

Service Express
Régional Métropolitain
de Touraine

SERM

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

**BILAN DE LA
CONCERTATION**



Table des matières

Avant-propos.....	3
Introduction : le projet présenté en concertation	4
Les porteurs de projet et leurs partenaires	4
Les objectifs du projet.....	5
Les principales caractéristiques du projet	9
Partie 1 : le déroulement de la concertation	12
Une concertation menée dans l'esprit de la convention d'Aarhus	12
Le périmètre de la concertation.....	12
Les outils d'annonce et d'information déployés et leur diffusion	13
Les modalités de participation mises en œuvre	26
La participation en chiffres	30
Partie 2 : synthèse thématique des contributions.....	35
Un projet globalement salué et attendu par les contributeurs	36
La préoccupation principale des contributeurs : une meilleure desserte des territoires, notamment ruraux et périurbains	40
Des horaires et fréquences de passage à augmenter, nécessaires à l'efficacité du projet.....	45
La multimodalité : une condition pour la réussite du SERM.....	48
Diverses autres préoccupations exprimées	52
Les scénarios à l'étude : perceptions et préférences à l'issue de la concertation	56
Partie 3 : les enseignements et les engagements des porteurs du projet	62
Les enseignements de la concertation pour les porteurs de projet.....	62
Les engagements des porteurs du projet.....	63
Annexe : comptes-rendus des rencontres de proximité, communications institutionnelles et réponse des maîtres d'ouvrage aux questions particulières posés durant la concertation	64
Réponse des maîtres d'ouvrage aux questions particulières posés durant la concertation	121

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 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.

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

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.

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 ;
- 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 – Véretz – 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.

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 alternative 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.

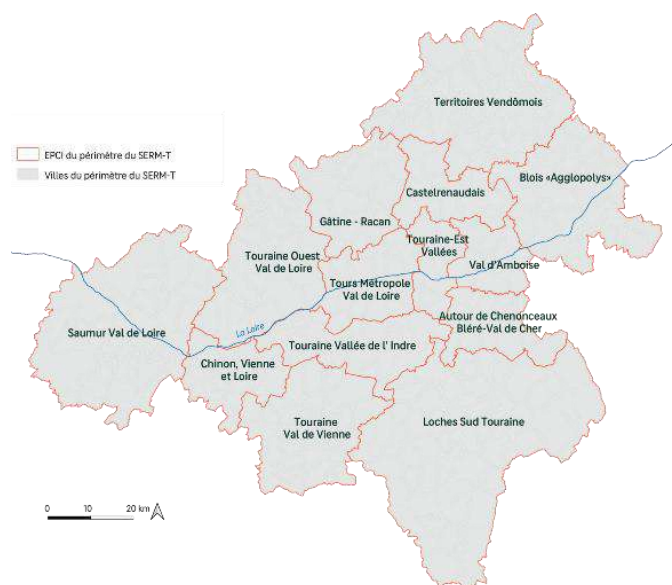
Partie 1 : le déroulement de la concertation

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 retranscrite dans trois textes européens, la Convention d'Aarhus est un **accord international réglementant l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement**.

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

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>



Participez à la concertation publique sur le SERM de Touraine !

La concertation autour du projet porté par le SERM (Service Express Régional Métropolitain) de Touraine débute le lundi 16 juin et prendra fin le 15 juillet 2025. N'hésitez pas à participer au projet et à partager votre opinion.

Associée à Tours Métropole Val de Loire, la Région Centre-Val de Loire organise une concertation publique sur le SERM de Touraine du 16 juin au 15 juillet 2025. Ce service a pour objectif de développer l'offre de transports en commun, de développer l'intermodalité afin de simplifier les déplacements des habitants et de fluidifier les liaisons entre les territoires urbains et ruraux.

Le développement de la mobilité doit permettre in fine de renforcer l'égalité au sein du territoire, mais aussi de lutter contre le dérèglement climatique, en offrant à tous une alternative fiable au véhicule personnel. Le SERM de Touraine repose en priorité sur le développement de l'offre ferroviaire, ainsi que la création ou le renforcement d'autres modes de transports, comme le vélo et le bus.

La concertation publique qui débute ce lundi 16 juin doit permettre de présenter à toutes et tous ce nouveau projet d'aménagement du territoire, et ses applications concrètes par le biais de plusieurs scénarios de mobilité. Une réunion publique est prévue le 2 juillet à 19h15. Le [site internet du SERM](#) permettra à tous d'accéder aux détails du projet, de poser ses questions et de participer à la concertation, en ligne et en

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.

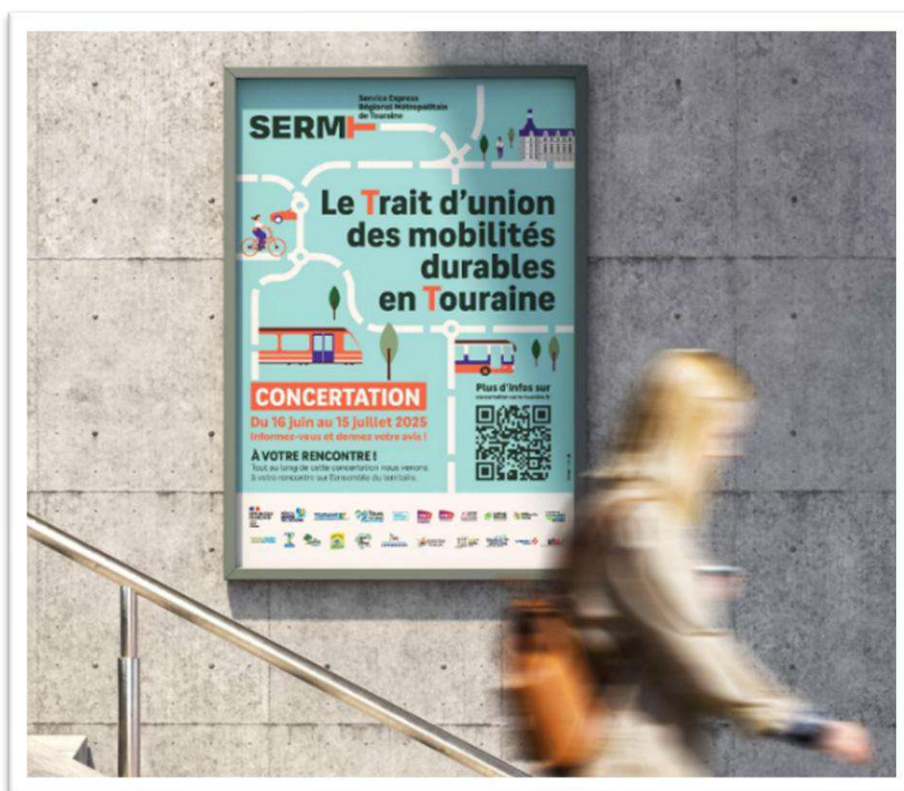
De manière plus générale, **la diffusion de l'information a été largement assurée sur l'ensemble du territoire tourangeau** grâce à la mobilisation conjointe des partenaires du projet, des acteurs institutionnels locaux et de leurs réseaux de communication. Un tableau récapitulatif des actions de diffusion 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
« Comment le RER tourangeau pourrait bousculer le réseau de transport en Indre-et-Loire »	Annonce concertation	Web	Info Tours	17/06/25
« Indre-et-Loire. RER métropolitain à Tours : c'est le moment de donner son avis »	Annonce concertation	Web	Actu.fr	18/06/25
« Lancement d'une concertation publique sur le RER métropolitain de Touraine »	Annonce concertation	Web	Ici Touraine (France Bleu)	19/06/25
« Service Express Régional Métropolitain de Touraine : le projet présenté mercredi 2 juillet à Tours »	Annonce réunion publique	Presse & Web	La Nouvelle République	27/06/25
« Ça m'intéresse beaucoup » : à Loches, que pense-t-on du projet de RER métropolitain	Rencontre Loches	Presse & Web	La Nouvelle République	02/07/25
« La consultation autour de l'étoile ferroviaire met de côté la centralité de la gare de Tours »	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.

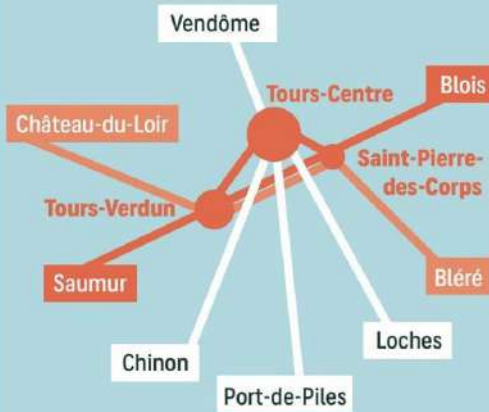
Scénario 1

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.

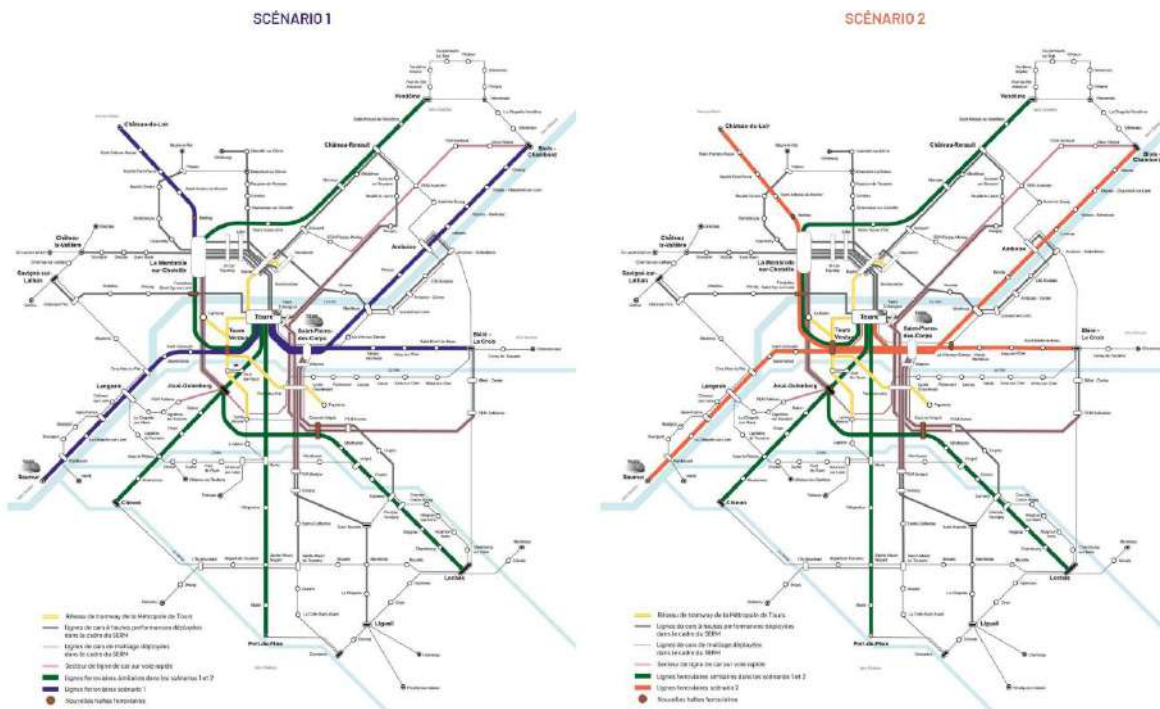


Scénario 2

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.

