CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

AVIS

LE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN DE TOURAINE

Séance plénière du jeudi 19 juin 2025

Tours métropole
Val de Loire

TABLE DES MATIERES

Introduction 2

Axe 1 : un SERM au service du développement de la Touraine 3

I. Présentation du SERM de Touraine 3

A. Un projet fondé sur la proximité, la fréquence et l'interconnexion 3

B. Un système de mobilité intégré et orienté vers l'usager 4

C. Une ambition au service de la transition écologique et de la cohésion territoriale 4

D. Une démarche partagée et partenariale 4

II. Des haltes ferroviaires à créer… et à rouvrir 7

A. Sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire 8

B. A l'extérieur du territoire de Tours Métropole Val de Loire 19

III. Un SERM sur les rails, sur la route… et pour les modes actifs 21

A. Sur les rails 21

B. Sur la route 27

IV. Le SERM, un outil d'attractivité touristique 40

Axe 2 : l'expérience voyageur au cœur du SERM 42

I. Un parcours voyageur simplifié 42

II. Tarification 43

III. Matériel roulant 44

Axe 3 : un projet co-construit et financé 46

I. Gouvernance 46

II. Financement 47

III. SERM et urbanisme 48

Synthèse : les préconisations du CODEV de Tours Métropole Val de Loire 51

Composition et participations de l'atelier « Mobilités » 56

INTRODUCTION

Le Conseil de développement (CODEV) de Tours Métropole Val de Loire est une instance de démocratie participative locale unique en son genre. Elle se veut vigilante, agile et prospective. Ses réflexions sont là pour guider les décisions publiques de façon claire et efficace pour assurer un développement juste, équitable et durable du territoire.

Parmi les grandes règles de gouvernance du CODEV, on trouve le principe de la saisine obligatoire. C'est à ce titre que notre instance démocratique a été invitée par Tours Métropole Val de Loire à s'exprimer sur le projet du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Touraine. Cela s'effectue en vertu de la loi SERM du 23 décembre 2023 qui rend obligatoire la consultation des CODEV concernés[1].

La démarche du SERM de Touraine a été engagée début 2023 par Tours Métropole Val de Loire et la Région Centre-Val de Loire, en partenariat avec l'État, le Département d'Indre-et-Loire, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés, le syndicat des mobilités de Touraine (SMT), SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et VINCI Autoroutes. En juin 2023, le CODEV avait remis une contribution pour un schéma ferroviaire métropolitain.

Ce premier travail partenarial a rendu possible la labellisation du SERM de Touraine en juin 2024, avec 23 autres projets répartis sur le territoire national.

Dans le cadre de cette saisine, le CODEV a été invité à accompagner et à enrichir ce projet en participant aux groupes de travail et en produisant des éléments de réflexion dont le présent document en est le résultat. Afin d'y parvenir, l'atelier "Mobilités" du CODEV de Tours Métropole Val de Loire s'est réuni à 7 reprises entre novembre 2024 et juin 2025. Une visite de terrain a également été organisée en février 2025 et il a participé à l'ensemble des temps forts régionaux et nationaux durant cette période.

L'objectif consiste à intégrer dans le dossier de candidature pour obtenir le statut SERM - dont la transmission à l'État est prévue pour l'automne 2025 - les réflexions du CODEV de Tours Métropole Val de Loire et du CESER Centre-Val de Loire.

Cet avis a été structuré en 3 axes. Chacun d'eux présente les observations et recommandations du CODEV établies collectivement par les citoyennes et citoyens.

Nous vous souhaitons une excellente lecture.

L'atelier « Mobilités » du CODEV de Tours Métropole Val de Loire

[1] Coordination Nationale des Conseils de Développement (2024). *Nouvelle obligation de consultation des conseils de développement pour les projets de Services express régionaux métropolitains (SERM)*. https://conseils-de-developpement.fr/nouvelle-obligation-consultation-conseils-de-developpement-projets-serm/

AXE 1 : UN SERM AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE LA TOURAINE

Bien plus qu'un simple projet de mobilité, le CODEV de Tours Métropole Val de Loire voit dans le SERM de Touraine un véritable levier de développement au service du territoire. Il engage le territoire sur un temps long et fait donc l'objet de nombreuses propositions.

Une fois les principales caractéristiques du projet rappelées, le 1er axe de cet avis propose un positionnement du CODEV sur l'ensemble des haltes ferroviaires que les maîtres d'ouvrage souhaitent créer ou réouvrir. La création de nouvelles infrastructures est également proposée lorsque cela a été jugé pertinent.

Cette analyse constitue un prérequis pour ensuite se projeter dans une montée en puissance de l'offre, et ce, à la fois sur le rail que sur la route, à travers les autocars express, mais aussi les modes actifs et l'ensemble des solutions de rabattement disponibles. Nous verrons également que ces nouveaux services doivent être pensés pour les habitants, mais aussi les visiteurs afin de contribuer au rayonnement de la Touraine.

I. Présentation du SERM de Touraine

Dans un contexte de transition écologique, territoriale et sociale, le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Touraine s'inscrit comme une réponse forte aux enjeux de mobilité durable à l'échelle de l'aire d'attraction de Tours, allant au-delà du département d'Indre-et-Loire.

Porté par la Région Centre-Val de Loire, en partenariat avec Tours Métropole Val de Loire, les intercommunalités du territoire, le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), SNCF Réseau et l'État, ce projet vise à offrir une alternative concrète à l'usage de la voiture individuelle, aujourd'hui prédominante dans les déplacements du quotidien.

La Touraine bénéficie d'un socle d'infrastructures particulièrement favorable : une étoile ferroviaire à 8 branches (10 avec les lignes à grande vitesse), 45 gares et haltes, un réseau structurant de voiries routières, un maillage cyclable en développement et une dynamique intermodale portée par les collectivités. Le SERM vise à optimiser cet existant, tout en élevant le niveau de service proposé aux habitants.

A. Un projet fondé sur la proximité, la fréquence et l'interconnexion

Le SERM de Touraine repose sur une stratégie d'intensification de la desserte, avec la création, la réouverture ou le repositionnement de haltes ferroviaires, afin de rapprocher le train des bassins de vie et d'emploi. Des projets clés tels que ceux de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire, Joué-lès-Tours ou encore Tours - Verdun illustrent cette volonté de mailler plus finement le territoire.

L'amélioration de la fréquence des trains, l'extension des horaires en soirée et en fin de semaine, la diamétralisation des lignes et la création de terminus techniques visent à rendre le service plus lisible, plus attractif et plus adapté aux usages.

B. Un système de mobilité intégré et orienté vers l'usager

Le projet accorde une attention particulière à l'intermodalité. La création de pôles d'échanges multimodaux (PEM), la connexion aux réseaux de bus, de tramways et d'autocars express, le développement des parkings-relais, l'emport de vélos, l'harmonisation de la billettique et des services numériques participent à la constitution d'un véritable système de mobilité intégré. L'expérience usager est placée au cœur de la démarche, avec une volonté claire de proposer une alternative fluide, accessible et attractive par rapport à la voiture.

Les modes actifs font l'objet d'un investissement spécifique, avec le schéma cyclable métropolitain structurant Vélival et des aménagements prioritaires en connexion avec les haltes ferroviaires. Cette approche vise à garantir l'accessibilité du SERM de Touraine, la sécurité des déplacements et la complémentarité entre les modes.

C. Une ambition au service de la transition écologique et de la cohésion territoriale

Le SERM de Touraine se positionne comme un outil majeur d'aménagement du territoire. Il vise à soutenir son développement, à mieux relier les zones rurales et périurbaines, à favoriser l'équité territoriale et à renforcer l'attractivité des centralités secondaires.

Il constitue également un levier de réduction des émissions de gaz à effet de serre, avec des objectifs quantifiés à l'horizon 2030 et 2035 : diminution de 20 % de l'autosolisme, doublement de la part des transports en commun, triplement de la part modale du vélo, réduction de 50 % des émissions liées à la mobilité.

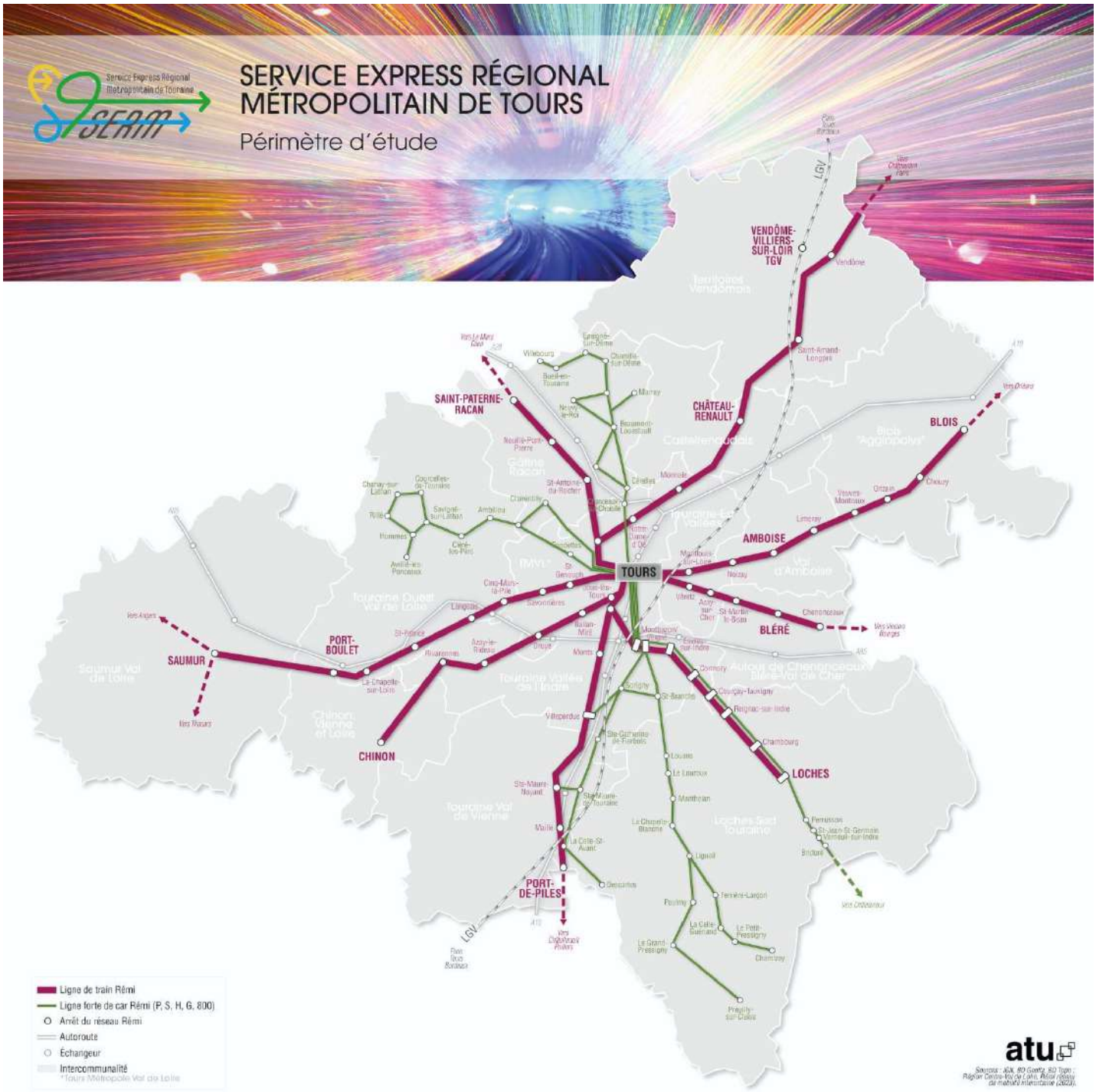
La modernisation des infrastructures (Tours-Loches, Tours-Chinon, nœud ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps…), la rénovation du matériel roulant et la sortie progressive du diesel pour les autocars (au profit de motorisations électriques ou bio-GNV) illustrent la volonté des décideurs de faire du SERM un levier de transformation à la fois écologique et économique.

D. Une démarche partagée et partenariale

Le SERM de Touraine est le fruit d'une gouvernance partenariale, construite autour d'une déclaration d'intention signée en 2023 par l'ensemble des acteurs du territoire. Cette dynamique a donné lieu à la constitution d'un comité de pilotage SERM, à l'organisation de groupes de travail par corridor ferroviaire, et à une concertation approfondie avec les élus, les techniciens, les agences d'urbanisme, les opérateurs de transport et les représentants de la société civile.

Cette gouvernance a pour ambition de se traduire en une adaptation fine du projet aux besoins du territoire, tout en veillant à une articulation renforcée avec les documents légaux de planification et à une cohérence dans les investissements. Le CODEV souligne l'importance

d’une approche pragmatique, coordonnée et co-construite pour assurer le succès du SERM de Touraine à long terme.



Périmètre d'étude du SERM de Touraine (document ATU)

II. Des haltes ferroviaires à créer… et à rouvrir

Le SERM de Touraine ayant la chance de bénéficier d'une infrastructure ferroviaire déjà largement développée sur son territoire, le premier enjeu identifié par le CODEV de Tours Métropole Val de Loire est de doter cette dernière de nouvelles haltes permettant de desservir une part croissante de la population métropolitaine et départementale.

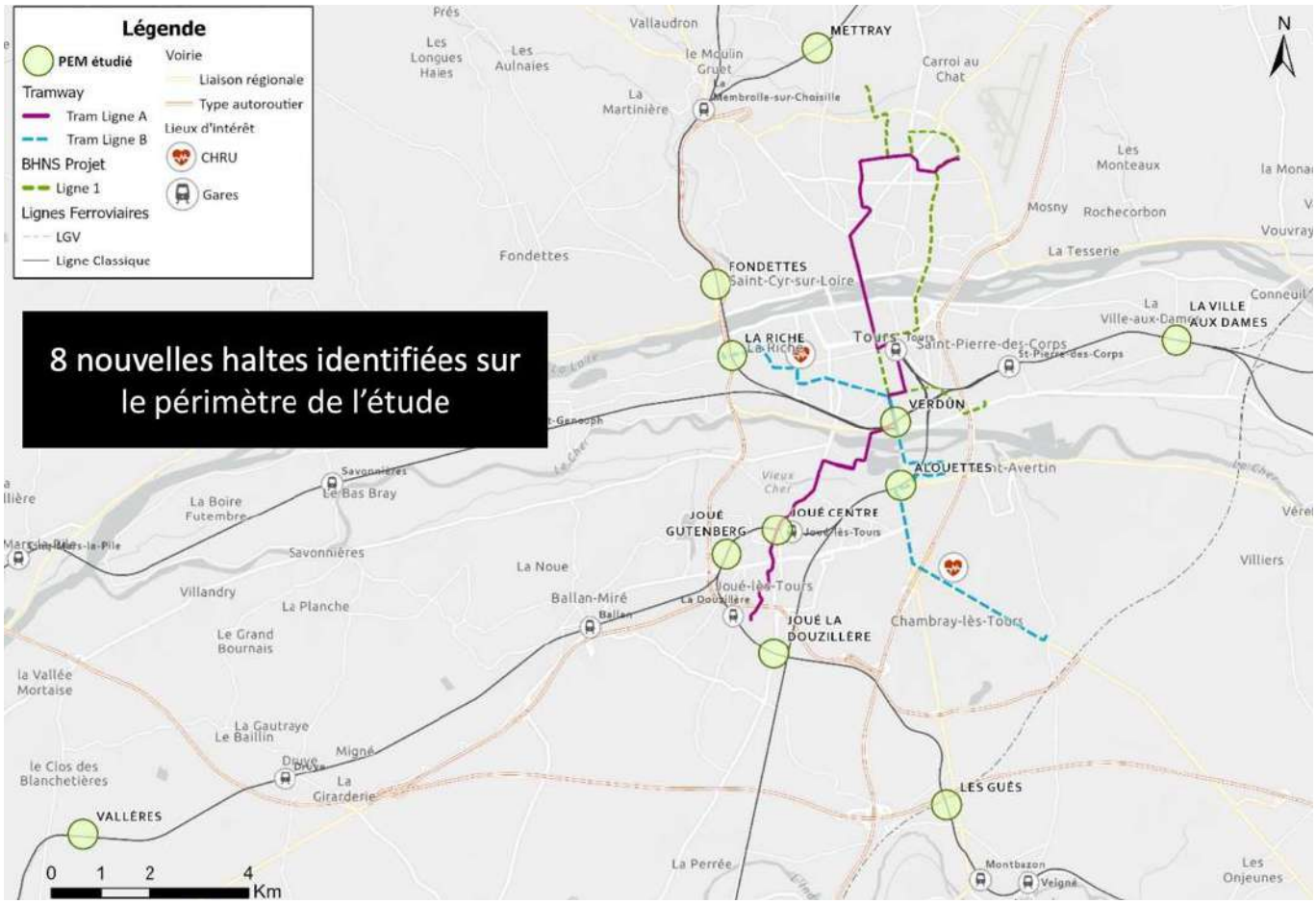
La création de haltes ferroviaires a fait l'objet d'un comité technique (COTECH) dédié, organisé le 18 novembre 2024 par la Région Centre-Val de Loire. Des représentants du CODEV de Tours Métropole Val de Loire y ont participé.

