

SERM

Service Express
Régional Métropolitain
de Touraine

ANNEXES



Table des matières

A. Annexe A – Lexique.....	4
B. Annexe B – Prévisions de fréquentation des points d'accès au SERM	8
C. Annexe C – Bilan de la concertation publique SERM de Touraine	15
D. Annexe D – Dates de délibérations des membres du COPIL SERM	70
E. Annexe E – Indicateurs d'évaluation socio-économique des SERM à l'étape du dossier de statut demandés par l'État	72

A

Lexique



A. Annexe A – Lexique

Sigles et abréviations

ABC : Autoroute Bas Carbone
ADTT : Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine
ADV : Appareil de voie
AMO : Assistance à Maîtrise d’Ouvrage
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
A02 : Autorité Organisatrice de Second rang
AR : Aller / Retour
ATU : Agence d’Urbanisme de l’Agglomération de Tours
BAL : Block Automatique Lumineux
BAPR : Block Automatique à Permissivité Restreinte
BV : Bâtiment voyageurs
CA : Communauté d’Agglomération
CAPI : Cantonnement Assisté par Informatique
CC : Communauté de Communes
CESER : Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
CNPE : Centrale Nucléaire de Production d’Électricité
CPER : Contrat-Plan État-Région
DSP : Délégation de Service Public
EMC2 : Enquête mobilité certifiée CEREMA
EP : Études Préliminaires

EPCI : Établissements Publics de Coopération Intercommunale
FMD : Floating Mobile Data
GET : Graphique Espace-Temps
GIP : Groupement d’Intérêt Public
GOV : Graphique d’Occupation des Voies
GT : Groupe de Travail
G&C : Gares & Connexions
HC/PC : Heures creuses / Périodes creuses
HP/PP : Heures de pointe / Périodes de pointe
IPSE : Indicateur de Performance Socioéconomique
ITE : Installation Terminale Embranchée
JMQ : Journées des Mobilités du Quotidien
JO : Jour ouvré
JOB : Jour Ouvrable de Base
LDFT : Ligne de Desserte Fine du Territoire
LEA : Logiciel d’Estimation et d’Assemblage
MaaS : Mobility as a Service
MEA : Mise En Accessibilité
MOA : Maître d’Ouvrage
MOE : Maîtrise d’Œuvre
MR : Matériel Roulant
MSOT : Modernisation de la Signalisation Orléans-Tours
OA : Ouvrage d’Art
OAP : Orientation d’Aménagement et de Programmation
OD : Origines-Destinations
PASO : Passage souterrain
PEE : Plan d’Exploitation Émergent

PEM : Pôle d'Échange Multimodal
PER : Plan d'Exploitation de Référence
PL : Poids Lourd
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PMS : Plan de Mobilités Simplifié
PN : Passage à Niveau
POLT : Paris-Orléans-Limoges-Tours
PPA : Projet Partenarial d'Aménagement
PPM/S : Période de Pointe du Matin / Soir
PRS : Poste d'aiguillage tout Relais à transit Souple
PSN : Programme de Sécurisation National
QPV : Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville
RFN : Réseau Ferré National
SA : Service Annuel
SAL2/4 : Signalisation Automatique Lumineuse à 2 / 4 demi-barrières
SAV : Somme à valoir
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SERM : Service Express Régional Métropolitain
SDMR : Schéma Directeur du Matériel Roulant
SIM : Système d'Information Multimodale
SIF : Schéma des Installations Ferroviaires
SLO : Service Librement Organisé
SMR : Site de Maintenance Remisage
SPDC : Saint-Pierre-des-Corps

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
TAD : Transport À la Demande
TC/U/I : Transports Collectifs Urbains / Interurbains
TET : Train d'Équilibre du Territoire
TOD : Transit-Oriented Development
TRACC : Trajectoire de Réchauffement pour l'Adaptation au Changement Climatique
TT : Tête de train
TRIRIS : IRIS : découpage infra-communal INSEE
UIC : Union Internationale des Chemins de Fer
US/UM : Unité Simple / Unité Multiple
VLS : Vélo en Libre-Service
VL : Voie Libre
VP : Voiture Particulière
VS : Voie de Service
VUSS/O : Voie Unique à Signalisation Simplifiée / Ordinaire
ZA(E) : Zone d'Activités (Économiques)
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZI : Zone Industrielle

Glossaire

Activités de la sphère présentielle : activités locales dédiées à la production de biens et services pour les résidents ou touristes.

Activités de la sphère productive : activités produisant des biens majoritairement consommés hors de la zone et des services pour entreprises.

Contribution Économique Territoriale (CET) : impôt constitué de CFE et CVAE, indicateur de richesse territoriale.

Indice de dynamisme économique : secteur connaissant la plus forte croissance d'emploi sur période et territoire donné.

Indice de formation : part de population diplômée niveau BAC.

Indice de jeunesse : nombre d'habitants < 20 ans pour 100 habitants > 65 ans.

Indice socio-professionnel des habitants : catégorie socio-professionnelle la plus surreprésentée dans la commune comparée à la moyenne nationale.

Indice de spécialisation économique : poids sectoriel territorial vs national.

Indice de vieillesse : nombre d'habitants > 65 ans pour 100 habitants < 20 ans.

Isochrone : Ligne délimitant les zones atteignables dans un temps donné depuis un point de départ.

Ligne à haute performance (ou ligne forte) : 2 à 3 cars par heure en heure de pointe, 1 car par heure en heure creuse

Ligne de maillage : 1 car par heure en heure de pointe, 1 car toutes les 2 heures en heure creuse.

Ligne de roulement : En exploitation ferroviaire, c'est le trajet physique qu'un train suit sur la voie, incluant la gestion des horaires et la coordination des mouvements pour garantir sécurité et efficacité.

Niveau de revenu : revenu disponible du ménage ramené aux unités de consommation (OCDE modifiée).

Nouvelles mobilités : vélo, covoiturage, autopartage et transport à la demande.

Ration de l'étalement urbain : rapport évolution population vs surfaces artificialisées pour logements.

Sillon : capacité infrastructure requise pour faire circuler un train sur une période donnée.

Taux d'occupation : Rapport entre le nombre de passagers et la capacité du véhicule ou de l'infrastructure.

Tours-Centre : gare de Tours actuelle.

B Prévisions de fréquentation des points d'accès au SERM



B. Annexe B – Prévisions de fréquentation des points d'accès au SERM

Il est rappelé que les résultats issus du modèle de trafic doivent être interprétés avec précaution, le modèle constituant un outil d'aide à l'analyse et non une prévision exacte de la fréquentation future.

a. Fréquentation des gares sur le périmètre du SERM

La fréquentation de la gare résulte de la somme des montées et des descentes du mode ferroviaire uniquement.

Dans certains cas, des hausses de fréquentation sont observées avant la mise en œuvre des nouvelles offres (pour les gares de la ligne Tours <> Bléré notamment). Cette évolution résulte de la prise en compte, dans le modèle, de facteurs extérieurs à l'offre de transport, tels qu'un accroissement des contraintes de circulation automobile. Cela génère un report anticipé vers les transports collectifs.

Des pertes d'attractivité sont également observées, notamment pour certaines gares de la ligne Tours <> Port-de-Piles à horizon 2035. Cette baisse relative de fréquentation peut s'expliquer par une évolution de l'attractivité des transports collectifs, liée à la réduction du maillage de desserte routière lors de la transition entre les offres Rémi et SERM en 2035 : l'offre Rémi actuelle, plus lente mais offrant une desserte fine des communes, est remplacée par des lignes SERM plus rapides, comportant généralement un seul point d'arrêt par commune.

Nom des gares	Fréquentation 2024	Fréquentation horizon 2030	Fréquentation horizon 2035	Fréquentation horizon 2040
Gare d'Amboise	2 046	2 949	3 643	3 706
Gare d'Azay-Le-Rideau	224	466	497	863
Gare d'Azay-sur-Cher	169	243	253	284
Gare de Ballan-Miré	243	470	461	1 003
Gare de Bléré-La Croix	397	682	666	710
Gare de Blois-Chambord	2 275	2 161	2 816	2 850
Gare de Chambourg-sur-Indre	6	58	122	117
Gare de Château-du-Loir	152	155	254	237
Gare de Château-Renault	341	337	117	386
Gare de Chenonceaux	124	217	217	201
Gare de Chinon	335	885	841	877
Gare de Chissay	30	33	40	38
Gare de Chouzy	0	0	20	20
Gare de Cinq-Mars-la-Pile	405	678	1 362	1 354
Gare de Cormery	40	99	365	595
Gare de Courçay-Toxigny	5	21	39	40
Gare de Druye	122	242	236	334
Gare d'Evres	51	144	375	757
Gare de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire	-	91	333	514
Gare des Gués de Veigné	-	44	115	201

Gare de Joué-Gutenberg	-	602	1 066	1 671
Gare de Joué-lès-Tours-Centre	332	841	1 265	1 645
Gare de La Chapelle-sur-Loire	24	10	147	156
Gare de La Douzillière	82	-	-	-
Gare de La Membrolle-sur-Choisille	19	107	380	612
Gare de Langeais	399	463	899	855
Gare de Limeray	57	178	417	409
Gare de Loches	10	165	603	806
Gare de Maillé	100	175	118	118
Gare de Mettray	-	-	216	245
Gare de Monnaie	76	309	305	802
Gare de Montbazou	68	138	505	864
Gare de Montlouis	401	776	1 168	1 301
Gare de Monts	465	792	652	664
Gare de Neuillé-Pont-Pierre	25	61	348	331
Gare de Noizay	33	53	135	143
Gare de Notre-Dame-d'Oé	55	103	112	345
Gare d'Onzain-Chaumont-sur-Loire	356	374	434	448
Gare de Port-Boulet	280	385	829	840
Gare de Port-de-Piles	126	244	227	208
Gare de Reignac-sur-Indre	23	58	201	290
Gare de Rivarennes	152	251	256	315

Gare de Saint-Amand-de-Vendôme	20	22	22	38
Gare de Saint-Antoine-du-Rocher	7	35	235	311
Gare de Sainte-Maure-Noyant	325	495	414	458
Gare de Saint-Genouph	14	14	214	207
Gare de Saint-Martin-le-Beau	137	152	228	230
Gare de Saint-Paterne-Racan	43	57	367	352
Gare de Saint-Patrice	53	48	230	219
Gare de Saint-Pierre-des-Corps	2 756	2 953	5 457	6 156
Gare de Saumur	536	559	933	925
Gare de Savonnières	14	19	300	299
Gare de Tours-Centre	14 151	18 022	17 384	19 032
Gare de Tours-Verdun	-	-	6 343	5 674
Gare de Veigné	121	177	396	703
Gare de Vendôme	116	65	65	276
Gare de Vêretz-Montlouis	256	332	475	505
Gare de Veuves-Monteaux	2	0	4	4
Gare de Villeperdue	224	396	316	352

b. Fréquentation des principaux PEM du SERM

La fréquentation des arrêts de car résulte de la somme des montées et des descentes des modes ferroviaires et des lignes de car.
La fréquentation des TCU, tram et bus, n'est pas comptabilisée ici.

Nom des PEM	Fréquentation 2024	Fréquentation horizon 2030	Fréquentation horizon 2035	Fréquentation horizon 2040
PEM Amboise	2 046	2 949	3 718	4 274
PEM Autrèche	-	-	7	89
PEM Ballan-Miré	243	470	461	989
PEM Bléré-La Croix	397	771	940	1 357
PEM Blois-Chambord	2 275	2 161	2 816	2 866
PEM Blois-Échangeur 17	-	-	-	16
PEM Chambray-Porte des Arts	-	90	1 239	2 016
PEM Château-Renault	408	451	1 182	1 438
PEM Chinon	351	908	841	1 194
PEM Esvres ZA	-	112	598	510
PEM Fondettes Saint-Cyr-sur-Loire	-	91	439	632
PEM Herbault	-	-	-	78
PEM Joué-Gutenberg	-	631	1 473	2 261
PEM Joué-lès-Tours-Centre	332	841	1 265	1 645
PEM Joué-Liodière	48	191	190	189

PEM La Membrolle-sur-Choisille	19	107	706	1 050
PEM Langeais	411	466	1 169	1 300
PEM Les Gués de Veigné	-	75	229	309
PEM Loches	773	308	1 157	1 681
PEM Mettray	-	-	216	245
PEM Montlouis	401	776	1 262	1 400
PEM Monts	673	1 201	865	1 359
PEM Sainte-Maure-Noyant	421	603	414	736
PEM Saint-Cyr-Equatop	124	432	716	640
PEM Saint-Pierre-des-Corps	2 756	2 953	5 731	6 587
PEM Tours-Centre	16 472	21 845	20 013	23 070
PEM Tours-Échangeur 21	-	20	657	672
PEM Tours-Marne	-	61	908	1 179
PEM Tours-Rochepinard	-	115	1 750	1 777
PEM Tours-Verdun	-	-	6 343	5 674
PEM Parçay-Meslay	-	-	76	165
PEM Sorigny ZA	-	-	101	137
PEM Sublaines ZA	-	44	102	157
PEM Vallères	-	22	51	78

C Bilan de la concertation publique SERM de Touraine



C. Annexe C – Bilan de la concertation publique SERM de Touraine

Avant-propos

Le bilan de concertation vise à informer le public des enseignements que le maître d'ouvrage retient de la concertation.

En introduction, ce document rappelle les principales caractéristiques du projet présenté au cours de la concertation publique.

Une première partie revient sur le dispositif de concertation mis en place et les chiffres de la participation.

Une deuxième partie synthétise les questions et observations exprimées, en précisant les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Enfin, une dernière partie présente les enseignements que le maître d'ouvrage tire de la concertation.

Introduction : le projet présenté en concertation

Les porteurs de projet et leurs partenaires

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



Le projet bénéficie du soutien de l'Etat français et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, de l'ensemble des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale du territoire, de l'Agence d'Urbanisme de Touraine, des gestionnaires d'infrastructures de mobilité, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Vinci Autoroutes, ainsi que de représentants citoyens, comme le CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental de la Région), le CODEV (Conseil de Développement) de la métropole, et d'associations citoyennes telles que la FNAUT (Fédération des Associations des Usagers des Transports)

Les objectifs du projet

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

Le projet de SERM de Touraine s'inscrit dans une ambition nationale de développement des « RER métropolitains », afin de proposer une offre de

mobilités fiable, régulière et adaptée aux besoins quotidiens des habitants. Trois grands piliers structurent ses objectifs :

Offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle

Aujourd'hui encore, la voiture individuelle reste largement dominante dans les déplacements du quotidien, en particulier en périphérie et en zones rurales. Le SERM vise à réduire cette dépendance en proposant une offre renforcée de trains et de cars, mieux articulée avec les modes actifs (vélo, marche) et les mobilités partagées (autopartage, covoiturage). Cette démarche répond à un double enjeu : fluidifier les déplacements et contribuer à la transition écologique en réduisant les émissions de CO₂ liées aux mobilités.

Renforcer la cohésion sociale et territoriale

En améliorant la desserte des territoires périurbains et ruraux, le SERM a pour vocation de rapprocher les habitants des principaux pôles d'emplois, de formation, de services et de culture concentrés au sein de la métropole tourangelle. Il constitue ainsi un levier d'égalité des chances, notamment pour les jeunes, les personnes âgées ou en situation de handicap, et contribue au dynamisme économique local. L'amélioration de l'accessibilité et la mise en place d'une tarification adaptée participeront également à renforcer le pouvoir d'achat des ménages.

Articuler mobilités et aménagement du territoire

Le SERM vise à accompagner le développement du territoire sans encourager l'étalement urbain. Il s'appuie pour cela sur une coordination étroite avec les documents de planification (notamment le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain en cours d'élaboration), afin de promouvoir un développement urbain maîtrisé autour des pôles d'échanges multimodaux et des haltes ferroviaires. Cette approche garantit que l'amélioration de l'offre de mobilité s'accompagne d'une meilleure organisation des dynamiques urbaines et rurales.

Offrir aux citoyens des alternatives à la voiture individuelle

L'étude mobilités menée par le Syndicat des Mobilités de Touraine en 2019 montre que la voiture personnelle est encore privilégiée à tout autre mode de transport, y compris en ville. Pour les déplacements « domicile-travail », la part de déplacements réalisés en véhicule personnel est de 68%, dont 99% en autosolisme¹.

Cela implique des effets conséquents : en France, les véhicules particuliers sont à l'origine de plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports malgré l'électrification progressive des véhicules particuliers. Ils contribuent à 26% des émissions nationales d'oxyde d'azote et à 22% des

¹ L'autosolisme désigne le fait de circuler seul dans son véhicule.

émissions nationales de CO₂ en 2019². Par ailleurs, la forte concentration des véhicules (notamment aux heures de pointe) peut entraîner des augmentations considérables des temps de parcours.

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

L'étude menée par le Syndicat des Mobilités de Touraine montre en effet que la part des transports en commun en nombre de déplacements a augmenté de manière significative (de 7,6% à 10,5%) en dix ans sur le territoire, au détriment de la voiture (de 56,9% à 52,5%). Par ailleurs, la fréquentation des gares du département a augmenté de 19% depuis 2019. Cette hausse de fréquentation des transports en commun est le résultat de diverses initiatives menées par la Région Centre-Val de Loire et par Tours Métropole Val de Loire³, confirmant donc l'utilité du déploiement des réseaux ferroviaires et routiers ainsi que de leur articulation.

Un diagnostic enrichi par les données Floating Mobile Data (FMD)

Au-delà de l'enquête mobilité certifiée CEREMA portée par le Syndicat des mobilités de Touraine, le diagnostic du SERM s'appuie également sur les données Floating Mobile Data (FMD) acquises par la Région Centre-Val de Loire. Ces données, issues des antennes de téléphonie mobile (Orange Flux Vision, mars 2023 – avril 2024), permettent de quantifier et de localiser les flux à l'échelle du périmètre du SERM et au-delà. Elles complètent utilement les approches statistiques plus traditionnelles, en reflétant les déplacements réels de la population, en tenant compte des effets récents comme le télétravail, les temps partiels, les horaires décalés ou encore les mobilités liées aux loisirs et à la santé.

Leur exploitation, avec les précautions nécessaires (données anonymisées et floutées en dessous de 20 trajets/jour), a permis de caractériser trois grands types de besoins :

- 905 000 déplacements quotidiens internes aux EPCI de proximité (62,5 % du total), traduisant l'importance des mobilités locales de courte distance, souvent aujourd'hui assurées quasi exclusivement par la voiture ;

² Source : Les impacts de la circulation des véhicules particuliers, Commissariat Général au Développement Durable, mis à jour en 2023

³ Les initiatives menées par la Région, Tours Métropole Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine, le Département et les EPCI sont disponibles en page 8 du dossier de labellisation du SERM de Touraine.

- 315 000 déplacements quotidiens entre les EPCI, qui correspondent à des flux de cabotage intermédiaire et soulignent le besoin de services plus performants de cars ou de dessertes ferroviaires interterritoriales ;
- 230 000 déplacements quotidiens en lien avec Tours Métropole, dont 83 % se font au sein du périmètre d'étude et 17 % avec le reste de la France, confirmant la place centrale de la métropole dans l'organisation des flux régionaux.

Les FMD mettent aussi en évidence des connexions fortes avec Paris et l'ouest francilien, mais également avec la Sarthe, le Maine-et-Loire et l'arc atlantique, traduisant la nécessité d'articuler le SERM avec les liaisons nationales et interrégionales. À l'échelle intra-régionale, les flux les plus denses se concentrent sur l'axe ligérien jusqu'à Blois, le Vendômois, le Cher-Controis, et les grandes agglomérations comme Châteauroux, Bourges ou Orléans.

À l'intérieur du périmètre du SERM, environ 13 % des déplacements quotidiens concernent directement Tours Métropole. Ces flux se concentrent pour trois quarts dans la première couronne, et suivent très majoritairement les corridors ferroviaires existants, ce qui conforte la pertinence d'un modèle structuré autour des « pétales » de l'étoile ferroviaire. L'analyse menée par Arcadis sur la base de 1,45 million de déplacements quotidiens distingue 11 corridors radiaux reliant Tours à son bassin de vie, ainsi que deux axes en rocade (Langeais – Monts – Vézetz – Montlouis et Loches – Bléré – Amboise – Château-Renault), qui représentent des potentiels forts de développement.

Ces enseignements nourrissent directement la construction des scénarios d'offre étudiés dans le cadre du SERM. En croisant les FMD et les observations de terrain, plusieurs priorités ont émergé : améliorer la desserte des flux domicile-travail vers Tours, renforcer les correspondances inter-EPCI, et développer des solutions de rabattement efficaces vers les gares principales. La formalisation des scénarios a fait l'objet d'un cycle de co-construction entre la Région Centre-Val de Loire et Arcadis, visant à confronter les besoins recensés aux solutions existantes et aux marges d'évolution possibles (création de haltes, renforcement de l'offre, optimisation des correspondances).

Enfin, l'adéquation entre ces scénarios et les besoins observés sera vérifiée par des prévisions de trafic en cours. Celles-ci permettront de confirmer les potentiels identifiés, et d'orienter les choix d'approfondissement (études de faisabilité, études préliminaires). L'usage combiné des données FMD et des données issues de l'enquête ménages constitue ainsi un diagnostic robuste, qui renforce la légitimité et la pertinence du projet SERM pour répondre aux attentes exprimées par les citoyens lors de la concertation.