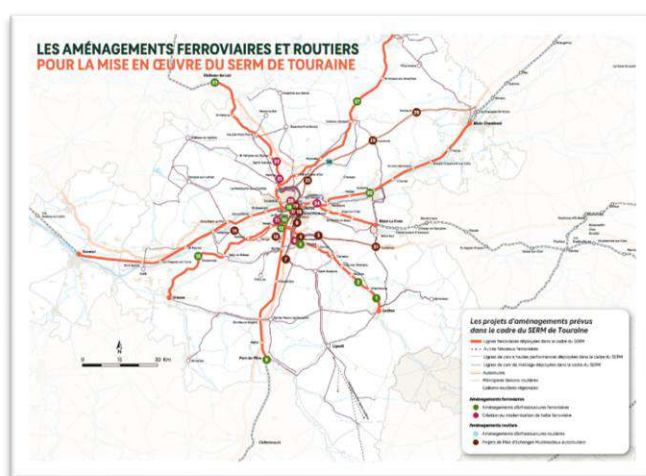


L'offre complète est ainsi représentées sur un plan-type pour les 2 scénarios :



Cartographie des aménagements

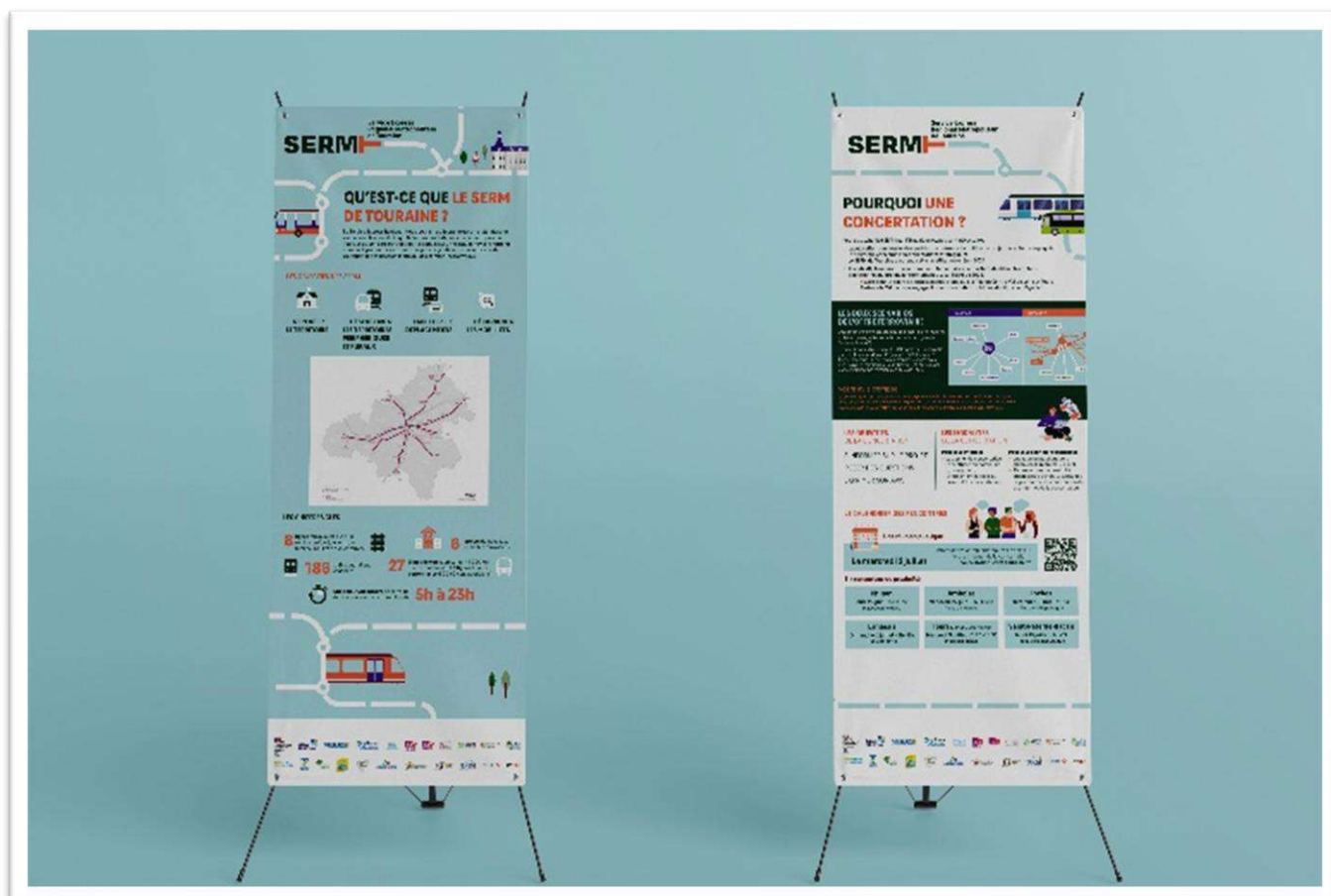
Une cartographie synthétique des aménagements envisagés dans le cadre du SERM de Touraine a été mise à disposition du public lors des différentes rencontres de proximité, ainsi que dans le dossier de concertation. Ce support visuel permettait de localiser l'ensemble des projets ferroviaires et routiers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

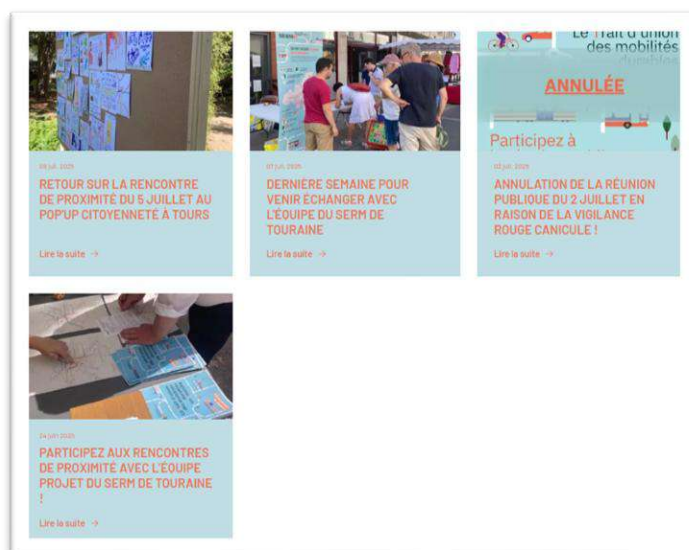
Site internet dédié

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 :

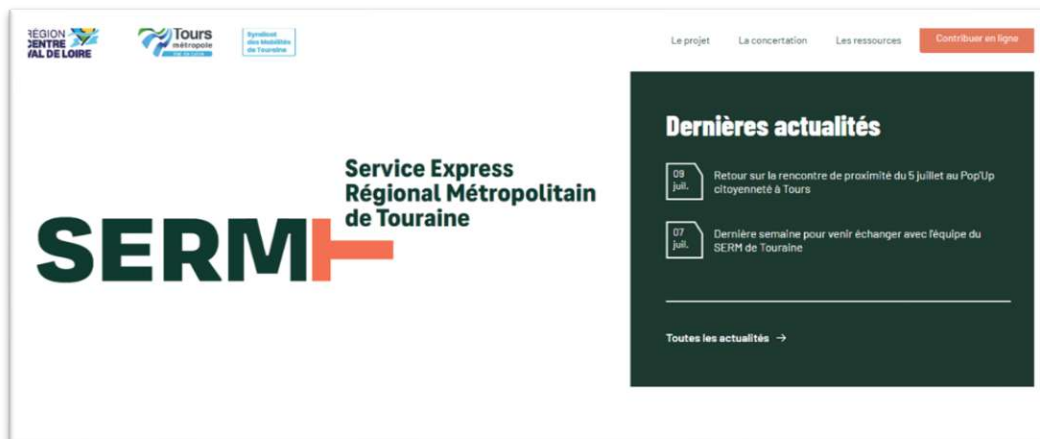
- **Le projet** : ses porteurs, son contexte, ses caractéristiques (le périmètre, les objectifs, les solutions proposées) et différents scénarios soumis à concertation du public. Le stop-motion était également disponible sur la page d'accueil, afin de communiquer les grandes lignes du projet de façon 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**.



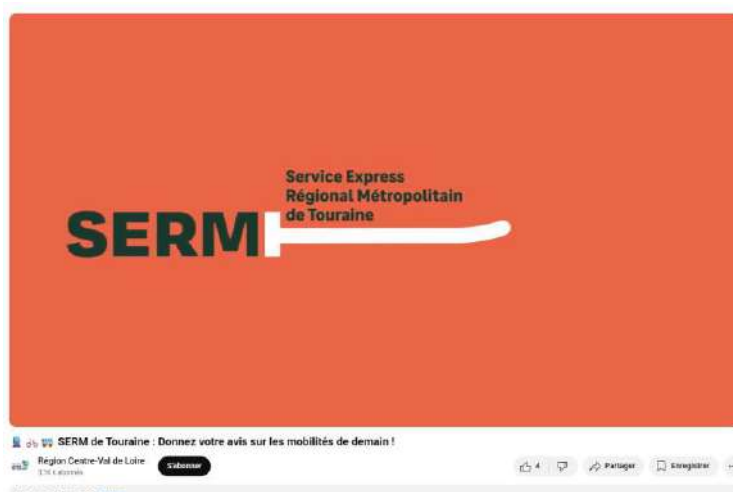
Page d'accueil du site internet

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.

Formulaire 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 :

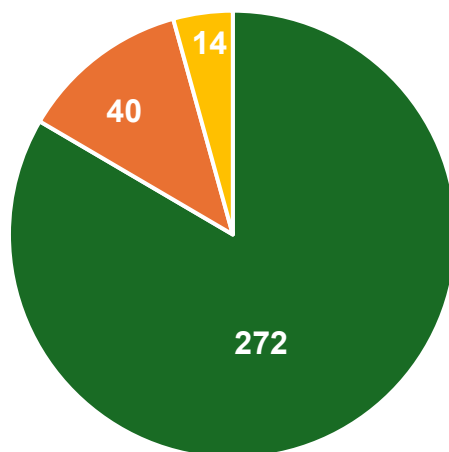
- **269 avis** exprimant une opinion, une préférence ou un ressenti vis-à-vis du projet,
- **57 questions**, témoignant d'un besoin de clarification ou d'information complémentaire,

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

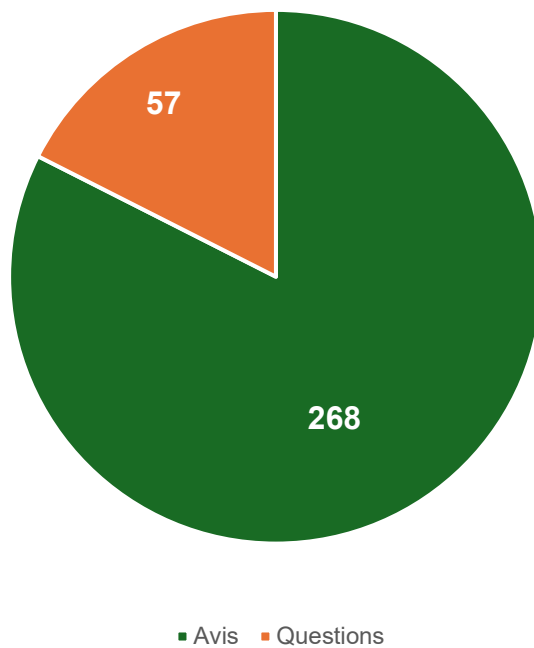
recensant l'ensemble des questions particulières posées par les contributeurs, afin d'apporter des réponses précises de la part des maîtres d'ouvrage.