Le CODEV a ajouté à cette liste 2 haltes supplémentaires :

1. Joué-lès-Tours - La Liodière ;
2. Tours - 2 Lions, dans le cadre de la réactivation de la ligne de la Vendée.

En préambule, le CODEV souligne l'importance de veiller à une accessibilité optimale pour toutes ces haltes. Cela se traduit en premier lieu par des **aménagements dédiés pour les personnes les plus fragiles** (en situation de handicap, aînés, enfants…). Ils doivent être réalisés en concertation avec les spécialistes de ce sujet.

Le succès de ces haltes passera inévitablement par [le développement d'infrastructures cyclables et piétonnes] garantissant leur accessibilité en toute sécurité.



Localisation des 11 haltes étudiées par Arcadis (document Arcadis)

A. Sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire

1. Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire

De toutes les haltes prévues dans le cadre du SERM de Touraine, celle de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire sera la première à (ré)ouvrir. Le dossier est déjà bien avancé pour cette gare fermée depuis 1995. Une concertation publique s'est tenue du 4 novembre au 8 décembre 2024.

Si le CODEV salue ce premier acte fort du SERM de Touraine, il souhaite cependant attirer l'attention sur plusieurs points potentiellement problématiques.

Premièrement, le dossier de concertation présenté au public ne dit rien sur l'offre ferroviaire proposée lors de la mise en service de la halte début 2026. 2 lignes (Tours-Le Mans et Tours-Chartres) la desservent. Le CODEV souhaite que des précisions soient apportées par les porteurs de projet. En matière de transport public, l'offre générant la demande, une fréquence et une amplitude horaire suffisantes doivent être proposées. Sans quoi, une trop faible fréquentation est à redouter. Cela constituerait un mauvais signal pour la suite du développement du SERM de Touraine.

Deuxièmement, le CODEV s'inquiète des difficultés d'accès à cette halte à vélo, complexifiant ainsi l'intermodalité. L'itinéraire cyclable proposé par l'espace naturel sensible du Val de Choisille n'est pas viable compte tenu du fait qu'il s'agit d'un chemin de terre, peu confortable et difficilement praticable une partie de l'année. Tours Métropole Val de Loire étant en train de déployer son réseau cyclable structurant Vélival, une connexion avec ce dernier est à prévoir à la hauteur des bords de Loire avec l'itinéraire n°9. 600 mètres – au niveau de la bretelle d'accès de la M37 - doivent être aménagés de manière à sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes jusqu'à la future halte. Une piste cyclable uni ou bidirectionnelle séparée d'un trottoir semble être ici tout indiquée.

Enfin, le CODEV souhaite attirer l'attention des décideurs sur le fait que le coût total du projet n'a pas été mentionné dans le cadre de la concertation.

La gare de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire en 2024 (photo Mathis NAVARD)

2. Joué-lès-Tours

a. Joué-lès-Tours - Centre

Le déplacement de l'actuelle gare de Joué-lès-Tours 250 mètres plus à l'ouest, au niveau de l'avenue de la République, est régulièrement évoqué depuis la mise en service de la ligne A du tramway de Tours en 2013. Ce projet faciliterait l'intermodalité entre ces 2 modes de transport et améliorerait la connexion entre la gare et le centre-ville jocondien. Le coût d'un tel investissement n'étant pas connu et les contraintes techniques (largeur d'emprise ferroviaire, tracé en long à modifier...) étant très important, le CODEV souhaite davantage de précisions sur sa faisabilité et sa pertinence avant de se prononcer.

Sans attendre d'éventuelles études de déplacement, le CODEV demande qu'un cheminement qualitatif soit réalisé pour les modes actifs entre la station de tramway « République » et la gare SNCF actuelle. Cette solution aussi économique que pragmatique doit s'accompagner d'une requalification du stationnement de la rue Françoise Giroud où un itinéraire pour les piétons et les cyclistes devra être aménagé. Il devra être accompagné d'une signalétique visible, d'espaces végétalisés et d'une mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite. De plus, il est demandé qu'une attention toute particulière soit donnée au franchissement de la rue des Martyrs, actuellement très accidentogène. Une nouvelle traversée piétonne devra être créée et un accès direct aux quais de la gare étudié.

b. Joué-lès-Tours - Gutenberg

Le CODEV se félicite de retrouver dans la pré-étude du cabinet Arcadis la halte Joué-lès-Tours-Gutenberg. Notre instance avait en effet soumis ce projet dès 2023. Sa localisation au croisement des rues Gutenberg et Jules Ferry lui permettrait d'être desservie par 2 lignes ferroviaires : Tours-Chinon et Tours-Loches.

Il s'intégrait dans la future zone d'aménagement concerté (ZAC) des Carmeries, un nouveau quartier prévu sur le site de l'ancienne usine Michelin. Cette halte accompagnerait ainsi son développement. À terme, 5000 emplois et 1300 logements y sont prévus.

Le CODEV appelle à être attentif à la parfaite intégration de cette nouvelle halte dans le tissu urbain. Ainsi, de nouvelles perméabilités piétonnes et cyclables sont à créer avec les rues du Clos Neuf, Denis Papin et le boulevard Jean Jaurès (au droit du magasin Lidl). Le stationnement de ce magasin - actuellement surcapacitaire - pourrait être mobilisé afin de proposer un parking relais aux automobilistes en provenance de la M37. Le site des 2 dépôts de camions qui jouxtent la future halte est également à étudier.

Compte tenu de la forte densité résidentielle et économique autour de la future halte, ces besoins resteront somme toute assez limités. Ils devront veiller à être satisfaits sans pour autant dégrader la qualité urbaine de ce secteur. À ce titre, les maîtres d'ouvrage sont encouragés à s'inspirer d'autres haltes péricentrales d'une métropole, comme celle de Chambésy[2] (Suisse).

[2] VIMADE (2022). *Place de la gare, Pregny-Chambésy*. https://vimade.ch/project/place-de-la-gare-pregny-chambesy/

Le CODEV soutient pleinement ce projet qui doit constituer une priorité pour le SERM de Touraine. Il précise qu'il serait nécessaire de sécuriser rapidement la maîtrise foncière de toutes les parcelles concernées par ce projet.

Cartographie de la gare SNCF actuelle, de son déplacement à l'étude et de la halte de Joué-lès-Tours - Gutenberg - les perméabilités piétonnes et cyclables à créer ou à conforter sont en pointillé (document CODEV de Tours Métropole Val de Loire)

c. Joué-lès-Tours - La Douzillère

Troisième halte du territoire jocondien présente dans cette étude, celle de La Douzillère existe déjà sur la ligne Tours-Loches à hauteur de la rue éponyme. Son déplacement vers la route de Monts – 1,1 kilomètre plus à l'est – est envisagé. Rappelons qu'il s'agit de l'ancien site de cette halte qui, par le passé, avait déjà connu un changement de localisation.

Le CODEV se montre vigilant quant à ce projet. La proximité immédiate avec la route de Monts, ses difficultés d'accès et l'absence de centre d'intérêt et de foncier disponible le rend complexe à réaliser. Il ne semble pas garantir une augmentation de la fréquentation par rapport à celle actuellement observée.

Il est demandé que les scénarios suivants soient étudiés :

1. Le déplacement de la halte au sud de l'actuel Intermarché :

- L'emprise foncière y est suffisante de chaque côté de la voie ;
- Le stationnement actuel (privé) est surdimensionné et un projet de requalification urbaine pourrait avoir lieu sur ce site (la partie sud est classée « à urbaniser » par le plan local d'urbanisme) ;

- L'intermodalité avec la ligne A de tramway (station « Jean Monnet ») en serait grandement facilitée (150 mètres) par l'aménagement d'un cheminement piéton et cyclable qualitatif ;
- Le lycée Jean Monnet et le parking relais éponyme sont situés à proximité immédiate (150 mètres) ;
- L'accessibilité sud de cette future halte, par l'accès de service existant, vers le pôle éducatif Saint-Gatien est raccourci et est plus sécurisé que par les trottoirs étroits de la rue de la Douzillère. Une nouvelle perméabilité piétonne et cyclable serait donc créée.

2. Le déplacement de la halte au sud de l'ancienne usine Tupperware : bien que plus technique à réaliser, cette halte aurait pour principal intérêt de constituer un point d'arrêt pour les lignes de Tours-Loches et de Tours-Port-de-Piles. L'emprise foncière y est là aussi suffisante et pourrait s'inscrire dans un projet de requalification urbaine visant à créer une nouvelle centralité. La densité résidentielle y est cependant moins importante.

Le CODEV souhaite que ces deux scénarios soient étudiés avec attention.

En attendant qu'une solution soit trouvée, le CODEV demande que la qualité de la desserte ferroviaire de la halte actuelle soit *a minima* maintenue, voire bonifiée par une offre omnibus péri-urbaine jusqu'à Cormery, couplée d'une offre « semi-directe » à destination ou en provenance de Loches et d'une offre modifiée des autocars Rémi, centrée sur Cormery. Ceci afin d'encourager l'utilisation du train pour les déplacements du quotidien.

Présentation des différents scénarios pour le déplacement de la halte de Joué-lès-Tours - La Douzillère (document CODEV de Tours Métropole Val de Loire)

d. Joué-lès-Tours - La Liodière (proposition du CODEV)

Le projet de déplacement de la halte de la Douzillère a conduit le CODEV à s'interroger plus largement quant à la desserte ferroviaire du sud du territoire métropolitain et de sa connexion avec la vallée de l'Indre, avec laquelle elle entretient d'importants échanges. L'absence d'une offre de transport en commun suffisante fait que les problématiques de surmotorisation des ménages et d'autosolisme sont particulièrement prégnantes dans ce secteur.

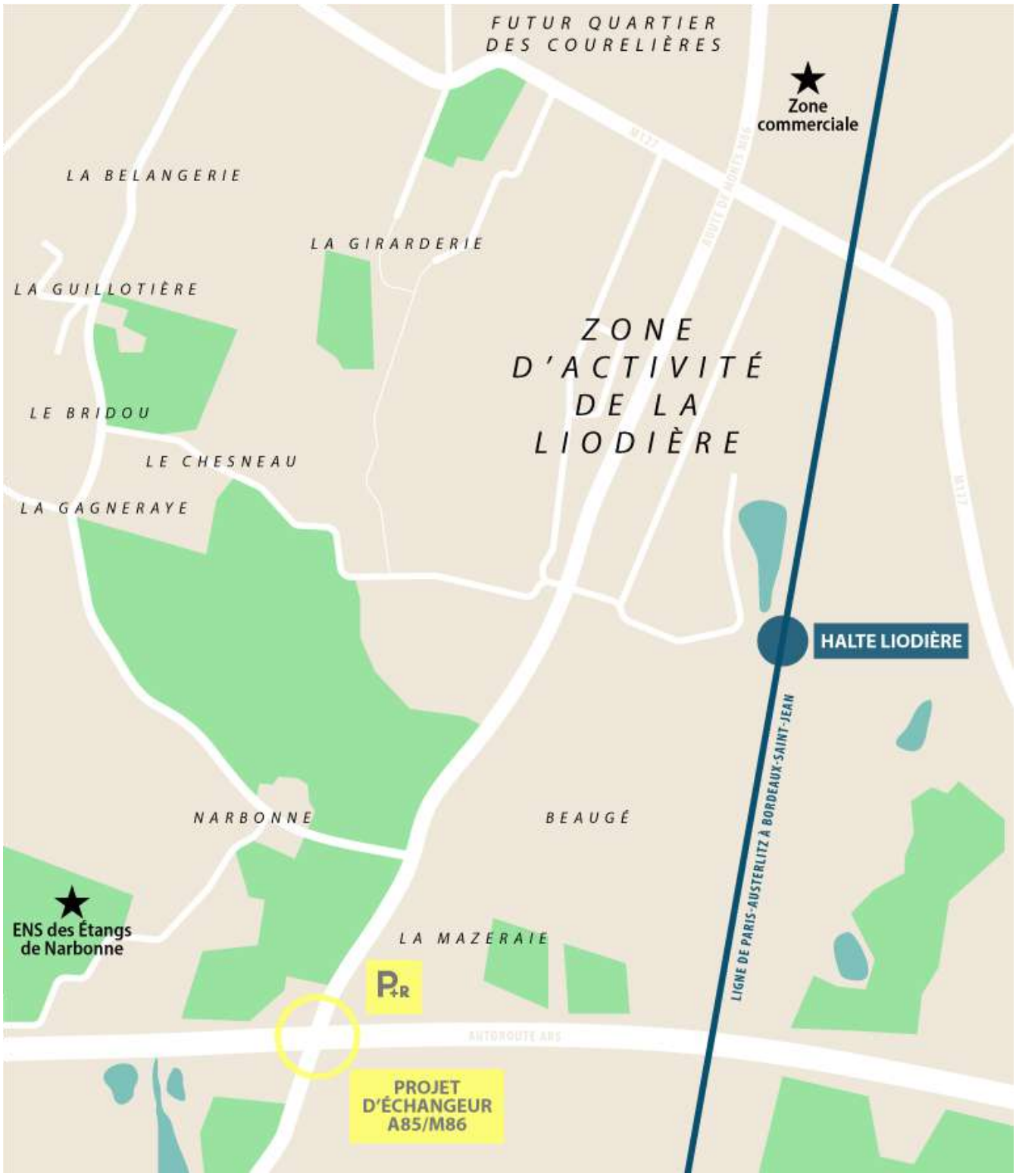
Afin d'y apporter une réponse à la fois concrète et efficace, le CODEV sollicite une étude pour la création d'une halte à hauteur de la zone d'activités de la Liodière, sur la ligne Tours-Port-de-Piles. Cette dernière disposant de fréquences plus importantes que celle de Tours-Loches, elle aurait pour conséquence d'améliorer dès sa mise en service la desserte de cette porte d'entrée métropolitaine sud.

Cette nouvelle halte serait située à environ 4 minutes en train de la gare de Monts – la ville la plus peuplée de la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (7914 habitants en 2021) – et à environ 7 minutes de celle de Tours. Elle permettrait aux habitants de la vallée de l'Indre de ne pas se rendre systématiquement dans le centre-ville de Tours s'il ne s'agit pas de leur destination, évitant alors d'inutiles correspondances et un temps de trajet rallongé.

Le CODEV demande que cette nouvelle halte soit intégrée dans un nouveau pôle d'échange multimodal (PEM) au sud de Joué-lès-Tours. Afin de garantir le report modal, il doit être pensé en articulation avec le projet de l'autoroute bas carbone en Touraine. Dans ce secteur, il prévoit la création d'un nouvel échangeur autoroutier sur l'A85 à hauteur de la M86. Un parking relais y est également prévu.

Afin de ne pas se limiter à un projet purement routier, une halte ferroviaire et des aménagements qualitatifs pour les modes actifs doivent y être associés. Le site au sud de la zone d'activités de la Liodière semble être le moins contraignant pour la réalisation d'une halte. Il est situé à proximité immédiate des entreprises et à une distance raisonnable (900 mètres) des commerces et des premières habitations.

La ferme de La Liodière à Joué-lès-Tours (photo Mathis NAVARD)



Proposition de localisation pour la halte Joué-lès-Tours - La Liodière (document CODEV de Tours Métropole Val de Loire)

3. La Riche

Bien que les éléments de la pré-étude concernant La Riche soient encore parcellaires, le CODEV soutient le principe de la création d'une halte dans cette commune.

L'impossibilité d'implanter une halte sur la partie nord de la zone étudiée - à proximité du prieuré de Saint-Cosme - viendrait compromettre l'efficacité d'une correspondance entre le train et la ligne B de tramway, qui constituait pourtant son principal atout.

Le CODEV attire cependant l'attention des décideurs sur l'impérieuse nécessité de proposer à court terme une solution de franchissement de la Loire à hauteur du pont de Saint-Cosme pour les modes actifs. Pour l'heure, cela n'est possible que pour les automobilistes et les usagers du train. Tout projet de passerelle entre les 2 rives étant abandonné, la création d'un ouvrage en encorbellement semble être la piste la plus sérieuse.