Renforcer la cohésion sociale et territoriale grâce à la mobilité

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

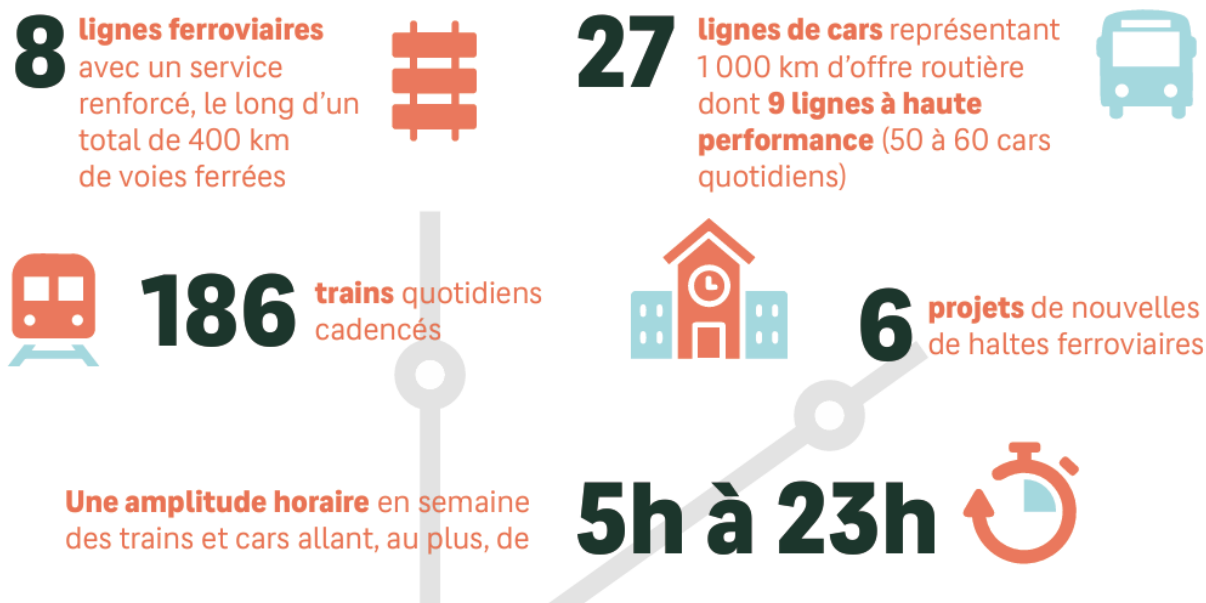
Le SERM constitue l'un des outils permettant de renforcer la cohésion sociale et territoriale. En effet, les centres urbains et leurs proches périphéries concentrent l'essentiel des emplois, des lieux de formation, des services publics ou encore des lieux culturels : dans le cas précis du périmètre du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

Enfin, le SERM inclut la réalisation d'une feuille de route dédiée sur la prise en compte du handicap dans les transports, pour que le réseau SERM soit plus accessible que le réseau actuel aux personnes en situation de handicap. De même, le développement de l'offre en transport public contribuera au dynamisme économique du territoire en permettant un meilleur accès aux emplois pour les salariés, via la desserte de zones d'emploi majeures et de zones d'activités aujourd'hui sans offre en transport public. Enfin, les mobilités durables étant en moyenne moins coûteuses pour l'utilisateur que la voiture individuelle, le projet SERM permet aussi de renforcer le pouvoir d'achat des citoyens.

Mieux lier le développement d'offres en mobilité avec l'aménagement urbain

Un des objectifs du SERM est de développer des offres de mobilités qui permettent de connecter une métropole et sa périphérie sans aboutir à un étalement urbain incontrôlé, consommant des espaces naturels ou agricoles et dénaturant les paysages. Cela implique un travail étroit entre les perspectives de développement de l'offre et les documents de planification, comme c'est le cas en ce moment sur la préparation du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain de Tours Métropole Val de Loire.

1.1.1 Les moyens proposés pour atteindre l'objectif du SERM dans le dossier de concertation



Les principales caractéristiques du projet

Le SERM de Touraine s'inscrit donc dans une démarche de transformation des mobilités autour de la Métropole de Tours en portant des ambitions majeures qui visent à offrir aux citoyens des alternatives à la voiture individuelle. Pour répondre à ces ambitions, le projet SERM s'appuie sur divers angles d'action :

- **L'augmentation de l'offre en mobilités durables tous modes** (trains, cars, autopartage, covoiturage...) par la création de nouvelles lignes, l'ouverture ou la réouverture de haltes ferroviaires et l'augmentation des fréquences de passage et de l'amplitude horaire des transports. Ces mesures visent notamment à contribuer au désenclavement des territoires périphériques et ruraux ;
- **L'amélioration de la qualité des transports**, par la création de connexions entre ces mobilités grâce à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (zones aménagées pour favoriser le passage d'un mode de transport à un autre), et grâce à des services multimodaux tels que des tarifs et des titres de transport adaptés ;
- **La structuration du territoire autour de ce nouveau réseau**. Il s'agit alors de coordonner les politiques d'aménagement avec les politiques de mobilité, en faisant émerger des projets urbains cohérents autour des zones les mieux connectées en transport en commun.

Un réseau de mobilité à haute performance sur un territoire élargi

Le SERM de Touraine s'inscrit dans un espace de près de 850 000 habitants, structuré autour d'un maillage de centralités urbaines, périurbaines et rurales. Il s'appuie sur un périmètre fonctionnel dépassant la métropole de Tours, intégrant des communes voisines (Chinon, Amboise, Loches, Sainte-Maure...) et connectant les principales polarités régionales. L'ensemble du réseau s'organise selon une logique radiale et transversale, articulée autour d'un réseau étoilé ferroviaire dense.

Un développement fondé sur l'existant et optimisé par étapes

Afin de rendre la réalisation du projet la plus efficace et la plus cohérente possible, le SERM capitalise sur les infrastructures existantes. Ce processus vise également à améliorer la qualité, la fréquence, la régularité et la lisibilité des services. Finalement, il est prévu de réaliser :

- 8 lignes ferroviaires principales en étoile autour de Tours, consolidées par des haltes à rouvrir (Fondettes-Saint-Cyr...) ou à créer (Tours-Verdun, Les Gués de Veigné, Joué Gutenberg, etc.) ;
- Des liaisons routières express sur les axes non ferroviaires, avec 9 lignes dites « Haute Performance », en complément de 18 lignes de maillage.

Des pôles d'échanges multimodaux (PEM) pensés comme articulations du réseau

Le projet prévoit une quarantaine de PEM hiérarchisés : pôles majeurs (Tours-Centre, Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours), pôles intermédiaires et PEM de proximité. Ces sites seront aménagés pour favoriser la correspondance entre train, car, bus, vélo, voiture partagée ou en covoiturage. Ils bénéficieront de services associés (stationnement, consignes vélo, intermodalité en temps réel, accueil numérique...).

Une architecture réseau multimodale et hiérarchisée

Le SERM adopte une logique de réseau maillé, hiérarchisé selon trois niveaux :

1. Réseau structurant (ferroviaire + cars express Haute Performance), avec un cadencement élevé et des dessertes à large amplitude horaire ;
2. Réseau secondaire assurant des rabattements vers les axes forts (bus classiques, cars interurbains) ;
3. Mobilités de proximité : transport à la demande, covoiturage, vélo.

Un système intégré au niveau des services et des outils

Le projet prévoit un système unifié de billettique, d'information voyageurs, de planification d'itinéraires et de réservation à l'échelle régionale via la plateforme

numérique JV Malin. Cette interface sera évolutive vers un système MaaS (*Mobility as a Service*) complet. Des tarifications coordonnées et une simplification de l'expérience usager font également partie des leviers du projet.

Une gouvernance coopérative entre collectivités

Le pilotage du SERM est porté par la Région Centre-Val de Loire, en lien étroit avec Tours Métropole Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine, le Département d'Indre-et-Loire et les intercommunalités partenaires. La maîtrise d'ouvrage est partagée selon les compétences (transports ferroviaires, voirie, urbanisme, infrastructures), avec une volonté d'articuler les choix stratégiques à travers une gouvernance interinstitutionnelle agile et pérenne.

Une mise en place du calendrier progressive pour une mise en œuvre à l'horizon 2040

Le SERM est conçu comme un programme évolutif. Plusieurs phases sont prévues :

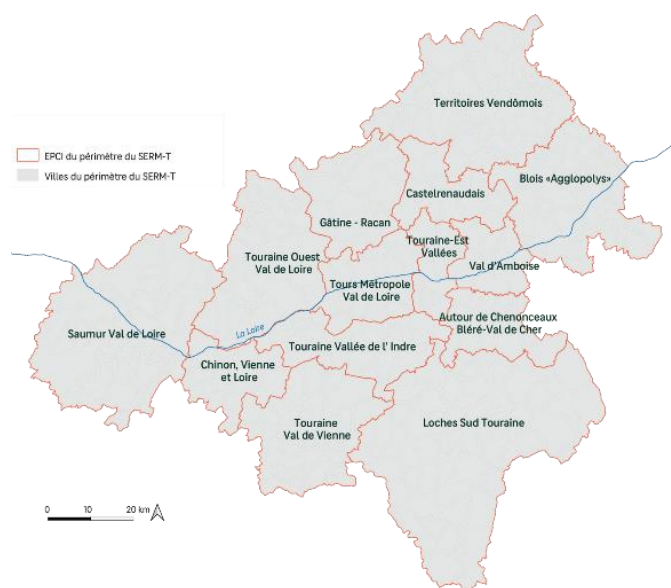
1. 2025-2030 : premières haltes, montée en charge des lignes prioritaires, création de PEM pilotes.
2. 2030-2035 : extension des lignes Haute Performance, développement de la billettique unifiée.
3. 2035-2040 : généralisation des dessertes, renforcement du maillage PEM, intégration complète dans les politiques d'aménagements.

Une concertation menée dans l'esprit de la convention d'Aarhus

Adoptée en 1998 sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), puis signée par la France en 2002 et retranscrit dans trois textes européens, la Convention d'Aarhus est un **accord international réglementant l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement**.

Dans le cadre de cette concertation, menée du 16 juin au 15 juillet 2025, les porteurs du projet s'inscrivent dans la philosophie des deux premiers piliers : **offrir à toutes et tous l'accès à l'information sur l'environnement détenue par les autorités publiques et permettre au public de participer au processus décisionnel ayant des incidences sur l'environnement**.

Le périmètre de la concertation



Le périmètre de la concertation SERM a repris le périmètre du SERM de Touraine, défini jusqu'à présent. Ce périmètre est basé sur celui l'aire d'attraction de Tours et prend en considération l'importance des flux quotidiens actuels, qui s'élèvent sur certains axes à plus de 25 000 flux quotidiens entre Tours Métropole Val de Loire et les intercommunalités d'Indre-et-Loire (hors flux interne et hors département). Il prend également en compte le souhait des partenaires d'améliorer les connexions avec les 3 agglomérations voisines de la Touraine. L'ensemble du territoire de l'Indre-et-Loire, ainsi que les intercommunalités de Saumur, Vendôme et Blois, ont donc été inclus dans le périmètre de la concertation, afin de tenir compte des dynamiques de flux sur l'axe ligérien élargi, formant ainsi un périmètre de près de 850 000 habitants.

Les outils d'annonce et d'information déployés et leur diffusion

Dossier de concertation et synthèse

Un **dossier de concertation de 36 pages** a été élaboré afin de présenter de manière complète le projet du SERM de Touraine. Il exposait les objectifs du projet, ses principales caractéristiques, les scénarios d'aménagement à l'étude, ainsi que les modalités de la concertation.

Ce document a été diffusé sous format papier à **160 exemplaires** au total, remis aux citoyens ou élus lors des rencontres de terrains. Il a également été mis à disposition dans les mairies situées dans le périmètre du projet, ainsi que sur le site internet de la concertation.

Une **synthèse de 12 pages** reprenant les grands axes du dossier de concertation a également été réalisée afin de faciliter l'appropriation du projet. Elle a été **mise en ligne** sur le site internet dédié à la concertation et distribuée lors des rencontres de proximité à hauteur de **160 exemplaires**.



Dossier de concertation mis à disposition du public ainsi que dans l'ensemble des EPCI et mairies disposant d'un registre de contribution



Synthèse du dossier de concertation disponible lors des rencontres de proximité

Décision de lancement

La décision portant organisation de la concertation publique volontaire sur le projet du SERM de Touraine, a été publiée **le jeudi 12 juin 2025 sur les sites internet de la Région Centre-Val de Loire et de Tours Métropole Val de Loire ainsi que sur celui du Syndicat des Mobilités de Touraine.**

<https://www.centre-valdeloire.fr/lactualite-de-la-region-centre-valdeloire/participez-la-concertation-publique-sur-le-serm>

<https://www.tours-metropole.fr/actualites/service-express-regional-metropolitain-participez-la-concertation-publique-jusquau-15>

<https://smt-touraine.fr/participez-et-donnez-votre-avis/concertation-service-express-regional-metropolitain>



Communiqué de presse et courrier d'information

Un communiqué de presse annonçant le lancement de la concertation a été diffusé à la mi-juin 2025. Il a permis d'assurer une première visibilité au projet du SERM de Touraine et d'inviter les habitants à participer à la démarche. Ce communiqué a notamment été relayé dans plusieurs médias locaux, dont :

- Agence de Presse APEI. "Indre-et-Loire. RER métropolitain à Tours : c'est le moment de donner votre avis." *Actu.fr*, 18 juin 2025, https://actu.fr/centre-val-de-loire/tours_37261/indre-et-loire-rer-metropolitain-a-tours-c-est-le-moment-de-donner-votre-avis_62787576.html.
- Bossard, Adrien. "Lancement d'une concertation publique sur le RER métropolitain de Touraine." *France Bleu*, 19 juin 2025, <https://www.francebleu.fr/infos/transports/lancement-d-une-concertation-publique-sur-le-rer-metropolitain-de-touraine-1076048>.

En complément, un **courrier d'information a été adressé en juin 2025 à l'ensemble des maires** des communes, les Présidents d'EPCI concernés par le périmètre du projet, les Présidents des Départements concernés, des 2 Régions limitrophes, des représentants des gestionnaires d'infrastructures et autres

contributeurs directs au projet. Ce courrier, co-signé par le Président de Région et le Président de Métropole, visait à leur présenter les grandes lignes du projet, à les informer du calendrier de la concertation et à les inviter à relayer l'information auprès de leurs administrés.

De manière plus générale, **la diffusion de l'information a été largement assurée sur l'ensemble du territoire tourangeau** grâce à la mobilisation conjointe des partenaires du projet, des acteurs institutionnels locaux et de leurs réseaux de communication. Un tableau récapitulatif des actions de diffusion mises en œuvre par les différentes parties prenantes est disponible en annexe du présent bilan.

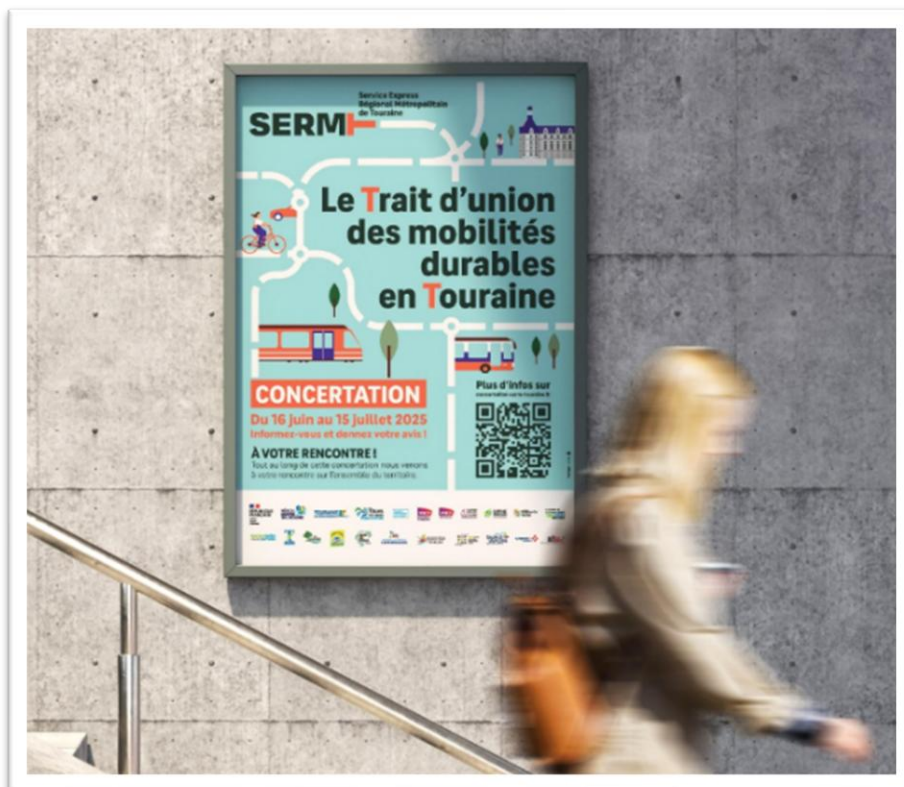
Dans le même temps, tout au long de la concertation le projet du SERM de Touraine a fait l'objet d'une couverture presse régulière, témoignant d'un intérêt médiatique marqué pour cette démarche de dialogue territorial. Plusieurs articles ont été publiés dans la presse quotidienne régionale ainsi que sur des médias radiophoniques locaux, relayant tant le contenu du projet que les modalités de participation citoyenne. Ces articles ont permis de sensibiliser un public large sur la concertation autour du SERM et d'en relayer des moments clés (lancement, réunions publiques, rencontres de proximité...). Un tableau synthétique répertoriant l'ensemble des retombées presse identifiées pendant la concertation est à retrouver ci-dessous :

Titre	Sujet	Source	Média	Date de publication
<u>« Comment le RER tourangeau pourrait bousculer le réseau de transport en Indre-et-Loire »</u>	Annonce concertation	Web	Info Tours	17/06/25
<u>« Indre-et-Loire. RER métropolitain à Tours : c'est le moment de donner son avis »</u>	Annonce concertation	Web	Actu.fr	18/06/25
<u>« Lancement d'une concertation publique sur le RER métropolitain de Touraine »</u>	Annonce concertation	Web	Ici Touraine (France Bleu)	19/06/25
<u>« Service Express Régional Métropolitain de Touraine : le projet présenté mercredi 2 juillet à Tours »</u>	Annonce réunion publique	Presse & Web	La Nouvelle République	27/06/25
<u>« Ça m'intéresse beaucoup » : à Loches, que pense-t-on du</u>	Rencontre Loches	Presse & Web	La Nouvelle République	02/07/25

<u>projet de RER métropolitain</u>				
<u>« La consultation autour de l'étoile ferroviaire met de côté la centralité de la gare de Tours »</u>	Bilan concertation	Presse & Web	La Nouvelle République	17/07/25

L'affiche

900 exemplaires d'une affiche au format A3 ont été réalisés pour annoncer les dates de la concertation et inviter le grand public à y participer. Ces affiches ont été diffusées à la fois auprès des acteurs du transport collectif tourangeau et des institutions locales, telles que les mairies, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les partenaires territoriaux du projet. Elles ont également été apposées à l'arrière des bus et à l'intérieur des tramways du réseau Fil Bleu, assurant une large visibilité à l'échelle de la métropole de Tours.



L'affiche de la concertation

Le flyer

297 flyers ont été distribués lors des différentes rencontres de proximité organisées dans le cadre de la concertation. Conçu pour permettre au plus grand nombre de s'informer sur les caractéristiques du projet du SERM de Touraine, ce support présentait les grandes lignes du projet et intégrait un QR code redirigeant vers le site internet de la concertation. Les citoyens pouvaient ainsi accéder directement à la documentation disponible en ligne, consulter les scénarios proposés pour le développement de l'offre ferroviaire, et déposer leur contribution en ligne.

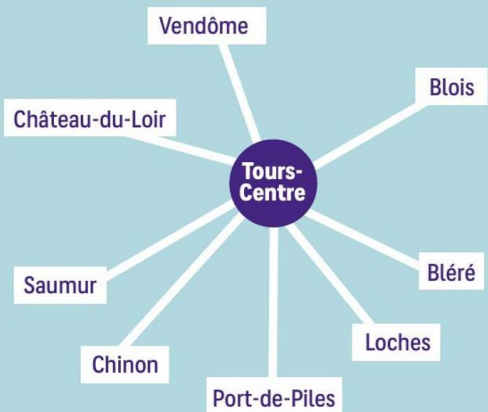


Les deux scénarios du volet ferroviaire

Les deux scénarios d'organisation de l'étoile ferroviaire tourangelle ont été systématiquement présentés lors des rencontres de proximité, sous forme de supports visuels. Cette mise à disposition permettait aux participants de mieux comprendre les différences entre le scénario 1 – où l'ensemble des trains convergent vers la gare de Tours-Centre, impliquant une reconfiguration de son faisceau ferroviaire – et le scénario 2 – qui propose une répartition des flux entre Tours-Centre et la future gare de Tours-Verdun, accompagnée de liaisons directes entre plusieurs villes moyennes (ex. : Château-du-Loir ↔ Bléré, Saumur ↔ Blois). Grâce à cette présentation comparative, les citoyens ont pu exprimer un avis éclairé sur leur scénario de préférence.

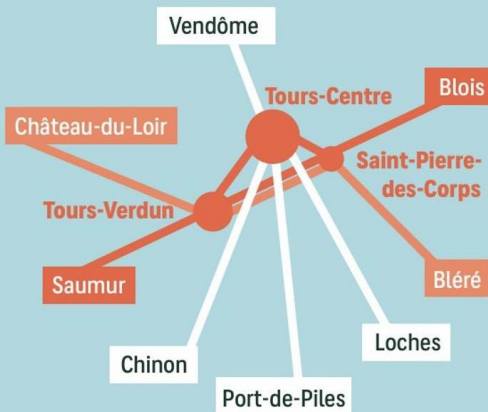
Scénario 1

L'ensemble de trains déployés dans le cadre du SERM convergent vers la gare de Tours-Centre. Impliquant une refonte complète de son faisceau ferroviaire.