Répartition des contributions par modalité de recueil

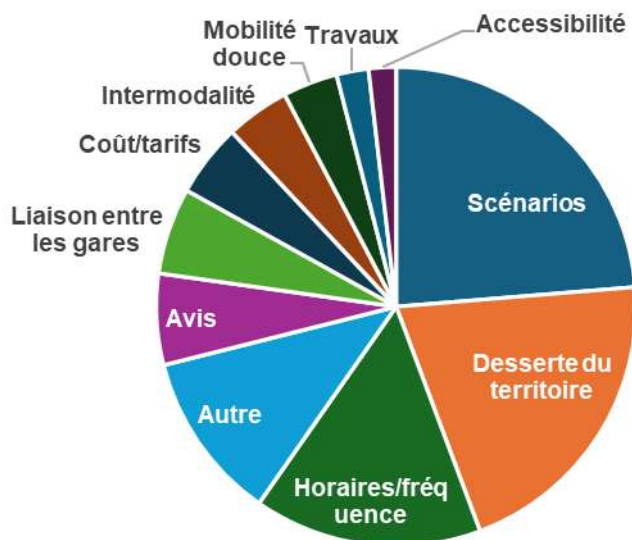


- Plateforme de contribution
- Fiches de contribution papier lors des rencontres de proximité
- Cahiers d'acteurs

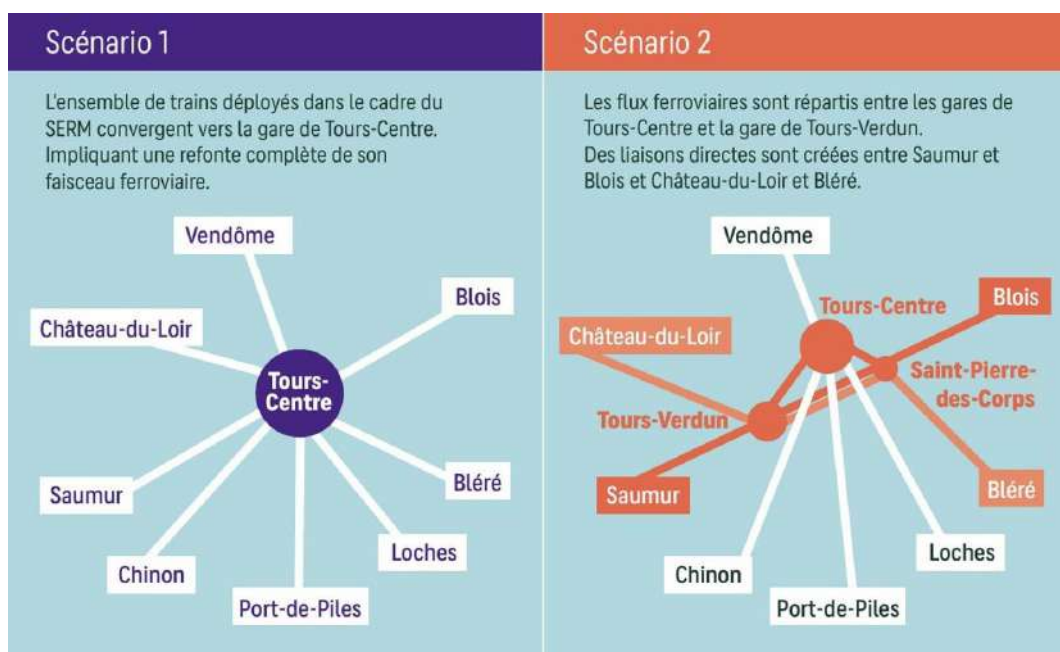
Répartition des contributions en ligne par type

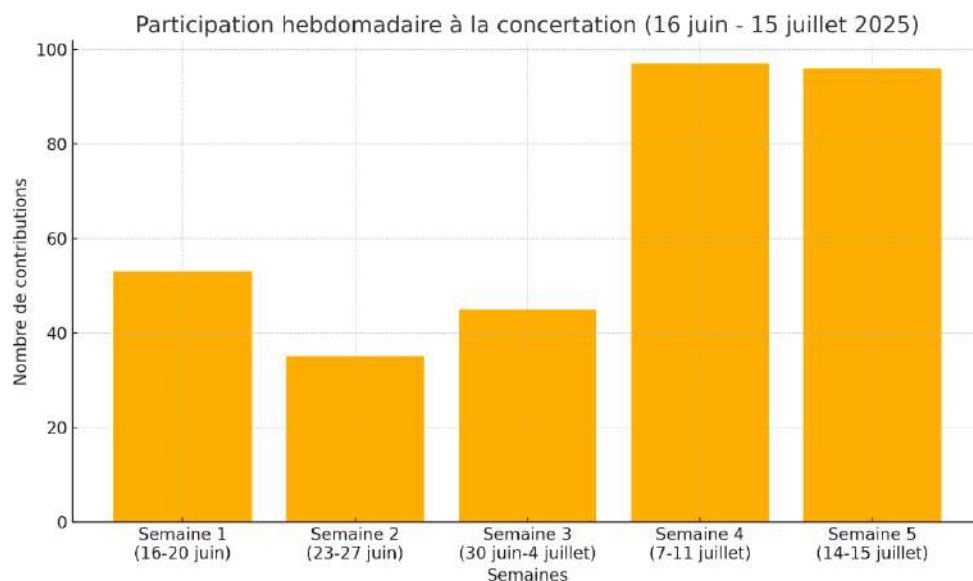


Poids des différentes thématiques dans les avis exprimés sur le projet SERM de Touraine



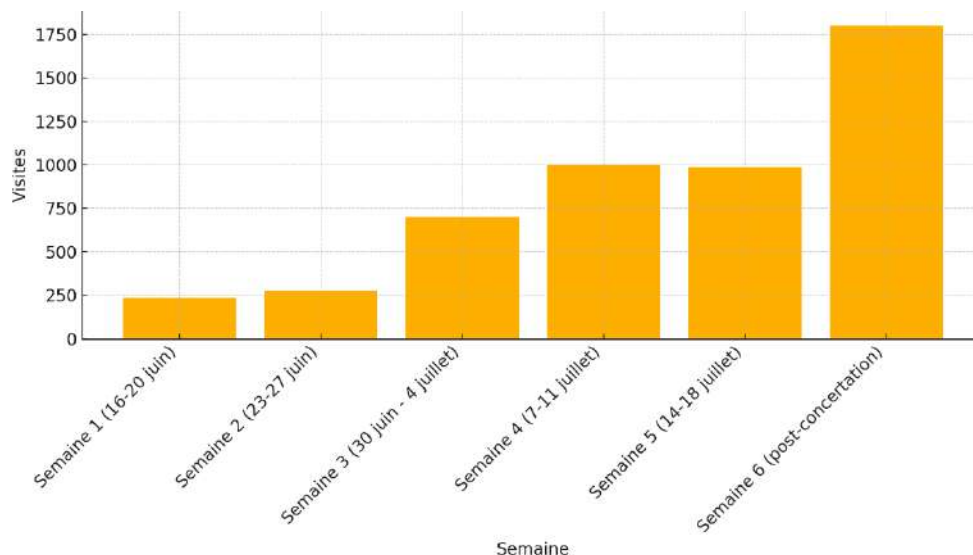
Pour rappel, les scénarios soumis à concertation du public étaient présentés comme tels :





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 appuie par les collectivités et l'État⁴.

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

- « *Adepte 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

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

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.

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 tourangelles, 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 décousus, 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 Montbazon, certains participants ont insisté sur le renforcement nécessaire des lignes de cars, jugées aujourd'hui insuffisantes pour répondre aux besoins quotidiens des habitants.

- « Pour Montbazon, 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]

Réponse des maîtres d'ouvrage :

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 pâtisse 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.).

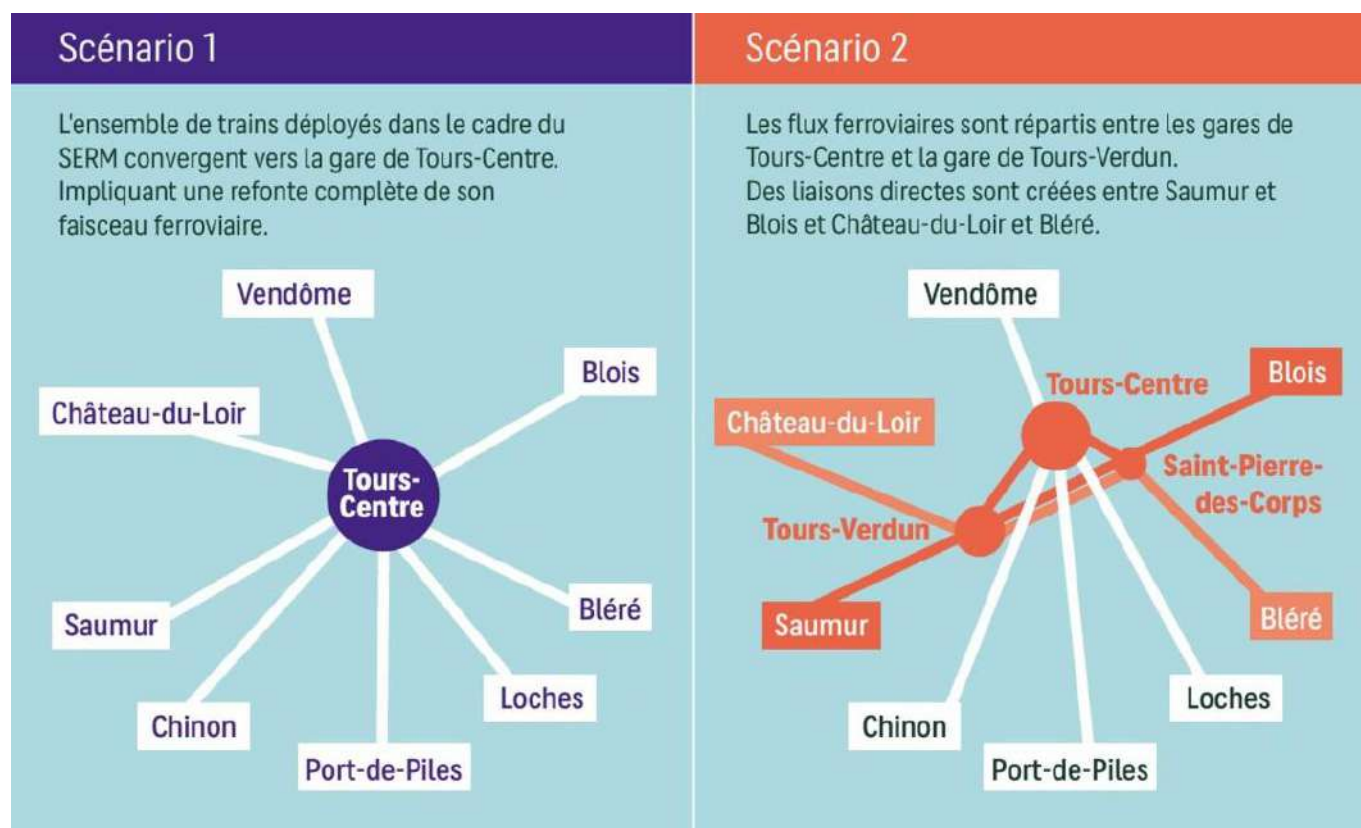
Une étude spécifique sur la gouvernance est en cours pour déterminer le mode d'organisation le plus adapté à la conduite et à la mise en œuvre du SERM dans la durée. Cette étude intègre les retours issus de la concertation, notamment les propositions de création d'un groupement d'intérêt public (GIP)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

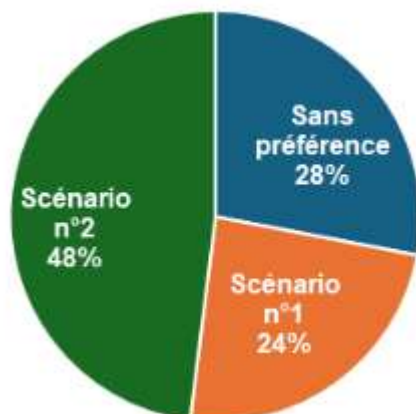
Rappel des scénarios



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.

Annexe : comptes-rendus des rencontres de proximité, communications institutionnelles et réponse des maîtres d'ouvrage aux questions particulières posés durant la concertation

Compte-rendu de la Rencontre de proximité au marché de Chinon n°1

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, via des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation, inviter les publics à se rendre à la prochaine réunion publique ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer via différentes modalités d'expressions.

Lieu : Chinon, place Jeanne d'Arc

Date et horaire : 26 juin 2025, de 8h30 à 13h – cet horaire a été choisi en fonction de l'horaire du marché qui génère un flux important de visiteurs essentiellement locaux : il a permis de rencontrer des riverains de Chinon et des communes environnantes

Nombre de participants : 31

Intervenants : 3 personnes de l'équipe projet SERM de la Région Centre-Val de Loire ainsi qu'une personne de la CC Chinon Vienne et Loire.

Teneur générale des échanges

Durant près de 4h30, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec les habitants du Chinonais, globalement favorables au projet.

31 personnes rencontrées au total

40 flyers distribués

8 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire

Plusieurs participants expriment un intérêt marqué pour l'augmentation de la fréquence des trains, notamment sur la ligne Chinon-Tours. La fréquence de 1 train par heure est jugée suffisante pour répondre aux besoins. Cette amélioration est perçue comme nécessaire pour répondre aux besoins des actifs, des étudiants et des retraités. Certains soulignent l'importance d'aménager des parkings aux abords de la gare de Chinon.