Ainsi, le CODEV souhaite que l'établissement d'une halte à proximité de la piscine "Carré d'Ô" soit étudié plus avant. Ce travail doit porter sur la ligne de Tours au Mans et de Tours à Saint-Nazaire. La localisation proposée permettrait de desservir de nombreuses centralités susceptibles de générer un trafic voyageurs important : extension de la faculté de Médecine, quartier du Plessis-Botanique, château du Plessis… La ligne B de tramway y serait également accessible à 600 mètres et la mairie de La Riche à 1 kilomètre.

4. Mettray

La Région Centre-Val de Loire a demandé à Arcadis d'étudier la création d'une halte sur la ligne de Chartres, au niveau de la commune de Mettray. Les éléments transmis par le bureau d'étude mettent en avant un emplacement rural, peu urbanisé et doté d'un faible potentiel de fréquentation.

Le CODEV encourage cependant les décideurs à s'engager dans la réalisation des alternatives proposées, comme la réouverture de l'ancienne halte de Mettray située sur la ligne Tours-Le Mans. Cela devra s'accompagner d'un prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Tempo du réseau Fil Bleu jusqu'à cette dernière. Il serait nécessaire que l'ensemble du secteur de l'ancienne halte soit réaménagé de manière sécurisée au profit des modes actifs.

Pour l'ensemble de ces raisons, le CODEV ne considère pas ce projet comme étant prioritaire pour le SERM de Touraine.

5. Tours

a. Tours - Verdun

La desserte du sud de la ville de Tours par une halte ferroviaire doit constituer une priorité du SERM de Touraine. Elle éviterait un inutile engorgement de la gare de Tours et constituerait un réel atout lorsque la diamétralisation des lignes ferroviaires sera effective.

De fait d'un fort potentiel de connexion avec le réseau Fil Bleu bus+tram, le carrefour de Verdun semble être le site le plus adapté à la création de cette halte. Les lignes ferroviaires Tours-Saint-Nazaire, Tours-Le Mans et Tours-Vendôme y passent déjà.

Le cabinet Arcadis propose 4 variantes : 3 situées à l'ouest de l'avenue de Grammont et l'une située à l'est. Le CODEV soutient cette dernière solution (variante 1.1), localisée à proximité de l'emprise du journal *La Nouvelle République*. Outre sa facilité d'accès depuis l'avenue de Grammont, elle a pour principal avantage de conserver une importante réserve foncière le long du boulevard Winston Churchill. Elle pourrait être utile en cas de réactivation de la ligne de la Vendée (cf. partie suivante).

A terme, le site de *La Nouvelle République* pourrait faire l'objet d'une requalification urbaine afin d'y développer davantage de logements ainsi que des activités tertiaires. Du fait d'un potentiel intermodal extrêmement marqué, ce lieu semble être tout indiqué pour y construire la future gare routière de Tours Métropole Val de Loire.

Le CODEV soutient pleinement la variante 1.1 pour la construction de la halte de Verdun, projet qu'il considère comme prioritaire pour développer le potentiel du SERM de Touraine. Il préconise en outre que ses quais se prolongent jusqu'au niveau du pont de l'avenue de Grammont afin de garantir une correspondance facilitée avec le réseau Fil Bleu. La reconstruction de ce même ouvrage mériterait d'être étudiée dans l'optique d'y implanter la station bus+tram de Verdun en lieu et place des 2 stations Fil Bleu actuelles.

Avec sa forte intermodalité entre le train, le tram et les modes actifs, le nouveau PEM du Bouscat Sainte-Germaine (Gironde) est une inspiration à suivre pour la future halte de Tours Verdun (document Google Maps)

Zoom sur…

La réactivation de la ligne de la Vendée entre Tours et Joué-lès-Tours

La desserte de la halte de Verdun par toutes les branches de l'étoile ferroviaire tourangelle ne pourrait être rendue possible que par la réactivation, de l'ancien tronçon de la ligne de la Vendée situé entre la rue du Chemin de Fer (à Tours) et la rue de Tailhar (à Joué-

lès-Tours) en passant par le pont sur le Cher emprunté par le tramway. Il est précisé que ce dernier a été conçu pour supporter un matériel ferroviaire plus lourd de type TER.

Une visite a été organisée sur place par l'atelier « Mobilités » du CODEV de Tours Métropole Val de Loire le 8 février 2025. Ce déplacement a mis en lumière le fait que cet itinéraire est aujourd'hui, dans sa plus grande partie, aménagé en voie verte. La réintroduction du train ne devra pas se faire au détriment des modes actifs. Ainsi, compte tenu d'une emprise suffisante, il est proposé que ce cheminement piéton et cyclable soit déplacé le long de la future voie ferrée. Route des 2 Lions et rue de Tailhar, une voie de circulation automobile devra être neutralisée à cet effet.

Emprise de l'ancienne voie ferrée de la Vendée à hauteur du quartier des 2 Lions à Tours (photo Mathis NAVARD)

À ce titre, **le CODEV demande que ce projet de voie ferrée soit dès à présent étudié par la Région Centre-Val de Loire**. Il présente comme principal avantage de conforter la future halte de Verdun en permettant d'y faire circuler tout ou partie des trains des lignes de Tours-Port-de-Piles, Tours-Chinon et Tours-Loches. Ce qui n'est aujourd'hui plus possible en l'état.

La faisabilité d'implantation d'une halte ferroviaire à hauteur du quartier des 2 Lions mérite également d'être regardée de près. En effet, la halte des 2 Lions desservirait la partie sud de ce quartier qui dispose de nombreuses entreprises et facultés. Elle éviterait aux usagers du sud de la Métropole et de Monts de passer par le centre-ville de Tours pour s'y

rendre. Elle aurait l'avantage de desservir des habitats individuels et collectifs des quartiers de Joué-lès-Tours qui ne disposent pas de transport en commun à proximité (Alouette Sud, Grande Bruère…). La nécessité de restructurer le bois aurait comme contrepartie d'offrir un service de qualité.

Proposition de réactivation de l'ancienne ligne de la Vendée (tracé en pointillé) entre Joué-lès-Tours et Tours pour la desserte de la halte de Verdun par davantage de lignes. Une halte baptisée Tours-2 Lions pourrait également être créée (document CODEV de Tours Métropole Val de Loire*)*

b. Tours - Bergeonnerie/Lac

En écho au projet de la halte de Verdun, une 2e halte pourrait voir le jour dans la partie sud de la ville de Tours, à hauteur de l'avenue de l'Alouette ou du quartier des Fontaines. Comme l'a montré à plusieurs reprises l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU), ce secteur est celui qui concentre le plus de déplacements dans la métropole tourangelle.

Cette offre viendrait donc compléter celle proposée à Verdun en étant positionnée sur les actuelles lignes de Tours-Port-de-Piles, Tours-Chinon et Tours-Loches si la réactivation du tronçon de la ligne de la Vendée présenté ci-dessous n'était pas possible.

Deux localisations sont proposées : Bergeonnerie et Lac.

L'implantation de cette halte se ferait au cœur d'une zone densément peuplée, dans le quartier de la Bergeonnerie ou des Fontaines. De nombreux équipements sont situés à proximité (lycée et site universitaire de Grandmont, piscine du Lac…). Elle permettrait également une intermodalité avec la ligne B de tramway qui empruntera à partir de 2028 l'avenue de l'Alouette en direction de l'hôpital Trousseau et Chambray-lès-Tours.

Proposition de localisation pour la halte Bergeonnerie et Lac, en connexion directe avec la ligne B de tramway (document CODEV de Tours Métropole Val de Loire)

Pour le CODEV, la pré-étude n'est pas suffisante pour se prononcer sur l'un des 2 scénarios. Il est demandé que des travaux complémentaires soient réalisés afin de permettre une décision éclairée quant à la pertinence de la localisation et de la faisabilité de cette halte.

B. À l'extérieur du territoire de Tours Métropole Val de Loire

1. Saint-Antoine-du-Rocher

Depuis l'ouverture de la voie ferrée Tours-Le Mans en 1858, une gare est implantée au nord de Saint-Antoine-du-Rocher (communauté de communes de Gâtine-Racan). Elle est située à 1,40 kilomètre à vol d'oiseau du centre-bourg, soit 20 minutes de marche, 7 minutes à vélo ou 4 minutes en voiture. Aucun itinéraire sécurisé pour les modes actifs n'est proposé sur les 2 routes qui la dessert.

L'offre ferroviaire proposée y est actuellement très faible avec 6 passages quotidiens (3 dans chaque direction). Des autocars TER, plus nombreux, la desservent également.

Son isolement dans un environnement à dominante rurale, son relatif éloignement des lieux d'intérêts et le passage de la voie ferrée à proximité du centre-bourg **amènent le CODEV à demander son déplacement plus au sud**, entre l'allée de la Grenouillère et la rue de la Chabottière. Il s'agit là d'une condition essentielle à l'augmentation de son utilisation par les habitants de Saint-Antoine-du-Rocher et des communes environnantes (Semblançay, Charentilly…).

2. La Ville-aux-Dames

Compte tenu de l'étude encore en cours pour la halte de La Ville-aux-Dames (communauté de communes Touraine-Est Vallées), aucune information détaillée n'a été transmise au CODEV à son sujet. Il apparaît cependant que le premier scénario proposé - à proximité du pont de la D142 - n'était pas pertinent compte tenu de l'éloignement de ce secteur par rapport aux espaces résidentiels et industriels. Le deuxième scénario, plus proche du centre-ville de La Ville-aux-Dames, semble être plus intéressant, mais nécessiterait des investissements importants (allongement/reconstruction d'un pont, déplacement de la ligne à grande vitesse…).

Le CODEV demande donc que des études plus précises lui soient communiquées au sujet de ce projet avant de se prononcer. Il souhaite que soit étudiée la création d'un parking relais en lien avec cette halte. Il pourrait favoriser un report modal vers le SERM de Touraine pour les véhicules entrant et sortant de la Métropole par la D751 et la D140, reliées à cet endroit par la D142.

3. Veigné - Les Gués

Situé sur la ligne Tours-Loches, le projet de halte dans le quartier du Village des Gués à Veigné (communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre) a retenu toute l'attention du CODEV. Sa localisation au cœur d'un secteur urbanisé et situé au carrefour de plusieurs axes routiers en fait un site particulièrement pertinent pour cette entrée sud de la métropole tourangelle. De plus, la municipalité de Veigné a récemment créé un premier pôle d'échange multimodal (PEM) à cet emplacement qui préfigure une future halte ferroviaire à proximité.

Le CODEV soutient ce projet qui entend favoriser la desserte de la vallée de l'Indre. Et ce, d'autant plus que son insertion ne semble pas soulever d'importantes difficultés techniques. Cette halte devra être accompagnée d'une gare autoroutière située sur l'A85 afin de faciliter les correspondances entre le car et le train.

Si cet aménagement venait à se concrétiser, le CODEV remarque la présence de 3 gares (Veigné (Les Gués), Montbazon et Veigné) sur une distance de 3 kilomètres. Si toutes ont leur pertinence, cette situation devra être intégrée dans le renforcement de l'offre ferroviaire. Les trains pourraient par exemple s'y arrêter une fois sur deux, de manière à proposer des offres omnibus jusqu'à Cormery et d'autres plus directes depuis ou vers Loches.

4. Vallères

La Région Centre-Val de Loire a demandé à Arcadis d'étudier la réouverture d'une halte sur la ligne Tours-Chinon, au niveau de la commune de Vallères (communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre). Une gare y existait jadis. Le bâtiment voyageurs a été conservé, mais

il a depuis été transformé en habitation. Les éléments transmis par le cabinet mettent en avant un emplacement situé au sud de la commune, dans un espace boisé, très faiblement peuplé et donc doté d'un faible potentiel de fréquentation.

Pour l'ensemble de ces raisons, le CODEV ne considère pas ce projet comme étant prioritaire pour le SERM de Touraine. Il encourage cependant les maîtres d'ouvrage à étudier des alternatives facilitant le rabattement vers les gares existantes d'Azay-le-Rideau et de Druye. Des aménagements sécurisés et dédiés aux modes actifs pourraient par exemple voir le jour.

III. Un SERM sur les rails, sur la route… et pour les modes actifs

Si la création et la réouverture de haltes ferroviaires à travers le département d'Indre-et-Loire sont l'une des conditions *sine qua non* à la réussite du SERM de Touraine, elle ne saurait être suffisante sans une augmentation significative de l'offre de mobilité le long de ses axes.

Cette partie s'intéresse au renforcement des offres ferroviaires et routières ainsi qu'à leur complémentarité et leur articulation avec les autres modes de déplacement. Nous pensons tout particulièrement aux modes actifs (marche, vélo, micro-mobilité…) et aux offres partagées (covoiturage, autopartage…).

Le report modal vers des solutions décarbonées fait l'objet d'objectifs spécifiques formulés par les porteurs de projet. Citons notamment :

- Une diminution de 20 % de la part modale de l'autosolisme à l'horizon 2035 ;
- Le doublement de la part modale des transports en commun à l'horizon 2035 ;
- Le triplement de la part modale du vélo à l'horizon 2030 ;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50 % à l'horizon 2030.

Le CODEV souhaite attirer l'attention sur le fait que l'accroissement de l'offre ne doit pas uniquement s'effectuer à l'aune des déplacements domicile-travail qui ne représentent plus que 30 à 40% des déplacements. Cette approche, encore dominante, a montré ses limites.

L'offre attirant la demande, il est impératif de proposer des transports réguliers et efficaces sur de larges plages horaires afin de faire en sorte que le SERM de Touraine puisse également être un outil de développement du territoire pour les déplacements liés aux loisirs, aux démarches administratives et au tourisme.

A. Sur les rails

1. Diamétralisation

Compte tenu de l'ampleur de l'infrastructure ferroviaire en Indre-et-Loire, cette offre se place tout naturellement au cœur du projet de SERM de Touraine.

Premièrement, le CODEV demande que soit mise en œuvre la diamétralisation des lignes ferroviaires sur le modèle du RER francilien. Cette opération consiste à créer un barreau de liaison entre les terminus de deux lignes radiales desservant des directions opposées depuis la

métropole tourangelle (exemple : Château-du-Loir ⇔Saint-Aignan-Noyers via Tours - Verdun) , de sorte que l'itinéraire qui résulte de la fusion de radiales traverse et irrigue le territoire.

Cette réorganisation de l'offre permet de désengorger les gares en réduisant le nombre de correspondances et améliore par conséquent le confort des voyageurs.

Afin que la diamétralisation soit pleinement effective, la création de la halte de Tours - Verdun et la réactivation de la ligne de la Vendée constituent un prérequis. La centralité de la gare de Saint-Pierre-des-Corps se verrait également être confortée. À terme, la gare de Tours - qui a la particularité d'être en cul-de-sac - serait desservie par environ 1 train sur 2. Des investissements y sont nécessaires pour réaménager le plan des voies afin de garantir la robustesse de l'exploitation du nœud ferroviaire.

Le CODEV note que la création des nouvelles lignes diamétralisées en cours d'étude par les maîtres d'ouvrage.

2. Périmètre de la desserte ferroviaire

Deuxièmement, il apparaît que certains terminus doivent être modifiés afin d'affirmer la pleine dimension du SERM de Touraine et irriguer l'ensemble de son bassin de vie. Le CODEV demande :

- Le déplacement du terminus de Bléré-la-Croix à Saint-Aignan-Noyers ou Montrichard ;
- Le déplacement du terminus de Limeray à Blois ;
- Le déplacement du terminus de Rivarennes - où une voie d'évitement doit être installée - à Chinon ;
- Le déplacement du terminus de Port-Boulet à Saumur.

Au-delà de cette limite du bassin de vie, il semble évident que le SERM de Touraine a tout intérêt à être connecté aux bassins de vie mitoyens. Pour l'instant, seules les communautés de communes de Blois Agglopolys (Loir-et-Cher) et de Saumur Val de Loire (Maine-et-Loire) ont été associées au projet.

En complément de ces 2 territoires, le CODEV propose que soit étudiée l'extension du SERM de Touraine jusqu'aux principales villes situées au-delà du département d'Indre-et-Loire :

- Château-du-Loir vers Le Mans en collaboration avec la Région Pays de Loire ;
- Châtellerault vers Poitiers en collaboration avec la Région Nouvelle-Aquitaine.

3. Amplitude horaire des trains

Troisièmement, le CODEV demande que des horaires cadencés soient mis en place sur l'ensemble des lignes du SERM de Touraine, et ce, sur une large plage horaire allant de 5h à 00h30. Sur l'axe ligérien (Blois-Saumur), un cadencement à la demi-heure est souhaité. Sur toutes les autres lignes du SERM de Touraine, un cadencement *a minima* à l'heure est nécessaire.