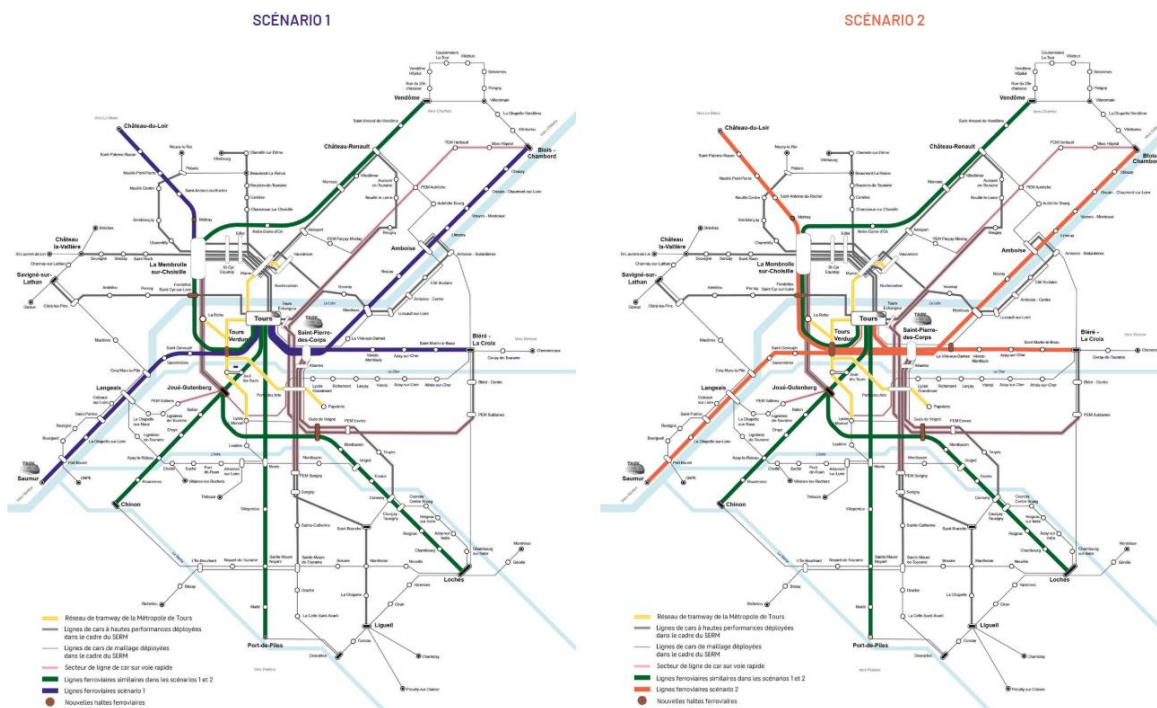


Scénario 2

Les flux ferroviaires sont répartis entre les gares de Tours-Centre et la gare de Tours-Verdun. Des liaisons directes sont créées entre Saumur et Blois et Château-du-Loir et Bléré.



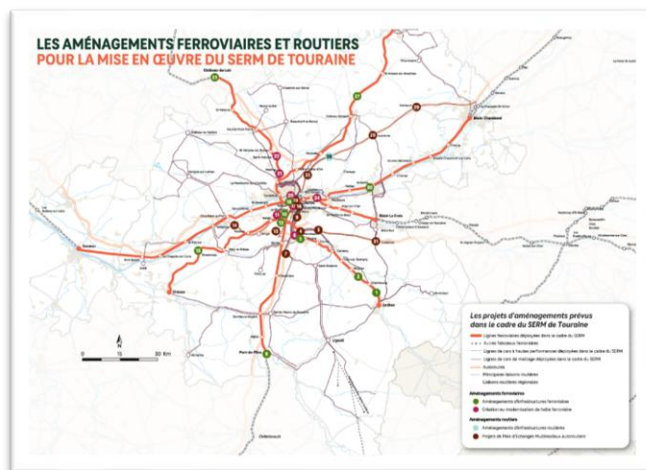
L'offre complète est ainsi représentées sur un plan-type pour les 2 scénarios :



Cartographie des aménagements

Une cartographie synthétique des aménagements envisagés dans le cadre du SERM de Touraine a été mise à disposition du public lors des différentes rencontres de proximité, ainsi que dans le dossier de concertation. Ce support visuel permettait de localiser l'ensemble des projets ferroviaires et routiers portés par les maîtres d'ouvrage : lignes ferroviaires renforcées, lignes de

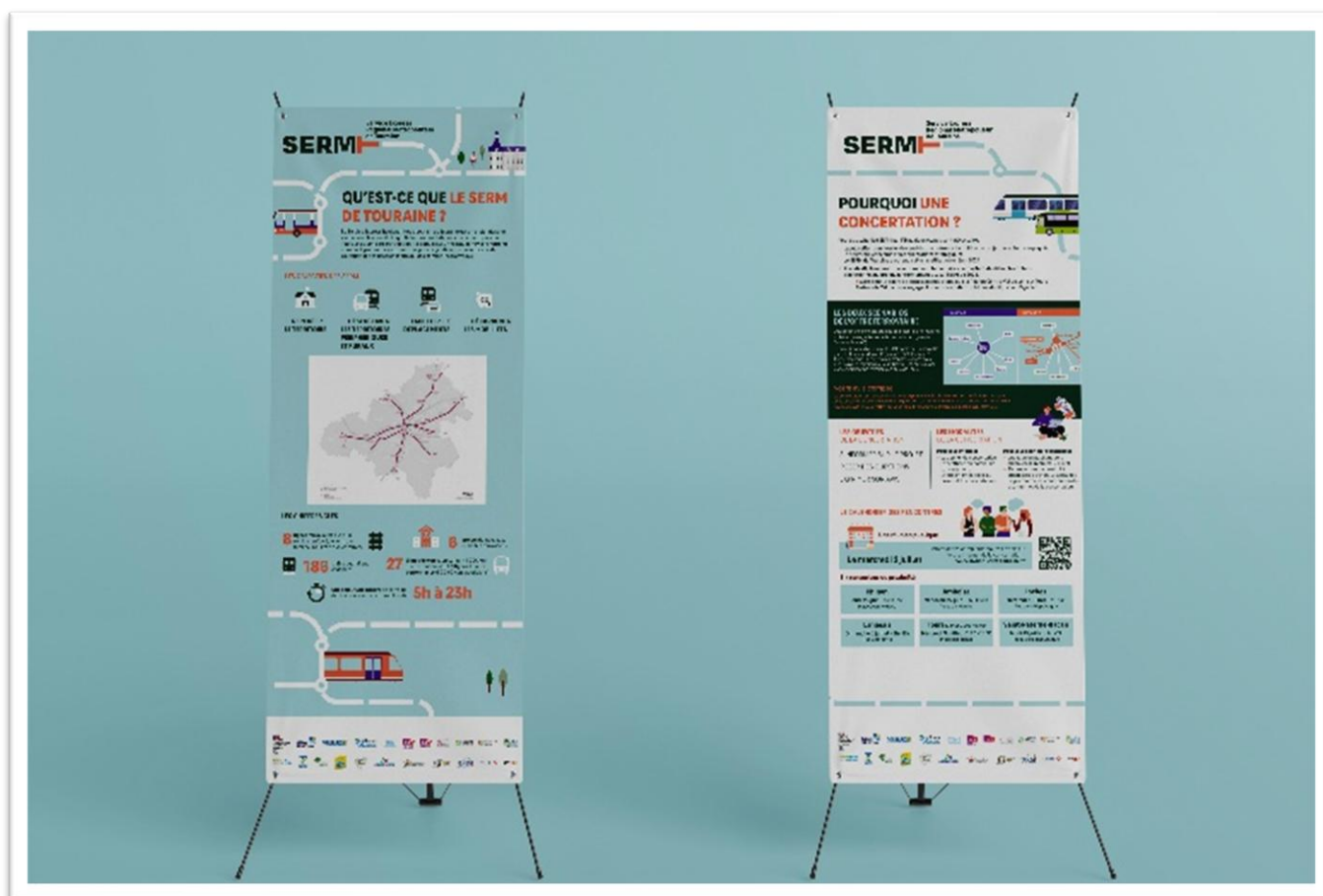
cars à haut niveau de service, lignes de maillage, créations ou modernisations de haltes ferroviaires, ainsi que les projets de pôles d'échanges multimodaux autoroutiers. Cette carte a permis aux participants de mieux visualiser le périmètre du projet et ses impacts concrets à l'échelle du territoire.



Kakémonos

Deux kakémonos ont accompagné chacune des rencontres de proximité organisées dans le cadre de la concertation. Ces supports visuels présentaient de manière synthétique les grandes lignes du projet du SERM de Touraine, les objectifs de la concertation ainsi que les deux scénarios d'organisation des flux ferroviaires soumis à l'avis du public.

Ces panneaux d'information ont contribué à éclairer les citoyens sur les enjeux du projet et à les aider dans l'expression de leur préférence.



Contenu des deux kakémonos

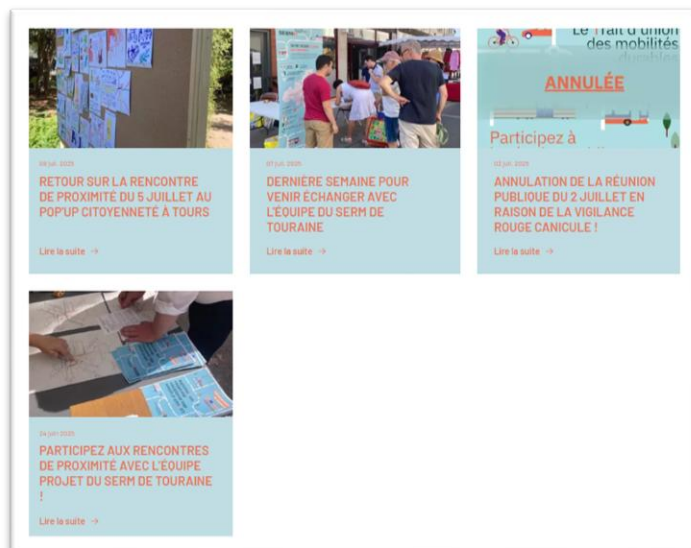
Site internet dédié

Un site Internet dédié à la concertation relative au projet SERM Touraine a été mis en ligne le 12 juin 2025 : www.concertation-serm-touraine.fr

Les différentes rubriques du site ont permis de présenter :

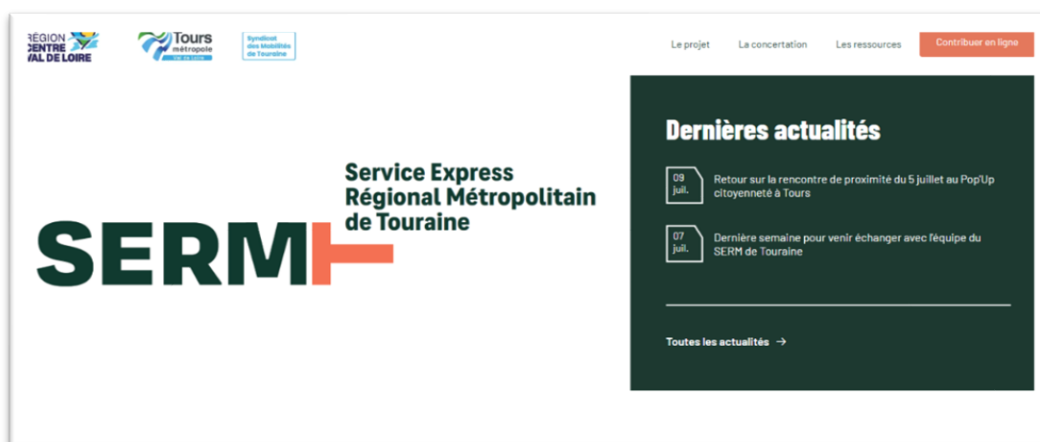
- **Le projet** : ses porteurs, son contexte, ses caractéristiques (le périmètre, les objectifs, les solutions proposées) et différents scénarios soumis à concertation du public. Le stop-motion était également disponible sur la page d'accueil, afin de communiquer les grandes lignes du projet de façon dynamique ;
- **La concertation** : sa justification, les modalités d'information et d'échange, le calendrier ;
- **Les ressources disponibles** : dossier de concertation, une synthèse de ce même dossier, ainsi que les comptes-rendus de rencontres de proximité.
- **La plateforme de contribution en ligne** : permettant aux citoyens d'émettre un avis, de poser une question et de se prononcer sur le scénario préférentiel souhaité concernant l'étoile ferroviaire.

Afin de partager l'information avec le plus grand nombre, les porteurs de projet ont régulièrement communiqué des actualités relatives à la concertation via le site internet de la concertation (page "Actualités") ainsi que via leurs réseaux sociaux.



Rubrique actualité du site internet

Entre le 16 juin et le 15 juillet, les différentes pages du site internet ont été **vues plus de 2 900 fois** par **plus de 1 200 utilisateurs différents**.



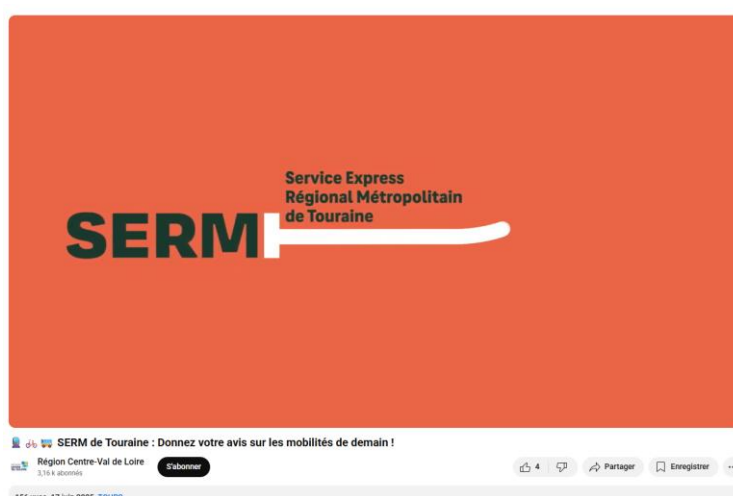
Page d'accueil du site internet

Animation graphique

Afin de proposer une présentation dynamique du projet, une **animation graphique** (*motion design*) a été mise en ligne sur le site de la concertation du projet. Elle a permis d'exposer les grandes lignes du projet, ses objectifs, ainsi que les informations relatives à la concertation, le tout sous une forme particulièrement pédagogique et accessible. Elle était également disponible sous-titrée.



Visuels extraits du motion design



Réseaux sociaux

Des **kits de communication** ont été mis à disposition des communes, communautés de communes et associations du COE. Ces derniers, contenant visuels et descriptions, étaient utilisables afin de faciliter la diffusion de l'information relative à la concertation sur les réseaux sociaux (Instagram, Facebook, LinkedIn).



Publication réalisée sur Instagram par la Région Centre Val-de-Loire et Tours Métropole

En complément des différents canaux communicationnels mis en place par les maîtres d'ouvrage et les partenaires institutionnels, la concertation a également été relayée par la DREAL Centre-Val de Loire et par l'Observatoire Régional des Transports du Centre-Val de Loire. Ces deux structures ont diffusé sur leur site internet un appel à participation invitant les citoyens à contribuer à la concertation publique renforçant ainsi la visibilité du dispositif et la mobilisation des habitants du territoire.

- [Participez à la concertation publique sur le Service Express Régional Métropolitain de Touraine ! | DREAL Centre-Val de Loire](#)
- [Participez à la concertation publique sur le Service Express Régional Métropolitain de Touraine ! | Observatoire Régional des Transports du Centre-Val de Loire](#)

Les modalités de participation mises en œuvre

Récapitulatif chronologique des rencontres de la concertation

La concertation a permis d'aller à la rencontre d'au moins 594 habitants du territoire au total.

Date	Type de rencontres	Commune d'accueil	Nombre de participants
26 juin 2025	Rencontre de proximité	Chinon	31
27 juin 2025	Rencontre de proximité	Amboise	78

2 juillet 2025	Rencontre de proximité	Loches	51
5 juillet 2025	Rencontre de proximité dans le cadre de l'évènement Pop'Up Citoyenneté	Tours	35
6 juillet 2025	Rencontre de proximité	Langeais	44
8 juillet 2025	Réunion d'information citoyenne organisée par l'ADTT	Noyant-de-Touraine	5
9 juillet 2025	Rencontre de proximité	Tours	204
10 juillet 2025	Rencontre de proximité	Saint-Paterne-Racan	37
11, 12 et 13 juillet 2025	Rencontre de proximité dans le cadre du festival « Terres du Son »	Monts	109
TOTAL			594

Réunion publique

Une réunion publique d'initiative volontaire a été organisée par l'ADTT (Association de Développement des Transports Collectifs en Touraine) le mardi 8 juillet à Noyant-de-Touraine en présence de l'équipe du SERM afin de présenter de manière complète le projet SERM à un large public. Elle visait également à instaurer un temps d'échange, permettant aux participants de mieux appréhender les enjeux du projet et de partager leurs contributions.

Toutefois, en raison du placement du département d'Indre-et-Loire en vigilance rouge canicule à partir du mardi 1er juillet et par suite d'une décision de la Préfecture, **la réunion publique prévue le mercredi 2 juillet à 19h15 à la salle polyvalente du Sanitas a été annulée.**

Il était initialement prévu, lors de cette rencontre, de présenter de manière détaillée les objectifs et les grandes caractéristiques du SERM de Touraine, les deux scénarios étudiés pour l'organisation de l'étoile ferroviaire de Tours, ainsi que les aménagements routiers et ferroviaires envisagés. La réunion devait également permettre de revenir sur les enjeux identifiés dans le dossier de concertation – amélioration de la desserte périurbaine et rurale, fréquence et amplitude horaire, intermodalité – et d'ouvrir un temps d'échange avec le public afin de répondre aux interrogations et de recueillir les contributions directement en séance.

Formulaires de contribution

D'une part, les participants avaient la possibilité de transmettre à l'équipe SERM une contribution par voie électronique, via la plateforme de contribution du site internet de la concertation. Le formulaire en ligne permettait également aux contributeurs de renseigner leur scénario préférentiel (Scénario 1 ou 2). Au total, **286 contributions numériques** ont été enregistrées.

Fiche de contribution papier

Des fiches de contribution papier ont été mises à disposition lors de l'ensemble des rencontres de proximité afin de permettre à chacun de s'exprimer sur le projet du SERM de Touraine, notamment les personnes moins à l'aise avec les outils numériques.

Ce support d'expression avait pour objectif d'assurer l'inclusivité de la concertation en offrant une alternative d'avis accessible à toutes et tous. Les participants pouvaient ainsi formuler une

question, un avis ou une remarque sur les différents volets du projet, ou encore indiquer leur préférence entre les deux scénarios proposés.

Au total, **40 contributions papier** ont été collectées durant les rencontres de proximité.

[illegible]

Fiche de contribution papier mis à disposition lors des rencontres de proximité

Registres disponibles en mairie

Afin de garantir l'accessibilité de la concertation au plus grand nombre et ainsi dans **une logique de lutte contre la fracture numérique**, des registres papier ont été mis à disposition du public pendant toute la durée de la concertation. Ces registres permettaient à chacun, notamment aux personnes éloignées du numérique, de déposer une contribution écrite sur le projet du SERM de Touraine.

Répartis sur l'ensemble du territoire concerné par le projet, ces registres ont été installés à la fois dans les mairies, les sièges des intercommunalités partenaires et certains lieux de passage ou de service public. L'objectif était de couvrir un périmètre géographique large, en tenant compte des bassins de vie et des zones d'influence du projet.

Un total de **28 lieux de dépôt** a été mobilisé, permettant de collecter plusieurs dizaines de contributions papier. Ces dernières ont été intégrées dans l'analyse globale des avis exprimés au sein du bilan de la concertation. **Cependant, seuls 4 avis ont été reçus via les registres papier disponibles en mairie**, malgré leur mise à disposition tout au long de la concertation.

Listes des lieux accueillant un registre papier de concertation :

- Siège de Tours Métropole Val de Loire
- Mairie de Tours
- Mairie de Joué-lès-Tours
- Mairie de Saint-Pierre-des-Corps
- Siège de la Communauté de Communes du Castelrenaudais
- Siège de la Communauté de Communes autour de Chenonceaux Bléré Val de Cher

- Siège de la Communauté de Communes Gâtine Racan
- Espace de coworking le Prisme (Preuilly-sur-Claise)
- Siège de la Communauté de Communes Val d'Amboise
- Siège de la Communauté de Communes Loches Sud Touraine
- Mairie de Preuilly-sur-Claise
- Siège de la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire
- Mairie de Bourgueil
- Siège de la Communauté de Communes Touraine Est Vallées
- Mairie de Montlouis-sur-Loire
- Mairie de Monnaie
- Mairie de Reugny
- Mairie de Chançay
- Mairie de la Ville-aux-Dames
- Siège de la Communauté de Communes Touraine Val de Vienne
- Siège de la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre
- Mairie d'Azay-le-Rideau
- Mairie d'Esvres-sur-Indre
- Siège de la Communauté d'Agglomération Agglopolys (Blois)
- Siège de la Communauté d'Agglomération Territoires Vendômois
- Mairie de Saint-Amand-Longpré
- Siège de la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire

Délibérations en mairies

6 mairies & intercommunalités ont adopté une délibération quant à l'établissement du SERM de Touraine dont :

- Mairie de Naveil
- Mairie de Montbazou
- Mairie de Saint-Amand-Longpré
- Mairie de Loches
- Communauté d'agglomération Territoires Vendômois
- Communauté de communes Loches Sud Touraine

Ces délibérations n'avaient pas vocation à arrêter définitivement le projet, mais à affirmer un soutien politique de principe à la démarche engagée par la Région. Elles constituent un signe de l'intérêt et de l'adhésion des élus locaux à l'initiative, traduisant la volonté de relayer et d'accompagner la concertation auprès des habitants de leur territoire. Leur adoption a donc contribué à donner une légitimité supplémentaire au processus de concertation et à inscrire le SERM de Touraine dans une dynamique collective.

Contributions d'acteurs associatif et syndical

Par ailleurs, la concertation a suscité l'intérêt de diverses organisations telles que des **associations, partis politiques, syndicats, ou encore instances consultatives institutionnelles**. Au total, l'équipe SERM a reçu les contributions des acteurs ci-cités :

- Les Ecologistes 37 ;
- Collectif Cycliste 37 ;
- Comité URGENCE LCCLT (Ligne Châteauroux-Châtillon-Loches-Tours) ;
- Conseil de Développement de Tours Métropole ;
- CFDT Centre Val de Loire ;
- Secteur CGT des Cheminots de la région Centre Val-de-Loire ;
- ADTT (Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine).
- CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional).