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet prévoit une offre renforcée de trains et de cars express, allant jusqu'à un aller-retour par heure, voire par demi-heure selon les secteurs, de 5h à 23h. Des aménagements de stationnement sont également à l'étude pour accompagner cet effort.

Desserte du territoire et continuité du maillage

La question de la desserte de territoires moins centraux est régulièrement revenue. Des habitants se sont interrogés sur les connexions entre Chinon, Loches et d'autres communes intermédiaires.

La maîtrise d'ouvrage a présenté les aménagements prévus, dont la future ligne de car reliant Chinon à Loches, traversant plusieurs communes rurales. Elle a également précisé que la réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire fait partie des projets déjà engagés. Par ailleurs, la desserte de la centrale d'Avoine reste un enjeu identifié.

Infrastructure

Certains habitants ont souhaité obtenir des précisions sur les chantiers à venir. Une inquiétude a été formulée au sujet de l'état d'un tunnel ferroviaire à Chinon. Le maître d'ouvrage a indiqué que des travaux de rénovation seront engagés en 2026 pour consolider ce tunnel, indépendamment du projet SERM, mais dans un souci de sécurité et de modernisation du réseau.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

Certains riverains ont exprimé le souhait que le coût des transports en commun reste accessible. La question d'un abonnement unique a été soulevée. La maîtrise d'ouvrage a confirmé qu'un système tarifaire intégré, fondé sur un abonnement unique multi-modal, est en projet. L'équipe projet a précisé que les hausses de tarifs constatées ces dernières années s'expliquent par des évolutions conjoncturelles (coût du travail, péages ferroviaires...). La Région prend en charge une grande part du coût réel des trajets.

Perception et réserves sur la fréquentation

Quelques participants ont manifesté des doutes quant à l'utilisation effective des nouvelles offres, notamment en dehors des heures de pointe.

Le maître d'ouvrage a rappelé que le projet s'inscrit dans une perspective à long terme (2040) et repose sur le principe que l'amélioration de l'offre entraîne une évolution des comportements. Des études montrent qu'une offre lisible et fiable favorise un report modal vers les transports collectifs.

Conclusion

La rencontre a permis d'engager un dialogue riche avec les habitants du territoire. Une grande majorité des personnes rencontrées a exprimé un avis favorable au projet. La présence sur le marché a permis de toucher des publics variés, parfois peu familiers des mobilités collectives, contribuant ainsi pleinement aux objectifs de la concertation.



Compte-rendu de la Rencontre de proximité au marché d'Amboise n°2

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, *via* des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation, inviter les publics à se rendre à la prochaine réunion publique ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer *via* différentes modalités d'expressions.

Lieu : Amboise, place du marché

Date et horaire : 27 juin 2025, de 8h à 13h – cet horaire a été choisi en fonction de l'horaire du marché qui génère un flux important de visiteurs essentiellement locaux : il a permis de rencontrer des riverains d'Amboise et des communes environnantes

Intervenants : 3 personnes de l'équipe projet SERM de la Région Centre-Val de Loire ainsi que 3 personnes de la CC du Val d'Amboise.

Teneur générale des échanges

Durant près de 5h, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec les habitants d'Amboise et de ces environs, globalement favorables au projet.

78 personnes rencontrées au total

50 flyers distribués

2 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire

Plusieurs participants ont exprimé un fort intérêt pour l'amélioration du cadencement des trains, notamment sur l'axe Amboise-Tours. De nombreuses personnes âgées ont souligné l'importance de ce projet afin de pouvoir se rendre plus facilement à leurs rendez-vous médicaux à Tours.

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'un doublement de l'offre ferroviaire entre Tours et Amboise est prévu dans le cadre du SERM, permettant une desserte plus fréquente tout au long de la journée (un train toutes les 15 minutes entre Tours et Amboise).

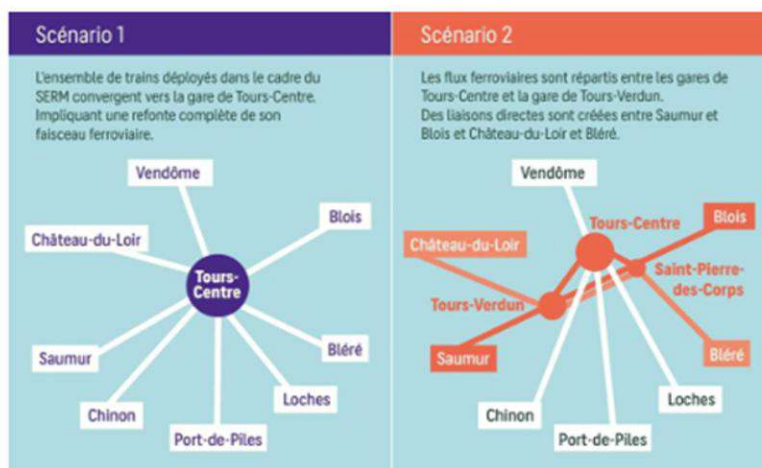
Desserte du territoire et continuité du maillage

Des habitants ont soulevé la nécessité de renforcer la desserte vers certains quartiers et lieux spécifiques, tels que la zone de La Boitardière, au sud-est de la commune, ou encore la nouvelle maison de santé d'Amboise.

Le maître d'ouvrage a précisé qu'une augmentation de l'offre routière est prévue, avec notamment un doublement des cars Rémi vers la ZAC de La Boitardière. La desserte du CFA de Joué-lès-Tours a également été abordée et il a été rappelé qu'une nouvelle gare, « Joué Gutenberg » verra le jour à sa proximité. Des connexions en car seront dans tous les cas prévus pour améliorer l'accès depuis Amboise, notamment depuis Tours Nord, Loches ou Château-Renault.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Pour rappel les riverains sont invités dans le cadre de cette concertation à exprimer leurs avis et indiquer quel scénario est à privilégier concernant l'étoile ferroviaire tourangelle (cf. schéma ci-dessous)



La spécificité du secteur d'Amboise a été rappelée, notamment l'existence de deux scénarios soumis à la concertation dont un scénario (scénario 2) créerait des liaisons directes jusqu'à Saumur sans terminus à Tours Centre. En ce sens, plusieurs riverains ont demandé des précisions sur les différences d'investissements entre les deux options.

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il n'y a pas de différence significative de coût entre les deux scénarios, qui visent à renforcer la desserte ferroviaire et routière du territoire.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

Des attentes ont été exprimées sur la nécessité de maintenir une tarification accessible, voir un tarif unifié entre les différents moyens de transports collectifs du réseau.

Le maître d'ouvrage a indiqué que la Région prévoit la mise en place d'un abonnement unique multimodal pour faciliter l'accès aux différents moyens de transports du SERM de Touraine. L'équipe projet a également rappelé que l'augmentation des coûts à ce jour pour les usagers est due à des facteurs structurels comme les péages et le coût du travail, et que la Région continue de prendre en charge une part importante du coût réel.

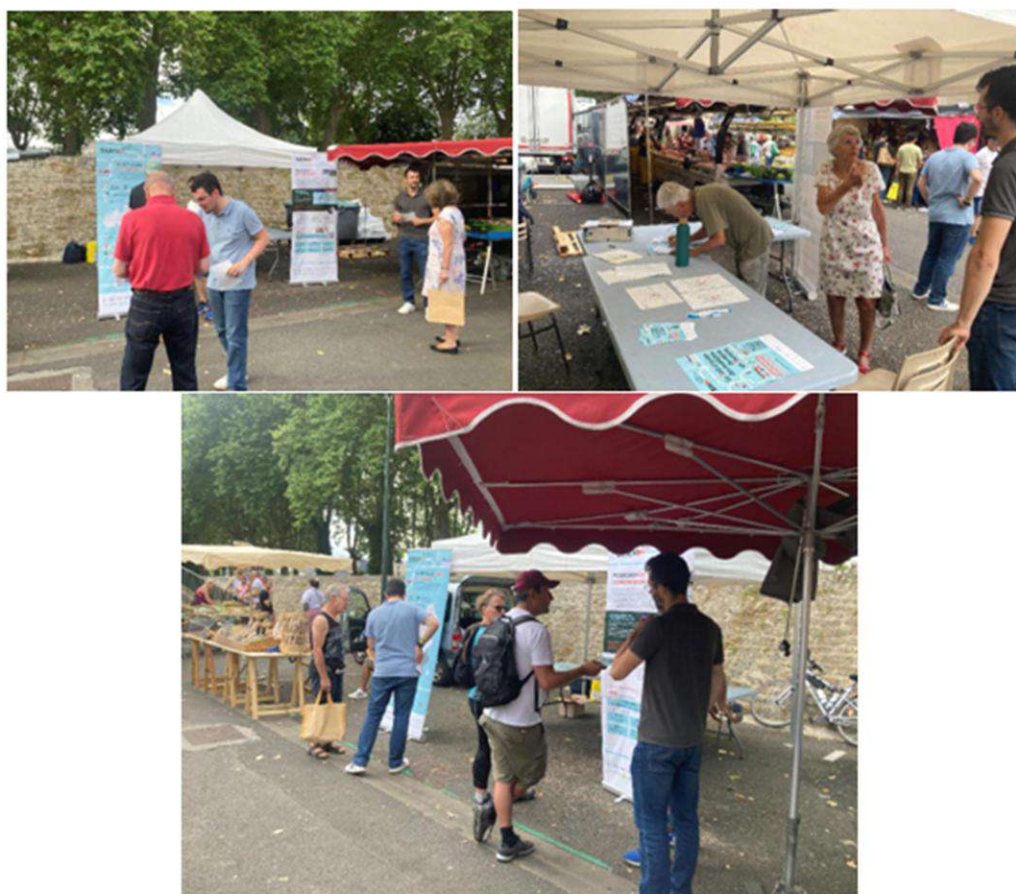
Perception du projet et remarques diverses

La grande majorité des personnes rencontrées ont manifesté un intérêt marqué et un accueil plus que positif quant à l'arrivée de nouveau projet d'amélioration de l'offre ferroviaire et routière

tourangelle. De nombreux riverains ont salué les bénéfices attendus en matière d'attractivité du territoire, de réduction de la voiture individuelle, et d'accès facilité aux pôles d'emplois et de santé.

Conclusion

La rencontre d'Amboise a permis d'informer un large public, de recueillir de nombreuses réactions et d'approfondir certains aspects du projet. La large participation des riverains sur cette rencontre de proximité témoigne d'un intérêt prononcé des riverains pour le sujet, en particulier de la part des habitants directement concernés par les mobilités du quotidien. Ainsi, cette dernière rencontre contribue pleinement à l'objectif d'une concertation inclusive et ancrée dans les réalités locales.



Compte-rendu de la Rencontre de proximité au marché de Loches n°3

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, via des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation, inviter les publics à se rendre à la prochaine réunion publique ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer via différentes modalités d'expressions.

Lieu : Loches, rue de la république

Date et horaire : 2 juillet 2025, de 8h à 12h30 – cet horaire a été choisi en fonction de l'horaire du marché qui génère un flux important de visiteurs essentiellement locaux : il a permis de rencontrer des riverains de Loches et des communes environnantes.

Intervenants : 4 personnes de l'équipe projet SERM de la Région Centre-Val de Loire ainsi qu'une personne de la CC Loches Sud Touraine.

Teneur générale des échanges

Durant près de 4h30, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec les habitants du Lochois et de ses environs, globalement favorables au projet.

51 personnes rencontrées au total

35 flyers distribués

2 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire

De nombreux participants ont exprimé leur satisfaction quant au développement prévu de l'offre ferroviaire et routière, en particulier sur le territoire de Loches. Le renforcement de l'offre est perçu comme essentiel pour améliorer la mobilité du quotidien.

La question de l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite (PMR) a été posée. Un riverain a notamment souligné les difficultés actuelles liées au manque de places disponibles dans les cars Rémi, et a salué l'ajout de nouveaux cars qui permettront l'installation de rampes automatiques de nouvelle génération. Il a également souhaité l'inclusion d'un tarif solidaire handicapé au sien du dispositif du SERM.