Afin que cela soit pleinement effectif, le dialogue partenarial doit être renforcé avec les régions limitrophes pour les axes Tours-Le Mans et Tours-Poitiers. La mise en place d'une offre nocturne doit également être étudiée pour l'ensemble du SERM de Touraine, sur le modèle des SERM existants (Léman Express…).

4. Fluidité de l'offre ferroviaire

Quatrièmement, **le CODEV souhaite que les maîtres d'ouvrage étudient la possibilité d'accueillir dans les principales gares du département 2 trains sur un même quai**.

Cette solution, déjà utilisée dans de nombreuses villes européennes, permet d'accroître l'offre ferroviaire et d'améliorer la régularité. Dans le cas de la gare de Saint-Pierre-des-Corps, la création d'une voie à quai supplémentaire paraît être indispensable.

5. Transport de marchandises

Cinquièmement, **le CODEV invite les maîtres d'ouvrage à profiter du SERM de Touraine pour décarboner le transport de marchandises sur le territoire**. Un secteur d'activité extrêmement polluant et où la part du ferroviaire ne cesse de diminuer (-16,7% entre 2022 et 2023[3]), et ce, à rebours des objectifs climatiques.

Si l'Indre-et-Loire importe et exporte d'importantes quantités de biens, le département est avant tout traversé par de nombreux flux de transit de marchandises en raison de sa situation le long de corridors ferroviaires et autoroutiers internationaux.

Le développement de l'offre voyageurs ne doit donc pas se faire au détriment des capacités de fret ferroviaire. Ainsi, les infrastructures actuelles (gare de triage et terminal multimodal Naviland-Cargo de Saint-Pierre-des-Corps…) doivent être préservées et renforcées dans l'optique d'accélérer le report modal du transport de marchandises. La création d'un espace dans les trains réservé au transport de colis mérite également d'être étudiée.

La logistique relevant du dernier kilomètre - en zone urbaine, périurbaine et rurale - doit être pleinement intégrée dans ce projet, en lien notamment avec le plan de mobilité Touraine 2025-2035 en cours d'élaboration pour le territoire du syndicat des mobilités de Touraine (SMT).

6. Le cas de 2 lignes en cul-de-sac de Loches et de Chinon

Parmi les 8 branches de l'étoile ferroviaire tourangelle, 2 d'entre elles ont la particularité d'être en cul-de-sac. Il n'en a pas toujours été ainsi. Cette situation résulte de l'atrophie progressive du réseau ferré français, notamment pour les petites lignes, à une époque où le tout-voiture dominait.

a. La ligne Tours-Loches-Châteauroux

Le premier cul-de-sac est situé à Loches, sur la ligne de Joué-lès-Tours à Châteauroux. Seule la section entre Loches et Buzançais (Indre) est officiellement neutralisée, mais le trafic voyageurs y a été interrompu dès 1977 et celui du fret en 2011. Il est à noter que des trains de marchandises circulent encore entre Buzançais et Châteauroux.

[3] Ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique (2025). *Transport ferroviaire de marchandises*. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-ferroviaire-de-marchandises

Le trafic voyageurs est exclusivement réalisé par autocars, avec un service de moindre qualité en termes de confort et de régularité. C'est pour ces raisons qu'une association baptisée « Comité Urgence LCCLT » milite activement pour le retour du train sur cette ligne[4].

Des céréaliers sont également intéressés par ce projet. Dès 2022, le CESER Centre-Val de Loire alertait sur l'intérêt économique de relancer le fret afin de supprimer un détour coûteux par Vierzon (Cher)[5] pour les trains à destination de la Bretagne et du port de La Rochelle.

Le CODEV converge avec cette démarche et propose que la ligne située entre Loches et Châteauroux soit rénovée - au même titre que les investissements déjà réalisés entre Tours et Loches - afin de réactiver le trafic voyageurs et fret à moyen terme et ainsi mettre fin au service par autocars. Ce projet doit constituer une priorité régionale dans le sens où il relierait de nouveau 2 chefs-lieux de la région Centre-Val de Loire, Tours et Châteauroux, et participerait à la revitalisation des territoires traversés.

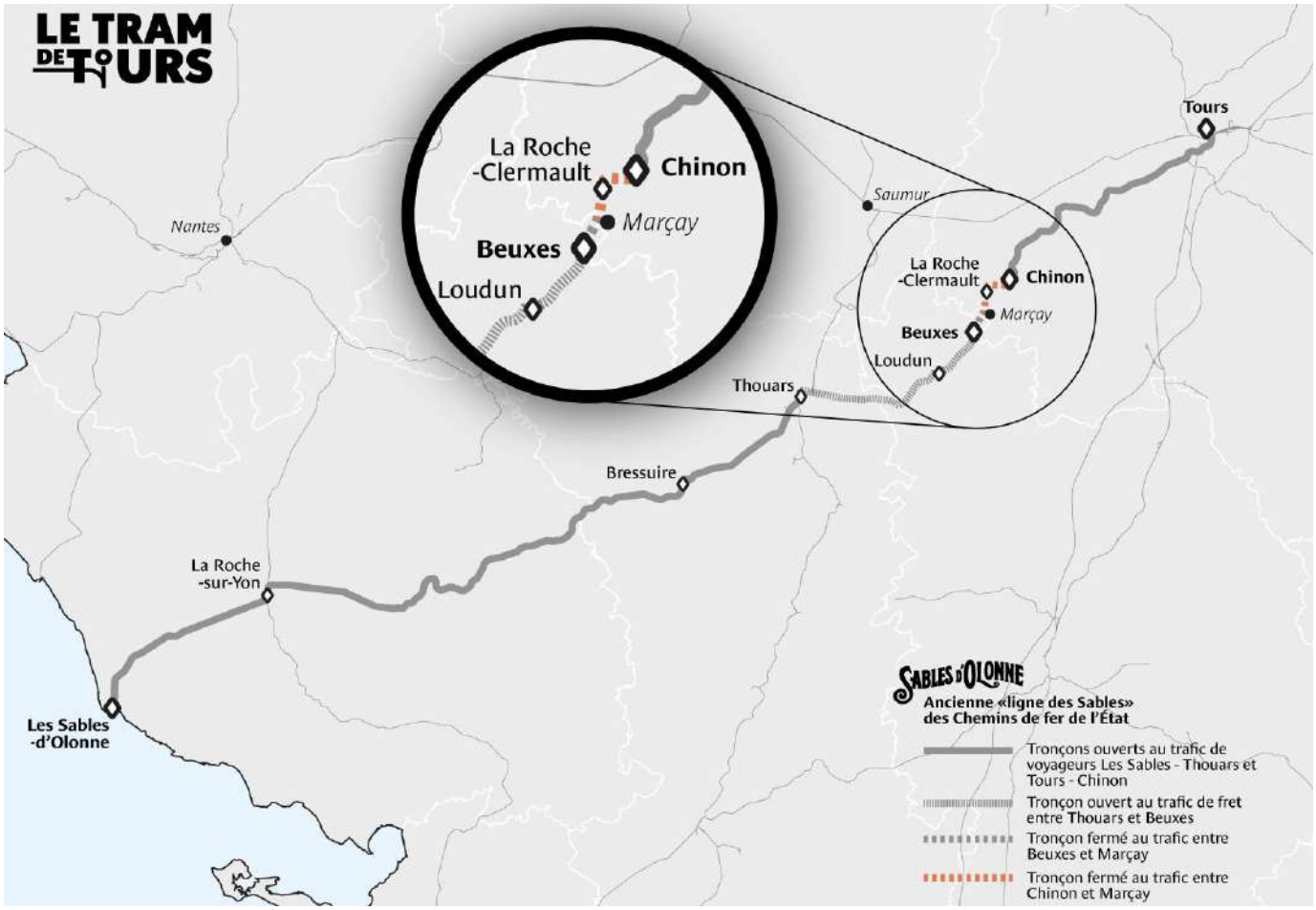
Tronçon abandonné de la voie ferrée de Tours à Châteauroux dans le centre de Loches (photo Mathis NAVARD)

[4] RENARD, M. (2025). « Ce n'est plus un projet irréaliste » : deux ans de bataille pour relier (à nouveau) le train de Tours à Châteauroux. *La Nouvelle République*. https://www.lanouvellerepublique.fr/chateauroux/ce-n-est-plus-un-projet-irrealiste-deux-ans-de-bataille-pour-relier-a-nouveau-le-train-de-tours-a-chateauroux-1746722483

[5] RENARD, M. (2025). Fret, passagers, territoire : ce que cache la réouverture de la ligne Châteauroux - Tours. *La Nouvelle République*. https://www.lanouvellerepublique.fr/chateauroux/fret-passagers-territoire-ce-que-cache-la-reouverture-de-la-ligne-chateauroux-tours-1746721551

b. La ligne des Sables-d'Olonne, entre Chinon et Thouars

Le second cul-de-sac se trouve à Chinon, sur la ligne des Sables-d'Olonne à Tours. Cet axe historique - qui a fait les beaux jours du chemin de fer en Touraine - est toujours en activité sur la majorité de son linéaire, à l'exception du tronçon entre Chinon et Thouars. Le trafic voyageurs y est suspendu depuis 1970, mais un service de fret a subsisté jusqu'en 2023 entre Thouars et Beuxes (à 11 kilomètres de Chinon). Ce service avait pourtant été réactivé dans les années 1990[6].



L'exploitation de la ligne des Sables-d'Olonne à Tours en 2023 (document Le Tram de Tours)

Cette voie ferrée est aujourd'hui clairement menacée par un projet de voie verte reliant Chinon à La Roche-Clermault[7]. SNCF Réseau a entamé une procédure de déclassement, et ce, sans tenir compte des résultats pourtant contraires de l'étude de faisabilité réalisée en 2013 par les communes de Chinon, Loudun et Thouars, ni des éventuels besoins économiques.

---

[6] La Nouvelle République (2011). *Train : comment peut-on retrouver la ligne ?* https://www.lanouvellerepublique.fr/thouars/train-comment-peut-on-retrouver-la-ligne

[7] RICHARD, M. (2023). Chinon : le projet de piste cyclable sur l'ancienne voie ferrée sur de bons rails. *La Nouvelle République*. https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/anche-37/chinon-le-projet-de-piste-cyclable-sur-l-ancienne-voie-ferree-sur-de-bons-rails

L'association pour le développement des transports collectifs en Touraine (ADTT) se mobilise en ce sens[8] afin de préserver la continuité de cette ligne SNCF longue de 246 kilomètres qui reliait autrefois directement la Touraine au littoral vendéen. Aujourd'hui, cela n'est possible que par un long et coûteux détour avec une correspondance à Nantes.

Plus localement, l'ADTT rappelle l'intérêt stratégique de cet axe situé aux confins de 4 départements (Deux-Sèvres, Vienne, Maine-et-Loire et Indre-et-Loire) et de 3 régions (Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire). Il permettrait de renforcer l'attractivité du Chinonais, du Thouarsais et du Loudunais. Des territoires économiquement et socialement fragiles.

Le CODEV demande que l'intégralité du linéaire de la voie ferrée des Sables-d'Olonne à Tours situé entre Chinon et Thouars ne soit pas déclassé par SNCF Réseau, conformément aux résultats de l'étude de faisabilité déjà réalisée et à la demande de l'ADTT. Il invite la communauté de communes de Chinon, Vienne et Loire à réaliser le projet de voie verte Chinon-La Roche Clermault en parallèle de l'emprise ferroviaire. Cette ligne ayant été conçue pour recevoir éventuellement une deuxième voie, l'espace y est suffisant.

Le CODEV invite également les maîtres d'ouvrage du SERM de Touraine à entamer un dialogue partenarial avec la région Nouvelle-Aquitaine afin de préserver la capacité ferroviaire de cet axe situé en Indre-et-Loire, dans la Vienne et dans les Deux-Sèvres. Il s'agit d'en refaire - à plus ou moins long terme - une solution de déplacement décarbonée pour les déplacements du quotidien et ceux de plus longue distance.

[8] ADTT (2025). *A la recherche de la ligne Chinon-Thouars*. https://adttouraine.com/2025/03/25/a-la-recherche-de-la-ligne-chinon-thouars/

Tronçon abandonné de la ligne des Sables-d'Olonne en gare de La Roche-Clermault (photo Mathis NAVARD)

B. Sur la route

Afin de desservir l'ensemble de la population de son bassin de vie, le SERM de Touraine inclut - en complément du volet ferroviaire - une offre routière qui se présente sous les deux formes suivantes.

1. Le réseau d'autocars express

Si le CODEV regrette de ne pas avoir eu accès en atelier au projet du futur réseau d'autocars express, les documents provisoires présentés lors des groupes de travail régionaux semblent aller dans le sens d'une reconfiguration intégrale du réseau Rémi.

L'offre actuelle n'est clairement pas à la hauteur des besoins des Tourangelles et des Tourangeaux, avec des fréquences établies à partir des temps scolaires, des doublons avec les trains et une communication très difficilement compréhensible qui font que ce mode de transport est peu utilisé par un public non scolarisé.

Le CODEV soutient donc pleinement le projet de la refonte du réseau Rémi qui doit être pensé en pleine articulation avec l'offre ferroviaire et les réseaux urbains de Tours Métropole Val de Loire et de la communauté de communes de Chinon, Vienne et Loire.

L'inutile concurrence entre l'offre routière et ferroviaire doit être supprimée au profit de cette dernière solution. Les autocars doivent ainsi être déployés sur :

- Des axes diamétraux et transversaux - qui ne sont pas desservis par le train (comme Tours ⇔ Château-la-Vallière ou Langeais ⇔ Veigné) ;
- Des axes en rocade vers les sous-préfectures (comme Loches ⇔ Sainte-Maure-de-Touraine ⇔ Chinon ou Loches ⇔ Amboise ⇔ Château-Renault ou Château-la-Vallière ⇔ Port-Boulet ⇔ Chinon).

La vigilance doit être de mise quant à d'éventuelles zones blanches qui pourraient subsister, notamment dans les secteurs de Saint-Laurent-en-Gâtines, Villaines-les-Rochers, Verneuil-le-Château et Montrésor.

De plus, le CODEV demande que ces autocars soient tous équipés de porte-vélos - comme cela est déjà ponctuellement le cas - afin de garantir l'intermodalité pour les voyageurs.

Autocar électrique Rémi équipé d'un porte-vélos en gare de Tours (photo La Nouvelle République)

2. Gare routière métropolitaine

Compte tenu de la forte densité de l'offre routière au départ et à destination de Tours, le CODEV invite les maîtres d'ouvrage à étudier dès à présent la construction d'une gare routière

pour les autocars express et ceux de longue distance à proximité de la future halte ferroviaire de Verdun à Tours. Une telle infrastructure fait encore cruellement défaut dans la Métropole[9].

Le site occupé par le journal *La Nouvelle République* pourrait faire l'objet d'une requalification urbaine afin d'y développer davantage de logements ainsi que des activités tertiaires, sur le modèle de la gare routière de Montréal (Québec).

Du fait d'un potentiel intermodal extrêmement fort et de sa proximité avec le futur échangeur autoroutier de Rochepinard sur l'A10, ce lieu semble donc être tout indiqué pour y bâtir la future gare routière de Tours Métropole Val de Loire.

Exemple inspirant, la gare d'autocars de Montréal est intégrée dans un complexe résidentiel (photo Kenneth C. ZIRKEL)

[9] CHAMBRIARD, R. (2023). Tours : la gare routière digne d'un autre temps. *La Nouvelle République*. https://www.lanouvellerepublique.fr/tours/tours-la-gare-routiere-digne-d-un-autre-temps

3. Les pôles d'échanges multimodaux autoroutiers

La proposition du CODEV de construire la première gare routière métropolitaine à Tours illustre parfaitement le caractère intermodal du SERM de Touraine. Le fait de passer facilement d'un mode de transport à un autre doit se faire dans des espaces conçus à cet effet, dénommés pôles d'échanges multimodaux (PEM) par les maîtres d'ouvrage. Ils seraient desservis par certaines lignes d'autocars express qui emprunteraient le réseau autoroutier.

Dans le cadre de son étude sur la convergence des réseaux, l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU) a identifié de nombreux PEM à travers le département, allant de la « porte métropolitaine » au « périurbain éloigné » en passant le « périurbain proche ».

Parmi eux, 7 sont situés le long des autoroutes A10 et A85. Leur réalisation devrait se faire dans le cadre des projets de « l'autoroute bas carbone » en Touraine[10].