La participation en chiffres

Nombre de contributions écrites

Au total, **326 contributions** ont été recueillies dans le cadre de la concertation publique du SERM de Touraine, entre le 16 juin et le 15 juillet 2025 soit :

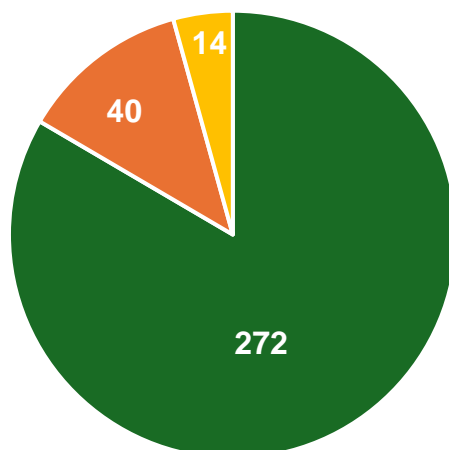
- 286 par voie internet, soit 87% des contributions ;
- 40 par voie papier, soit 13% des contributions.

Ces contributions se répartissent comme suit :

- **269 avis** exprimant une opinion, une préférence ou un ressenti vis-à-vis du projet,
- **57 questions**, témoignant d'un besoin de clarification ou d'information complémentaire,

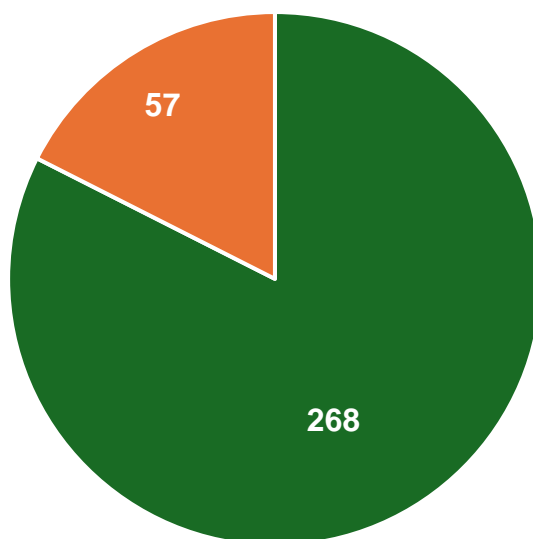
Dont 14 cahiers d'acteurs, émanant d'organisations, de collectifs ou de groupes constitués (associations, institutions, syndicats, etc.), et présentant une position argumentée sur le projet. Les cahiers d'acteurs, qui ont vocation à porter une contribution collective, rassemblent en eux-mêmes plusieurs propositions, interrogations ou recommandations formulées par leurs auteurs. Ils ont été mis en ligne sur le site de la concertation pour garantir leur accessibilité à tous. Par ailleurs, les questions spécifiques issues de ces cahiers ont été intégrées dans le tableur recensant l'ensemble des questions particulières posées par les contributeurs, afin d'apporter des réponses précises de la part des maîtres d'ouvrage.

Répartition des contributions par modalité de recueil



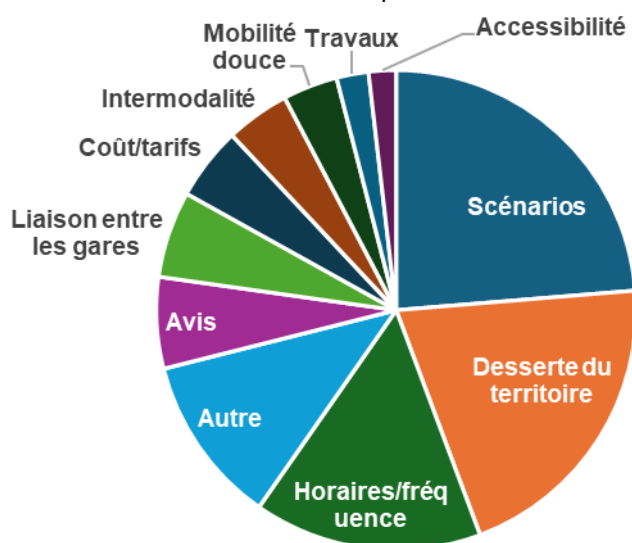
- Plateforme de contribution
- Fiches de contribution papier lors des rencontres de proximité
- Cahiers d'acteurs

Répartition des contributions en ligne par type

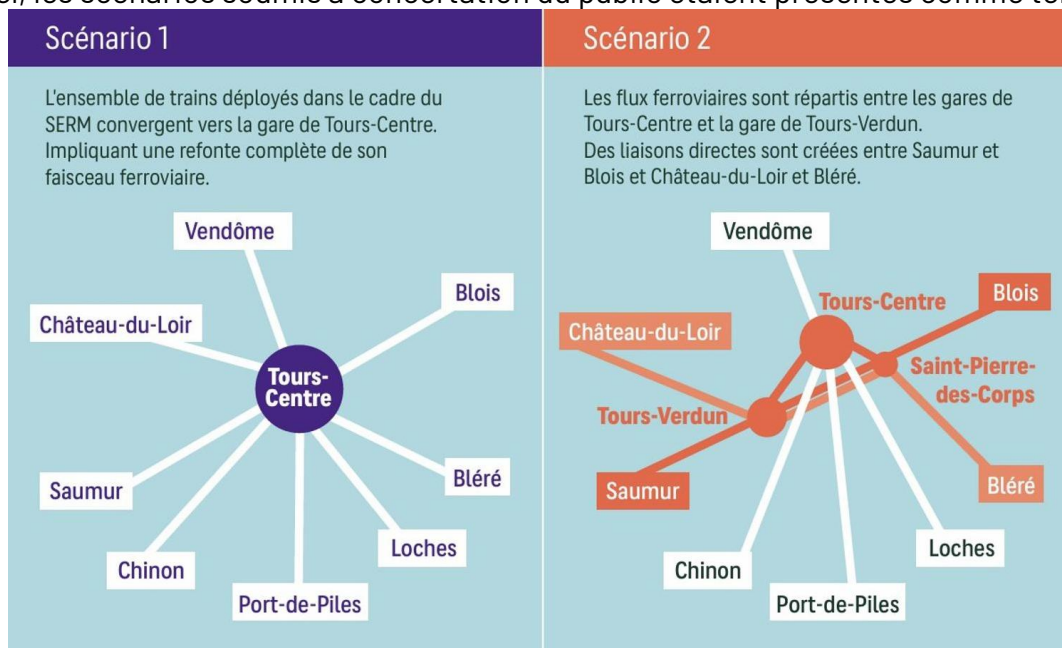


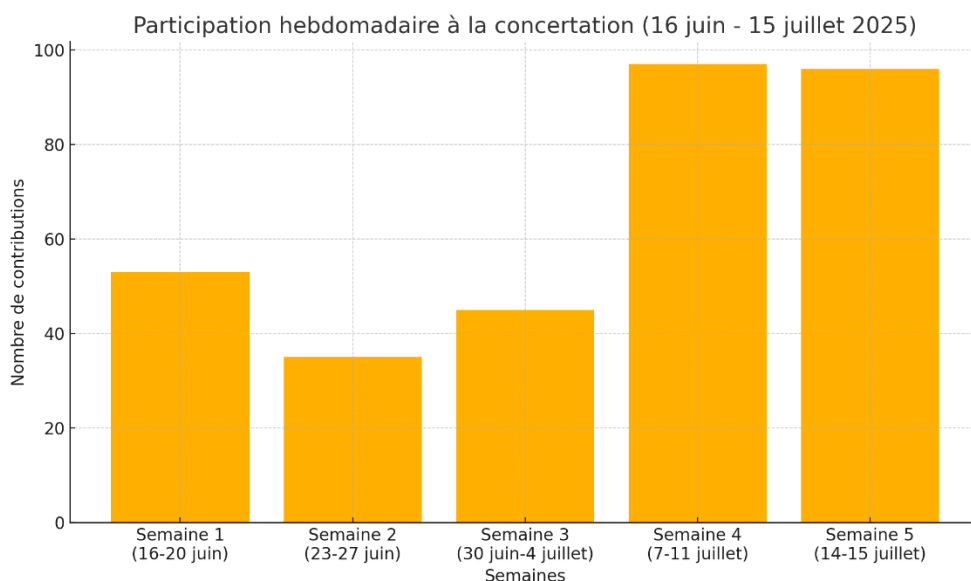
- Avis
- Questions

Poids des différentes thématiques dans les avis exprimés sur le projet SERM de Touraine



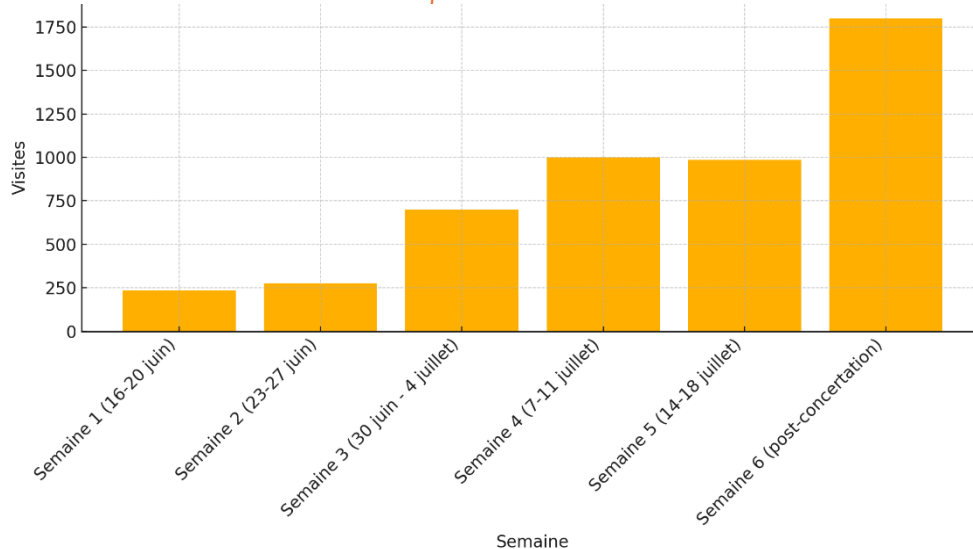
Pour rappel, les scénarios soumis à concertation du public étaient présentés comme tels :





La participation en ligne s'est intensifiée au fil de la concertation. Si les deux premières semaines ont enregistré un nombre modéré de contributions (respectivement 53 et 35), on observe une nette progression à partir de la semaine du 30 juin, avec un pic lors des deux dernières semaines : 97 contributions entre le 7 et le 11 juillet, et 96 lors de la semaine de clôture (jusqu'au 15 juillet). Cette dynamique témoigne d'un intérêt croissant du public à mesure que la concertation avançait, renforcé par la présence de l'équipe projet sur le terrain.

Evolution du nombre de visites par semaine sur le site de la concertation



La fréquentation du site internet de la concertation a connu une progression continue tout au long de la démarche. Après un démarrage modéré avec 235 visites la première semaine, le nombre de visiteurs hebdomadaires a sensiblement augmenté à partir de la troisième semaine pour atteindre un pic de 1 000 visites hebdomadaires entre le 7 et le 11 juillet, à partir de l'approche de la clôture de la concertation. Cette dynamique s'est poursuivie même après la clôture de la concertation, avec 1 800 visites enregistrées la semaine suivant le 15 juillet. Ces chiffres traduisent de l'intérêt prononcé du public tourangeau pour le projet du SERM de Touraine et d'une volonté d'information qui a dépassé le strict cadre temporel de la concertation.

Par ailleurs, les documents mis à disposition sur la plateforme ont été largement consultés par le public. Le dossier de concertation a été téléchargé 914 fois, tandis que la synthèse a enregistré 646 téléchargements. En complément, les comptes-rendus des différentes rencontres ont été téléchargés plus de 210 fois, témoignant d'un engagement attentif des citoyens dans le suivi des échanges menés sur le territoire tourangeau.

Partie 2 : synthèse thématique des contributions

A noter : Compte tenu de l'ampleur du périmètre concerné par le SERM de Touraine, qui couvre un large territoire aux réalités de mobilités diverses, et dans une démarche de transparence, un tableau de réponses détaillées aux interpellations spécifiques formulées au cours de la concertation est annexé. Celui-ci permet d'apporter des précisions thématiques ou territoriales aux questions, remarques ou propositions émises lors des rencontres de proximité, *via* la plateforme en ligne ou dans les cahiers d'acteurs.

Un projet globalement salué et attendu par les contributeurs

Une majorité de contributions reçues au cours de la concertation – qu'elles aient été déposées en ligne, exprimées lors des rencontres de proximité ou transmises via des cahiers d'acteurs, témoigne d'un large soutien de l'ensemble des citoyens rencontrés concernant le projet du SERM de Touraine. Pour beaucoup, ce projet représente une réponse concrète et structurante à plusieurs défis majeurs du territoire : la congestion routière, les inégalités d'accès à la mobilité, les enjeux environnementaux, ou encore la qualité de vie au quotidien.

- « *Le projet proposé est très complet, car il prévoit une solution de transport pour quasiment tout le territoire, avec une complémentarité intelligente entre le train et le car [...]. Ce réseau me permettrait de me passer de la voiture pour la quasi-totalité de mes déplacements.* » (Contribution n°161)
- « *La solution à long terme pour l'environnement en termes économique et environnemental mais aussi pour la santé.* » (Contribution n°298)

Plusieurs participants disent attendre avec impatience la mise en œuvre du SERM, perçue comme un levier pour encourager l'usage des transports collectifs et réduire la dépendance à la voiture individuelle. Certains soulignent les effets positifs attendus en matière de sécurité routière, tandis que d'autres insistent sur le potentiel du projet pour mieux profiter du territoire et de ses richesses culturelles sans recourir à un véhicule personnel.

- « *Ce serait vraiment super pour aménager mon temps de travail et éviter que je prenne ma voiture.* » (Contribution n°45)

Enfin de nombreuses contributions mettent en avant le caractère transversal et équilibré de l'offre envisagée, alliant à la fois un réseau ferroviaire renforcé et des solutions routières adaptées, dans une logique de complémentarité entre les différents modes de transports. Cette vision d'un système de mobilité plus juste, plus sobre et mieux intégré au territoire a été saluée par plusieurs représentants d'acteurs locaux, qu'ils soient associatifs ou institutionnels.

- « *Le SERM est une opportunité historique pour faire basculer nos mobilités vers un modèle plus juste, plus sobre et plus résilient.* » (Cahier d'acteur – Groupe Les Écologistes d'Indre-et-Loire)

- « Je ne peux que me féliciter de la démarche engagée [...] pour des mobilités décarbonées ayant un vrai impact sur la transition écologique avec une alternative solide à la prépondérance des déplacements routiers. » (Cahier d'acteur – Commune de Loches)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage se félicitent de l'adhésion globale au projet exprimée tout au long de la concertation. Ce soutien démontre la pertinence du SERM de Touraine face aux défis que rencontre le territoire en matière de mobilité, d'équité d'accès aux services et de transition écologique.

Une nécessité d'information soutenue sur certains aspects du projet

Quelques contributions apparaissent plus mitigées au vu de plusieurs facteurs tels que le coût du projet, les travaux engendrés et des délais de réalisation.

- « La question principale est la durée de réalisation du SERM. Le dossier de concertation mentionne la date de 2040. La question est : pourquoi ne pas amorcer les SERM dès maintenant et investir au fur et à mesure pour casser des goulets d'étranglement en capacité ? (Contribution n°285)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Lors de la concertation, il a été présenté une vision cible à l'horizon 2040. Un phasage de réalisation des offres sera réalisé lorsque la vision cible aura été stabilisée, à la suite de la concertation. L'objectif est de mettre progressivement en œuvre les offres proposées en priorisant en fonction du potentiel de fréquentation, des opportunités techniques et des capacités de financement. Par ailleurs, le niveau d'études est aujourd'hui un niveau amont, et certains aménagements devront être précisés dans des études ultérieures, en termes de programme et de coût, qui pourront amener à des évolutions du projet. Chaque projet d'infrastructure nouvelle fera également l'objet de concertations individuelles, comme cela a été fait sur la halte de Fondettes – Saint-Cyr-sur-Loire en décembre 2025.

De plus, la concrétisation d'un tel projet repose sur un cadre juridique et financier récemment clarifié, avec la loi de 2023 sur les Services Express Régionaux Métropolitains. C'est dans ce contexte que les travaux de structuration du SERM de Touraine ont pu être accélérés, grâce à l'engagement conjoint de l'État, de la Région Centre-Val de Loire, des collectivités locales et de leurs partenaires techniques.

La question de la différence de tarif entre le train et le car a également suscité de nombreuses réactions. Plusieurs participants ont dénoncé le coût relativement élevé du train, ce qui incite les usagers à privilégier le car là où c'est possible, ou à défaut la voiture individuelle. De nombreux participants, notamment âgés, ont également exprimé une méconnaissance des tarifs réduits auxquels ils ont droit, souvent en raison de la fracture numérique.

- « Les prix sont encore trop chers à ce jour pour prendre le train, ce qui n'incite pas les personnes à le prendre, en ce sens tant pour les TGV que pour les TER je souhaite qu'un abaissement de la tarification soit étudiée pour le bon développement du SERM de Touraine ! » (Contribution n°213)

- « *[Il faut] un tarif compétitif, ce qui n'est absolument pas le cas aujourd'hui avec un prix du billet de train qui est trois fois plus cher qu'une liaison par autocar. Il faut soit un tarif médian soit un tarif unique quel que soit le mode de transport.* » (Contribution n°300)

A ce propos, certains cahiers d'acteurs proposent par exemple la mise en place d'un tarif préférentiel lié à la valorisation touristique du territoire :

- « *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* » (Contribution du CODEV Tours Métropole Val de Loire)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Concernant la tarification, le coût du billet est aujourd'hui fortement subventionné par la Région, à hauteur de deux tiers du véritable prix en moyenne. Un billet vendu 10 € coûte en réalité 30 €, et est pris en charge à hauteur de 20 € par la Région, indépendamment de toute carte de réduction ou tarif particulier. Un travail est en cours pour proposer une tarification plus simple, plus lisible et plus juste dans le cadre du développement du SERM de Touraine. La problématique de la différence de coût entre le car et le train est bien identifiée et une tarification unique sera progressivement mis en place. Un pass permettant d'utiliser différents modes de transport durant une même journée est en cours de réflexion. Ce dispositif viserait à favoriser un usage souple et économique des transports collectifs. Dès fin 2025, la tarification sera simplifiée sur le périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine, avec la possibilité d'emprunter le train REMI sur des trajets internes au SMT avec un titre de transport Fil Bleu. La Région réfléchit aussi à mieux communiquer sur les tarifs du réseau. Plusieurs tarifs sociaux existent, notamment pour les plus de 60 ans. L'objectif est de mieux les faire connaître, grâce à des campagnes d'information locales et un relais via les Centres Communaux d'Action Sociale.

Par ailleurs, d'autres participants s'inquiètent du potentiel coût du projet :

- « *Des coûts pharaoniques sans compter les frais supplémentaires de fonctionnement chaque année et pour quelle rentabilité* » (Contribution n°289)

Ainsi, certains cahiers d'acteurs appellent à une clarification rapide du financement du projet, afin d'éviter un risque de perte de confiance des institutions liée à une absence de concrétisation de ce dernier :

- « *La question des moyens ne peut pas rester floue. Sinon les SERM reviendraient à une opération de communication « vendant » aux populations un rêve bien éphémère, car irréaliste* » (Contribution du CESER Centre-Val de Loire)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Concernant le financement, les maîtres d'ouvrage rappellent que la mise en œuvre du SERM s'inscrit dans une trajectoire de long terme, progressive et coordonnée. À ce stade amont, le coût global du projet est estimé de manière prudente entre 600 et 900 millions d'euros, sur une période allant de 2025 à 2055. Ce chiffrage reste indicatif, car encore dépendant d'hypothèses techniques, réglementaires et économiques appelées à être affinées dans les prochaines phases d'études. L'ensemble de ces coûts n'ont par ailleurs pas vocation à être assumés par la puissance

publique : par exemple Vinci Autoroutes finance la création de pôles d'échanges autoroutiers en fonds propres. De plus, le fonctionnement annuel du service – incluant l'offre ferroviaire et routière – engendrera des dépenses supplémentaires estimées entre 70 et 90 millions d'euros par an.

Les partenaires du projet poursuivent actuellement un travail conjoint pour construire une trajectoire financière consolidée et identifier les leviers de cofinancement, publics et privés, à mobiliser à chaque étape de déploiement. Cette dynamique s'inscrit dans un cadre national de soutien aux SERM, inscrit dans la loi de 2023 et appuyé par les collectivités et l'État⁴.

Certaines contributions s'interrogent également sur les prévisions de fréquentation du réseau de mobilités tourangeau.

- « Adeptes des mobilités douces, je suis d'accord avec le projet ; cependant je m'interroge : y aura-t-il des "clients" et combien ? » (Contribution n°277)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

S'agissant des prévisions de fréquentation, le SERM repose sur le principe de "choc de l'offre", fondé sur un constat éprouvé : c'est en améliorant sensiblement la fréquence, la lisibilité et la couverture territoriale de l'offre de transport collectif que l'on peut faire évoluer les comportements de mobilité. Le projet vise donc à déclencher un report modal significatif de la voiture vers les transports en commun, en particulier dans les zones aujourd'hui peu ou mal desservies.

Pour appuyer cette stratégie, une étude de mobilité approfondie a été conduite par la Région et co-financée par l'Etat avec l'appui d'un large partenariat : Métropole, SMT, Agence d'urbanisme de Tours, EPCI, Département, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, VINCI Autoroutes, et représentants citoyens. Cette étude s'est appuyée sur un diagnostic territorial et socio-économique fin, sur l'analyse des flux de déplacements domicile-travail et sur les perspectives de développement du territoire. Des données FMD de bornage des téléphones mobiles ont été achetées spécialement pour le projet sur la période 2023-2024 pour fiabiliser les analyses menées. Enfin, des prévisions de fréquentation des offres proposées ont été faites à l'aide d'une modélisation reconnue et éprouvée, utilisée par le SMT. Les solutions proposées – lignes ferroviaires renforcées, cars de maillage, pôles d'échanges, services adaptés aux publics scolaires ou précaires – ont été conçues pour répondre à la diversité des besoins et améliorer l'usage du réseau par le plus grand nombre.

Les maîtres d'ouvrage tiennent enfin à souligner que la concertation elle-même constitue un jalon essentiel dans la construction d'un projet réaliste, en prise avec les attentes du territoire. Les remarques formulées sur le financement et la fréquentation enrichiront les prochaines phases de définition opérationnelle.