Le maître d'ouvrage a assuré que ce sujet est bien intégré dans la démarche du SERM de Touraine, notamment via le travail qui est effectué avec le Syndicat des mobilités de Touraine, et qu'une nette amélioration de l'accessibilité est à attendre dans les prochaines années.

Desserte du territoire et continuité du maillage

Plusieurs personnes ont manifesté leur intérêt pour l'amélioration de la desserte entre Tours et leurs communes, dont 2 riverains habitant Chambourg-sur-Indre ou Saint-Quentin-sur-Indrois. Les correspondances avec les TGV à Tours et Saint-Pierre-des-Corps ont également été évoquées.

Le maître d'ouvrage a précisé que la Région anticipe cette problématique avec la SNCF afin de fluidifier les correspondances. Il a également été confirmé aux riverains que des extensions des services sont prévues vers les communes actuellement peu desservies.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Des habitants se sont interrogés sur le calendrier du projet, certains déplorant qu'il n'ait pas vu le jour plus tôt. D'autres se sont montrés impatients de voir le SERM mis en œuvre rapidement.

Le maître d'ouvrage a rappelé que le projet a longtemps été retardé pour des raisons politiques et budgétaires. Ce n'est qu'avec la loi de 2023 sur les SERM et la coordination de nombreux partenaires qu'il a pu être lancé concrètement. Il rappelle également que dès l'annonce de la création de RER Métropolitains, les partenaires du territoire se sont mobilisés pour en voir un en Touraine.

Concernant les scénarios étudiés, les équipes ont pu rappeler les grandes orientations en cours de consultation, ainsi que les principes d'amélioration du cadencement en heures de pointe.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

La question de la différence de tarif entre le train et le car a suscité de nombreuses réactions. Plusieurs participants ont dénoncé le coût relativement élevé du train, en moyenne 2,5 fois plus cher que le car, ce qui incite les usagers à privilégier ce dernier.

Le maître d'ouvrage a indiqué que cette problématique est bien identifiée et qu'une tarification unique sera progressivement mise en place, avec notamment un pass permettant d'utiliser différents modes de transport durant une même journée, qui est en cours de réflexion. Ce dispositif vise à favoriser un usage souple et économique des transports collectifs.

Perception du projet et remarques diverses

De nombreux participants ont salué l'initiative du projet, le considérant comme indispensable pour l'avenir du territoire, en particulier pour les générations futures. Certains habitants ont exprimé leur attachement à une meilleure intégration des modes de transports doux (vélo, autopartage, covoiturage).

Des inquiétudes ont aussi été formulées sur la vétusté des lignes ferroviaires ou sur des investissements passés jugés inefficaces, comme sur la ligne Tours-Loches où aucune amélioration de temps de parcours n'a été perçue. Le maître d'ouvrage a rappelé que l'investissement actuel vise à une transformation globale de l'offre et de la qualité du service, avec une prise en compte progressive des dysfonctionnements signalés. Il a également rappelé qu'à terme, le temps de trajet sur la ligne passera d'1h04 à 49 minutes.

Un point d'attention a été soulevé par certains riverains sur le risque de voir certaines infrastructures, comme la ligne de tram B vers la Papoterie, attirer encore davantage de voiture au détriment du train. Cette question fera l'objet d'une vigilance particulière dans l'élaboration finale du projet.



Concernant la réouverture de la liaison Loches-Châteauroux en train, le maître d'ouvrage a précisé que la position régionale est sa réouverture, mais qu'elle dépendrait du financement de l'Etat. En attendant, une offre routière renforcée entre Loches et Châteauroux est maintenue dans le cadre du SERM.

Conclusion

La rencontre de proximité de Loches a permis de confirmer l'intérêt et l'attente suscitée par le SERM de Touraine au sein du territoire lochois. La majorité des personnes rencontrées s'est montrée favorable au projet, tout en exprimant des attentes fortes sur l'accessibilité, les tarifs et la desserte. La diversité des profils rencontrés a permis de nourrir la concertation en cours et d'identifier de nombreux points de vigilance pour les phases à venir.



© Photo NR, Julien Lucas

Compte-rendu de la Rencontre n°4 dans le cadre de l'évènement Pop'Up Citoyenneté à Tours

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, *via* des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation, inviter les publics à se rendre à la prochaine réunion publique ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer *via* différentes modalités d'expressions.

Lieu : Tours, jardin de la Préfecture

Date et horaire : 5 juillet 2025, de 8h à 17h – Dans le cadre de l'évènement Pop'Up Citoyenneté organisé par la Ville de Tours, l'équipe projet du SERM de Touraine a participé à cet événement dédié à la participation citoyenne. Sa présence dans ce cadre festif et engagé a permis de capter un public varié, curieux des démarches en cours sur leur territoire.

Intervenants : 6 personnes de l'équipe projet SERM de la Région Centre-Val de Loire, de Tours Métropole Val de Loire, de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours et du Syndicat des Mobilités de Touraine.

Teneur générale des échanges

Tout au long de la journée, les équipes mobilisées ont présenté les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios à l'étude, les impacts attendus et les modalités de participation à la concertation.

Les échanges se sont révélés riches et constructifs. Les personnes rencontrées se sont montrées majoritairement favorables au projet, et ont salué la démarche de concertation.

35 personnes rencontrées au total

25 flyers distribués

5 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire et routière

Plusieurs participants ont exprimé un fort intérêt pour l'amélioration du cadencement des trains, notamment sur l'axe Amboise-Tours. De nombreuses personnes âgées ont souligné l'importance de ce projet afin de pouvoir se rendre plus facilement à leurs rendez-vous médicaux à Tours.

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'un doublement de l'offre ferroviaire entre Tours et Amboise est prévu dans le cadre du SERM, permettant une desserte plus fréquente tout au long de la journée (un train toutes les 15 minutes entre Tours et Amboise).

Une habitante de Chambray-lès-Tours a fait part de ses difficultés à emprunter la ligne de bus Fil Bleu 36, dont les horaires sont trop centrés sur les besoins scolaires. Elle a également soulevé la problématique d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), qui ne peuvent pas toujours prendre les transports en commun en raison de créneaux peu adaptés.

Le maître d'ouvrage a pu indiquer à ce titre que la ligne de bus évoqué se trouvait au sein du périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine et ne concernait pas directement le SERM, mais que le renforcement de l'offre de cars sur le secteur de Chambray est bien prévu dans le cadre du SERM. Par ailleurs, l'arrivée de la future station de tramway « Chambray Porte des Arts », couplé à la réalisation d'un pôle d'échanges du SERM pour des lignes de bus Fil Bleu et de car Rémi



contribuera à désenclaver le quartier et à améliorer l'accessibilité des transports collectifs pour les publics PMR.

Des participants ont exprimé leur souhait de voir l'amplitude horaire des services s'élargir. Des parents d'élèves ont notamment souligné les difficultés rencontrées par les jeunes des zones périurbaines, contraints à des trajets très matinaux ou dépendants de leurs parents pour se rendre en cours.

En réponse, le maître d'ouvrage a pu rappeler que l'un des objectifs clés du SERM est de garantir une offre régulière tout au long de la journée. Toutes les branches ferroviaires et les lignes routières nouvellement créées bénéficieront d'un renforcement de la fréquence de passage, avec une amplitude horaire élargie de 5h à 23h, afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des usagers sur l'ensemble du territoire, comme permettre de répondre à l'autonomie des jeunes en assurant une meilleure couverture horaire et territoriale.

Enfin, des personnes en situation de handicap ont insisté sur l'importance que les futurs BHNS et autres transports du SERM soient pleinement accessibles. Elles se sont réjouies de l'arrivée du SERM, synonyme d'amélioration à venir de l'offre.

Le maître d'ouvrage a pu indiquer qu'en ce sens, l'accessibilité universelle des moyens de transports collectifs est un objectif central du SERM. Tous les nouveaux véhicules déployés, notamment les BHNS, seront conçus pour être accessibles aux PMR dans les meilleures conditions.

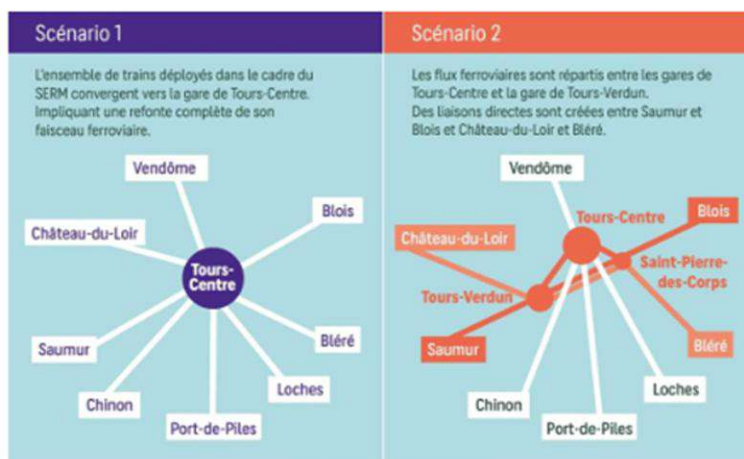
Desserte du territoire et continuité du maillage

Plusieurs habitants ont exprimé leur souhait de voir de nouvelles gares ou haltes créées, notamment à La Riche, au carrefour de Verdun (Tours-Verdun), ou la Ville-aux-Dames.

Le maître d'ouvrage a pu répondre qu'à ce sujet, la réouverture de la halte de Fondettes est prévue à l'automne 2025. Des études sont en cours pour la création de haltes ferroviaires à la Ville-aux-Dames, aux Gués de Veigné, à Joué Gutenberg (au niveau du site Michelin) et au carrefour de Verdun. Ce développement vise à rapprocher le train de tous les territoires.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Pour rappel les riverains sont invités dans le cadre de cette concertation à exprimer leurs avis et indiquer quel scénario est à privilégier concernant l'étoile ferroviaire tourangelle (cf. schéma ci-dessous)



Un habitant du centre de Tours a proposé une solution intermédiaire entre les scénarios 1 et 2, avec une desserte équilibrée entre les gares de Tours-Centre et Saint-Pierre-des-Corps. Le maître d'ouvrage prend en note cette proposition et rappelle qu'en fin de compte le SERM a pour objectif de s'appuyer sur la complémentarité entre ces deux pôles ferroviaires, tout en garantissant la performance globale du réseau.

Un autre participant s'est montré favorable au scénario 2, mettant en avant l'intérêt de créer une nouvelle gare de Tours-Verdun. Le maître d'ouvrage a indiqué que le second scénario vise à répartir les flux ferroviaires pour éviter une saturation de la gare de Tours-Centre. La gare de Tours-Verdun permettrait une meilleure articulation des dessertes et un accès facilité pour de nouveaux usagers.

Un riverain a exprimé des doutes quant à la faisabilité de la diamétralisation sur la ligne Château-du-Loir/Bléré, soulignant qu'elle n'est pas électrifiée. Le maître d'ouvrage prend en compte cette remarque et mentionne que le projet prend bien évidemment les contraintes techniques actuelles. Un travail est mené pour trouver des solutions réalistes en termes d'infrastructures et de matériels roulants.

Une habitante de Sainte-Maure-de-Touraine a interrogé l'équipe du projet SERM sur la continuité du réseau vers Poitiers depuis Port-de-Piles. Le maître d'ouvrage évoque qu'un futur terminus technique à Port-de-Piles permettra de renforcer l'offre ferroviaire en direction de Poitiers. À terme, cela devrait faciliter la mise en place de trains supplémentaires sur cet axe.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

Un couple originaire de Preuilly-sur-Claise a souligné l'importance de proposer une tarification plus incitative et accessible.

Le maître d'ouvrage tient à souligner que le coût du billet est aujourd'hui fortement subventionné par la Région, à hauteur de deux tiers du véritable prix. Un billet vendu 10 € coûte en réalité 30 €, et est pris en charge à hauteur de 20 € par les collectivités. 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.

Gouvernance et pilotage du projet

Des membres du collectif Convergence Services Publics – Centre-Val de Loire ont échangé avec l'équipe sur la gouvernance du projet et la prise en compte de l'intérêt général.

Le maître d'ouvrage rappelle aux membres du collectif que le SERM est piloté par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des Mobilités de Touraine, avec le soutien de l'État, du Département, des intercommunalités du territoire et des gestionnaires d'infrastructures. L'ambition est de structurer une gouvernance pérenne et représentative, en lien avec les acteurs locaux.