[10] Tours Métropole Val de Loire (2025). *Projets de l'autoroute bas carbone en Touraine*. https://www.tours-metropole.fr/projets-de-lautoroute-bas-carbone-en-touraine

Les projets de l'autoroute bas carbone en Touraine (document Tours Métropole Val de Loire)

Le CODEV soutient cette initiative visant à favoriser le report modal de solutions de déplacement individuelles vers une offre collective et à construire de nouvelles passerelles pour les modes actifs. Il se montre cependant vigilant quant à un potentiel risque d'écoblanchiment - ou *greenwashing* - relatif aux projets de "l'autoroute bas carbone" en Touraine.

Rappelons que les transports routiers sont les premiers émetteurs de gaz à effet de serre en France et qu'il s'agit du seul secteur qui a vu ses émissions progresser ces dernières années[11]. Pour l'heure, les opérations réalisées en Touraine sur le réseau autoroutier ont consisté à élargir les infrastructures existantes et donc à accroître les déplacements individuels motorisés, conformément aux principes du trafic induit[12].

Plus précisément, le CODEV souhaite obtenir des précisions sur la création prévue de 2 nouveaux échangeurs autoroutiers prévus à Joué-lès-Tours sur l'A85 et à Tours sur l'A10. L'ouverture de ce dernier doit se faire à la seule condition de la fermeture de l'échangeur existant de Tours Centre, qui se verrait réservé aux transports en commun. Le SERM de Touraine ne peut pas légitimer la création de nouvelles infrastructures autoroutières sans réel gain écologique.

En Jocondie, le CODEV s'étonne de l'absence de mention d'un PEM à proximité du futur échangeur autoroutier entre l'A85 et la M86. C'est pour cette raison qu'il propose la construction d'une halte ferroviaire à La Liodière.

Le CODEV s'interroge également sur les conséquences de cette nouvelle infrastructure sur les modes actifs. Elle viendra irrémédiablement augmenter le flux de véhicules dans ce secteur déjà extrêmement routier. Il convient d'anticiper ces effets dès la phase d'études en cours[13].

L'accroissement du trafic pourrait en effet compliquer les déplacements non motorisés. D'où l'importance de sécuriser la M86 pour les modes actifs avec des infrastructures piétonnes et cyclables de qualité (trottoirs, pistes cyclables séparées du flux motorisé...) en lien avec le projet métropolitain Vélival.

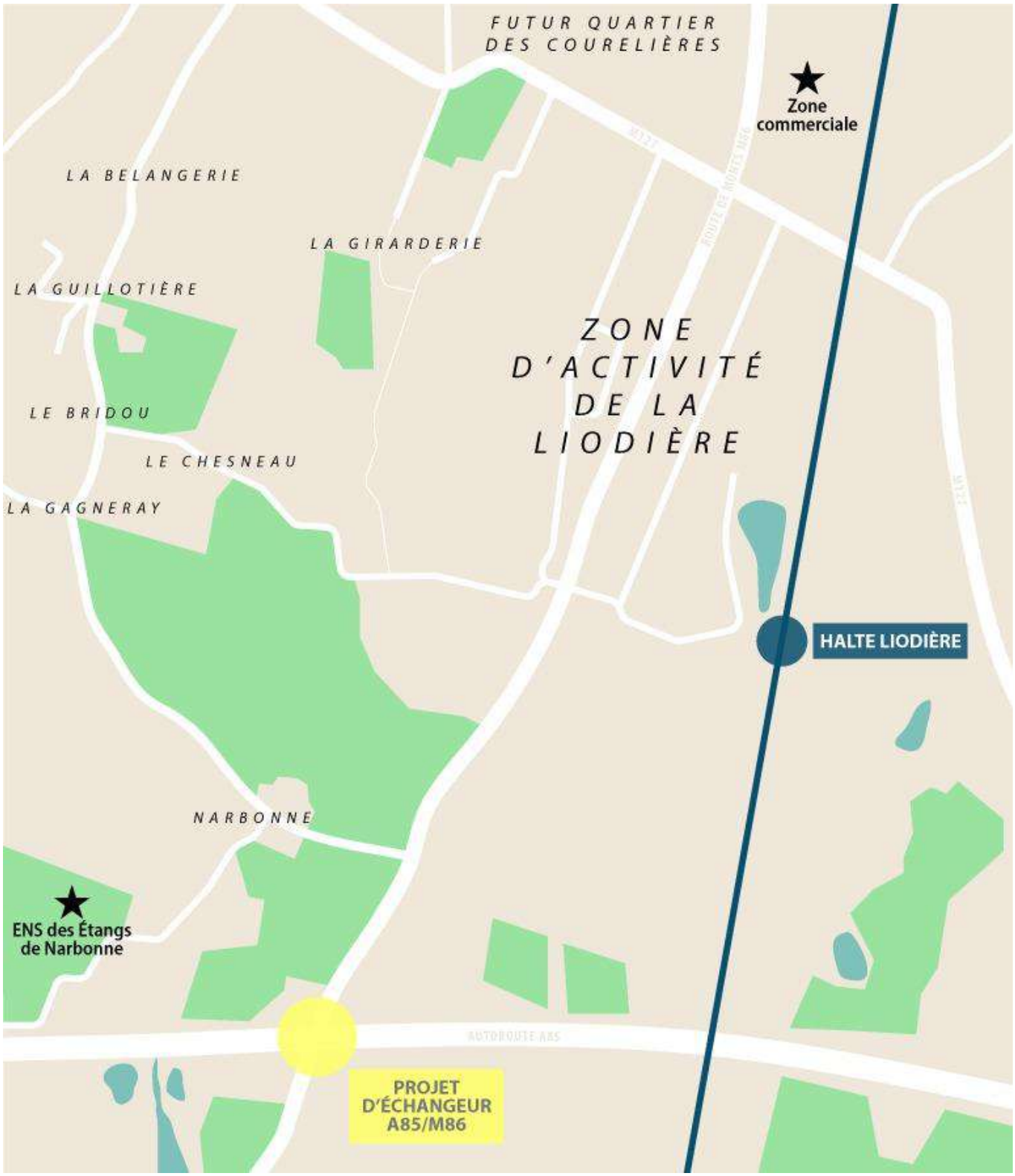
Le projet d'autoroute bas carbone en Touraine prévoyant également la création de nouveaux franchissements sur l'A10 à Tours, il serait pertinent d'y intégrer des aménagements similaires à proximité de ce futur échangeur afin de rétablir des continuités pour les modes actifs entre le nord et le sud de Joué-lès-Tours, supprimées lors de la construction de l'autoroute en 2007.

---

[11] Notre Environnement (2025). *Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports*. https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports

[12] HERAN, F. & LECROART, P. (2021). Pourquoi supprimer des autoroutes peut réduire les embouteillages. *The Conversation*. https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562

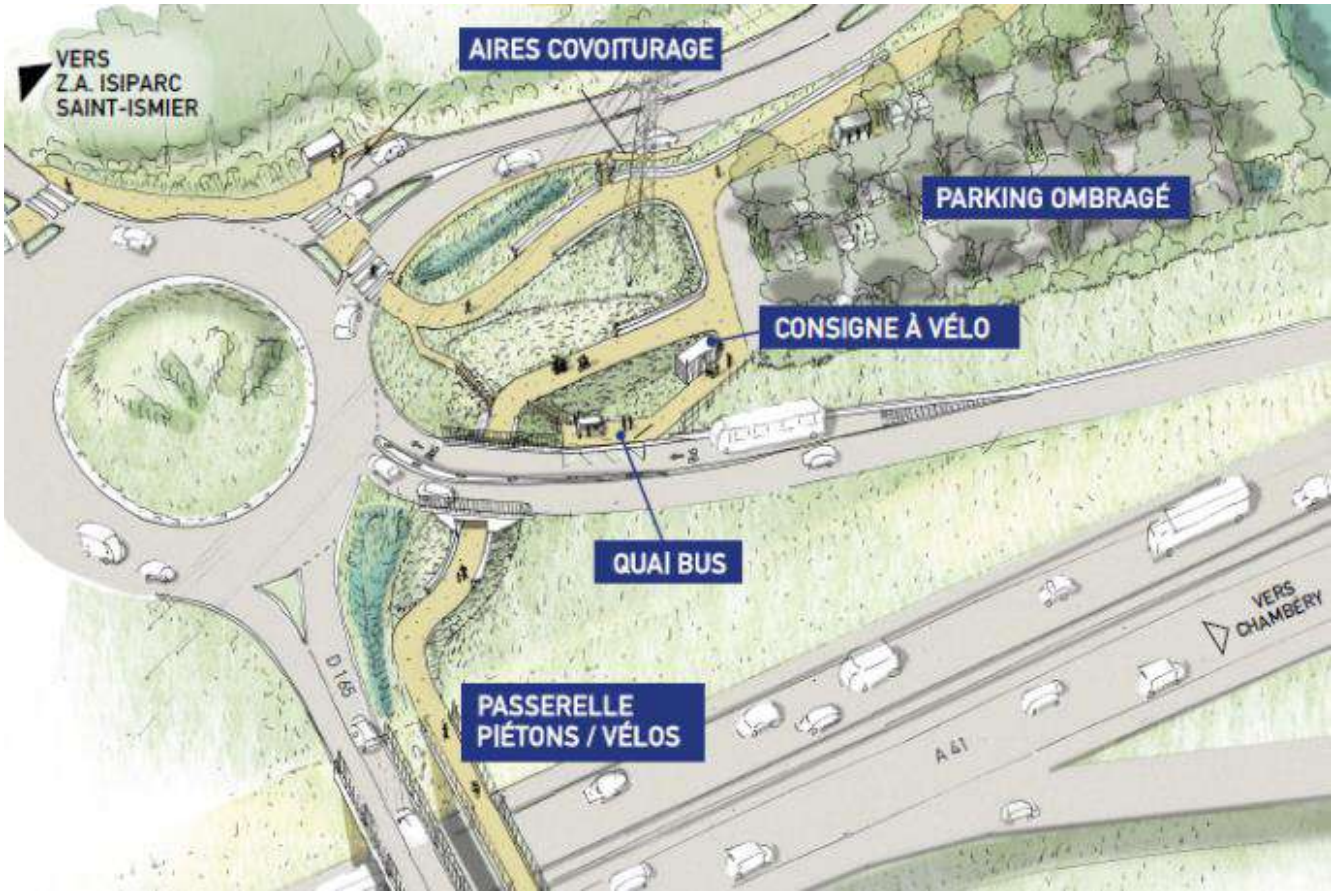
[13] PERNETTE, V. (2025). Nouveaux échangeurs sur l'A10 et l'A85 en Indre-et-Loire : les études sont lancées. *La Nouvelle République*. https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/joue-les-tours/nouveaux-echangeurs-sur-l-a10-et-l-a85-en-indre-et-loire-les-etudes-sont-lancees-1744916929



Localisation du projet d'échangeur A85/M86 et de la halte ferroviaire proposée par le CODEV dans le cadre d'un futur PEM

Enfin, **le CODEV insiste également sur la nécessité du renforcement de l'offre de services autour de tous les futurs PEM** en y installant des cheminements qualitatifs et sécurisés pour les

modes actifs, des abris vélos surveillés, de l'information voyageurs, des aires de covoiturage et des parkings relais équipés d'infrastructures de recharge.



Le PEM autoroutier de La Bâtie en Isère (document SMMAG)

Zoom sur…

La desserte de la vallée de l'Indre

L'enquête ménages déplacements EMC2 de Touraine, réalisée en 2019, a montré la forte intensité de déplacements entre la vallée de l'Indre et la métropole tourangelle. Sa principale communauté de communes (Touraine Vallée de l'Indre) est d'ailleurs la plus peuplée d'Indre-et-Loire. Le CODEV souhaite donc attirer l'attention des décideurs sur l'importance de cette relation dans le cadre du SERM de Touraine.

La voie ferrée de Tours à Loches en constitue l'épine dorsale. Outre le nécessaire besoin d'en accroître l'offre, la création de nouvelles haltes, à l'image de celles prévues aux Gués de Veigné et à Joué-lès-Tours - Gutenberg, risque de se faire au prix de la fermeture d'une ou de plusieurs gares existantes pour préserver un temps de trajet compétitif.

Afin d'éviter cette situation jugée regrettable, le CODEV propose qu'une offre omnibus périurbaine soit mise en œuvre entre Tours et Cormery, là où la densité de population est la plus forte. Elle est à coupler à une offre semi-directe entre Tours et Loches afin d'encourager l'utilisation du train pour les déplacements du quotidien. S'agissant d'une voie unique, cela

serait rendu possible par la création d'une voie d'évitement en gares de Montbazon et de Cormery. Les emprises ferroviaires existent toujours.

Les PEM prévus sur ou à proximité de la ligne Tours-Loches (Joué-Gutenberg, Les Gués de Veigné, Sorigny, Esvres-sur-Indre…) devront capitaliser sur l'importante interconnexion qui existe dans ce secteur entre le réseau ferroviaire, routier et autoroutier. Ce dernier mode, à travers des lignes d'autocars express, devra développer de nouvelles transversales non desservies par le train, comme entre Langeais, Azay-le-Rideau, Monts et Veigné.

Le CODEV demande que le rabattement cyclable soit également pleinement intégré aux futurs PEM de la vallée de l'Indre. Les infrastructures pour les modes actifs y font aujourd'hui cruellement défaut (comme sur la D910, la D943 ou la rue du Viaduc à Monts) et aucun schéma directeur n'a encore été établi par la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre. La création d'une transversale cyclable reliant le sud de la Métropole à Monts sur l'ancienne emprise LGV pourrait constituer un premier élément de réponse afin d'améliorer cette situation.

Le CODEV attire l'attention des décideurs sur le rôle crucial que doit jouer la ligne Tours-Port-de-Piles dans la desserte de la vallée de l'Indre. Il regrette qu'elle semble pour l'heure être quelque peu oubliée. C'est à ce titre que le CODEV propose la construction d'un PEM ferroviaire et routier - en lien avec le futur échangeur de l'A85 sur la M86 - à hauteur de la zone de La Liodière à Joué-lès-Tours.

La forte densité d'emplois de ce secteur n'est pas la seule raison. Véritable porte métropolitaine sud entre la Jocondie et la vallée de l'Indre, ce nouveau PEM placerait Monts à 4 minutes en train. Il s'agit de la ville la plus peuplée de la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (7914 habitants en 2021). La halte de Tours - Verdun serait quant à elle à environ 6 minutes.

4. Schéma cyclable et modes actifs

Le SERM de Touraine se caractérise par une forte dimension intermodale. En articulation avec l'offre ferroviaire et routière, **le CODEV demande aux décideurs à ce qu'une place majeure soit réservée aux modes actifs** dans le cadre d'une stratégie de rabattement vers les gares et les différents PEM.

Le SERM de Touraine doit être un outil de planification territoriale permettant une circulation sécurisée pour toutes et tous, avec des stationnements qualitatifs (avec des bornes de recharge et réparation) et des services adaptés sur l'ensemble des sites d'intermodalité.

En raison de la saturation de l'offre de stationnement vélo en gare de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, le CODEV propose que la création d'une vélostation soit créée. Elle devra répondre aux standards actuels, sur le modèle de celles déjà en service à Chambéry[14] ou à Lyon[15].

[14] VAN VEEN, C. (2025). La nouvelle Vélostation est ouverte à la future gare de Chambéry. *Ici Pays de Savoie*. https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-nouvelle-velostation-est-ouverte-a-la-future-gare-de-chambery-1551710652

[15] MARGALL, C. (2025). Avec 1 500 nouvelles places de stationnement, Lyon inaugure la plus grande vélostation de France. *Lyon Capitale*. https://www.lyoncapitale.fr/actualite/avec-1-500-nouvelles-places-de-stationnement-lyon-inaugure-la-plus-grande-velostation-de-france

Le CODEV souhaite que la possibilité de proposer une offre de location de courte durée - sur le modèle du service métropolitain Pony[16] - soit étudiée afin de simplifier le dernier kilomètre, qui s'avère être souvent le plus problématique pour atteindre sa destination.

Les abris vélos sécurisés, comme ici en gare de Tours, doivent être généralisés tout au long des corridors du SERM de Touraine (photo Mathis NAVARD)

L'articulation entre le train et les autres modes de transports décarbonés (micro-mobilités, véhicules intermédiaires…) doit donc être placée au cœur de ce projet structurant pour la Touraine.

D'autre part, ils doivent anticiper une demande grandissante de la part de la population : se rendre rapidement et en toute sécurité dans les centres d'intérêt essentiels.

