à 50% Etat et 50% Région.

Infrastructures ferroviaires :

- Etudes préliminaires et avant-projet : financement à 50% Etat et 50% Région ou autres ;
- Etudes projet et réalisation de travaux : financement à 33% Etat, 33% Région, et 33% autres (dont collectivités).

Matériel roulant ferroviaire :

- Financement à 50% Région, 50% autres (dont collectivités).

Services ferroviaires :

- Financement à 50% Région, 50% autres (dont collectivités).

Hors ferroviaires :

- Financement à déterminer.

LE CALENDRIER



2019-2022

- Modernisation des lignes fines du territoire, Tours/Loches (43 millions d'€), Tours/Chinon (22 millions d'€), Tours/Châteaudun (53 millions d'€)

2022

- Renforcement de la desserte de train sur la ligne Tours/Loches (+3 AR/jour)

2023 - Préparation de la démarche

- Construction et validation de la feuille de route du projet
- Construction et validation du contenu de l'étude prospective des mobilités

2024 - Lancement de la démarche et premiers résultats

- Réalisation de l'étude financement et gouvernance (février-mai) et premières orientations
- Démarrage de l'étude prospective des mobilités (avril) et premiers résultats (gares nouvelles, Tours-Loches/Chinon) en fin d'année
 - Lancement de l'étude aménagement et urbanisme par l'ATU (juin)
- Accord d'intégration tarifaire sur le territoire de la métropole de Tours et lancement des travaux sur le Pass Touraine
 - Groupes de travail réguliers sur chacune des thématiques

2025 - constitution finale du projet de SERM de Touraine

- Mise en œuvre des choix en termes de gouvernance
- Finalisation de l'étude prospective des mobilités : propositions de scénarios d'offre et d'investissement et concertation du public sur ces scénarios
- Lancement potentiel d'études plus poussées sur les projets déjà identifiés
- Mise en place du Pass Touraine et du MaaS
- Premiers renforts d'offres routières et ferroviaires
- Premiers travaux sur de nouveaux PEM

2026/2028 - mise en œuvre opérationnelle du projet

- Études techniques plus poussées sur les projets retenus
 - Premiers travaux d'infrastructure
- Renforts progressifs d'offres routières et ferroviaires identifiées

En parallèle

- Réalisation de travaux de sécurisation d'itinéraires cyclables prévus dans le CPER, le CRST et les conventions Région-Département
- Généralisation de l'autopartage Remi + et du transport à la demande sur les territoires concernés
- Mise en service de la ligne B de tramway de Tours en 2028

LA CONVERGENCE DES MOBILITÉS EN TOURAINE