Perception du projet et remarques diverses

Globalement, les habitants de Tours ont exprimé leur préférence pour le scénario 1, qui permettrait de centraliser les flux en gare de Tours-Centre. D'autres participants ont insisté sur la nécessité de renforcer la navette entre Saint-Pierre-des-Corps et Tours, indispensable aux déplacements domicile-travail.

Enfin, plusieurs personnes ont insisté sur l'importance de mener une large campagne d'information autour du SERM pour assurer une bonne appropriation du projet par l'ensemble de la population.

Présence artistique et médiation graphique

Dans le cadre de l'évènement Pop'Up Citoyenneté, trois artistes mandatées par la Ville de Tours – Pénélope Chaumat, Sarah Jacquin et Camille Pradel de Lamaze – ont réalisé un travail de facilitation graphique en direct. Elles ont écouté les échanges et mis en image les grands enjeux du SERM, contribuant à rendre le projet plus accessible et visible auprès du grand public. Leurs réalisations se trouvent dans le carrousel ci-dessous.

Conclusion

Cette rencontre a permis de recueillir un éventail large de réactions et de suggestions autour du projet SERM. Malgré une affluence modeste liée aux fortes chaleurs, l'évènement a permis d'atteindre des publics variés et de faire vivre concrètement la concertation. Le format « Pop'Up » a également favorisé la créativité et l'appropriation du projet par les citoyennes et citoyens tourangeaux.





Compte-rendu de la Rencontre n°5 au marché de Langeais

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, via des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation, inviter les publics à se rendre à la prochaine réunion publique ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer via différentes modalités d'expressions.

Lieu : Langeais, rue Gambetta

Date et horaire : 6 juillet 2025, de 9h à 13h – cet horaire a été choisi en fonction du marché qui génère un flux important de visiteurs essentiellement locaux : il a permis de rencontrer des riverains Langeaisiens et des communes environnantes.

Intervenants : 2 personnes de l'équipe projet SERM ainsi qu'une représentante de la Communauté de communes Touraine Ouest Val de Loire.

Teneur générale des échanges

Durant 4 heures, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de



participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec les habitants du Langeaisien, qui se sont montrés majoritairement favorables au projet.

44 personnes rencontrées au total

30 flyers distribués

5 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire et routière

Une habitante de Cinq-Mars-la-Pile s'est interrogée sur le calendrier de mise en œuvre de l'augmentation de la fréquence. Le maître d'ouvrage a rappelé que l'objectif est de tendre vers une offre toutes les 30 minutes entre Cinq-Mars-la-Pile et Tours, dans une plage horaire étendue de 5h à 23h, mais que cela nécessiterait des investissements sur le réseau.

Une personne s'est plainte des horaires actuels, qui l'obligent à prendre sa voiture en raison de l'impossibilité de rentrer depuis Tours le soir.

Le maître d'ouvrage a précisé de nouveau qu'en heure de pointe, l'offre sera d'un train toutes les 30 minutes, et en heure creuse d'un train par heure, entre 5h et 23h.

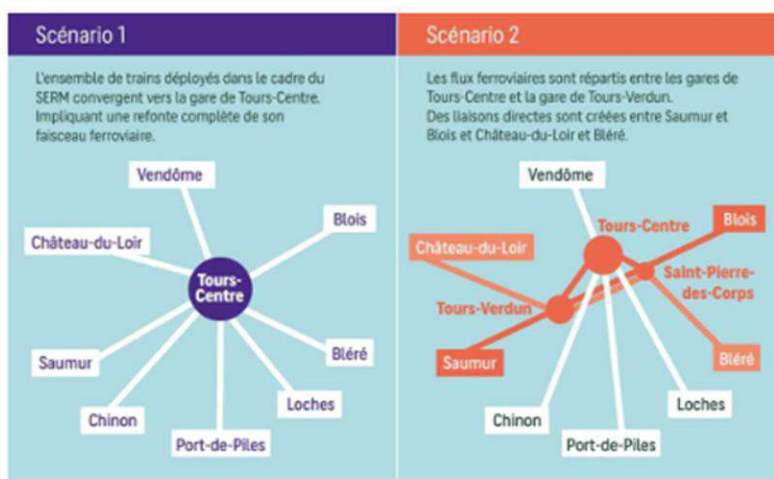
Desserte du territoire et continuité du maillage

Plusieurs riverains ont évoqué leur méconnaissance de la réouverture de la halte de Fondettes – Saint-Cyr-sur-Loire.

Le maître d'ouvrage a expliqué que cette halte, fermée il y a plus de 30 ans, rouvrira d'ici fin 2025 après une concertation menée fin 2024. Elle représente une première étape structurante du SERM, avec pour ambition de réactiver d'autres haltes ferroviaires dans la région Centre-Val de Loire.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Pour rappel les riverains sont invités dans le cadre de cette concertation à exprimer leurs avis et indiquer quel scénario est à privilégier concernant l'étoile ferroviaire tourangelle (cf. schéma ci-dessous)



Un habitant a indiqué être favorable au scénario 1, et a salué le renforcement de l'offre existante. Il s'est cependant interrogé sur l'équilibre entre fréquentation et coûts d'exploitation. Le maître d'ouvrage a rappelé que les deux scénarios sont encore à l'étude, et que le choix définitif tiendra compte à la fois des retours de la concertation et de l'équilibre coût/fréquentation. Il rappelle également que le rôle du service public est bien d'offrir une accessibilité à tous, même lorsque la rentabilité immédiate n'est pas assurée.

La majorité des riverains rencontrés ont exprimé une préférence pour le scénario 2, qu'ils jugent plus adapté aux besoins futurs des jeunes, et plus favorable à la redynamisation des territoires périphériques, et ont souhaité en savoir plus sur ce scénario.

Le maître d'ouvrage a souligné que le scénario 2 propose une meilleure répartition des flux entre les gares de Tours-Centre et Tours-Verdun, tout en développant de nouvelles liaisons interterritoriales.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

Une habitante s'est déclarée très favorable au renforcement de l'offre, qu'elle considère comme un véritable « choc d'offre » bénéfique à leur quotidien, mais a exprimé son souhait de voir baisser la tarification, regrettant l'écart trop important entre les prix des trains et ceux des cars Rémi, ce qui expliquerait la saturation de ces derniers.

Le maître d'ouvrage a rappelé que le SERM prévoit la mise en place d'un système tarifaire plus lisible, avec notamment un pass journalier unique permettant de voyager sur plusieurs modes sans surcoût. Des réflexions sont également en cours pour limiter les écarts de tarification entre train et car.

Perception du projet et remarques diverses

Un riverain a pointé du doigt une anomalie : la navette Langeais/Tours arrive 2 minutes après le départ du TGV en direction de Paris. Le maître d'ouvrage a reconnu cette difficulté et a assuré que le SERM permettra une meilleure coordination des correspondances grâce à une desserte plus fréquente et régulière.

Conclusion

La rencontre de proximité à Langeais a permis d'échanger avec de nombreux riverains favorables au projet. Les participants ont exprimé des attentes fortes quant à l'amélioration de l'offre de transport, la tarification, et la desserte du territoire. Le scénario 2 a recueilli un accueil majoritairement favorable, sans toutefois exclure les soutiens au scénario 1. Plusieurs habitants ont également exprimé leur satisfaction à propos du renforcement de l'offre routière à proximité de chez eux.

L'équipe projet du SERM de Touraine a pu répondre à de nombreuses interrogations et rappeler les objectifs ambitieux du projet à horizon 2040.



Compte-rendu de la Rencontre n°6 au marché des Halles à Tours

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, *via* des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer *via* différentes modalités d'expressions.

Lieu : Tours, place des halles

Date et horaire : 9 juillet 2025, de 7h30 à 12h30 – cet horaire a été choisi en fonction du marché qui génère un flux important de visiteurs essentiellement locaux : il a permis de rencontrer des riverains résidant le centre-ville de Tours ainsi que des riverains de communes environnantes.

Intervenants : 4 personnes de l'équipe projet SERM de la Région Centre-Val de Loire, ainsi qu'un représentant du Syndicat des Mobilités de Touraine.



Teneur générale des échanges

Durant 4 heures, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec les habitants du centre tourangeau, qui se sont montrés très majoritairement favorables au projet.

204 personnes rencontrées au total

50 flyers distribués

2 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire et routière

La grande majorité des personnes rencontrées lors de cette rencontre de proximité se sont montrées particulièrement favorables au projet du SERM de Touraine.

Beaucoup saluent ce qu'ils considèrent être « une très bonne idée », estimant que le développement de l'offre ferroviaire et routière est une priorité pour le territoire, et permettra d'assurer une meilleure couverture du territoire en reliant les territoires peu desservis à la métropole tourangelle.

Une dame se rend régulièrement à Île-Bouchard et indique rencontrer des difficultés pour rentrer à Tours en fin de journée, en raison de la faiblesse de l'offre après 17h. Une autre personne évoque également la difficulté qu'elle a rencontré lors d'un déplacement dans cette même commune en bus et en train, avec une attente de plus de 2 heures à la gare de Sainte-Maure – Noyant, et aucune indication sur place dans la correspondance entre le train et le bus.

Le maître d'ouvrage répond qu'une liaison Loches – Chinon sera mise en place et permettra de se rendre à Île-Bouchard depuis Loches, Chinon ou Sainte-Maure-de-Touraine avec une desserte moyenne d'un train par heure, ce qui permettra de répondre à ce besoin. Il évoque également des aménagements en réflexion à la gare de Sainte-Maure – Noyant dans le cadre de l'étude de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, et qui permettraient de faciliter les correspondances.

Une autre personne s'interroge sur la temporalité de mise en œuvre du projet, souhaitant savoir si les augmentations de fréquence interviendront rapidement.

Le maître d'ouvrage précise que l'objectif est d'atteindre une offre de service de 5h à 23h, avec des fréquences ferroviaires oscillant entre un train toutes les 30 minutes à un train toutes les heures selon les lignes. Par exemple, la ligne Tours – Saumur aura des trains toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures en heure creuse, ce qui entraînera un passage de 22 à 48 trains en cible depuis ou vers Tours. Il ajoute également que des trains sont ajoutés dès maintenant, avec l'ajout de 2 trains aller-retour sur la ligne Tours – Vendôme dès début 2026.

Une ancienne cheminote s'inquiète de l'accent mis sur l'axe ligérien. Elle met également l'accent sur le prolongement de la ligne Tours – Loches vers Châteauroux.

Le maître d'ouvrage rappelle que des travaux sont en cours sur la ligne Tours – Chinon et Tours – Loches, préalables à la mise en place du SERM. Des travaux porteront sur le renforcement de l'axe Tours – Loches, préalable nécessaire à tout élargissement vers Châteauroux, sur laquelle la Région s'est prononcée favorablement.

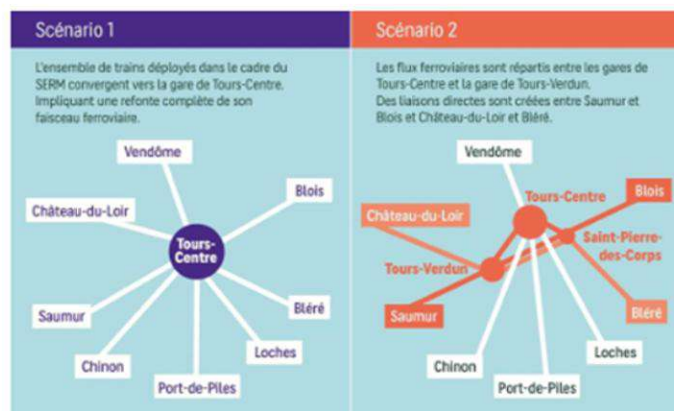
Desserte du territoire et continuité du maillage

Certains riverains font remonter la problématique des trains entre Langeais et Tours, notamment leur manque de coordination avec les départs des TGV.