[16] Tours Métropole Val de Loire (2024). *Pony : des vélos en libre-service dans la Métropole*. https://www.tours-metropole.fr/actualites/pony-des-velos-en-libre-service-dans-la-metropole

a. 12 axes cyclables structurants pour la Touraine

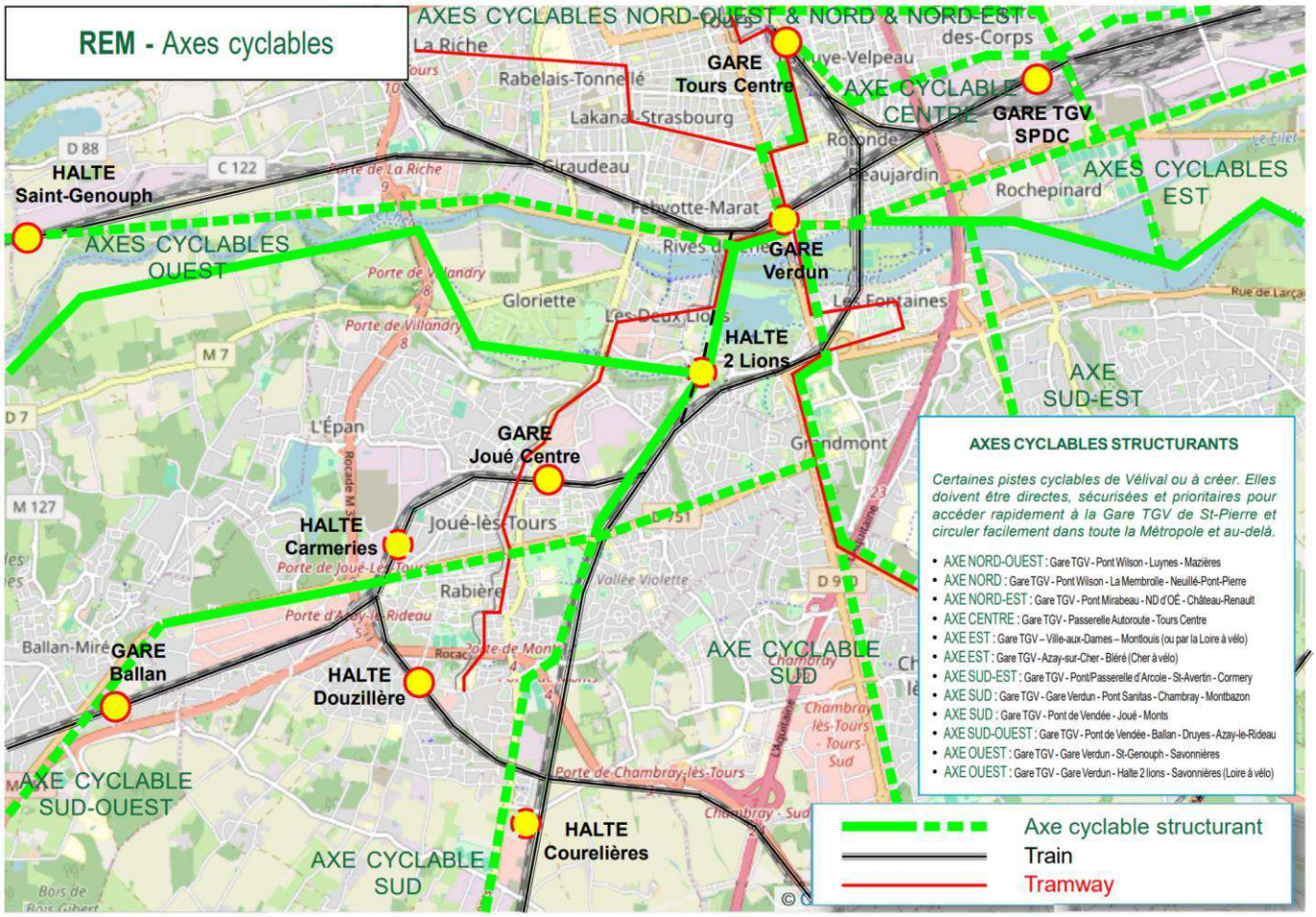
À ce titre, le CODEV a réalisé une enquête sur les temps de trajet des principales villes de la Métropole et du département pour se rendre à la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps. Le constat est sans appel : la voiture (sauf depuis le centre-ville de Tours) est toujours plus rapide que les autres moyens de transport.

Cependant, seuls les cycles peuvent parfois concurrencer les véhicules motorisés. Pour cela, les pistes cyclables doivent être continues, sécurisées et prioritaires pour circuler facilement dans toute la métropole et dans l'ensemble du département.

Le CODEV et le Collectif Cycliste 37 ont défini 12 axes cyclables structurants pour un réseau express départemental développé en cohérence avec le déploiement d'une offre ferroviaire de haut niveau et le réseau cyclable structurant métropolitain Vélival[17] :

1. **Axe Nord-Ouest :** Gare TGV - pont Wilson - Luynes - Mazières-de-Touraine ;
2. **Axe Nord :** Gare TGV - pont Wilson - La Membrolle-sur-Choisille - Neuillé-Pont-Pierre ;
3. **Axe Nord-Est :** Gare TGV - pont Mirabeau – Notre-Dame-d'oé - Château-Renault ;
4. **Axe Centre :** Gare TGV - pont du Milieu - Tours Centre ;
5. **Axe Est :** Gare TGV – La Ville-aux-Dames – Montlouis-sur-Loire ;
6. **Axe Est :** Gare TGV - Azay-sur-Cher - Bléré (Cœur de France à vélo) ;
7. **Axe Sud-Est :** Gare TGV - passerelle d'Arcole - Saint-Avertin - Cormery ;
8. **Axe Sud :** Gare TGV - Tours-Verdun - pont du Sanitas - Chambray-lès-Tours – Montbazon ;
9. **Axe Sud :** Gare TGV - pont de la Vendée - Joué-lès-Tours - Monts ;
10. **Axe Sud-Ouest :** Gare TGV - pont de la Vendée - Ballan-Miré - Druye - Azay-le-Rideau ;
11. **Axe Ouest :** Gare TGV - Tours-Verdun - Saint-Genouph - Savonnières ;
12. **Axe Ouest :** Gare TGV - Tours-Verdun - Tours-2 Lions - Savonnières (Loire à Vélo).

[17] Tours Métropole Val de Loire (2024). *Vélival, des itinéraires pour se déplacer en vélo en toute sécurité dans la métropole*. https://www.tours-metropole.fr/velival-des-itineraires-pour-se-deplacer-en-velo-en-toute-securite-dans-la-metropole



Proposition de réseau express cyclable (document Collectif Cycliste 37)

b. Vers une future transversale cyclable pour le sud de la Métropole

Un treizième axe pourrait venir compléter ce réseau express départemental. En effet, le CODEV demande que Tours Métropole Val de Loire et la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre requalifient en itinéraire cyclable la friche de l'ancienne ligne à grande vitesse (LGV) située entre Monts et Chambray-lès-Tours. Aménagé dans les années 1980, plus aucun train ne circule sur cet itinéraire de contournement depuis 2017[18].

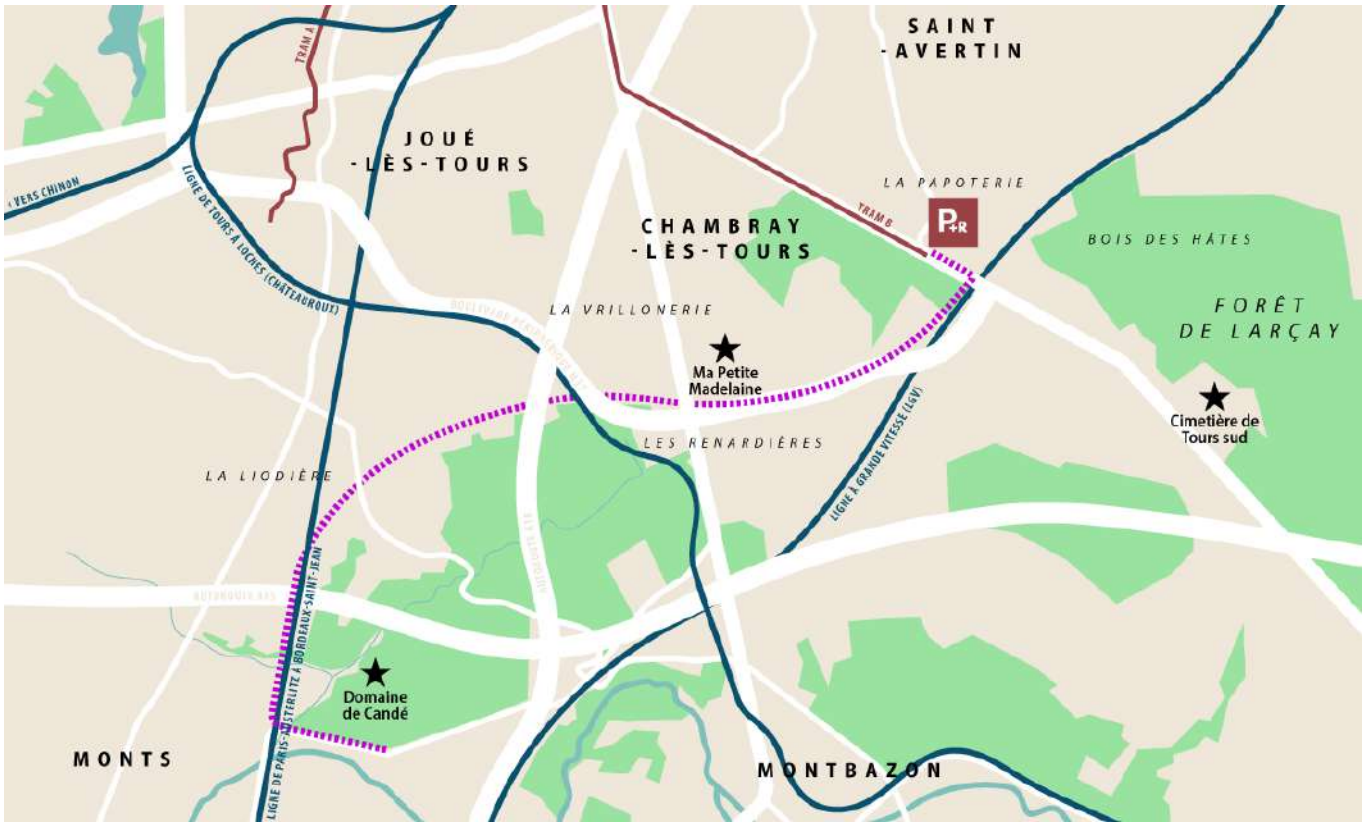
[18] DENIS, P. (2018). Contournement de Tours : quel devenir pour l'ancienne ligne TGV ? *La Nouvelle République*. https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/chambray-les-tours/quel-devenir-pour-l-ancienne-ligne-tgv

L'ancienne ligne de train à grande vitesse du sud de la métropole, désaffectée depuis 2017, pourrait devenir un axe cyclable structurant pour le sud de la métropole tourangelle (photo Mathis NAVARD)

Longue de 8,3 kilomètres, elle a pour principal intérêt de proposer un axe express et entièrement sécurisé - car séparé de la circulation automobile - sur une emprise déjà terrassée et libre de toute occupation. Seuls les accès seraient à créer. Cette transversale sud desservirait de nombreux lieux d'intérêts, dont :

- Le château de Candé, son parc et son festival, et le viaduc de Monts ;
- La zone d'activités de la Liodière, son futur PEM proposé par le CODEV et ses commerces à Joué-lès-Tours ;
- La zone d'aménagement concerté de la Vrillonnerie à Chambray-lès-Tours ;
- Le terminus de la future ligne B de tramway (La Papoterie), le bois des Hâtes et l'accueil de loisirs de La Charpraie à Chambray-lès-Tours.

Son usage pourrait être multiple, avec à la fois un fort potentiel d'utilisation pour les déplacements domicile-travail entre la vallée de l'Indre et la Métropole, mais aussi pour les loisirs et à des fins touristiques, grâce à sa connexion chambraisienne avec la véloroute Saint-Jacques à vélo.



Cartographie de l'ancienne ligne LGV - ici en pointillé - à transformer en itinéraire cyclable entre le château de Candé (Monts) et La Papoterie (Chambray-lès-Tours) (document CODEV de Tours Métropole Val de Loire)

IV. Le SERM, un outil d'attractivité touristique

S'il est coutume d'aborder prioritairement les SERM sous l'angle des déplacements domicile-travail, le CODEV rappelle l'importance d'intégrer pleinement l'indéniable intérêt récréatif et touristique de ce projet structurant.

L'offre créant la demande, l'amplitude et le cadencement des trains et des autocars express doivent être calibrés en tenant compte de cet impératif et sans se limiter aux mouvements pendulaires. Sur le modèle suisse, l'offre en journée, en soirée et en fin de semaine doit être également cadencée pour permettre ces nouveaux usages. Ils bénéficieront à la fois à la population locale et aux visiteurs de passage.

Pour les touristes, le CODEV propose la création d'un « *pass* Touraine » qui permettrait de voyager de manière illimitée durant un ou plusieurs jours sur le réseau du SERM de Touraine en bénéficiant de tarifs réduits - voire parfois de la gratuité - pour accéder aux musées, monuments historiques et autres sites culturels et de loisirs. Il pourrait même être proposé à titre gracieux dans les hébergements saisonniers, sur le modèle de la carte d'hôte[19] déjà en place dans la vallée de Chamonix (Haute-Savoie).

[19] Chamonix-Mont-Blanc (2025). *La carte d'hôte*. https://www.chamonix.com/infos-et-services/la-carte-d-hote

Compte tenu de la riche histoire du territoire et de son dynamisme, la quasi-totalité de ces lieux sera facilement accessible en transport en commun. Prendre le train pour une randonnée dans la vallée de la Choisille ou de Courtineau, aller visiter le château d'Azay-le-Rideau ou la cité de Richelieu, pédaler le long de l'Indre ou du Cher n'aura alors plus rien d'anecdotique. L'attractivité de la Touraine ne s'en verra qu'être renforcée.

Notons que la réduction de la place de la voiture sur les sites touristiques constitue un véritable enjeu, dans le sens où elle peut substantiellement les dégrader[20] (élargissement des routes, agrandissement des stationnements, pollution de l'air…).

De plus, le cyclotourisme - grâce aux nombreuses véloroutes qui sillonnent l'Indre-et-Loire - fait partie de l'ADN touristique du territoire. A ce titre, une offre de location de courte durée devra être proposée afin de se rendre facilement sur certains lieux d'intérêt quelque peu éloignés des gares et des PEM, ou tout simplement pour profiter d'une agréable balade en vélo.

Cyclotourisme à l'ancienne gare de Ligré (photo Jean-Christophe COUTAND)

[20] ZUMBO-LEBRUMENT, C. et LEBRUMENT, N. (2025). Et si nous laissions la voiture au garage pour préserver nos sites archéologiques ? *The Conversation*. https://theconversation.com/et-si-nous-laissions-la-voiture-au-garage-pour-preserver-nos-sites-archeologiques-255080

AXE 2 : L'EXPERIENCE VOYAGEUR AU CŒUR DU SERM

Le SERM de Touraine ne peut se résumer qu'à des questions liées aux infrastructures. Pour assurer son succès, l'expérience voyageur doit constituer une priorité. Une approche servicielle de mobilité doit voir le jour.

Toutes les étapes de la chaîne de déplacement doivent y être intégrées. Cela commence dès la phase de prise d'informations pour planifier un trajet, puis l'achat du titre de transport et la réalisation du déplacement, souvent de manière intermodale.

Pour ce faire, le CODEV demande qu'une stratégie de communication unifiée soit développée spécialement pour le SERM de Touraine. Une identité à la fois impactante et singulière doit être trouvée puis déployée sur tous les supports de communication, du site internet du projet à l'information voyageur *in situ* en passant par la livrée des véhicules. Un nouveau nom pourrait être trouvé sur le modèle du réseau cyclable métropolitain Vélival.

I. Un parcours voyageur simplifié

Le CODEV appelle à ce que l'expérience voyageur des utilisateurs du SERM de Touraine soit rendue la plus simple et la plus fluide possible grâce à l'approche MaaS ("*mobility as a service*", c'est-à-dire appréhender la mobilité comme service[21]). Pour cela, une hybridation des différents réseaux et des services proposés est indispensable.

La mobilité servicielle vise à optimiser les ressources de la puissance publique en combinant l'ensemble des modes de déplacement (train, vélo, marche, autocars, autobus…) dans une logique intermodale. Il aide activement ses utilisateurs à réduire l'empreinte écologique de leurs trajets.

Pour ce faire, une application centralise l'information sur les transports, optimise les itinéraires, et offre un service de paiement et réservation unifié et adapté à chaque utilisateur. Conformément à la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, une partie de ces opérations sont rendues possibles grâce à l'ouverture des jeux de données.