⁴ Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains

La préoccupation principale des contributeurs : une meilleure desserte des territoires, notamment ruraux et périurbains

Améliorer la desserte du territoire tourangeau

Tout au long de la concertation, de nombreux participants – qu'ils aient contribué en ligne ou pris part aux rencontres de proximité – ont exprimé une attente claire : que le SERM de Touraine permette une amélioration significative de la desserte des territoires périurbains et ruraux, souvent perçus comme les grands oubliés de l'offre actuelle de mobilité.

Pour de nombreux habitants des petites communes ou des zones en marge des axes structurants, les contraintes d'accessibilité et la faible fréquence des services existants limitent aujourd'hui leur recours aux transports collectifs, les contraignant à une dépendance quotidienne à la voiture individuelle. Cette situation est vécue comme une inégalité territoriale forte, en particulier pour les jeunes, les personnes âgées ou les publics en situation de précarité.

- « L'amélioration de l'offre de mobilité est essentielle pour tous les habitants, urbains, péri-urbains et ruraux. La proposition de maillage par des lignes de cars avec des fréquences régulières dans la journée, dans les 2 sens, y compris le week-end, est indispensable pour les habitants des villages ruraux du territoire afin de permettre à ceux qui ne disposent pas d'une voiture de se déplacer pour le travail, les études, les soins, les courses, les loisirs, de proposer des économies importantes sur le coût de transports, d'éviter l'utilisation de la voiture individuelle, incontournable en ruralité. » (Contribution n°175)
- « Ces propositions sont hyper intéressantes pour [...] les jeunes sans permis entrant dans le monde du travail, qui pourront accéder plus facilement à l'emploi, aux formations et à la vie sociale, sans dépendre d'une voiture qu'ils ne possèdent pas encore ou dont le coût est trop élevé. Aujourd'hui, beaucoup de talents restent bloqués faute de mobilité adaptée. Ce projet est donc un levier concret pour l'emploi, l'insertion et la dynamique économique locale » (Contribution n°212)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'enjeu d'une desserte plus équitable du territoire tourangeau est pleinement reconnu et partagé par les partenaires du SERM de Touraine, qui en ont fait un des principaux objectifs du SERM. Le projet a été pensé dès l'origine pour répondre aux difficultés spécifiques rencontrées par les habitants des zones périurbaines et rurales, souvent confrontés à une offre de transports collectifs insuffisante. L'objectif est clair : proposer une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle, notamment pour les publics non motorisés, précaires ou éloignés des bassins d'emploi et de services.

Pour cela, le SERM repose sur un maillage fin du territoire, articulant plusieurs solutions de transport : des lignes ferroviaires renforcées, des lignes de cars à haut niveau de service, des cars de maillage destinés aux territoires plus diffus, mais aussi des solutions de rabattement et de mobilité partagée (covoiturage, vélos, autopartage). Cette offre vise à garantir une accessibilité élargie, dans les deux sens de circulation et sur des plages horaires suffisamment étendues, y compris le week-end.

Enfin, cette amélioration de l'offre de transport collectif est pensée en articulation avec les politiques d'aménagement du territoire : en accompagnant la densification autour des haltes

existantes ou à venir, le SERM entend contribuer à un développement territorial équilibré, évitant la dispersion urbaine tout en renforçant la dynamique des centralités locales.

Les maîtres d'ouvrage réaffirment ainsi leur engagement à faire du SERM un levier de réduction des inégalités territoriales, de justice sociale, et de transition écologique au service de tous les habitants de la Touraine.

Lors des rencontres de proximité, les échanges ont permis d'illustrer concrètement ces attentes en matière de desserte. Plusieurs participants ont souligné la nécessité de renforcer les liaisons entre Tours et leur commune, à l'image de riverains résidant à Chambourg-sur-Indre ou Saint-Quentin-sur-Indrois.

- « Depuis Chambourg-sur-Indre, il est très compliqué de se rendre à Tours sans voiture. Une offre plus fréquente permettrait de désenclaver les petites communes comme la nôtre. » [Rencontre de proximité n°3]

Lors de la rencontre de proximité de Saint-Paterne-Racan, un habitant a plaidé pour la mise en place d'une ligne routière directe entre Tours et Amboise. Cette proposition répond à un double enjeu : améliorer la desserte de la vallée de la Loire à l'est de Tours et renforcer l'articulation entre les communes rurales et l'agglomération tourangelle. Elle illustre une attente forte exprimée par plusieurs participants : disposer de liaisons routières structurantes en complément du réseau ferroviaire, afin de faciliter les déplacements quotidiens domicile-travail ou études

- « Une liaison régulière entre Tours et Amboise est indispensable, notamment pour ceux qui vivent au nord du département mais travaillent ou étudient dans l'agglomération tourangelle. » [Rencontre de proximité n°7]

À Amboise, des propositions ont porté sur une meilleure desserte de quartiers spécifiques, tels que La Boitardière au sud-est de la commune, ou encore sur des équipements publics comme la nouvelle maison de santé. Certains participants ont également évoqué l'opportunité de créer de nouvelles haltes ou gares, notamment au carrefour de Verdun (Tours-Verdun), ou encore à Joué-lès-Tours, afin de répondre aux dynamiques de peuplement et aux flux de mobilité émergents.

- « Il faudrait penser à desservir des zones comme La Boitardière ou la maison de santé, qui restent aujourd'hui mal reliées, surtout pour les personnes âgées ou sans véhicule. » [Rencontre de proximité n°2]

Enfin, plusieurs habitants ont insisté sur le besoin d'une desserte plus directe des lycées depuis la périphérie, en particulier par des lignes de car adaptées aux horaires scolaires.

- « Il manque clairement des lignes de car qui passent tôt le matin et en fin d'après-midi pour emmener les jeunes vers leurs lycées depuis les villages. » [Rencontre de proximité n°1 à 8]

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La concertation a permis de faire émerger des besoins très concrets en matière de desserte des territoires, notamment ruraux ou périurbains. Le SERM de Touraine vise justement à mieux relier

ces territoires aux pôles urbains, à travers une offre ferroviaire et routière renforcée, pensée pour répondre aux usages du quotidien.

Concernant la demande d'une meilleure desserte de communes comme Chambourg-sur-Indre ou Saint-Quentin-sur-Indrois, les scénarios 1 et 2 du projet prévoient une réorganisation des offres ferroviaires et routières dans le secteur, bénéficiant aux deux communes. L'arrêt de la ligne Loches – Château-Renault sera ajouté clairement sur les prochaines cartes du SERM. L'objectif est de réduire la dépendance à la voiture individuelle, en rendant le train ou le car plus attractifs et réguliers.

La liaison routière entre Tours et Amboise a bien été identifiée comme un axe structurant. Elle fait partie des corridors à fort potentiel sur lesquels un renforcement de la desserte par autocar est envisagé, à travers la création d'une ligne entre Tours Nord et Amboise notamment, avec des horaires adaptés aux besoins des actifs et des étudiants. Plus globalement, la gare d'Amboise bénéficiera d'une amélioration significative de sa desserte dans le cadre du SERM : le nombre de trains de/vers Tours passera en vision cible de 56 à 88 trains par jour, avec un intervalle de passage pouvant aller jusqu'à 15 minutes en heure de pointe.

S'agissant des propositions de desserte fine à l'échelle infra-communale (ex. : quartier de La Boitardière, maison de santé d'Amboise), le projet inclut une réflexion sur l'intermodalité locale, notamment par le biais de connexions avec les réseaux de transport urbains ou de services de mobilité de proximité (navettes, mobilités douces, etc.). La ligne routière en réflexion entre Château-Renault et Loches, en passant par Bléré et Amboise, desservira également la zone de la Boitardière.

La question de la création de nouvelles haltes ferroviaires a également été soulevée par les partenaires locaux. Plusieurs sites comme Tours-Verdun ou Joué Gutenberg font actuellement l'objet d'études d'opportunité, en lien avec les dynamiques d'urbanisation et les besoins exprimés lors de la concertation.

Enfin, les remarques concernant les trajets scolaires ont été entendues. Le SERM intégrera dans sa structuration une réponse aux besoins spécifiques des lycéens, notamment par la mise en place de lignes de car à haut niveau de service et un élargissement des amplitudes horaires en semaine. Le projet s'articulera avec l'offre Fil Bleu, en développement notamment avec l'arrivée de la seconde ligne de tramway à Tours. Par exemple, le lycée Vaucanson bénéficiera d'une desserte renforcée par plusieurs lignes en provenance du nord du département. Par ailleurs, une offre scolaire spécifique sera maintenue pour assurer les liaisons vers les principaux établissements, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité.

Une demande d'optimisation des correspondances

Par ailleurs, des demandes d'une offre renforcée, plus prévisible et organisée de façon à faciliter les correspondances sont transmises. En particulier, de nombreuses remarques issues de contributions citoyennes ou de cahiers d'acteurs expriment une insuffisance de navettes entre Saint-Pierre-des-Corps et Tours.

- « Il faut construire une ligne spécifique entre Tours et Saint-Pierre-des corps avec une navette entièrement automatisée. Le temps entre les deux gares étant de 5 mn, nous pouvons avoir une navette toutes les 15 mn, plus de souci horaire. Les changements à Saint-Pierre-des Corps sont longs et insupportables. » (Contribution n°67)

D'autres participants ont également soulevé la problématique ferroviaire du manque de coordination entre l'arrivée de TER et les départs des TGV.

- « Simple partage d'une récente expérience personnelle : mon train en provenance de Paris entre en gare de Tours vers 20h40, plus de possibilités de rentrer à la maison en train ou en bus à Ballan Miré. Dommage. » (Contribution n°139)
- « Souhait d'une meilleure coordination des horaires entre les différents modes de transports. Par exemple, actuellement, travaillant à St-Pierre-des-Corps, je suis obligée d'attendre 40 mn le soir entre l'arrivée de mon train SPDC à Tours et le départ de mon deuxième train... » (Contribution n°140)

Réponses des maîtres d'ouvrage :

L'amélioration de la coordination entre les modes de transport, en particulier les correspondances ferroviaires entre TER et TGV ou entre gares de l'agglomération tourangelle, constitue l'un des objectifs majeurs du projet SERM de Touraine.

Concernant la liaison entre les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, les partenaires du projet sont conscients de la limite actuelle de l'offre. Le scénario 2 du SERM, qui prévoit une répartition des flux ferroviaires entre les gares de Tours-Centre et Tours-Verdun, vise notamment à fluidifier les connexions et à réduire la pression sur le nœud ferroviaire central. L'augmentation de l'offre ferroviaire du SERM permettra de fait une meilleure liaison entre les gares de Tours Centre et de Saint-Pierre-des-Corps.

Par ailleurs, la coordination entre les horaires des TER et des TGV fait l'objet d'un travail spécifique mené entre la Région Centre-Val de Loire, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. L'objectif est de limiter les temps d'attente aux correspondances, notamment en soirée et en heures creuses, et de garantir des enchaînements plus fluides entre les différents types de trains, comme cela a été souligné dans plusieurs contributions.

Enfin, le SERM prévoit une régularité accrue des services entre 5h et 23h, facilitant les trajets domicile-travail, les déplacements occasionnels, ainsi que les retours en soirée. Une attention particulière est portée aux territoires périurbains et aux liaisons vers les communes de première et deuxième couronne, afin de renforcer l'attractivité du réseau pour l'ensemble des usagers.

Des horaires et fréquences de passage à augmenter, nécessaires à l'efficacité du projet

Augmenter la plage horaire de circulation des lignes

Un grand nombre de participants a insisté sur la nécessité d'étendre les horaires de fonctionnement des trains et des cars, jugeant les plages actuelles trop restreintes pour répondre aux besoins réels des usagers. Cette attente est particulièrement marquée chez les actifs ayant des horaires décalés, les jeunes souhaitant accéder aux activités culturelles ou nocturnes, ainsi que chez les personnes résidant en périphérie ou en zones rurales, pour qui le manque de liaisons tôt le matin ou tard le soir accentue la dépendance à la voiture.

Les retours recueillis lors des rencontres de proximité, notamment *via* les contributions en ligne, traduisent une volonté de disposer d'une offre de transports plus souple et continue, y compris en

heure creuse, les week-ends, et notamment le dimanche soir, moment régulièrement mentionné comme un "point noir" en termes de retour vers la périphérie tourangelle.

Les usagers soulignent également que cette extension de l'amplitude horaire est indissociable de l'efficacité globale du SERM : elle permettrait d'assurer une meilleure accessibilité aux services, aux loisirs, à l'emploi, et donc de réellement favoriser le report modal vers les transports en commun.

- « Très favorable à l'amélioration du cadencement. L'amélioration de l'amplitude horaire de l'offre est une très bonne chose à souligner pour le bon développement du SERM de Touraine. » (Contribution n°216)
- « Augmenter la plage horaire des cars [...] Plus de fréquences, plus de possibilités de trajet. » (Contribution n°321)
- « Je rentre parfois tard et je dois souvent prendre la voiture faute d'alternative. Je suis très favorable au SERM car il me permettra d'avoir plus de possibilités de trajets à l'avenir » [Rencontre de proximité n°4]

Réponse de maîtres d'ouvrage :

Le projet de SERM de Touraine a été conçu pour répondre à une diversité d'usages et de situations, y compris en améliorant l'amplitude horaire des services de transport. La plage cible de fonctionnement, telle que présentée dans le dossier de concertation, prévoit en effet une circulation étendue de 5h à 23h en cible pour les trains et les cars à haut niveau de service, soit 18 heures de fonctionnement continu, du lundi au dimanche.

Cette extension vise à garantir une desserte adaptée aux rythmes de vie des usagers : trajets domicile-travail décalés, activités de loisirs, formations, retours tardifs ou déplacements précoces. Une attention particulière est portée aux plages horaires sensibles : tôt le matin, tard le soir et les fins de semaine.

L'objectif est également de réduire les effets de rupture de charge et d'offrir un service lisible et régulier, y compris en heure creuse, pour permettre à tous les publics – notamment les jeunes, les personnes âgées ou non motorisées – d'accéder aux services et équipements sans dépendre d'un véhicule personnel.

Les demandes exprimées par les citoyens et les acteurs du territoire viennent conforter ces orientations. Elles seront prises en compte dans le calibrage opérationnel des futures grilles horaires, en lien avec les opérateurs de transport et les collectivités partenaires. Le SERM a vocation à devenir un réseau structurant, fiable et disponible tout au long de la journée, au service de la transition écologique et de l'égalité d'accès à la mobilité sur le territoire tourangeau.

Renforcer les cadencements pour fiabiliser l'usage quotidien du SERM

De nombreuses contributions ont exprimé le besoin d'une augmentation significative de la fréquence des trains et des cars sur l'ensemble du réseau. Les participants soulignent qu'une meilleure régularité constitue un levier central pour rendre le service attractif, en particulier pour les publics dépendants des transports collectifs : jeunes, étudiants, actifs sans véhicule, personnes âgées ou en situation de handicap.

- « Le projet est très important pour améliorer les déplacements, la proposition d'horaires toutes les heures, est très intéressante. J'habite une très petite commune et toutes les propositions qui m'éviteraient de prendre ma voiture m'intéressent. » (Contribution n°85)

Les participants évoquent des fréquences actuelles trop faibles, peu adaptées aux contraintes de la vie quotidienne, notamment pour les trajets vers les établissements scolaires ou médicaux, ou encore pour les activités de loisirs. La régularité des dessertes, y compris en dehors des heures de pointe, apparaît comme un prérequis à l'efficacité du système : sans elle, le recours aux transports collectifs reste contraint par une faible flexibilité, poussant au maintien de l'usage de la voiture.

- « 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. » [Cahier d'acteur – CODEV Tours Métropole Val de Loire]
- « Il est indispensable et prioritaire de renforcer l'offre de train [...] pour diminuer les flux de circulation automobile sur la CD 751. Un rythme de plusieurs trains par heure serait un progrès considérable et aurait un impact environnemental et social positif. » (Contribution n°101)

Plusieurs personnes ont plaidé pour des trains ou cars toutes les 30 minutes, voire toutes les 15 minutes sur les axes les plus fréquentés. L'objectif d'un service dit "à la demande" ou "sans contrainte horaire" revient à plusieurs reprises, notamment dans les cahiers d'acteurs. Une offre cadencée, visible et stable, est ainsi vue comme un facteur de changement des comportements de mobilité.

- « Augmenter la fréquence, 1 train toute les 1/2 heures ne serait pas de trop, pour ceux qui travaillent en décalé, les étudiants au planning parfois décalés, les RDV médicaux de spécialistes uniquement sur Tours, et pour faire un peu de lèche vitrine ... » (Contribution n°11)

Dans certaines communes, les attentes vont encore plus loin. Plusieurs habitants, notamment lors de la rencontre de proximité à Loches, ont estimé que le projet devait être plus ambitieux en matière de cadencement, avec un objectif de trains ou cars toutes les 30 minutes, voire toutes les 15 minutes sur les axes structurants comme Loches-Tours ou Chinon-Tours.

- « A Loches, un train par heure ne suffira pas : si on veut vraiment changer les habitudes, il faut viser un train toutes les 30 minutes, sinon les gens continueront à prendre leur voiture. » [Rencontre de proximité n°3 – Loches]

De même, à Montbazou, certains participants ont insisté sur le renforcement nécessaire des lignes de cars, jugées aujourd'hui insuffisantes pour répondre aux besoins quotidiens des habitants.

- « Pour Montbazou, il faudrait prévoir plus de cars, surtout aux heures de pointe. Avec un car par heure, ce n'est pas suffisant : deux cars par heure permettraient vraiment d'offrir une alternative crédible à la voiture. » [Rencontre de proximité n°3 – Loches]

Les attentes exprimées en matière de fréquence renforcée dans la concertation confirment les orientations retenues dans le cadre du projet SERM. Ce dernier prévoit une montée en puissance significative de l'offre, tant ferroviaire que routière, en lien avec les besoins identifiés sur le territoire.

Pour les lignes ferroviaires, les scénarios étudiés visent :

- Un intervalle de 60 minutes en période normale, resserré jusqu'à 30 minutes en période de pointe sur les axes/gares à forte fréquentation ;
- Et, dans certaines gares (comme Joué-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps ou Amboise), une fréquence combinée avec les lignes régionales classiques qui peut atteindre 1 train tous les quarts d'heure.

Côté transports routiers, l'offre est pensée pour :

- Atteindre jusqu'à 1 car toutes les 20 à 30 minutes en heure de pointe pour les lignes structurantes (et 1 car toutes les 60 minutes en heure creuse) ;
- Et 1 car toutes les 1 à 2 heures sur les lignes de maillage, avec une offre renforcée sur certains créneaux (vendredi et samedi soir, par exemple).

Cette structuration vise à garantir la lisibilité, la régularité et la fiabilité du service. Un usager doit pouvoir "monter sans réfléchir", avec la certitude qu'un train ou un car passera rapidement. Cela constitue un changement de paradigme majeur par rapport à l'offre actuelle.

Ces propositions feront l'objet d'un calibrage progressif, en lien avec les collectivités partenaires, en fonction des moyens disponibles, des retours d'expérience et des dynamiques de fréquentation observées à la mise en service. Le SERM est conçu comme un réseau évolutif, capable de s'adapter aux besoins réels des territoires et à la montée en puissance de la fréquentation attendue.

La multimodalité : une condition pour la réussite du SERM

Contribuer au développement des mobilités actives

Dans de nombreuses contributions, les participants ont souligné l'importance d'intégrer pleinement les mobilités actives – marche à pied, vélo – au projet du SERM de Touraine. Ils sont perçus comme essentiels pour assurer une intermodalité fluide entre les transports collectifs et les trajets de proximité (domicile – gare, école – arrêt de car, etc.). Cette attente touche particulièrement les jeunes, les actifs des zones périurbaines ou rurales, mais aussi les publics souhaitant s'inscrire dans une démarche écoresponsable au quotidien.

Les échanges lors des rencontres de proximité comme les contributions en ligne témoignent d'une volonté prononcée des habitants pour des aménagements adaptés : stationnements vélos sécurisés, meilleure signalisation, emport des vélos dans les trains ou bus, continuités piétonnes autour des gares, etc. Ces demandes font écho à une attente d'un changement structurel du modèle de mobilité locale, jugé encore trop centré sur la voiture individuelle. En complément, certaines

contributions évoquent également la nécessité de soutenir d'autres formes de mobilités partagées comme le covoiturage ou l'autopartage, en prévoyant notamment davantage de places de stationnement dédiées dans les pôles de correspondance.

- « Pour faire les premiers et derniers kms de ses trajets domicile-travail, il faut développer l'intermodalité des transports en commun avec le vélo et la marche. Pour cela, les gares doivent devenir des vrais pôles d'échanges multimodaux avec plus d'abris vélo sécurisés et des itinéraires balisés pour s'y rendre ! » (Contribution n°133)
- « Prendre en compte le stationnement des vélos de façon sécurisée à proximité des gares (ça n'est pas du tout le cas actuellement pour celle des Savonnières par exemple) et l'emport des vélos dans les trains/bus/tram autant que possible ! » (Contribution n°233)
- « Il faut prévoir des places de covoiturage en gare de Vendôme centre car le petit parking actuel est trop petit. » (Contribution n°138)

Cette dynamique est particulièrement portée par les acteurs associatifs. A ce titre, la contribution du Collectif Cycliste 37 s'inscrit dans cette réflexion, avec son positionnement essentiellement centré sur cette thématique, tout en formulant plusieurs recommandations opérationnelles pour garantir une meilleure intégration du vélo dans le projet du SERM de Touraine : amélioration des cheminements, généralisation des stationnements sécurisés, intermodalité renforcée avec les lignes de cars et de train.

- « Nous soutenons totalement les objectifs du projet et par les moyens qui leurs sont associés. »
[Cahier d'acteur – Collectif Cycliste 37]

Néanmoins, quelques points d'attention sont à noter dans certaines contributions collectives à l'image de celle du Comité de Développement de Tours Métropole Val de Loire (CODEV) concernant par exemple une problématique particulière au niveau de la halte ferroviaire Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire auquel le SERM devra trouver une solution :

- « Le CODEV s'inquiète des difficultés d'accès à cette halte à vélo, complexifiant ainsi l'intermodalité. »
[Cahier d'acteur – CODEV Tours Métropole Val de Loire]

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet du SERM de Touraine accorde une place essentielle au développement des mobilités actives et partagées, en cohérence avec les objectifs de transition écologique et de désenclavement territorial. L'intermodalité est ainsi pensée dès la conception du projet, avec une attention particulière portée à l'amélioration des conditions d'accès aux gares et arrêts pour les piétons et les cyclistes.