Le maître d'ouvrage explique qu'à terme, à Langeais, une desserte ferroviaire sera disponible toutes les 30 minutes en heure de pointe, et une par heure en heure creuse en vision cible. Certains de ces trains permettront de réaliser des correspondances avec le TGV à Tours dans le cas du scénario 1, ou avec les TGV à Saint-Pierre-des-Corps dans le cas du scénario 2 et de la mise en place d'une ligne Saumur – Blois sans passage par la gare de Tours.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Pour rappel les riverains sont invités dans le cadre de cette concertation à exprimer leurs avis et indiquer quel scénario est à privilégier concernant l'étoile ferroviaire tourangelle (cf. schéma ci-dessous)



Un riverain indique préférer le scénario 1, en raison de la centralité de la gare de Tours-Centre. Il se dit néanmoins favorable au projet dans son ensemble.

Le maître d'ouvrage prend note de cet avis, et indique que le scénario 1 est plébiscité par une partie des usagers, notamment pour la lisibilité de l'offre et la liaison renforcée avec la gare de Tours. Ce scénario sera étudié avec la même rigueur que le scénario 2.

À l'inverse, d'autres participants expriment leur préférence pour le scénario 2, soulignant qu'il permettrait de désengorger la gare de Tours-Centre, et de créer un nouveau pôle multimodal à Tours-Verdun.

Le maître d'ouvrage confirme que le scénario 2 est également bien représenté dans les retours du public et qu'il permettrait une répartition plus équilibrée des flux. Il sera étudié avec la même rigueur que le scénario 1.

Une participante, habitante de Cinq-Mars-la-Pile, souhaite connaître l'emplacement exact de la future halte de Tours-Verdun.

Le maître d'ouvrage précise que la halte de Tours-Verdun sera située au niveau du bâtiment de la Nouvelle République, à proximité du pont de Verdun où passe la ligne 1 du tramway de Tours, et la future ligne 2, et avec un futur pôle d'échanges multimodal en réflexion. Il rappelle que la gare est prévue dans les deux scénarios proposés dans la concertation, mais que dans le scénario 2, Tours-Verdun deviendrait un point structurant du réseau en permettant la desserte de Tours.

Une ancienne cheminote soulève également la question du déplacement de la halte de Saint-Antoine-du-Rocher.

Le maître d'ouvrage répond que ce déplacement vise à rapprocher la halte du centre-ville afin de la rendre plus accessible et mieux connectée au tissu local. Ce déplacement reste une proposition, et que des échanges sont en cours avec l'intercommunalité de Gâtine Racan pour discuter de l'intérêt de ce déplacement.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

Plusieurs personnes soulignent la nécessité d'améliorer l'information sur la tarification. Certaines évoquent un manque de transparence ou de lisibilité sur les tarifs en gare.

Le maître d'ouvrage indique qu'un travail de simplification est en cours, menant idéalement à la mise en place d'un « Pass Touraine », avec une tarification unique facilitée par un titre de transport unifié à l'ensemble des lignes du réseau du SERM de Touraine.

Une riveraine estime que les tarifs actuels des transports sont trop élevés, notamment pour le train. Le maître d'ouvrage répond que cette préoccupation est entendue et bien prise en compte. Il rappelle que la politique tarifaire fait partie intégrante du projet et vise à rendre les transports collectifs accessibles à tous.

Perception du projet et remarques diverses

Les habitants du centre-ville de Tours rencontrés saluent massivement l'ambition du projet. Certains se disent impatients de pouvoir profiter davantage du patrimoine régional à travers l'utilisation des transports en commun.

Une autre personne membre d'une association de victimes d'accidents de la route se dit très favorable au projet, notamment dans des objectifs de sécurité routière.

Une habitante félicite les porteurs du projet pour leur présence sur le marché, soulignant l'importance d'aller vers les citoyens pour expliquer un projet aussi complexe.

Le maître d'ouvrage rappelle que cette concertation est conçue pour permettre un dialogue direct avec les citoyens et répondre à leurs interrogations.

Certains participants déplorent le manque de stationnements vélos à proximité des gares.

Le maître d'ouvrage indique que la création ou l'amélioration d'infrastructures cyclables fait partie intégrante du projet. Une feuille de route vélo est en cours de réalisation pour réaliser par la suite un réseau vélo s'accordant au réseau vélo métropolitain Véloval, en cours de déploiement.

D'autres personnes expriment leur intérêt pour les partenaires impliqués dans le SERM, mais souhaitent plus de transparence sur la gouvernance du projet.

Le maître d'ouvrage répond en rappelant que le SERM est porté par la Région Centre-Val de Loire en lien avec le Syndicat des Mobilités de Touraine et d'autres partenaires locaux et nationaux. Une étude gouvernance est également en cours afin de définir plus précisément la gouvernance du SERM.

Conclusion

Cette rencontre de proximité, organisée au cœur du marché des Halles de Tours, a permis de rencontrer un public globalement bien informé, curieux et intéressé par le projet. Elle a mis en lumière un soutien massif au SERM de Touraine et plus particulièrement en faveur du scénario 1,

accompagné d'un fort désir d'amélioration de l'offre, de clarification des tarifs et de mise en œuvre rapide. La pluralité des échanges et la diversité des profils rencontrés ont permis de renforcer la richesse des contributions de la concertation et la pertinence des orientations proposées.



Compte-rendu de la Rencontre n°7 au marché de Saint- Paterne-Racan

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains et commerçants), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, *via* des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer *via* différentes modalités d'expressions.

Lieu : Saint-Paterne-Racan, place de la république

Date et horaire : 10 juillet 2025, de 8h à 13h – cet horaire a été choisi en fonction du marché qui génère un flux important de visiteurs essentiellement locaux : il a permis de rencontrer des riverains résidant à Saint-Paterne-Racan et dans les environs.

Intervenants : 3 personnes de l'équipe projet SERM de Touraine de la Région Centre-Val de Loire.

Teneur générale des échanges

Durant 5 heures, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec les Saint-Paternois ainsi que les habitants d'autres communes environnantes, qui se sont montrés très majoritairement favorables au projet.

37 personnes rencontrées au total

25 flyers distribués

10 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire et routière

De nombreuses personnes âgées ont fait remonter la difficulté d'accès aux billets de train par voie numérique. Ces riverains ont souligné les obstacles rencontrés, et ont exprimé le besoin d'un accès facilité à la billetterie, avec par exemple l'ouverture des guichets en gare.

Le maître d'ouvrage indique être pleinement conscient de cette problématique et rappelle que des réflexions sont en cours, notamment avec SNCF Voyageurs, pour garantir un accès élargi et plus inclusif à la billetterie, à travers le maintien de guichets physiques, la simplification des automates et une meilleure information sur les offres existantes.

Desserte du territoire et continuité du maillage

Un néo-habitant de Saint-Paterne a salué la venue de l'équipe du SERM sur le marché, après en avoir été informé par la communication de la Communauté de Communes de Gâtine-Racan. Il a exprimé son enthousiasme pour le projet, tout en soulignant un problème majeur : les horaires actuels ne lui permettent pas de prendre le TGV à Tours en direction de Paris. Il souhaite que le SERM permette

une meilleure connexion à la gare de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps depuis la ligne Tours – Château-du-Loir, afin de ne plus devoir passer par Le Mans. Il se dit également très favorable au scénario 2, notamment pour les liaisons directes entre Saumur et Blois ou Château-du-Loir et Bléré.

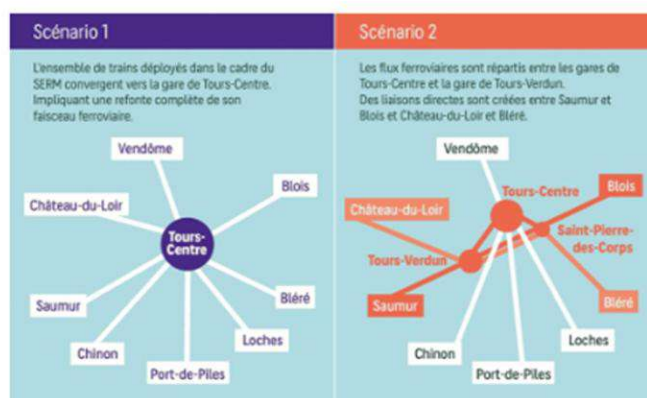
Le maître d'ouvrage précise que le scénario 2 vise justement à créer de nouvelles interconnexions entre territoires sans passage systématique par le centre de Tours. Ce scénario favoriserait des trajets plus fluides vers Tours-Verdun, avec des horaires adaptés pour assurer les correspondances avec les TGV en gare de Tours-Centre.

Un autre habitant évoque trois problématiques dans les déplacements : l'utilisation fréquente du TER pour travailler à Tours, le manque d'horaires adaptés pour les jeunes scolarisés au lycée Choiseul, et l'absence de trains pour rentrer de Tours le dimanche soir après des loisirs.

Le maître d'ouvrage confirme que le besoin d'un cadencement étendu en semaine comme en week-end est bien identifié. Le projet du SERM a vocation à assurer une offre régulière entre 5h et 23h, notamment pour mieux répondre aux besoins des actifs, des jeunes et des familles.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Pour rappel les riverains sont invités dans le cadre de cette concertation à exprimer leurs avis et indiquer quel scénario est à privilégier concernant l'étoile ferroviaire tourangelle (cf. schéma ci-dessous)



Un habitant a exprimé son intérêt pour le projet tout en regrettant que sa mise en œuvre soit trop lointaine. Il craint également que l'offre future ne soit pas suffisante pour répondre à la demande.

Le maître d'ouvrage rappelle que le calendrier de mise en œuvre est conditionné par des étapes réglementaires, techniques et financières. Toutefois, plusieurs premières étapes sont déjà enclenchées, comme la réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr, et des renforcements d'offre routière sont prévus à plus court terme.



Plusieurs habitants venus de Château-du-Loir ont proposé l'idée de navettes entre les villages périphériques des gares de la ligne Tours - Château-du-Loir et les gares principales du réseau. Ils ont également soulevé la question du prix du billet de train, bien plus élevé que celui du car Rémi, ce qui rend l'usage du train peu incitatif. Ils saluent néanmoins les propositions du SERM en matière de fréquence.

Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces remarques. Il rappelle que le SERM prévoit un développement de l'intermodalité et de l'articulation entre car et train. Il est conscient que la tarification est un enjeu central, et que l'objectif est de proposer des titres uniques accessibles sur l'ensemble du réseau à un tarif attractif.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

De nombreux participants, notamment âgés, ont exprimé une méconnaissance des tarifs réduits auxquels ils ont droit, souvent à cause de la fracture numérique.

Le maître d'ouvrage rappelle que plusieurs tarifs sociaux existent, notamment pour les seniors de plus de 60 ans. Une meilleure communication est prévue, à travers des campagnes d'information locales et le relais via les Centres Communaux d'Action Sociale.

Une autre personne a soulevé la question de ses déplacements réguliers entre Saint-Paterne et Montlouis pour voir ses petits-enfants, et a exprimé son intérêt pour le SERM, qui pourrait améliorer le cadencement. Elle souhaite également savoir si elle peut bénéficier d'une tarification senior.

Le maître d'ouvrage répond une nouvelle fois qu'une tarification spécifique existe pour les plus de 60 ans. Pour répondre à sa problématique particulière, il lui indique qu'avec le scénario 2, plusieurs itinéraires intermodaux seront envisageables, notamment un trajet via La Membrolle-sur-Choisille, avec correspondance en car depuis cette gare vers Montlouis.

Perception du projet et remarques diverses

Enfin, plusieurs habitants ont manifesté leur intérêt pour le développement d'une ligne routière Tours-Nord/Amboise, qui permettrait de mieux relier le nord du département aux zones urbaines.

Le maître d'ouvrage confirme que cette ligne fait partie des corridors étudiés pour renforcer la desserte routière complémentaire à l'offre ferroviaire.

Conclusion

La rencontre de proximité de Saint-Paterne-Racan a été marquée par une participation active des personnes plutôt âgées ayant pour beaucoup de grandes difficultés à réserver leurs billets par internet, des retours nombreux sur la tarification, l'accessibilité et les horaires. Les échanges ont permis de confirmer l'intérêt local pour une amélioration concrète de la desserte et une meilleure articulation entre les territoires périurbains et les grands pôles d'attractivité de la région.