Les fonctionnalités du MaaS facilitent la mobilité de toutes et tous en rendant plus claire l'offre à disposition des citoyens. Le CODEV note que cela n'est aujourd'hui pas le cas en raison d'une faible interopérabilité entre le réseau Rémi, les offres urbaines et les solutions de micro-mobilité. A titre d'illustration, organiser un déplacement en car Rémi relève encore de la gageure à cause du manque de lisibilité de l'offre proposée.

La mise en œuvre de l'approche MaaS s'effectue essentiellement par le biais d'une application numérique de transport, accessible sur tous les supports.

[21] Cerema (2022). *MaaS : accompagner votre projet de mobilité servicielle, pour faciliter les déplacements sur votre territoire*. https://www.cerema.fr/fr/activites/services/maas-accompagner-votre-projet-mobilite-servicielle-faciliter

Le CODEV invite les décideurs à définir quelle solution est la plus adaptée parmi les 2 scénarios suivants :

1. Le développement d'une application dédiée au SERM de Touraine, avec comme contrainte d'engager des investissements conséquents et le risque de venir concurrencer des solutions MaaS existantes ;
2. S'appuyer sur une application MaaS existante (exemple : SNCF Connect) à travers un travail partenarial, et ce, afin de capitaliser sur des solutions déjà éprouvées, connues et largement utilisées par de nombreux voyageurs.

En outre, le CODEV demande que le déploiement de l'approche MaaS se fasse sans accentuer la fracture numérique. Les décideurs devront veiller à faire en sorte que toutes les informations nécessaires à la bonne planification d'un trajet et à l'utilisation de l'offre de transport en commun puissent être communiquées par d'autres canaux qu'une application numérique (affichage en gare par exemple).

Chaque déplacement et chaque correspondance doit être guidé physiquement afin que nul ne se perde entre train et bus, et ce, quel que soit le secteur (urbain, périurbain ou rural).

Ainsi, le CODEV souhaite que chaque arrêt du SERM de Touraine propose :

- Une signalisation fixe indiquant le cheminement vers les autres modes de déplacement (vers les arrêts de bus, le stationnement vélo…) ;
- Un plan du quartier et de la commune avec les points d'intérêts ;
- Un affichage papier de tous les services disponibles et des horaires ;
- Un affichage dynamique en temps réel…
- Et ce, en veillant à inclure les moyens concurrents et les offres touristiques privées.

II. Tarification

Afin d'être pleinement effective, la mobilité servicielle doit veiller à proposer une offre de transport accessible à tous les budgets. En veillant à réaliser l'hybridation des différents réseaux faisant partie du SERM de Touraine, le CODEV demande qu'une intégration tarifaire soit réalisée sur l'ensemble du périmètre du projet afin de simplifier et d'encourager au quotidien l'utilisation de toutes les solutions de mobilité décarbonées. Avec un seul et même billet, il devra être notamment possible de prendre le train, le car puis de louer un vélo pour une courte durée.

À ce titre, le CODEV souhaite souligner l'annonce faite autour de la convergence billettique prévue d'ici la fin 2025 entre le réseau Fil Bleu et les trains SNCF Rémi circulant entre les gares des 25 communes du périmètre du syndicat des mobilités de Touraine (SMT).

Il sera cependant nécessaire d'aller bientôt plus loin en étendant ce principe à tous les territoires engagés dans SERM de Touraine. Sur le modèle du Léman Express[22], une tarification par zones pourrait ainsi voir le jour. Dans tous les cas, l'offre doit être lisible et intelligible par le plus grand nombre.

Il s'agira aussi de proposer des billets à prix attractif et identique pour les trains et autocars, des *pass* illimités sur une durée déterminée - comme pour l'offre touristique - et des abonnements adaptés aux différents besoins (épisodique, hebdomadaire, mensuel, annuel…). L'achat des titres de transport devra pouvoir se faire d'une multitude de manières : en ligne, à

[22] Léman Pass (2025). *Plans - Leman pass*. https://www.lemanpass.com/plans/#zones

un guichet, par l'envoi d'un SMS ou directement en payant avec carte bancaire à bord. Les innovations en la matière étant constantes, les décideurs sont invités à rester à l'affût des dernières nouveautés.

III. Matériel roulant

Afin d'accroître et de faciliter l'usage du SERM de Touraine, le matériel roulant doit proposer des aménagements sûrs et fiables pour toutes les populations de voyageurs. **Le CODEV recommande que chaque train et chaque autocar permettent - avec une bonne capacité d'emport - le transport de :**

- Collégiens, adolescents, adultes et personnes âgées ;
- Personnes valides ou à mobilité réduite ;
- Animaux de compagnies et d'aide à la vie (chiens guides d'aveugles) ;
- Valises et encombrants ;
- Poussettes, vélos et trottinettes avec des capacités accrues par rapport à l'offre actuelle.

Le terme de personne à mobilité réduite regroupant plusieurs déficiences, chaque train doit être équipé :

- D'annonces sonores et visuelles intérieures et extérieures ;
- D'espaces larges des portes jusqu'aux espaces fauteuils roulants, poussettes et vélos ;
- De supports ou moyens d'amarrages des fauteuils, poussettes et vélos,
- Des toilettes handicapées, conformément aux normes en vigueur.

Afin de permettre un service rapide, des arrêts courts et une bonne vitesse commerciale, une porte par véhicule doit être équipée d'une rampe télescopique automatique afin qu'une personne invalide puisse l'utiliser seule sans l'aide d'un chef de train ou du conducteur. Si cela n'est pas possible, l'information devra être indiquée au préalable.

Le CODEV rappelle la nécessité d'avoir un parc routier et ferroviaire arborant de façon homogène une livrée à la fois singulière, attractive et respectant la future identité du réseau. Il est proposé que son élaboration fasse l'objet d'un concours auprès d'artistes, comme c'est déjà le cas pour le réseau urbain de Montpellier[23].

En ce qui concerne la motorisation du matériel roulant, **le CODEV appelle à profiter de la mise en œuvre du SERM de Touraine pour sortir du diesel**. Le rétrofit des autocars Rémi en cours - avec un objectif de 500 véhicules circulant à l'électrique en 2028[24] - constitue une première avancée concrète.

Outre l'indispensable acquisition d'autorails supplémentaires pour répondre à l'accroissement projeté de l'offre, il serait pertinent d'étudier la possibilité d'étendre cette

[23] GOUTORBE, C. (2023). «Trams d'artistes » : Montpellier voit les transports collectifs en couleurs. *Le Parisien*. https://www.leparisien.fr/herault-34/trams-dartistes-montpellier-voit-les-transports-collectifs-en-couleur-25-01-2023-AX4OEB7NJBCLZEYVNYPXKUA5BI.php

[24] Région Centre-Val de Loire (2025). *Le Loiret accueille son premier autocar électrique Rémi rétrofité*. https://www.centre-valdeloire.fr/lactualite-de-la-region-centre-valdeloire/le-loiret-accueille-son-premier-autocar-electrique-remi

pratique de rétrofit au matériel ferroviaire déjà en service. Une transformation avec un mode hybride semble être la plus indiquée[25].

Le CODEV fait preuve de prudence en ce qui concerne l'hydrogène. Déjà expérimentée en Touraine, cette solution présente encore certains risques et contraintes (inflammabilité, explosivité, perméabilité des matériaux, usage de batteries tampon au démarrage…) qui font qu'elle n'est aujourd'hui pas compatible avec une exploitation quotidienne à grande échelle[26]. Certaines compagnies ferroviaires pionnières ont d'ailleurs annulé leur commande de matériel supplémentaire[27].

Le CODEV appelle donc les décideurs à faire preuve de prudence en la matière tout en assurant une veille permanente pour se tenir informés des dernières innovations. La SNCF prévoit notamment d'expérimenter de nouvelles solutions de mobilité avec des modèles comme Draisy, Flexy ou bien encore TELLi.

Train du réseau express régional franco-valdo-genevois Léman Express (photo Markus EIGENHEER)

[25] BELLEGUIE, A. (2024). Quelles alternatives décarbonées aux trains qui roulent au diesel (et à quels coûts) ? *The Conversation*. https://theconversation.com/quelles-alternatives-decarbonees-aux-trains-qui-roulent-au-diesel-et-a-quels-couts-235700

[26] Le Blob (2024). Train à hydrogène en France, entre promesses écologiques et incertitudes technologiques | Reportage. *YouTube*. https://www.youtube.com/watch?v=piO6_U1Xbno

[27] GAROSCIO, P. (2024). Le fiasco des trains à hydrogène : pourquoi l'Allemagne peine à abandonner le diesel ? *L'Energeek*. https://lenergeek.com/2024/11/25/trains-hydrogene-diesel/

AXE 3 : UN PROJET CO-CONSTRUIT ET FINANCÉ

Comme pour tout projet structurant, les modalités de gouvernance et de financement du SERM de Touraine constituent des éléments majeurs qui seront décisifs à sa réussite. S'ils concernent en premier lieu l'offre de mobilité, il ne faut pas oublier que ces enjeux vont au-delà. Nous verrons notamment comment les effets sur le SERM de Touraine sur les politiques d'urbanisme peuvent être anticipés dès à présent.

Compte tenu de la pluralité des acteurs mobilisés (État, région, métropole, syndicats mixtes, communautés de communes, entreprises…) et des investissements conséquents à prévoir, le CODEV appelle à ce que ces questions soient traitées de manière prioritaire. Ses membres ont d'ailleurs participé aux différentes réunions consacrées au sujet.

I. Gouvernance

En matière de gouvernance, 2 scénarios sont étudiés par les décideurs.

Le premier consiste en la création d'un syndicat mixte SRU dédié au SERM de Touraine. Il s'agit d'un outil de coordination consacré exclusivement aux transports, permettant aux autorités organisatrices de mobilité (AOM) de différents niveaux de s'associer pour optimiser l'offre de transport. Il offre une grande souplesse et des ressources financières spécifiques, comme le versement transport additionnel. Cependant, il présente des défis juridiques et politiques, car le syndicat mixte n'est pas une AOM.

Le deuxième prend la forme d'un groupement d'intérêt public (GIP) qui permettrait à des partenaires publics et privés (entreprises, associations…) de mettre en commun des moyens pour la mise en œuvre de missions d'intérêt général. Depuis leur apparition en 1982, les GIP sont appréciés pour la grande souplesse d'organisation et de fonctionnement qu'ils permettent. Leur gouvernance prend souvent la forme d'un directoire. Sa constitution prend en moyenne 1 an et nécessite la délibération des assemblées de toutes les collectivités adhérentes.

Plusieurs GIP ont déjà démontré leur pertinence pour organiser les mobilités sur un territoire donné. Depuis 3 ans, le GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités travaille à[28] :

- Tenir à jour la programmation des projets prioritaires de mobilité ;
- Garantir l'efficacité opérationnelle des financements obtenus ;
- Fournir le cadre d'un travail partenarial et constituer un lieu d'échange et de concertation avec les acteurs de la mobilité métropolitaine.

À la lumière de ces éléments, le CODEV suggère que la gouvernance du SERM de Touraine s'effectue à travers la formation d'un GIP. La large variété d'acteurs qu'il peut mobiliser, sa

[28] Métropole Aix-Marseille-Provence (2022). *Le GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités est officiellement installé*. https://ampmetropole.fr/mobilite-transports/le-gip-aix-marseille-provence-mobilites-est-officiellement-installe/

souplesse d'organisation et de fonctionnement en fait la solution la plus adaptée pour porter ce projet.

Le CODEV demande aux décideurs que les différents groupes de travail existants soient pérennisés et formalisés au sein de cette future entité administrative, et ce, afin de garantir la participation pleine et entière de l'ensemble des acteurs dans le cadre d'un dialogue partenarial. En outre, le CODEV demande à être étroitement associé à la suite de ce processus (participation aux groupes de travail, COPIL…).

Une attention toute particulière devra être portée à la co-construction avec les habitants. Ils doivent en effet être placés au cœur de ce projet, à une échelle départementale et locale (par ligne par exemple). À ce titre, le CODEV se félicite de la tenue d'une concertation citoyenne du 16 juin au 15 juillet prochain.

II. Financement

À l'heure où le CODEV remet cet avis, aucun fonds ni aucune modalité de financement n'ont été décidés pour les projets de SERM. Plusieurs hypothèses ont été évoquées : déplafonner le versement mobilité des entreprises, instaurer de nouvelles recettes fiscales… La loi SERM prévoyait qu'une conférence nationale se tienne au plus tard le 30 juin 2024 pour trancher ces questions, mais l'échéance n'a pas été respectée compte tenu d'un contexte politique national particulièrement mouvementé.

Localement, la Région Centre-Val de Loire bénéficie de 515 millions d'euros pour la période 2023-2027 dans le cadre du volet mobilités des contrats de plan État-Région (CPER). Sur cette somme, 373 millions d'euros sont consacrés au ferroviaire[29]. Des études de préfiguration du SERM de Touraine pourront être financées par le biais des CPER.

Il est cependant nécessaire d'aller plus loin, puisqu'il faudra prochainement assumer les coûts des infrastructures nouvelles - bien que relativement peu nombreuses sur le SERM de Touraine - et, a fortiori, de service (exploitation, maintenance, entretien…).

Au printemps 2025, une conférence nationale sur le financement des mobilités baptisée « Ambition France Transports » a été lancée. Ses conclusions sont attendues pour la mi-juillet.

Ambition France Transports mise sur une approche systémique du sujet en abordant à la fois le modèle économique des AOM, l'avenir du réseau routier structurant, le verdissement du transport de marchandises ainsi que le financement des infrastructures et des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Sur ce dernier point, Ambition France Transports[30] ambitionne de proposer un modèle de financement pour les investissements supplémentaires dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, la disponibilité des infrastructures et l'accroissement de l'offre. Les travaux menés pourront préciser les modalités de financement des dessertes grande

[29] Région Centre-Val de Loire (2023). *La Région signe un accord avec l'État sur le volet mobilités du CPER 2023-2027*. https://www.centre-valdeloire.fr/lactualite-de-la-region-centre-valdeloire/la-region-signe-un-accord-avec-letat-sur-le-volet

[30] Ambition France Transports (2025). *Quels sont les enjeux et thématiques du financement des mobilités ?* https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/quels-sont-les-enjeux-et-thematiques-du-financement-des-mobilites

vitesse d'aménagement du territoire, dans un contexte d'accroissement du nombre de nouveaux entrants sur le marché des opérateurs ferroviaires. Ils objectiveront également les modalités de financement des grands projets, notamment la part respective des différents financeurs.

Le moment est crucial. Dans sa contribution à la conférence, la SNCF alerte sur le mauvais état du réseau ferroviaire français. Les voies ont en moyenne 30 ans, les postes de signalisation 26 ans et les caténaires 40 ans. Sans investissements supplémentaires, un tiers de l'infrastructure serait menacé entre 2028 et 2038.

Plusieurs propositions sont mises sur la table[31] :

- L'octroi au secteur d'une partie des quotas carbone tirés des activités les plus polluantes dont le montant est fixé par l'Union européenne ;
- Les ressources financières issues du renouvellement des concessions autoroutières entre 2032 et 2036 ;
- Le fait de bénéficier des fonds issus des certificats d'économies d'énergie (CEE) sur la période 2026-2030.

Le CODEV se montre attentif et attend les conclusions - qu'il espère heureuses - de la conférence Ambition France Transports avant de se prononcer sur l'aspect financier du SERM de Touraine. Il rappelle que, afin de respecter la loi SERM de 2023, le financement devra intégrer l'ensemble des modes de déplacement. Conformément à la demande du réseau Vélo et Marche[32], une ligne budgétaire dédiée au vélo devra par exemple être créée afin d'assurer un réseau cyclable de qualité, en articulation avec l'offre de transport collectif.

III. SERM et urbanisme

La mobilité et l'urbanisme étant intrinsèquement liés, le CODEV appelle les décideurs à anticiper dès à présent les effets du SERM sur l'aménagement du territoire en les articulant avec les différents documents de planification[33] tels que le schéma de cohérence territoriale (SCoT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm), les plans de mobilité (PDM) ou bien encore les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Pour le territoire de Tours Métropole Val de Loire, le sujet est déjà pleinement d'actualité avec l'élaboration en cours du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) dont l'approbation est prévue pour 2026. Le syndicat des mobilités de Touraine (SMT) est également engagé dans la rédaction du plan de mobilité Touraine qui couvrira la période 2025-2035 pour ses 22 communes.