Des pôles d'échanges multimodaux existants seront renforcés ou requalifiés et de nouveaux pôles d'échanges seront créés afin d'offrir des aménagements adaptés et sécurisés : stationnements vélos couverts et sécurisés, cheminements piétons et vélos, signalétique renforcée. L'intermodalité vélo-train fait également partie des principes structurants du projet, avec l'objectif de favoriser l'emport des vélos dans les trains et cars du réseau, selon les capacités et spécificités des véhicules.

Par ailleurs, le SERM intègre pleinement le développement du covoiturage et de l'autopartage comme des solutions complémentaires aux transports en commun. Les futurs pôles d'échanges

prévoient des espaces de stationnement réservés à ces usages, en lien avec les collectivités locales et les acteurs de la mobilité partagée.

Le maître d'ouvrage prend également acte des remarques spécifiques formulées dans les contributions collectives, telles que celle du CODEV sur l'accessibilité cyclable de la future halte de Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire. Ce point fera l'objet d'un examen particulier dans les phases ultérieures de conception du projet, en lien avec les acteurs locaux concernés.

Améliorer l'articulation des différents modes de transport

Par ailleurs, la réussite du SERM est conditionnée par un travail sur la multimodalité, c'est-à-dire l'amélioration de l'articulation entre les différents modes de transport. Cela doit notamment se traduire par une amélioration des parkings relais et des pôles d'échanges existants, qu'ils soient dédiés aux voitures, aux deux-roues ou aux vélos, de leur capacité ainsi que de leur localisation. Or, certains participants déplorent le manque de stationnements vélos à proximité des gares.

De nombreuses contributions ont mis en évidence la nécessité d'améliorer l'articulation entre les différents modes de transport pour assurer la réussite du SERM de Touraine. Cette attente en faveur d'une multimodalité fluide s'exprime tant du côté des usagers réguliers que des habitants des zones périurbaines et rurales, qui dépendent de solutions combinées (voiture + train, vélo + bus, etc.) pour se déplacer efficacement.

Les participants appellent à une reconfiguration ambitieuse des points de correspondance, notamment autour des gares ferroviaires et des grands axes routiers, afin de permettre une meilleure intégration des différents modes : transports collectifs, mobilités actives, véhicules individuels, covoiturage.

- « Repenser les places de parking aux abords des gares : plus de places pour inciter les personnes à laisser leur voiture au parking de la gare. » (Contribution n°62)
- « C'est une bonne idée ce projet de maillage, mais encore faut-il qu'on puisse garer nos vélos sans risque, et qu'il y ait assez de places à proximité des haltes. » [Rencontre de proximité n°5]

Plusieurs acteurs associatifs et collectivités, dans leurs cahiers d'acteurs, insistent sur l'importance de localiser ces pôles d'échanges multimodaux (PEM) de façon stratégique, y compris dans des secteurs à forte fréquentation ou dans les zones de transition entre milieu urbain et rural. Ils appellent également à une meilleure information voyageurs en temps réel, facilitant les correspondances entre différents modes.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le SERM de Touraine est pensé comme un réseau intégré de mobilités, dont l'efficacité repose sur une articulation renforcée entre les différents modes de transport. Cet objectif se traduit concrètement par le déploiement d'un maillage de pôles d'échanges multimodaux (PEM) à l'échelle du territoire. Ces PEM – qu'ils soient situés en milieu urbain, périurbain ou le long des grands axes routiers – seront conçus pour faciliter les correspondances et encourager le report modal, notamment depuis la voiture individuelle vers les transports collectifs. Elle permettra également

l'intermodalité, en favorisant les correspondances entre différents modes de transport, par exemple du train au bus urbain.

À ce jour, 12 pôles d'échanges situés sur le réseau autoroutier ont déjà été identifiés, dont 8 prévus dans le cadre du programme Autoroute Bas Carbone, réalisé par Vinci Autoroutes. Ces équipements seront conçus pour accueillir plusieurs usages selon les besoins : arrêts de bus, abris vélos sécurisés, aires de covoiturage, offres d'autopartage, parking-relais, signalétique intermodale, information voyageurs, cheminements piétons, etc.

En complément de ces PEM autoroutiers, le projet intègre également des pôles stratégiques hors réseau autoroutier, sur le réseau routier secondaire ou autour de gares ferroviaires, afin de mieux desservir les zones urbaines et périurbaines. Ces PEM viendront renforcer le maillage territorial et garantir une meilleure accessibilité pour l'ensemble des habitants de la métropole et de ses périphéries.

En parallèle, le projet prévoit l'élaboration d'une feuille de route vélo et la création par la suite d'un réseau vélo SERM, coordonnée avec le déploiement du réseau cyclable métropolitain Vélival, en cours de réalisation. Cette stratégie vise à garantir une bonne connectivité entre les réseaux cyclables et les infrastructures du SERM. Dès 2027, les gares principales du SERM seront toutes équipées d'abris vélo sécurisés.

Enfin, une attention particulière sera portée à la qualité de service et à l'ergonomie des correspondances, notamment par le développement d'outils numériques facilitant l'information et l'accès aux transports. À ce titre, le déploiement progressif de solutions liées à la plateforme JVMalin contribuera à améliorer l'intermodalité sur le territoire. JVMalin, déjà utilisé comme calculateur d'itinéraire régional, proposera à horizon fin 2025 une boutique en ligne unique (dans le cadre du dispositif MaaS – *Mobility as a Service*) permettant d'accéder à l'ensemble des titres de transport de la région Centre-Val de Loire, y compris le réseau urbain Fil Bleu. Ce dispositif facilitera ainsi les correspondances en proposant une expérience de mobilité fluide et centralisée. Cette approche s'inscrit pleinement dans la volonté des maîtres d'ouvrage de faire du SERM un levier de transformation des usages au service de l'attractivité du territoire.

Diverses autres préoccupations exprimées

Le déplacement de la gare de Saint-Antoine-du-Rocher

Au-delà des thématiques récurrentes liées à la desserte, aux fréquences ou à l'intermodalité, plusieurs préoccupations plus spécifiques ont été exprimées lors des rencontres de proximité. Parmi elles, la question du devenir de la gare de Saint-Antoine-du-Rocher a suscité des interrogations, notamment concernant son déplacement envisagé dans le cadre du projet. Certains habitants ont exprimé leur attachement à l'emplacement actuel de la gare, tandis que d'autres ont souligné l'intérêt potentiel d'un nouvel emplacement, jugé plus accessible pour les habitants de la commune.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le déplacement de la halte de Saint-Antoine du Rocher a été proposé pour rapprocher cette halte du bourg, pour la faire gagner en attractivité. Les maîtres d'ouvrage prennent acte de

l'attachement des citoyens à l'emplacement actuel et décident de ne pas poursuivre ce projet, et concentrer les efforts sur l'amélioration de la halte actuelle.

Une attention aux personnes à mobilité réduite

La question de l'accessibilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite (PMR) a été soulevée à plusieurs reprises au cours de la concertation, aussi bien dans les contributions écrites que lors des échanges en rencontres de proximité. Ces interventions témoignent d'une préoccupation réelle pour que le futur réseau du SERM garantisse l'autonomie, la sécurité et la dignité des personnes en situation de handicap ou de perte de mobilité.

- « *Le futur réseau doit être pensé pour tout le monde. Une personne en fauteuil roulant ou avec une canne doit pouvoir se déplacer seule, en toute sécurité et avec dignité, comme n'importe quel citoyen.* » [Rencontre de proximité n°4]

Des habitants ont souligné les limites du système actuel, notamment les difficultés à embarquer dans certains cars Rémi par manque de rampes adaptées ou de places disponibles. L'arrivée de nouveaux véhicules a toutefois été saluée comme un levier de progrès, en particulier grâce à l'installation d'élévateurs électriques nécessitant l'intervention du conducteur.

Plusieurs propositions concrètes ont été formulées par les participants afin de renforcer l'inclusivité du système : développement de balises sonores à l'ouverture des portes pour les voyageurs déficients visuels, amélioration de la signalétique au sol dans les gares, accès autonome aux trains sans assistance obligatoire, ou encore intégration d'indicateurs d'accessibilité dans les outils numériques de type MaaS.

- « *Avoir un MaaS qui donne des indications sur l'accessibilité PMR.* » (Contribution n°147)
- « *Avoir sur les portes des trains des balises sonores à l'ouverture des portes pour indiquer la position de la porte pour les PMR.* » (Contribution n°148)
- « *Idéalement, l'accès aux trains est possible aux PMR de manière autonome (pas besoin d'une assistance) avec signalisation au sol bien visible pour l'attente du train.* » (Contribution n°143)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Ce sujet est bien intégré dans la démarche du SERM de Touraine. L'accessibilité du réseau de transport pour les personnes à mobilité réduite constitue un axe prioritaire du projet SERM de Touraine. Les autorités organisatrices et transporteurs du territoire veillent à garantir que les infrastructures et les services proposés répondent aux normes d'accessibilité les plus exigeantes, en particulier celles prévues par le Code des transports et la réglementation sur les Établissements Recevant du Public.

Une feuille de route plus globale sur l'accessibilité est également en cours de réalisation, actant des principes pour permettre l'accessibilité dans les cars, trains, gares et pôles d'échanges du futur réseau SERM, selon les normes nationales. L'ensemble du réseau sera progressivement mis en accessibilité, en s'inspirant des éléments exprimés dans le SDAP régional. Par ailleurs, le développement de la plateforme numérique JVMalin, qui intégrera progressivement des fonctionnalités de type *Mobility as a Service* (MaaS), permettra d'afficher des informations sur l'accessibilité des lignes, gares et véhicules directement dans le calculateur d'itinéraires. Cette innovation visera à faciliter l'anticipation des déplacements pour les usagers en situation de handicap.

Maintenir une communication continue et précise sur l'avancée du projet

Au cours de la concertation, de nombreux participants ont salué la qualité des dispositifs mis en œuvre pour informer et impliquer les habitants : site internet dédié, documents de vulgarisation, rencontres de proximité, etc. Ces efforts ont été jugés utiles pour rendre compréhensible un projet perçu comme ambitieux et parfois complexe dans ses composantes techniques.

En complément, plusieurs habitants et acteurs institutionnels ont exprimé une attente forte : que la dynamique d'information se poursuive au-delà de la concertation initiale. Il a ainsi été souligné que le bon déroulement du projet repose en partie sur la capacité des maîtres d'ouvrage à maintenir une communication transparente, accessible et régulière tout au long de sa mise en œuvre. Cette exigence concerne aussi bien les avancées du calendrier, les arbitrages techniques que les impacts territoriaux concrets.

- « Pour que le projet reste crédible, il faut que les citoyens soient informés à chaque étape. Pas dans un jargon technique, mais dans un langage clair, qu'on comprend tous. » [Rencontre de proximité n°6]
- « Ce serait bien qu'il y ait un site régulièrement mis à jour, avec les étapes franchies, les décisions prises, les prochaines réunions... Aujourd'hui, c'est trop dur de suivre avec tous les projets qui se déroulent sur le territoire. » [Rencontre de proximité n°6]

Certains participants ont également insisté sur la nécessité d'adapter les formats et canaux de communication aux publics concernés : courriers papier, affichages en gares, outils numériques simples d'accès, ou encore relais via les collectivités et acteurs de terrain. Quelques suggestions ont porté sur la tenue d'événements réguliers d'information, ou la création d'un bulletin d'avancement du projet.

La plupart des cahiers d'acteurs insistent sur la nécessité de cadrer les futurs temps de dialogue, en clarifiant dès le départ les marges de concertation effectives et les échelles territoriales pertinentes, notamment dans un souci de lisibilité et d'efficacité du dialogue public.

- « Définir en amont, avec l'aide du CESER et des CODEV, une stratégie de concertation pour mettre en récit les SERM à l'échelle locale et régionale. Circonscrire le périmètre de la concertation en définissant dès le départ les choix qui seront concertés, et en les communiquant clairement aux populations. Organiser la concertation aux bonnes échelles territoriales en allant au plus près des réalités vécues des usagers et de leurs bassins de mobilité, des deux métropoles et des EPCI inclus dans les périmètres. » [Cahier d'acteur du CESER CVAL]

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage du SERM de Touraine partagent pleinement l'objectif d'assurer une information claire, régulière et accessible tout au long du projet. L'écoute et le dialogue avec les citoyens sont au cœur de la démarche engagée, et cette ambition ne s'arrête pas avec la phase formelle de concertation.

- En ce sens, plusieurs actions concrètes sont prévues ou déjà engagées : L'actualisation du site internet du projet, qui continuera de centraliser les documents de référence, les actualités du projet, les réponses aux questions fréquentes et les supports pédagogiques.

- Le développement d'outils numériques accessibles, à travers notamment le déploiement du MaaS *JV Malin*, qui intégrera une interface unique permettant d'informer les usagers sur l'ensemble de l'offre de mobilité (réseaux régionaux, transports urbains, intermodalité) à compter de fin 2025.
- La coordination avec les partenaires institutionnels (EPCI, Région, Syndicat des mobilités de Touraine, etc.) pour relayer les informations localement, via leurs canaux de communication (bulletins municipaux, réseaux sociaux, affichages...).

Enfin, les maîtres d'ouvrage veilleront à garantir une lisibilité des futurs dispositifs de concertation ou de participation, en clarifiant les marges de décision ouvertes au débat, les modalités de dialogue et les résultats attendus, dans la continuité des recommandations exprimées notamment par divers acteurs institutionnels.

La concertation qui vient de se dérouler est une première pierre de cycles de concertations à venir : à chaque projet d'infrastructure important, une concertation publique sera organisée, dans l'esprit de celle faite pour la réouverture de la gare de Fondettes Saint-Cyr-sur-Loire

Solidifier la gouvernance du projet

Parmi les contributions citoyennes et les cahiers d'acteurs, plusieurs ont mis en lumière un besoin de transparence et de clarification autour de la gouvernance du SERM de Touraine. Les participants ont notamment exprimé leur intérêt pour une meilleure compréhension des rôles respectifs des différentes institutions impliquées dans la conduite du projet, ainsi que des modalités de prise de décision.

- « On sent qu'il y a une bonne volonté générale autour du projet, mais il faut absolument une gouvernance lisible pour que les décisions ne se perdent pas dans les tuyaux administratifs. » [Rencontre de proximité n°4]

Certains craignent qu'un projet de cette ampleur, impliquant une pluralité d'échelles territoriales et d'acteurs (Région, EPCI, départements, opérateurs de transport, État...), ne pâtit d'un pilotage éclaté ou peu lisible, susceptible de nuire à sa mise en œuvre effective. La mise en place d'une gouvernance solide, lisible, partagée et dotée de moyens dédiés est donc apparue comme un enjeu fondamental de réussite du projet aux yeux de nombreux contributeurs.

Plusieurs propositions concrètes ont été avancées pour structurer cette gouvernance, notamment par le biais d'un groupement d'intérêt public (GIP) qui permettrait d'associer sagement les acteurs publics, les opérateurs de mobilité, voire certains partenaires économiques ou citoyens, dans un cadre stable et opérationnel. Certains appellent également à renforcer la concertation entre métropoles, départements et intercommunalités, pour garantir que les spécificités locales soient bien prises en compte à chaque étape du projet.

- « 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 souplesse d'organisation et de fonctionnement en fait la solution la plus adaptée pour porter ce projet. » [Cahier d'acteur du CODEV Tours Métropole Val de Loire]

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La gouvernance du projet SERM de Touraine est un sujet central identifié dès l'amont de la démarche, compte tenu du nombre et de la diversité des partenaires concernés. Le projet est piloté par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des Mobilités de Touraine, en lien étroit avec l'Etat, les collectivités locales concernées (EPCI, Département d'Indre-et-Loire), ainsi que les gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Autoroutes, etc.).

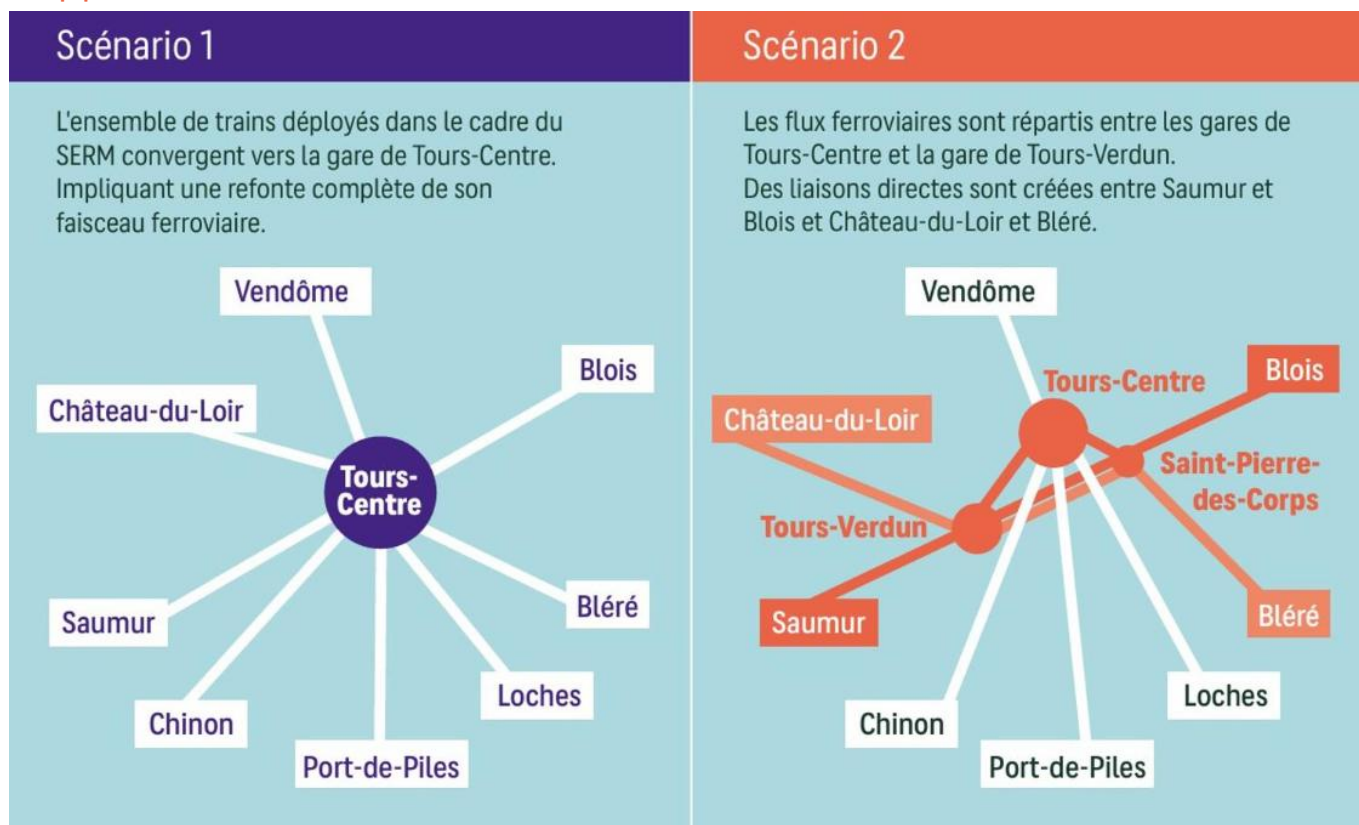
Une étude spécifique sur la gouvernance est en cours pour déterminer le mode d'organisation le plus adapté à la conduite et à la mise en œuvre du SERM dans la durée. Cette étude intègre les retours issus de la concertation, notamment les propositions de création d'un groupement d'intérêt public (GIP) ou d'un syndicat mixte. L'objectif est de garantir :

- une efficacité opérationnelle dans la mise en œuvre des actions ;
- une coordination fluide entre tous les niveaux de collectivités impliquées ;
- une représentation équilibrée des territoires concernés ;
- et une lisibilité des responsabilités vis-à-vis du grand public.

Enfin, la future gouvernance s'appuiera sur des outils de pilotage partagés et des instances de dialogue, afin de garantir une mise en œuvre progressive, concertée et adaptée aux réalités du territoire. Ces dispositifs seront présentés publiquement dès qu'ils auront été stabilisés, dans un souci de transparence et de pédagogie.

Les scénarios à l'étude : perceptions et préférences à l'issue de la concertation

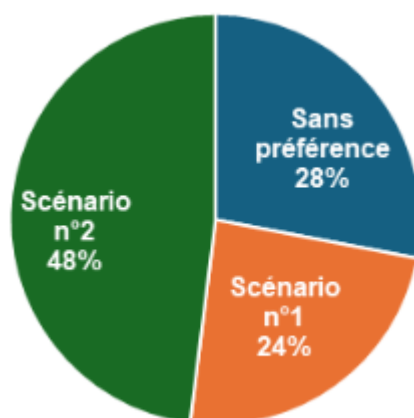
Rappel des scénarios



Scénario 1 : L'ensemble des trains déployés dans le cadre du SERM de convergent vers la gare de Tours-Centre, impliquant une refonte complète de la gare à travers l'augmentation du nombre de trains.

Scénario 2 : Les flux ferroviaires sont répartis entre les gares de Tours-Centre et la gare de Tours-Verdun, également créé dans le scénario 1. Des liaisons directes sont créées entre Saumur et Blois, ainsi qu'entre Château-du-Loir et Bléré, desservant la Métropole par Saint-Pierre-des-Corps et Tours-Verdun pour certains trains, ou par l'une de ces gares et Tours-Centre pour les trains ayant Tours-Centre pour terminus.

Répartition des choix des scénarios soumis à concertation



Sur l'ensemble des contributions exprimées à ce sujet après lecture du dossier de concertation, 48 % des participants se sont prononcés en faveur du scénario 2, 28 % n'ont pas exprimé de préférence nette entre les deux options, et 24 % ont soutenu le scénario 1. Ce résultat traduit un intérêt marqué pour une organisation plus distribuée du réseau, pensée comme plus robuste et évolutive face aux contraintes de capacité de la gare de Tours-Centre. Le scénario 2 a également bénéficié de l'adhésion d'une partie du public pour sa capacité à désaturer le centre-ville et proposer un maillage élargi du territoire. Toutefois, la liaison Château-du-Loir – Bléré, initialement prévue dans ce scénario, a suscité plusieurs interrogations sur sa pertinence. Les retours recueillis auprès des citoyens comme des élus ont en effet montré une préférence claire pour un maintien des liaisons directes vers Tours, jugées plus utiles et cohérentes avec les pratiques de mobilité actuelles, plutôt que pour une liaison traversante entre Château-du-Loir et Bléré.

Enfin, les échanges avec les citoyens, notamment lors des rencontres de proximité, ont permis de faire émerger l'esquisse d'un troisième scénario alternatif. Celui-ci chercherait à composer avec les deux gares TGV existantes (Tours-Centre et Saint-Pierre-des-Corps), afin d'offrir une montée en puissance plus rapide du SERM tout en optimisant les investissements. Il verrait également le maintien de la liaison directe présentée dans le scénario 2 entre Blois et Saumur, soutenue par les citoyens, et la suppression de la liaison directe Château-du-Loir – Bléré, remplacée par deux lignes Tours-Château du Loir et Tours-Bléré par la gare de Tours Centre, comme proposé dans le scénario 1. Si ce scénario 3 n'a pas été formellement proposé dans le dossier de concertation, sa formulation par les participants démontre un intérêt pour une solution hybride, équilibrant logique de centralisation et distribution des flux ferroviaires à l'échelle de la métropole tourangelle.

Scénario 1

Le premier scénario séduit une partie des contributeurs, notamment ceux résidant dans la métropole de Tours, pour sa lisibilité et sa simplicité d'usage. La centralisation de tous les flux en un point unique est perçue comme un atout pour faciliter les correspondances entre les différents modes (train, tramway, cars régionaux, vélos, etc.), en particulier pour les actifs ou les lycéens arrivant en gare de Tours pour ensuite rejoindre leur établissement via le tramway.

- « Le scénario 1, au-delà d'être beaucoup plus facile, rapide et moins coûteux, permet d'avoir la gare de Tours centre comme point central multimodal (avec les trains grandes vitesses, les bus régionaux et nationaux type Flixbus, les locations de vélo et autre covoiturage). » (Contribution n°39)
- « Pour la scolarité de nos lycéens, qui vivent à la campagne, le fait de pouvoir arriver à Tours centre est préférable pour ensuite pouvoir prendre le Tram. » (Contribution n°53)

Cependant, certains participants pointent les limites structurelles d'un tel modèle, notamment les risques de saturation du nœud ferroviaire de Tours-Centre à moyen ou long terme, ainsi que les conséquences potentielles d'une absence de diversification des points d'entrée dans le réseau en cas d'incident.

- « *Risque de saturation de la gare terminus de Tours à moyen et long terme avec ce projet ? Faut-il répartir les flux ? Sinon, plus logique de tout centraliser pour limiter les ruptures de charge.* » (Contribution n°69)

Par ailleurs, plusieurs habitants ont exprimé leurs difficultés à se projeter dans le scénario 2, en raison d'une méconnaissance de la future gare de Tours-Verdun. Ne pouvant pas visualiser concrètement cette nouvelle infrastructure et ses connexions avec les autres modes, certains ont préféré se tourner vers le scénario 1, jugé plus concret et immédiatement compréhensible car reposant sur un équipement existant et déjà familier.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le scénario 1 présente en effet une grande lisibilité pour les usagers, notamment en termes de correspondances et d'accessibilité directe au cœur de la ville de Tours. Cependant, il nécessiterait une transformation importante du faisceau ferroviaire en gare de Tours-Centre, ce qui pose des enjeux techniques et capacitaires majeurs. Le phasage de mise en œuvre est également plus complexe, reportant la des échéances plus lointaines la mise en œuvre du SERM. Cette option a donc été examinée avec attention dans les études préalables. Si elle présente certains atouts évidents pour les voyageurs, elle soulève aussi des interrogations sur sa capacité à absorber durablement la croissance des flux et à offrir la robustesse attendue d'un réseau métropolitain à long terme. Ces éléments ne remettent pas en cause la pertinence du scénario 1, mais justifient que d'autres solutions, plus équilibrées et diversifiées, soient également étudiées en parallèle, afin de disposer d'une vision complète des possibilités offertes au territoire.

À ce stade d'avancement des études, le coût du scénario 2 n'apparaît pas sensiblement différent de celui du scénario 1. En réalité, ce scénario présente même l'avantage de limiter certains enjeux techniques majeurs posés par une transformation lourde de la gare de Tours-Centre, aujourd'hui en impasse ferroviaire. Le scénario 2 reste donc pleinement envisageable du point de vue technique et financier, et sera approfondi dans les prochaines phases d'études pour en préciser les modalités concrètes de réalisation.

Scénario 2

Le scénario 2 a reçu un fort soutien de la part de nombreux participants, notamment pour sa logique de désengorgement de la gare de Tours-Centre et sa vision interterritoriale à l'échelle du territoire métropolitain. Le principe de répartir les flux entre Tours-Centre, Tours-Verdun et Saint-Pierre-des-Corps est perçu comme plus robuste, plus souple et plus évolutif, tout en permettant de développer des connexions nouvelles qui ne passent pas systématiquement par le centre de Tours.

- « *Meilleur maillage territorial avec une contrainte et un flux (trafic) réduit en gare de Tours Centre (cul de sac) et permet une possibilité d'itinéraire plus complète.* » (Contribution n°223)
- « *Je soutiens le scénario 2, car il propose une organisation plus équilibrée, robuste et adaptée aux besoins réels de la métropole tourangelle. Plutôt que de concentrer tous les flux en gare de Tours-Centre, déjà saturée et peu évolutive, ce scénario répartit intelligemment les dessertes entre plusieurs*

pôles (Tours-Verdun, Saint-Pierre-des-Corps, etc.), en créant des lignes traversantes. » (Contribution n°110)

Plusieurs participants ont également salué l'intérêt de ce scénario pour l'intermodalité, en évitant une concentration excessive sur un seul pôle d'échange, et en facilitant les déplacements traversants, permettant notamment un accès direct à la gare de Saint Pierre des Corps depuis l'ouest de la métropole.

- « Personnellement, je préfère le scénario n°2, [...] Afin : - D'éviter une trop forte centralisation des réseaux sur un énorme PEM au niveau de la gare de Tours ; - D'éviter l'engorgement du faisceau ferroviaire de la gare de Tours ; - De permettre la circulation de trains traversant la Métropole ; - De faciliter l'accès à la gare de Saint-Pierre pour les voyageurs de l'ouest. » (Contribution n°305)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le scénario 2, qui propose une répartition des flux ferroviaires entre plusieurs gares, a été largement discuté au cours de la concertation et a reçu un soutien important. Il présente l'intérêt de renforcer la robustesse du système ferroviaire en limitant les risques de saturation de la gare de Tours-Centre et en ouvrant la voie à de nouvelles liaisons interterritoriales.

Les études en cours intègrent également l'émergence d'un scénario dit « alternatif » ou « scénario 3 », évoqué par plusieurs participants et acteurs locaux. Celui-ci s'appuie sur une logique de compromis, combinant les atouts des deux scénarios présentés, notamment la prise en compte conjointe de Tours-Centre et de Saint-Pierre-des-Corps comme points d'entrée structurants.

L'objectif reste de garantir la meilleure articulation possible entre lisibilité pour les usagers, faisabilité technique et évolutivité du réseau à long terme. Les approfondissements en cours permettront de préciser les contours de ce choix, en tenant compte des remarques formulées lors de la concertation.

Ce scénario s'inscrit dans une logique de maillage et de polycentrisme, visant à offrir des alternatives efficaces aux usagers selon leur origine, leur destination et leurs habitudes de déplacement. Il facilite également l'organisation de lignes traversantes, tout en valorisant des pôles de correspondance secondaires comme Tours-Verdun ou Saint-Pierre-des-Corps, dans une vision globale du territoire.

Les études de faisabilité se poursuivent pour conforter cette orientation, tout en intégrant les remarques et besoins exprimés lors de la concertation. Une présentation détaillée du scénario retenu sera faite à l'issue de ces approfondissements.

Partie 3 : les enseignements et les engagements des porteurs du projet

Les enseignements de la concertation pour les porteurs de projet

Les maîtres d'ouvrage :

- Se réjouissent de la participation significative et de qualité, marquée par une forte implication des habitants, des usagers, des acteurs institutionnels et associatifs ;
- Constatent que les contributions ont confirmé l'adhésion de la population au projet, qui répond à une attente largement partagée d'amélioration de la desserte ferroviaire et routière du territoire tourangeau, avec des échanges qui ont notamment permis de démontrer l'intérêt du projet pour renforcer l'attractivité des territoires, améliorer les mobilités du quotidien et réduire la dépendance à la voiture individuelle ;
- Prennent en considération les quelques contributions plus sceptiques quant au coût du projet et à sa gouvernance ;
- Notent le besoin d'une desserte plus fine du territoire, en particulier des zones rurales et périurbaines ;
- Remarquent la forte attente exprimée en termes de fréquence et d'amplitude horaire accrue, notamment sur les axes structurants, condition essentielle de l'efficacité du projet ;
- Soulignent l'exigence partagée d'intermodalité et de cohérence très affinée des offres ferroviaires et routières, notamment la nécessité de faciliter les correspondances, de renforcer l'information voyageurs et d'aménager des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) fonctionnels et bien connectés ainsi que la volonté commune de solutions complémentaires aux trains et d'articulation entre elles ;
- S'associent à l'attention portée à la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées ou des publics en situation de fragilité économique ou sociale afin de garantir l'accès physique aux infrastructures (trains, cars, quais, gares), et de veiller à une tarification solidaire ;
- Relèvent la demande des participants d'une poursuite de l'information sur le projet, en particulier concernant les choix d'investissement et les coûts du projet ;
- Notent la proposition d'un scénario 3 porté par plusieurs contributions qui proposent de ne retenir que la liaison Blois-Saumur et de diriger les trains vers Bléré et Château-du-Loir en gare de Tours-Centre.

Les engagements des porteurs du projet

Au regard des enseignements tirés de la concertation par les porteurs du projet, ces derniers s'engagent à :

- Poursuivre le développement du SERM de Touraine, en tenant compte de l'intérêt manifesté pour une mise en œuvre rapide et ambitieuse ;
- Intégrer les retours exprimés dans le travail de consolidation du projet : évolution du phasage, approfondissement des besoins de desserte, ajustement des cadencements et de l'amplitude horaire, étude de la proposition d'un scénario 3 ;

- Enrichir les études en cours, notamment sur la gouvernance du projet, les coûts et les montages partenariaux, en veillant à garantir une information claire et transparente aux usagers ;
- Apporter des réponses ciblées à certaines attentes locales formulées lors des rencontres de proximité, comme les dessertes lycéennes, l'accessibilité PMR ou la desserte fine de certains quartiers ou villages mal desservis à ce jour par le biais de l'intermodalité
- Approfondir la dimension tarifaire du projet, pour permettre un accès élargi aux transports collectifs, en lien avec les enjeux sociaux et environnementaux ;
- Poursuivre le dialogue avec les citoyens au-delà de la présente concertation, *via* la mise en place d'outils d'information et de participation, notamment lors des phases d'études et de mise en œuvre ;
- Contribuer, en lien avec les collectivités partenaires, au développement d'une offre multimodale cohérente et accessible, en renforçant les interfaces entre les différents modes et les territoires desservis.

D

Dates de délibérations des membres du COFIL SERM



D. Annexe D – Dates de délibérations des membres du COPIL SERM

a. Dates de délibérations des membres

Membres du COPIL SERM	Date de délibération
Conseil Régional du Centre-Val de Loire	21 novembre 2025
Syndicat des Mobilités de Touraine	17 décembre 2025
Tours Métropole Val de Loire	08 décembre 2025
Conseil Départemental d'Indre-et-Loire	28 novembre 2025
CC Chinon Vienne et Loire	13 novembre 2025
CC Loches Sud Touraine	30 octobre 2025
CC Touraine Vallée de l'Indre	20 novembre 2025
CC Touraine Val de Vienne	24 novembre 2025
CA Saumur Val de Loire	13 novembre 2025
CC Touraine Ouest Val de Loire	25 novembre 2025
CC Gâtine Racan	16 octobre 2025
CC Touraine-Est Vallées	13 novembre 2025
CA Blois Agglopolys	02 décembre 2025
CC du Val d'Amboise	11 décembre 2025
CC du Castelrenaudois	19 novembre 2025
CC Autour de Chenonceaux Bléré-Val de Cher	13 novembre 2025
CA Territoires Vendômois	17 novembre 2025

E

Indicateurs d'évaluation socio-économiques des SERM



E. Annexe E – Indicateurs d'évaluation socio-économique des SERM à l'étape du dossier de statut demandés par l'État

Dans le cadre de la démarche nationale de labellisation des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), la Région Centre-Val de Loire porte le projet de SERM de la Touraine, dont l'ambition est d'améliorer significativement la qualité et la performance des mobilités du quotidien autour de l'agglomération tourangelle.

Ce projet s'inscrit dans les objectifs fixés par la loi du 27 décembre 2023 relative aux SERM, qui visent à proposer des dessertes plus fréquentes et plus fiables, à réduire la dépendance à la voiture individuelle, à renforcer la cohésion territoriale et à contribuer à la décarbonation des mobilités.

Dans la perspective de l'obtention du statut de SERM, une méthodologie d'évaluation socio-économique qui repose sur des indicateurs a été proposée par les services de l'Etat. Cette démarche vise à harmoniser l'analyse des projets sur le territoire national à travers un ensemble d'indicateurs simples, transparents et reproductibles, permettant

d'apprécier la pertinence et la portée des ambitions portées par les collectivités, au regard des investissements envisagés.

Ces indicateurs, conçus pour être mobilisables dès la phase amont, complètent l'analyse socio-économique déjà présentée dans le chapitre 8 Évaluation du projet du dossier et constituent une approche alternative de l'intérêt socio-économique du projet de SERM.

La présente annexe applique donc la méthodologie proposée par l'Etat dans sa note d'octobre 2025 intitulée « Indicateurs d'évaluation socio-économique des SERM à l'étape du statut ».

Il présente, pour chaque indicateur retenu, les hypothèses utilisées, les données mobilisées et les résultats obtenus, afin de permettre une lecture claire de :

- La proportionnalité des investissements au regard des bénéfices attendus ;
- La cohérence des ambitions de service avec les besoins territoriaux identifiés ;
- La contribution du projet aux objectifs nationaux de report modal, d'accessibilité et de transition écologique.

Cette approche vise ainsi à offrir une vision synthétique et objectivée du potentiel socio-économique du SERM de la Touraine, en cohérence avec le cadre de référence actuellement proposé par la DGITM et les travaux d'évolution du référentiel d'analyse socio-économique des projets de transport.

Lorsque les indicateurs s'y prêtent, ces derniers sont déclinés pour l'horizon 2035 et 2040.

1.2 Indicateur n°1

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Echelle de la dépense par rapport au territoire.	Coûts d'investissement / Population touchée par le SERM au moment de sa mise en service. <i>Unité : € public par personne, la population touchée par le SERM correspond à la somme de la population de chalandise de chaque ligne, à laquelle est retirée les doublons</i>	Pour la population de chalandise d'une ligne, se référer à la définition ci-dessus.

1.2.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données de population estimée à la date de mise en service, issues du modèle de trafic, et situées au sein des zones de chalandise autour des arrêts routiers et ferroviaires desservis par une ligne SERM. En dehors du périmètre fin du modèle de trafic, les dernières données de population issues du carroyage INSEE sont mobilisées.
- Les données relatives aux investissements, extraites du dossier de statut. Seuls les investissements publics cumulés à la date de mise en service sont pris en compte, exprimés en euros constants 2025. L'indicateur est calculé en considérant une estimation minimale et maximale des coûts d'investissement.

1.2.2 Hypothèses

Les zones de chalandise ont été définies à partir d'une isochrone de 10 minutes en voiture autour de chaque arrêt du réseau. Les éventuels recoupements entre isochrones ont été supprimés de l'analyse afin d'éviter les doublons de population.

La population incluse dans ces zones est estimée à partir du découpage territorial du modèle de trafic, composé d'environ

600 zones. Ce découpage repose en grande partie sur les IRIS de l'INSEE. Lorsqu'un IRIS est partiellement inclus dans une isochrone, la population retenue est pondérée en fonction de la part de surface de cet IRIS comprise dans l'isochrone.

On estime que la population touchée par l'offre SERM sera de 747 904 à l'horizon 2035 et de 780 929 à l'horizon 2040.

1.2.3 Résultats

Indicateur n°1	2035		2040	
	MIN	MAX	MIN	MAX
Investissement projet/population touchée par le SERM au moment de sa mise en service (€/population touchée)	596	871	999	1 478

Cet indicateur signifie que chaque habitant situé dans la zone de chalandise du SERM bénéficie d'un investissement moyen compris entre 596 et 871 € à l'horizon 2035 et entre 999 et 1 478 € à l'horizon 2040.

1.3 Indicateur n°2

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Projet de « choc d'offre » : favoriser avant tout le choc de service avant les travaux d'infrastructures	Coûts d'investissement / nombre de sièges.km annuels additionnels par rapport à la référence <i>Unité : € public/ sièges.km</i>	Pour le nombre de sièges.km additionnels, si le matériel roulant n'est pas connu précisément, prendre une hypothèse avec la capacité des rames actuelles à multiplier par le nombre de trains.km supplémentaires envisagés pour l'offre SERM.

1.3.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données relatives aux sièges.km sont estimées en référence à partir de l'exploitation des comptages SNCF Réseau de l'année 2024, qui permettent de mesurer la capacité moyenne des trains sur les offres existantes. Pour les offres SERM, la capacité retenue correspond aux matériels roulants considérés dans le cadre du dossier de statut. Les volumes de trains.km, en référence et en projet, sont calculés sur la base du service annuel 2024 (SA 2024), des offres futures

décrites dans le dossier de statut et des points kilométriques ferroviaires des lignes concernées.

- Les données relatives aux investissements sont issues du dossier de statut. Seuls les investissements publics cumulés à la date de mise en service sont pris en compte, exprimés en euros constants 2025. L'indicateur est calculé à partir d'une estimation minimale et maximale des coûts d'investissement.

1.3.2 Hypothèses

Nous avons considéré que le réseau de référence était composé des lignes suivantes :

- Sur le ferroviaire :
 - TER Tours <> Vendôme,
 - TER Tours <> Blois,
 - TER Tours <> Bléré,
 - TER Tours <> Château-du-Loir,
 - TER Tours <> Chinon,
 - TER Tours <> Loches,
 - TER Tours <> Port-de-Piles,
 - TER Tours <> Saumur.
- Sur le routier :
 - Rémi A,
 - Rémi C,
 - Rémi D,

- Rémi F,
- Rémi G,
- Rémi H,
- Rémi H1,
- Rémi H2,
- Rémi I,
- Rémi IV,
- Rémi M,
- Rémi N1,
- Rémi N2,
- Rémi P,
- Rémi R,
- Rémi S,
- Rémi TA,
- Rémi TC,
- Rémi TD,
- Rémi TE,
- Rémi TF.

En situation de projet, la capacité moyenne du matériel roulant ferroviaire a été fixée à 220 places assises pour les lignes exploitées en unité simple, et à 440 places assises pour celles exploitées en unité multiple (notamment sur l'axe Tours <> Bléré). Pour le matériel roulant routier, une capacité moyenne de 60 places assises a été retenue.

1.3.3 Résultats

Indicateur n°2	2035		2040	
	MIN	MAX	MIN	MAX
Investissement ferroviaire projet /sièges.km ferroviaires additionnels par rapport à la référence (€/sièges.km)	0,570	0,830	0,746	1,101
Investissement routier projet /sièges.km routiers additionnels par rapport à la référence (€/sièges.km)	0,037	0,063	0,027	0,046
Investissement projet /sièges.km additionnels par rapport à la référence (€/sièges.km)	0,429	0,627	0,491	0,727

Cet indicateur signifie que le renforcement de l'offre de transport, exprimé en sièges.km, représente un coût d'investissement public compris entre 0,43 et 0,63 € par

siège.km supplémentaire à l'horizon 2035 et entre 0,49 et 0,73 € à l'horizon 2040.

1.4 Indicateur n°3

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Effort nécessaire par les collectivités locales : vérifier l'échelle du surcoût par rapport aux dépenses habituelles	Augmentation relative du budget annuel dédié aux transports due aux surcoûts d'exploitation du SERM, pour la Région et pour la Métropole <i>Unité : Pourcentage d'augmentation</i>	<p><u>Pour le mode ferroviaire</u> : diviser le coût d'exploitation additionnel ferroviaire chiffré dans le dossier par le budget d'exploitation des TER dans toute la région.</p> <p><u>Pour le mode routier</u> : diviser le coût d'exploitation additionnel routier chiffré dans le dossier par le budget d'exploitation des cars interurbains dans toute la région. Présenter un ratio par mode.</p> <p><u>Pour les EPCI</u> lorsqu'ils participent au financement du surcoût d'exploitation : prendre le budget d'exploitation des services de TCU en référence</p>

1.4.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les estimations de trafic et les coûts d'exploitation en référence et en projet sont issus de l'offre de l'option de référence et de l'option en projet, telles que décrites dans le dossier de statut.
- Les données relatives au budget d'exploitation des TER et des cars interurbains dans l'ensemble de la région Centre-Val de Loire proviennent du budget réalisé 2024 de la Région. Ce budget tient compte des charges et des recettes.
- Les données relatives au budget d'exploitation des services TCU en référence de la Métropole de Tours sont extraites du budget réalisé 2024 des réseaux Fil Bleu et Fil Blanc. Ce budget tient compte des charges et des recettes.

1.4.2 Hypothèses

Le calcul des coûts d'exploitation en référence et en projet repose sur la même hypothèse de coût unitaire, à savoir 4 € par car.km et 13 € par train.km.