---

[31] FORRAY, J-B. (2025). Financement des transports : la SNCF tire le signal d'alarme. *La Gazette des Communes*. https://www.lagazettedescommunes.com/984802/financement-des-transports-la-sncf-tire-le-signal-dalarme/

[32] Vélo & territoires (2025). *Pour un financement durable des modes actifs – La position du Réseau avec la FUB*. https://www.velo-territoires.org/actualite/2025/05/20/51975/

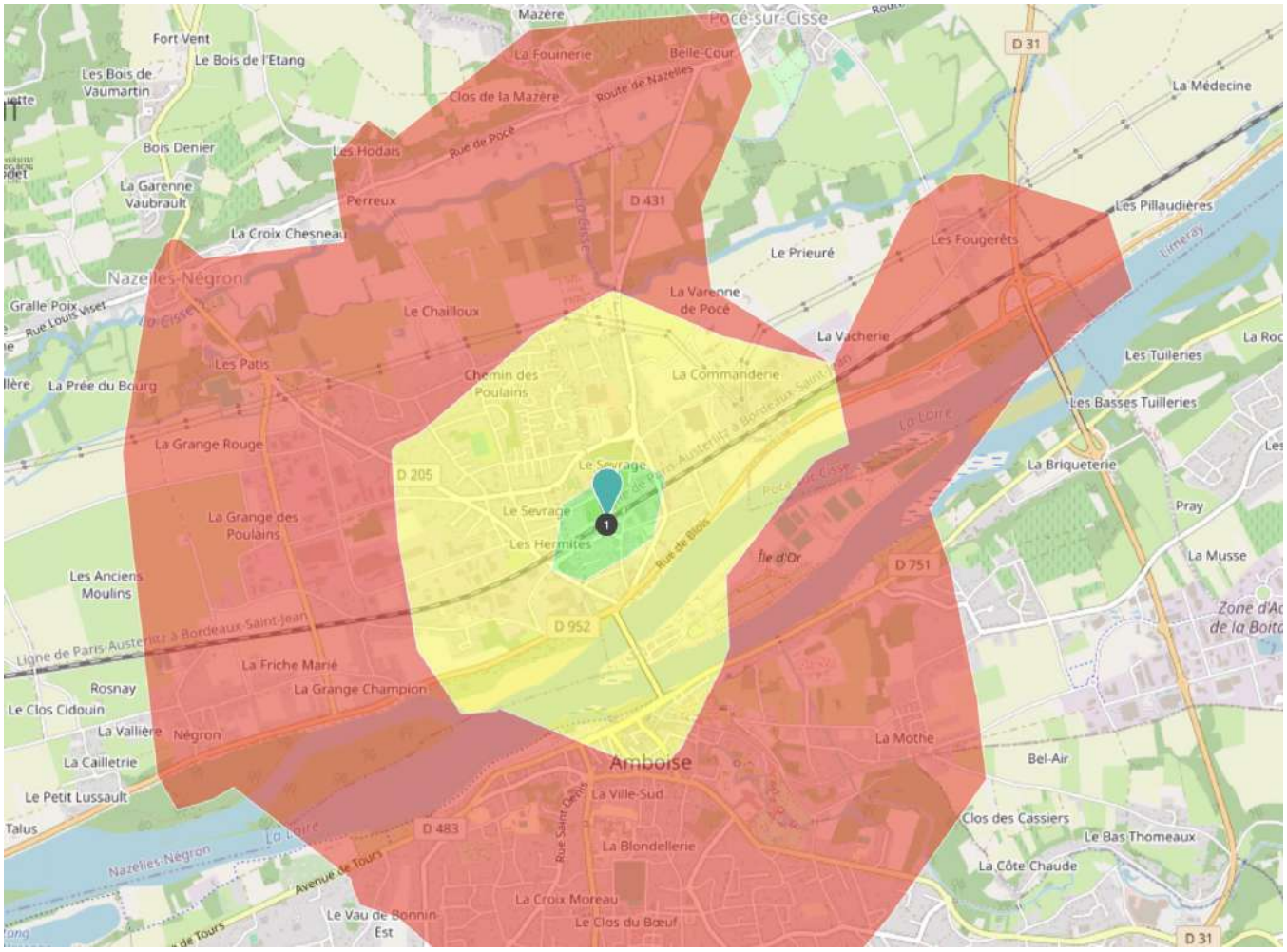
[33] DA CRUZ, N. (2025). Quelle planification urbaine pour les futurs « RER métropolitains » ? *La Gazette des Communes*. https://www.lagazettedescommunes.com/981249/quelle-planification-urbaine-pour-les-futurs-rer-metropolitains/?email=%7B%7Bmj%3Acontact.ID%7D%7D&idbdd=57269

Le CODEV souhaite insister sur l'importance de miser sur le dialogue territorial afin de s'affranchir des limites institutionnelles qui pourraient entraver une action commune et coordonnée en la matière à l'échelle du périmètre du SERM de Touraine. Ce projet doit avant tout être vu comme un outil de revitalisation des territoires et non comme un support de centralisation au profit de la seule métropole tourangelle. À l'avenir, les instances déjà mises en place devront être renforcées afin de traiter encore plus précisément de ce sujet.

Le SERM de Touraine doit être un outil d'aménagement du territoire. Il serait dommageable que l'Indre-et-Loire en subisse certains effets négatifs à cause de phénomènes aussi connus que largement documentés (spéculation foncière, gentrification…).

L'un des enjeux clés identifiés est d'éviter une nouvelle forme de dilution ou d'étalement urbain, déjà particulièrement marqué dans les bassins de vie les plus dynamiques. Comme la voiture, le train peut aussi générer des dynamiques extensives et des spécialisations fonctionnelles par quartier. À ce titre, le réseau express régional (RER) d'Île-de-France en constitue une bonne illustration.

En accord avec les objectifs déterminés par le dispositif du zéro artificialisation nette (ZAN), une attention toute particulière doit être accordée à la préservation des sols, et plus précisément à leur vocation agricole ou en tant qu'espaces naturels.



Cartographie isochrone concernant l'accessibilité à vélo de la gare d'Amboise (vert : 5 minutes / jaune : 10 minutes et rouge : 15 minutes) (document Openrouteservice Maps)

Afin d'y parvenir, **le CODEV invite les décideurs à penser les modèles de développement à partir de cartes isochrones** mettant en exergue la proximité avec un arrêt de transport en commun, sur le modèle du *transit-oriented development* (TOD). Ce concept vise à l'aménagement de zones résidentielles et commerciales destinées à favoriser l'usage des modes collectifs. Il guide ainsi les potentiels de densification et de recyclage des friches à l'échelle de la gare, du PEM et du quartier.

Transformation en résidence étudiante de l'ancien foyer cheminot à proximité de la gare de Tours (photo Mathis NAVARD)

SYNTHESE : LES PRECONISATIONS DU CODEV DE TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE

Le tableau de synthèse suivant contient l'ensemble des propositions du CODEV de Tours Métropole Val de Loire présent dans ce document. Pour approfondir, les titres cliquables dirigent vers la partie idoine.

Thématique	Avis du CODEV	Détails
Haltes ferroviaires	Rouvrir la halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire	Liaison cyclable à créer, coût et offre ferroviaire à préciser
	Étudier avec prudence le déplacement de la gare de Joué-lès-Tours - Centre	Dans un 1er temps, cheminement qualitatif à créer entre la gare actuelle et la station de tramway « République »
	Prioriser la halte Joué-lès-Tours - Gutenberg	En lien avec la ZAC des Carmeries, parking relais à mutualiser et perméabilités piétonnes à créer
	Éviter une relocalisation route de Monts et étudier 2 solutions de déplacement pour la halte de Joué-lès-Tours - La Douzillère	Privilégier une option à proximité d'Intermarché, l'autre vers l'ancienne usine Tupperware. Besoin d'accroître la desserte actuelle.
	Créer une halte Joué-lès-Tours - La Liodière comme porte d'entrée métropolitaine sud	PEM à créer, en lien avec le futur échangeur A85/M86 et son parking relais
	Créer une halte pour desservir La Riche	A proximité de Carré d'Ô, mais besoin immédiat d'un franchissement de la Loire pour les modes actifs (encorbellement du pont de Saint-Cosme)

	Ne pas prioriser la halte de Mettray	Privilégier le prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service 2 Tempo
	Prioriser la halte de Tours - Verdun	Soutien à la variante 1.1 (site de La Nouvelle République), intermodalité bus/tram/train et future gare routière à intégrer. Ligne de la Vendée à réactiver entre Tours et Joué-lès-Tours, possiblement avec une halte aux 2 Lions.
	Etudier une halte complémentaire à Tours - Bergeonnerie/Lac	Pour les lignes de Port-de-Piles, Loches et Chinon. Intermodalité possible avec le tram B, proximité du parc de Grandmont et de ses équipements
	Déplacer de la gare de Saint-Antoine-du-Rocher	Gare actuelle trop isolée. Déplacement vers le sud, proche du bourg.
	Identifier le meilleur emplacement pour la halte de La Ville-aux-Dames	Scénario à proximité du centre-ville à privilégier, un parking relais est à prévoir comme porte métropolitaine est
	Développer un PEM aux Gués de Veigné	PEM existant, à conforter avec une halte ferroviaire et une gare autoroutière sur l'A85
	Ne pas prioriser la réouverture de la gare de Vallères	Trop isolée, préférer un rabattement sécurisé pour les modes actifs vers Azay-le-Rideau et Druye
Offre ferroviaire	Développer l'offre pour tous les usages (loisirs, démarches administratives, tourisme…)	Les déplacements domicile-travail ne représentent que 30%-40% des déplacements
	Diamétraliser toutes les lignes ferroviaires	Exemple : Château-du-Loir ⇔Saint-Aignan-Noyers via Tours - Verdun

	Étendre le périmètre de la desserte du SERM de Touraine	Déplacer certains terminus. Intégrer Saint-Aignan-Noyers, Châtellerault, Château-du-Loir…
	Développer une large amplitude horaire	5h-00h30, cadencement à la demi-heure sur l'axe ligérien, à l'heure ailleurs
	Étudier le dispositif de 2 trains sur un même quai en gare	Permet d'accroître la capacité du réseau, particulièrement pertinent à Saint-Pierre-des-Corps ou Tours - Verdun
	Préserver le fret ferroviaire et le développer	Conserver et renforcer l'intégralité de l'emprise fret de Saint-Pierre-des-Corps. Penser au dernier kilomètre.
	Réactiver les 2 lignes ferroviaires en cul-de-sac à moyen ou long terme	Rénover Loches–Châteauroux et ne pas déclasser Chinon–Thouars
Offre routière	Reconfigurer intégralement le réseau Rémi avec un nouveau service d'autocars express	Supprimer les doublons train/autocar, créer des transversales (Langeais-Veigné…) et les connecter aux réseaux urbains
	Équiper tous les autocars de porte-vélos	Favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et les transports collectifs
	Créer une gare routière métropolitaine	Projet de requalification urbaine à proximité immédiate de la future halte de Tours - Verdun, connecté au futur échangeur A10 de Tours-Rochepinard
	Développer prudemment des PEM le long de l'A10 et de l'A85	Éviter l'écoblanchiment : intermodalité importante avec une offre collective, infrastructures qualitatives pour les modes actifs, informations voyageurs…
	Conditionner la création de l'échangeur de Tours-Rochepinard sur l'A10	Fermer l'échangeur de Tours Centre, sauf aux transports en commun

Enjeux autour de la desserte de la vallée de l'Indre	Mettre en place offre omnibus jusqu'à Cormery	Pour ne pas fermer de gares. Couplée à une offre semi-directe vers Loches, en créant des voies d'évitement.
	Créer un PEM à Joué-lès-Tours - La Liodière	Connexions ferroviaires avec Monts (4min) et Tours - Verdun (6min)
Modes actifs	Prévoir un accès sécurisé pour les modes actifs vers chaque point d'arrêt du SERM et une offre pour le dernier kilomètre (location…)	Aménagements qualitatifs et conçus pour les publics les plus fragiles, stationnements vélo sécurisés, jalonnement…
	Créer une vélostation à Tours et/ou St-Pierre-des-Corps	Sur le modèle des infrastructures de Chambéry et Lyon
	Créer une nouvelle transversale cyclable dans le sud de la Métropole	Papoterie (Chambray-lès-Tours) ↔ Monts via Joué-lès-Tours, sur l'ancienne emprise LGV
Offre touristique	Proposer une offre régulière en tout temps et créer un « *pass* Touraine »	A destination des locaux et des visiteurs. Un *pass* pour voyager en illimité et bénéficier de tarifs réduits pour les activités.
Expérience voyageur	Concevoir une stratégie de communication forte et uniformisée : matériel roulant, affichage, plateformes…	Sur l'ensemble du réseau du SERM de Touraine
	Simplifier le parcours voyageur en évitant la fracture numérique	Développer le multicanal, en n'oubliant pas les supports traditionnels
	Mettre en place la convergence tarifaire à l'échelle du périmètre du SERM	Un billet SERM avec les trains, autobus/trams, autocars, vélos et parkings relais. Le zonage est à étudier.
	Renouveler progressivement le matériel roulant	Sortir du diesel avec des véhicules disposant d'importantes capacités d'emport

Gouvernance, financement et urbanisme	Poursuivre la co-construction du SERM	A travers un groupement d'intérêt public (GIP), en veillant à pérenniser les instances existantes
	Se montrer prudent quant aux solutions de financement	Attendre les conclusions de la conférence Ambition France Transports, en veillant à intégrer tous les modes de déplacement
	Anticiper dès à présent les effets du SERM dans les documents d'urbanisme	Miser sur le dialogue territorial et repenser le développement des territoires autour des PEM et haltes

PARTICIPATIONS DE L'ATELIER « MOBILITÉS »

L'atelier « Mobilités » du CODEV de Tours Métropole Val de Loire s'est réuni le 28 novembre 2024, 24 janvier 2025, 28 février, 4 avril, 25 avril, 28 mai et 6 juin pour produire le présent avis.

Afin de produire un avis éclairé, les membres de l'atelier "Mobilités" ont eu à cœur de se former et de prendre part à l'ensemble des temps de travail proposés au niveau régional et national. Ils ont donc participé aux événements suivants :

- 10 octobre 2024 : groupe de travail « transport de marchandises » de la Région Centre-Val de Loire à Tours ;
- 15 octobre 2024 : atelier Rémi « étoile Touraine » de la Région Centre-Val de Loire à Tours ;
- 18 octobre 2024 : groupe de travail « Tours-Loches/Chinon » de la Région Centre-Val de Loire à Chinon ;
- 6 novembre 2024 : groupe de travail « aménagement et urbanisme » de la Région Centre-Val de Loire en visioconférence ;
- 15 novembre 2024 : groupe de travail « nouvelles mobilités » de la Région Centre-Val de Loire à Tours ;
- 18 novembre 2024 : groupe de travail « haltes ferroviaires nouvelles » de la Région Centre-Val de Loire à Tours ;
- 25 novembre 2024 : groupe de travail « services multimodaux » de la Région Centre-Val de Loire en visioconférence ;
- 9 décembre 2024 : groupe de travail « Tours-Loches/Chinon » de la Région Centre-Val de Loire à Sorigny ;
- 13 décembre 2024 : séminaire offre en transport de la Région Centre-Val de Loire en visioconférence ;
- 3 février 2025 : webinaire « Marche et Vélo dans les SERM » du réseau Vélo et Marche ;
- 3 avril 2025 : webinaire « présentation des SERM avec la SGP » de la coordination nationale des conseils de développement ;
- 10 avril 2025 : groupe de travail « infrastructures nouvelles » de la Région Centre-Val de Loire à Neuillé-Pont-Pierre ;
- 24 avril 2025 : 1re rencontre du SERM de Touraine à Saint-Pierre-des-Corps ;
- 25 avril 2025 : atelier « gouvernance » de la Région Centre-Val de Loire en visioconférence ;
- 3 juin 2025 : webinaire SERM du CESER Centre-Val de Loire.

ANIMATEUR DE l'ATELIER MOBILITÉ : Mathis NAVARD

MEMBRES BÉNÉVOLES de l'ATELIER : AVENET Christian, DEBRON Bruno, DEMANGE Françoise, DESLANDES Daniel, DEVINEAU Alain, DJABER Djamila, DRISSA Paul, DUTOUR Véronique, GIRARD Sylvain, LEVEQUE Francis, LOBJOIS Vincent, MOINDROT Gilles, MONTOYA Alain, OLLIVIER Anne-Karine, POINDESSAULT Réjan, ROUZIER Robert, TOMASINI Raphael, TRONEL Vincent, YEZID Kenza

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

CODEV 60 avenue Marcel Dassault 37200 Tours

codev.tours-metropole.fr

codev@tours-metropole.fr

Facebook: @CODEVToursMetropole

LinkedIn