L'estimation des recettes voyageurs est basée sur une hypothèse moyenne de 2€ à 3€ par validation commerciale pour les déplacements sur le réseau SERM. Cette hypothèse repose sur l'analyse du bilan 2024 des DSP routières du réseau

REMI de la Région CVL ainsi que sur une prise en charge par le voyageur de l'ordre de 20 à 25% en moyenne du coût réel sur le ferroviaire.

1.4.3 Résultats

	2035		2040	
Indicateur n°3	MIN	MAX	MIN	MAX
Surcoût d'exploit ferroviaire SERM / budget d'exploitation des TER dans la région CVL (%)	15,5%	16,9%	20,4%	21,2%
50% du surcoût d'exploit routier SERM / budget d'exploitation des cars interurbains la région CVL (%)	12,6%	13,8%	23,0%	24,7%
50% du surcoût d'exploit routier SERM / budget d'exploitation des TCU de la Métropole de Tours (%)	9,9%	10,8%	18,0%	19,4%
Surcoût d'exploit routier SERM / budget d'exploitation des cars interurbains la région CVL et des TCU de la Métropole de Tours (%)	11,1%	12,1%	20,2%	21,7%
Surcoût d'exploit SERM / budget d'exploitation des TER et des cars interurbains la région CVL et des TCU de la Métropole de Tours (%)	13,8%	15,0%	20,3%	21,4%

L'indicateur montre que la mise en œuvre du SERM entraînerait, à l'horizon 2035, une hausse notable des budgets d'exploitation des différents réseaux de transport. Le budget ferroviaire régional augmenterait de 16 % à 17 %, tandis que le

budget d'exploitation routier progresserait de 13 % à 14 %. Le budget consacré aux transports collectifs urbains de la Métropole de Tours connaîtrait pour sa part une hausse de 10 % à 11 %. Ces estimations reposent sur l'hypothèse d'un partage à parts égales du surcoût d'exploitation routier entre la Région et la Métropole.

À l'échelle de l'ensemble de l'offre SERM, le surcoût d'exploitation induit représenterait une augmentation de 14 % à 15 % en 2035, et de 20 % à 21 % en 2024, par rapport aux budgets d'exploitation cumulés de la Région Centre-Val de Loire et de la Métropole de Tours.

1.5 Indicateur n°4

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Adéquation offre/demande	Pour chaque ligne TER actuelle intégrée au schéma d'ensemble « SERM », taux de remplissage moyen actuel (dernière année disponible en date) : -En heure de pointe -A la journée (journée type de semaine) <i>Unité : Pourcentages</i>	

1.5.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données de comptages de l'année 2024 réalisées par SNCF Réseau au titre de sa convention avec la Région CVL. Il s'agit de la dernière année complète disponible. L'article 20.2 de la convention précise qu'« une campagne de comptage est mise en œuvre deux fois par an. Réalisées en mars et octobre de chaque année, ces campagnes de comptage permettent d'obtenir une image de la fréquentation des services, de leur taux d'occupation, des montées et descentes aux points d'arrêt. Ces campagnes de comptage de l'ensemble des circulations REMI sont réalisées sur une semaine type, hors vacances scolaires. La campagne de comptage doit permettre d'obtenir des données fiables sur 90% des circulations de la semaine (chaque train doit cependant être compté au moins une fois chaque année) ».
- En raison de l'augmentation récente de la capacité offerte en heure de pointe sur Tours <> Orléans, des données de comptages spécifiques en date de mars 2025 sont utilisées.

- Certaines données de comptages relatives à la ligne Tours <> Saumur <> Bressuire, relevant de la Région Pays de la Loire, n'ont pas pu être prises en compte dans les calculs de taux de remplissage sur l'axe Saumur.

1.5.2 Hypothèses

Le taux de remplissage moyen par ligne est calculé comme la moyenne des taux de remplissage par interaction, obtenus à partir de l'exploitation des matrices de montées/descentes observées les mardis et jeudis et de la capacité théorique du matériel roulant utilisé pour chaque mission.

Le taux de remplissage est analysé selon trois périodes horaires, déterminées en fonction de l'heure de passage en gare :

- HPM (Heures de Pointe du Matin) : de 6h à 9h
- HPS (Heures de Pointe du Soir) : de 16h à 19h
- Jour ouvré complet : ensemble de la journée en semaine

L'indicateur est calculé sur le périmètre strict relatif au déploiement du SERM de la Touraine, et ce pour l'ensemble des missions considérées. Pour des missions se prolongeant au-delà du périmètre étudié, le taux de remplissage des inter

stations externes au périmètre n'est donc pas compris dans le calcul des moyennes par mission.

Une distinction des missions par typologie de desserte (omnibus, semi-directe et directe) a été réalisée afin de garantir une meilleure fidélité des résultats, notamment sur les axes voyant une grande hétérogénéité de missions (Blois, Saumur, Bléré, etc.).

1.5.3 Résultats

			Taux de remplissage 2024 (%)		
Axe SERM	Mission	Typologie	HPM	HPS	JO
Blois	Tours <> Blois (<> Orléans)	Omnibus	26,8%	26,9%	21,1%
	Tours <> Orléans	Semi-Directe	27,6%	27,6%	26,4%
	Interloire	Semi-Directe	49,4%	59,6%	35,2%
	Paris <> Tours	Semi-Directe	19,5%	16,0%	20,9%
	Tours <> Orléans	Directe	29,6%	28,4%	27,6%
Saumur	Tours <> Saumur (<> Nantes)	Omnibus	36,2%	54,7%	20,4%
	Tours <> Saumur (<> Nantes/Bressuire)	Semi-Directe	22,2%	24,7%	21,9%
	Interloire	Directe	35,5%	46,6%	34,3%
Bléré-La Croix	Tours <> Bléré (<> Saint-Aignan)	Omnibus	19,2%	14,6%	11,3%
	Tours <> Bléré <> Vierzon (<> ...)	Semi-Directe	25,1%	37,5%	23,1%
Château-du-Loir	Tours <> Château-du-Loir <> Le Mans	Omnibus	37,0%	56,7%	34,7%
	Tours <> Château-du-Loir <> Le Mans	Semi-Directe	42,1%	22,6%	35,2%
Vendôme	Tours <> Vendôme <> Châteaudun	Omnibus	35,4%	41,5%	27,7%
Loches	Tours <> Loches	Omnibus	26,7%	20,8%	17,3%
Chinon	Tours <> Chinon	Omnibus	20,8%	28,9%	19,9%
Port-de-Piles	Tours <> Port-de-Piles	Omnibus	30,8%	44,9%	29,9%

Mission amenée à évoluer en offre SERM

Les taux de charge reposent sur des données SNCF 2024.

Pour l'axe Tours-Blois, on observe en moyenne un taux de remplissage des rames de 26,8% pour l'ensemble des missions Tours <> Blois en heure de pointe du matin, prolongées à Orléans ou non, et dans les deux sens confondus. L'indicateur est sensiblement identique pour l'heure de pointe du soir, avec un taux de remplissage moyen des rames de 26,9%, et qui descend à 21,1% si l'on considère toutes les missions omnibus de la journée.

Les taux de remplissage observés sur certaines lignes se révèlent relativement faibles. Ces résultats peuvent être analysés à la lumière de plusieurs facteurs.

- Sur l'axe Tours <> Blois, le taux de charge des Tours <> Orléans en 2025 est bien plus faible qu'en 2024, en raison de l'augmentation de la capacité des missions en heures de pointe du matin et du soir ; en 2024, le taux de charge s'approchait sensiblement de 80%. Par ailleurs, il faut noter que le taux de charge moyen sur la section Tours <> Amboise est plus élevé, approchant les 40%.
- Sur la ligne omnibus Tours <> Bléré, le taux de charge reste modeste. L'attractivité de la ligne pâtit d'un défaut structurel car de nombreuses gares sont implantées à l'écart des villes, particulièrement à

Véretz, Azay-sur-Cher et Bléré : la ligne est située sur la rive droite du Cher tandis que les centres urbains sont généralement situés rive gauche. Il en résulte une accessibilité limitée et des temps de parcours peu attractifs car des rabattements sont nécessaires. En outre, le faible taux de charge en JO s'explique aussi par le nombre de services plus importants dans la journée par rapport à d'autres lignes de l'étoile ferroviaire tourangelle, dans la situation actuelle.

- La ligne Tours <> Loches souffre quant-à-elle d'un positionnement concurrentiel défavorable. Le temps de parcours en train est comparable voire supérieur à celui de la voiture, et la desserte reste limitée en fréquence. Surtout, la ligne de car 800, exploitée sur un itinéraire proche, offre une meilleure régularité, une fréquence plus élevée, un prix beaucoup plus attractif et des horaires plus adaptés aux déplacements domicile-travail ou domicile-études.

Ce contexte explique que les usagers des transports collectifs privilégient le car.

1.6 Indicateur n°5

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
--	------------	--------------------------------------

Amélioration de desserte des populations Augmentation de la couverture spatiale de l'offre : valoriser la création de nouvelles lignes, notamment en cars express	Augmentation absolue entre option de référence et de projet de la population située dans l'aire de chalandise d'une gare ou d'un point d'arrêt desservi par un « service express », c'est à dire : - Au moins 2 services ferroviaires par heure toute la journée, ou - Au moins 2 services routiers par heure de pointe et 1 service en heure creuse (car express) Rapportée au coût d'investissement Unité : Nombre de personnes touchées par € publics investis	Pour les gares ferroviaires, la complémentarité avec la desserte TER semi-directe pourra être prise en compte pour quantifier le niveau de desserte.
--	---	--

1.6.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données de population estimées à la date de la mise en service, issues du modèle de trafic, et situées au sein de la zone de chalandise autour des arrêts routiers et ferroviaires qualifiés comme « service express », tant en option de référence qu'en option de projet. En dehors du périmètre fin du modèle de trafic,

les dernières données de population issues du carroyage INSEE sont mobilisées ;

- Les données d'offre, en référence et en projet, sont celles présentées dans le dossier de statut ;
- Les données relatives à l'investissement sont issues du dossier de statut. Seuls les investissements publics cumulés à la date de mise en service sont pris en compte, exprimés en euros constants 2025. L'estimation minimale et maximale est retenue pour le calcul de l'indicateur.

1.6.2 Hypothèses

Les zones de chalandise ont été définies à partir d'une isochrone de 10 minutes en voiture autour de chaque arrêt du réseau. Les éventuels recoupements entre isochrones ont été supprimés de l'analyse afin d'éviter les doublons de population.

La population incluse dans ces zones est estimée à partir du découpage territorial du modèle de trafic, composé d'environ 600 zones. Ce découpage repose en grande partie sur les IRIS de l'INSEE. Lorsqu'un IRIS est partiellement inclus dans une isochrone, la population retenue est pondérée en fonction de la part de surface de cet IRIS comprise dans l'isochrone.

	Population dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express »	
	2035	2040
Référence	205 644	205 523
Projet	530 282	651 150
Population additionnelle	324 638	445 627

1.6.3 Résultats

	2035		2040	
Indicateur n°5	MIN	MAX	MIN	MAX
Population additionnelle vivant dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express » /Investissement projet (Nbr de personnes touchées/€)	0,00050	0,00073	0,00039	0,00057

Cet indicateur signifie que chaque million d'euros investi permet d'améliorer la desserte de 500 à 730 habitants en 2035, et de 390 à 570 habitants en 2040.

1.7 Indicateur n°6

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Desserte des quartiers défavorisés	Indicateur identique au 5 (desserte des populations), mais en ne considérant que la population vivant dans les IRIS dont le revenu médian se situe dans les 3 premiers déciles de l'INSEE ou contient un quartier prioritaire de la ville (QPV). <i>Unité : Nombre de personnes touchées par € publics investis</i>	

1.7.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données sur le revenu à l'échelle des IRIS proviennent des données INSEE millésimées 2022 ;
- La liste des QPV est issue de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), en date de 2024 ;
- Les données relatives à l'investissement sont issues du dossier de statut. Seuls les investissements publics cumulés à la date de mise en service sont pris en

compte, exprimés en euros constants 2025. L'estimation minimale et maximale est retenue pour le calcul de l'indicateur.

1.7.2 Hypothèses

Les zones de chalandise ont été définies à partir d'une isochrone de 10 minutes en voiture autour de chaque arrêt du réseau. Les éventuels recoupements entre isochrones ont été supprimés de l'analyse afin d'éviter les doublons de population.

La population incluse dans ces zones est estimée à partir du découpage territorial du modèle de trafic, composé d'environ 600 zones. Ce découpage repose en grande partie sur les IRIS de l'INSEE. Lorsqu'un IRIS est partiellement inclus dans une isochrone, la population retenue est pondérée en fonction de la part de surface de cet IRIS comprise dans l'isochrone.

L'analyse retient uniquement les populations résidant dans les IRIS appartenant aux trois premiers déciles du classement INSEE selon le revenu médian, ainsi que celles situées dans les IRIS comprenant un périmètre de quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV). Par ailleurs, cet indicateur s'appuie sur les données disponibles pour l'année 2022, en l'absence de projections relatives à la répartition des populations par

niveau de revenu aux horizons de mise en service de l'offre SERM.

	Population 2022 vivant dans les IRIS dont le revenu médian se situe dans les 3 premiers déciles de l'INSEE ou contient un QPV et dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express »
« Service express » en référence	59 309
« Service express » en projet 2035	97 353
« Service express » en projet 2040	105 162

1.7.3 Résultats

	2035		2040	
Indicateur n°6	MIN	MAX	MIN	MAX
Population additionnelle 2022 vivant dans les IRIS dont le revenu médian se situe dans les 3 premiers déciles de l'INSEE ou contient un QPV et dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire	0,000058	0,000085	0,000040	0,000059

ou routier qualifié de « service express » / Investissement projet (Nbr de personnes touchées/€)				
--	--	--	--	--

Cet indicateur signifie que chaque million d'euros investi permettrait d'améliorer la desserte de 58 à 85 habitants supplémentaires à faible revenu ou résidant dans un territoire prioritaire à l'horizon 2035, et de 40 à 59 habitants supplémentaires à l'horizon 2040.

1.8 Indicateur n°7

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Création d'un « choc d'offre » y compris en heure creuse, et augmentation de l'amplitude horaire.	Différence de temps moyen d'attente entre 5h et 23h un jour de semaine, entre l'option de projet et l'option de référence, rapportée au coût d'investissement. <i>Unité : mn par € publics investis</i>	Si la répartition des services n'est pas uniforme, il peut être considéré que le temps moyen d'attente, pour une arrivée aléatoire en gare, se calcule par : durée de l'amplitude horaire de référence en minutes (fixée de 5h à 23h, 1080 mn) / nombre de service SERM par jour dans un sens donné. Calculer l'indicateur sur chaque ligne existant

		en option de référence, puis faire une moyenne des valeurs obtenues, en pondérant par la population de chalandise de chaque ligne.
--	--	--

1.8.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- L'offre de transport en situation de référence et en projet correspond à celle présentée dans le dossier de statut ;
- Les données de population des aires de chalandise des lignes, en référence comme en projet, proviennent du modèle de trafic ;
- Les données d'investissement sont issues du dossier de statut. Seuls les investissements publics cumulés à la date de mise en service sont pris en compte, exprimés en euros constants 2025. L'estimation minimale et maximale est retenue pour le calcul de l'indicateur.

1.8.2 Hypothèses

On retient une amplitude horaire homogène en référence et en projet sur l'ensemble des lignes entre 5h et 23h, soit 1 080 minutes.

Le temps d'attente moyen est calculé par ligne en fonction de l'amplitude horaire et du nombre de services par sens sur un jour ouvré. L'intervalle moyen entre deux circulations est ensuite divisé par deux afin d'estimer le temps d'attente moyen.

Cette approche reste simplifiée, dans la mesure où, lorsque la fréquence est faible, les usagers tendent à se caler sur un horaire précis pour limiter leur temps d'attente. Ce comportement est d'autant moins marqué lorsque la fréquence est plus élevée, les usagers adoptant alors une logique de passage spontané.

Afin de donner un différentiel moyen sur l'ensemble des offres le temps d'attente moyen est pondéré par la population située dans la zone de chalandise des arrêts ou gares de la ligne aux différents horizons.

Moyenne de temps d'attente pondérée en minutes	Référence	2035	2040
TRAIN	130,5	24,7	21,6
CAR	89,2	37,3	40,9
TOTAL	89,4	29,7	30,2

En moyenne, le temps d'attente des usagers est réduit de 60 minutes avec le projet.

1.8.3 Résultats

Indicateur n°7	2035		2040	
	MIN	MAX	MIN	MAX
Différentiel de temps d'attente en minute pondéré sur les offres ferroviaires / million investissement projet (min/€)	0,1625	0,2376	0,0943	0,1396
Différentiel de temps d'attente en minute pondéré sur les offres routières / million investissement projet (min/€)	0,0796	0,1164	0,0418	0,0619
Différentiel de temps d'attente en minute pondéré sur les offres ferroviaires et routières / million investissement projet (min/€)	0,0916	0,1340	0,0512	0,0758

Chaque million d'euros d'investissement public permet de réduire en moyenne entre 5 et 8 secondes le temps d'attente par usager sur la période de service à l'horizon 2035 et entre 3 et 5 secondes à l'horizon 2040.

1.9 Indicateur n°8

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
Report modal	Nombre d'usagers.km potentiels reportés de la voiture vers les transports publics grâce au projet de service envisagé, rapporté au coût d'investissement <i>Unité : personnes reportées par € public investi</i>	Un modèle de trafic pourra être utilisé pour ce calcul. A défaut les résultats des études de potentiel réalisées en préfiguration pourront être mobilisées

1.9.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données relatives au nombre de report modal de la voiture individuelle vers le projet SERM, ainsi que le volume de véhicules-kilomètres évités, sont issues des résultats de la modélisation de trafic aux différents horizons.

- Les données relatives à l'investissement proviennent du dossier de statut. Seul l'investissement public cumulé à la date de mise en service, exprimé en euros constants 2025, est retenu. L'indicateur est calculé à partir de l'estimation minimale et maximale de cet investissement.

1.9.2 Hypothèses

On suppose que la réduction des déplacements en voiture observée entre l'option de référence et l'option projet se reporte intégralement sur l'offre de transport collectif interurbain (TCI). Cette hypothèse est retenue même si d'autres modes peuvent intervenir dans la chaîne modale du déplacement, notamment pour les phases de rabattement et de diffusion entre l'origine et la destination.

L'indicateur est décliné à partir du volume d'usagers reportés et du volume d'usagers.kilomètres reporté sur une année.

1.9.3 Résultats

Indicateur n°8	2035		2040	
	MIN	MAX	MIN	MAX
Usagers.km reportés de la VP sur un an / investissement projet (Usagers.km reportés/€)	0,0503	0,0809	0,0433	0,0704

Usagers reportés de la VP sur un an / investissement projet (Usagers.km reportés/€)	0,0026	0,0041	0,0024	0,0039
---	--------	--------	--------	--------

Chaque million euros d'investissement public permet, à l'horizon 2035, de transférer entre 2 600 et 4 100 déplacements par an de la voiture individuelle vers le réseau de transports collectifs, et d'éviter entre 50 300 et 80 900 kilomètres parcourus en voiture par an. À l'horizon 2040, ce ratio est compris entre 2 400 et 3 900 déplacements transférés, et entre 43 300 et 70 400 kilomètres évités en voiture. Une des limites de cet indicateur réside dans le fait qu'il ne prend en compte qu'une seule année de report modal de la voiture particulière, alors que l'investissement considéré est amorti sur plusieurs dizaines d'années.

1.10 Indicateur n°9

La proposition de l'Etat est la suivante :

Effet à mesurer et item de la check-list DGITM correspondant	Indicateur	Détails pour le calcul si nécessaire
FACULTATIF : Amélioration de desserte des emplois	Augmentation absolue entre option de référence et de projet du nombre d'emplois situés dans l'aire de chalandise d'une gare ou d'un point d'arrêt desservi par un « service express », c'est à dire :	Calcul facultatif car les données nécessaires ne sont pas toujours disponibles. Si des données fines de répartition spatiale des emplois existent, celles-ci

	<p>- Au moins 2 services ferroviaires par heure toute la journée, OU</p> <p>- Au moins 2 services routiers par heure de pointe et 1 service en heure creuse</p> <p>Rapportée au coût d'investissement</p> <p>Unité : Nombre de personnes touchées par € publics investis</p>	<p>pourront être mobilisées pour calculer l'indicateur. L'outil GEOFER du Cerema pourra être mobilisé, même si les aires de chalandise sont plus restreintes que dans les hypothèses faites dans ce cadre.</p>
--	--	--

1.10.1 Données d'entrée

Pour le calcul de cet indicateur, les données d'entrée mobilisées sont les suivantes :

- Les données relatives aux emplois aux différents horizons sont issues du modèle de trafic, tant pour le scénario de référence que pour l'option projet, aux horizons 2035 et 2040. En dehors du périmètre fin du modèle de trafic, les dernières données des emplois à la commune issues de l'INSEE seront mobilisées.
- Les données relatives à l'investissement proviennent du dossier de statut. Seul l'investissement public cumulé à la date de mise en service, exprimé en euros constants 2025, est pris en compte. Pour le calcul de l'indicateur, les estimations minimale et maximale de cet investissement sont retenues.

1.10.2 Hypothèses

Les zones de chalandise ont été définies à partir d'une isochrone de 10 minutes en voiture autour de chaque arrêt du réseau. Les éventuels recoupements entre isochrones ont été supprimés de l'analyse afin d'éviter les doublons de population.

Les emplois inclus dans ces zones sont estimés à partir du découpage territorial du modèle de trafic, composé d'environ 600 zones. Ce découpage repose sur les IRIS de l'INSEE. Lorsqu'un IRIS est partiellement inclus dans une isochrone, les emplois retenus sont pondérés en fonction de la part de surface de cet IRIS comprise dans l'isochrone.

	Emplois dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de "service express"	
	2035	2040
Référence	101 238	102 457
Projet	193 916	217 914
Population additionnelle	92 678	115 457

1.10.3 Résultats

Indicateur n°9	2035		2040	
	MIN	MAX	MIN	MAX
Emplois additionnels dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express » /Investissement projet (Nbr d'emplois touchés/€)	0,00014	0,00021	0,00010	0,00015

Cet indicateur signifie que chaque million d'euros investi permet d'améliorer la desserte de 140 à 210 emplois en 2035, et de 100 à 150 en 2040.