Compte-rendu de la Rencontre n°8 au festival Terres du Son à Monts

Objectifs : Les rencontres de proximité permettent d'aller à la rencontre des acteurs potentiellement concernés par le projet (notamment riverains), et d'encourager la participation du public, grâce à une démarche proactive. Les personnes rencontrées ont également la possibilité de déposer une contribution écrite dans une urne, *via* des fiches disponibles sur le stand.

Ces rencontres ont ainsi un double objectif :

- Informer largement sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- Répondre aux questions des publics et recueillir leur avis en les invitant à s'exprimer *via* différentes modalités d'expressions.

Lieu : Terres du Son, Château de Candé, Monts

Date et horaire : 11, 12 et 13 juillet 2025, de 17h à 20h – cet horaire a été choisi afin de capter le plus de festivaliers juste avant les concerts, venant d'Indre-et-Loire ainsi que d'autres endroits de la Région, offrant un panel diversifié.

Intervenants : 4 personnes de l'équipe projet SERM de la Région Centre-Val de Loire, en relai sur les 3 jours.

Teneur générale des échanges

Durant 3 heures et pendant 3 jours, les équipes mobilisées ont pu présenter les grandes lignes du projet SERM de Touraine, ses objectifs, les scénarios envisagés, les impacts attendus ainsi que les moyens de participation à la concertation. Le contact direct a permis des échanges nourris avec des habitants du département et de la région, qui se sont montrés pour la grande majorité très favorables au projet.

109 personnes rencontrées au total

42 flyers distribués

6 fiches de contributions utilisées par les riverains pour exprimer leur avis.

Contenu des échanges

Avertissement : le compte-rendu ici consigné correspond à une synthèse des éléments recueillis au cours des rencontres de proximité.

Le lecteur est invité à se reporter au dossier de concertation qui présente en détail le projet du SERM de Touraine.

Les échanges sont retranscrits ci-dessous par thématique.

Toutes les informations sur le projet sont à retrouver sur le site internet de la concertation : <https://www.concertation-serm-touraine.fr>

Fréquence et accessibilité de l'offre ferroviaire et routière

Le projet est accueilli favorablement par la grande majorité des personnes interrogées, qui souhaitent voir sa concrétisation, et comprennent qu'il s'agit d'un projet de long terme, construit étape par étape. Beaucoup ont également demandé son horizon de déploiement.

Le maître d'ouvrage répond qu'il s'agit d'un projet à horizon 2040, mais que le projet SERM commence déjà à se développer. Par exemple, la réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, au nord de Tours, est prévue pour fin 2025, et fera partie intégrante du SERM.

Certaines personnes jugent les horaires actuels inadaptés, et souhaitent des dessertes plus fréquentes pour inciter à prendre les transports en commun.

Le maître d'ouvrage indique que la fréquence des trains et des cars sera plus importante qu'actuellement, avec des trains et des cars ayant des fréquences pouvant aller jusqu'à 30 minutes par train ou par car en heure de pointe.

Une personne travaillant en tant que commerçante à Tours avec des horaires tardifs et habitant hors de la Métropole souhaite que l'heure de pointe soit prolongée jusqu'à 20 heures.

Le maître d'ouvrage répond que l'amplitude horaire cible du SERM va de 5h à 23 heures, et que les heures de pointe pourront être adaptés en fonction de la demande.

Desserte du territoire et continuité du maillage

Plusieurs voix se sont exprimées pour demander une amélioration de la desserte de la ruralité afin d'offrir une alternative à la voiture.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'un des objectifs majeurs du SERM est de mieux relier les territoires périphériques à la Métropole. Pour ce faire, en plus du réseau ferroviaire, un réseau de car express avec une fréquence de 20 à 30 minutes par car en heure de pointe, et de cars de maillage avec une fréquence d'une à 2 heures par car, qui desserviront Tours ou seront traversants, comme une liaison entre Château-Renault et Loches par Amboise et Bléré. Ce réseau serait accompagné par du covoiturage sur certaines lignes, et de l'autopartage avec des véhicules Remi.

Deux personnes ont exprimé le souhait une desserte des lycées par le car depuis la périphérie. Le maître d'ouvrage répond que l'offre SERM envisage la desserte de certains de ces lycées, et s'articulera avec l'offre Fil Bleu en développement avec l'arrivée de la 2^{ème} ligne de tramway. Par exemple, le lycée Vaucauson sera desservi par un grand nombre de lignes de car venant du nord du département. En outre, une offre scolaire existera toujours et permettra la liaison jusqu'à ces lycées.

Une personne juge la desserte de Ballan-Miré en transports en commun (train Rémi et bus Fil Bleu) catastrophique, et qu'elle doit se reporter sur sa voiture même lorsqu'elle souhaite prendre les transports en commun.

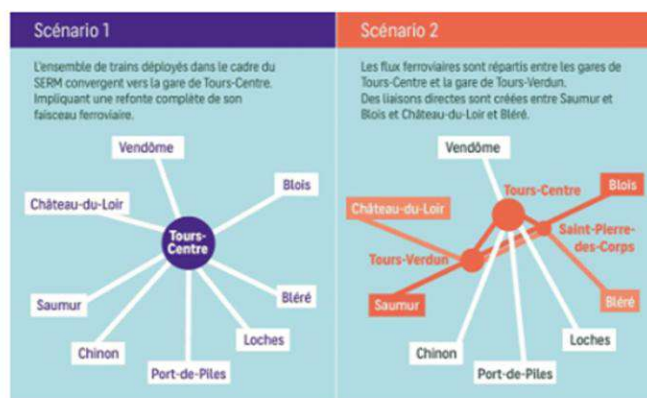
Le maître d'ouvrage indique que le réseau Fil Bleu, à la charge du Syndicat des Mobilités de Touraine, est en développement et sera réadapté avec l'arrivée du SERM. Concernant les trains Rémi, il rappelle que la ligne Tours - Chinon, sur laquelle se trouve la gare de Ballan-Miré, verra des trains passer toutes les 30 minutes entre Tours et Azay-le-Rideau, passant de 20 à 48 trains par jour en offre cible. En outre, dès la fin de cette année, les trajets entre Tours et Ballan-Miré pourront être réalisés avec un abonnement Fil Bleu, au même prix qu'un trajet en bus.

Enfin, une personne souhaite que les zones d'activités et les zones industrielles soient mieux desservies, en particulier pour permettre aux apprentis de pouvoir venir y travailler même s'ils et elles ne sont pas véhiculés.

Le maître d'ouvrage répond que les zones d'activités et industrielles ont bien été identifiées dans la desserte du réseau SERM. Par exemple, la création de la gare de Joué Gutenberg, au niveau du site Michelin et du futur quartier des Carmeries, qui accueillera trains comme cars express, permettra la desserte des ZA et ZI du sud de Joué-lès-Tours, et notamment du Campus des Métiers et de l'Artisanat des Bretonnières.

Infrastructure et scénarios à l'étude

Pour rappel les riverains sont invités dans le cadre de cette concertation à exprimer leurs avis et indiquer quel scénario est à privilégier concernant l'étoile ferroviaire tourangelles (cf. schéma ci-dessous)



Les riverains interrogés se sont prononcés en grande majorité pour le scénario 2 de répartition des flux ferroviaires. Ils se sont également prononcés en faveur de l'ouverture de la halte de Tours-Verdun.

Le maître d'ouvrage rappelle que la halte de Tours-Verdun est prévue dans le cadre des deux scénarios, et permettra la desserte du sud de la métropole. Il rappelle également que dans le scénario 2, la halte permettra de desservir la ville de Tours sur les lignes créées, à savoir Château-du-Loir – Bléré et Saumur – Blois.

Une personne dénonce l'accumulation des retards sur la ligne Tours – Bléré, ce qui pousse les usagers et usagères à abandonner le train pour la voiture. Elle constate en conséquence une augmentation de la congestion sur la D140.

Le maître d'ouvrage répond que cette problématique est bien prise en compte. Un renfort d'offre sera réalisé avec le SERM sur cette ligne, en passant de 36 à 52 trains en cible, et un train toutes les heures, ce qui permettra de capter plus d'usagers.

Coûts d'utilisation et tarification à l'avenir pour les usagers

Les personnes interrogées témoignent en priorité d'un besoin d'une tarification plus attractive pour les transports en commun. Ces personnes jugent le prix du train rédhibitoire, qu'il s'agisse du train du quotidien comme des liaisons régionales voire du TGV, et incite à utiliser les lignes de car lorsqu'il y en a ou la voiture.

Le maître d'ouvrage prend en note cette remarque. Il rappelle que la politique tarifaire est une partie intégrante du projet du SERM de Touraine, et qu'un travail est mené afin de rendre le train et les transports en commun en général plus attractif en matière de coût.

Les personnes intéressées expriment également un besoin de simplification de la tarification pour ne pas avoir à payer à la fois les transports régionaux et les transports urbains (Fil Bleu).

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il existe, pour les déplacements réguliers, un abonnement Rémi Zen Multi mensuel permettant d'avoir au sein d'un même abonnement l'abonnement en train Rémi

et l'abonnement en train Fil Bleu sur un mois donné. Il rajoute qu'un travail est en cours afin de réaliser un « Pass Touraine », permettant une simplification de la tarification et de voyager sur l'ensemble du réseau du SERM de Touraine ainsi que sur le réseau Fil Bleu sur une période définie. Des discussions sont en cours pour échanger sur ses modalités précises.

Perception du projet et remarques diverses

Une personne a abordé la nécessité de rendre accessible les transports en commun. Le maître d'ouvrage a répondu que l'accessibilité est une dimension centrale du SERM. Sur le ferroviaire, plusieurs gares seront mises en accessibilité, et les nouvelles gares seront automatiquement mises aux normes d'accessibilité en vigueur. Concernant les cars, une réflexion a été engagée pour rendre les cars du SERM accessibles.

Une personne est revenue sur la transition énergétique du matériel roulant, en interrogeant l'expérimentation passée des trains à hydrogène sur la ligne Tours – Loches. Le maître d'ouvrage répond que le train à hydrogène reste à ce jour une expérimentation. Cependant, un travail de verdissement des rames ferroviaires et des cars est en cours, avec l'introduction progressive de cars roulant au biogaz et de cars rétrofités, en les faisant passer du diesel à l'électrique.

Conclusion

Cette dernière rencontre de proximité, organisée sur le site d'un des plus grands festivals de la Région, a permis de rencontrer un public plus jeune que celui rencontrés sur les marchés, mais très intéressé par le projet. Elle a démontré un soutien important au SERM de Touraine, en majorité en faveur du scénario 2 de répartition des flux.

La pluralité des échanges et la diversité des profils rencontrés ont permis de renforcer la richesse des contributions de la concertation et la pertinence des orientations proposées.

Communications institutionnelles

Collectivité / Entreprise	Sujet	Plateforme	Date	Lien
Région Centre-Val de Loire	Annonce concertation	Site internet Région	12 juin 2025	https://www.centre-valdeloire.fr/lactualite-de-la-region-centre-valdeloire/participez-la-concertation-publique-sur-le-serm
	Annonce concertation	Linkedin (Repost TMVL)	12 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-r%C3%A9gion-centre-val-de-loire-le-syndicat-activity-7340322052823822337-EuGg?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdiOQzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Annonce concertation	Site internet Rémi	13 juin 2025	https://www.remi-centrevaldeloire.fr/actualite/lancement-concertation-serm-de-touraine/
	Annonce concertation	Affiche abribus Rémi	Juin et juillet 2025	
	Annonce concertation	Facebook (Collab TMVL)	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1168378222000577&set=a.466622242176182&locale=fr_FR
	Diffusion du motion design	YouTube	17 juin 2025	https://www.youtube.com/watch?v=HF7Zt_FWY8c

	Relance concertation n°2 diffusion du motion design	Linkedin (Repost TMVL)	26 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-concertation-autour-du-service-express-ugcPost-7343943706586062848-4SHe?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Relance concertation n°1 diffusion du motion design	Facebook (Collab TMVL)	27 juin 2025	https://www.facebook.com/share/v/16dQNz3Eaj/
	Annulation réunion publique	Facebook (Collab TMVL)	2 juillet 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1181072047397861&set=a.466622242176182&locale=fr_FR
	Annulation réunion publique	Linkedin (Repost TMVL)	2 juillet 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-r%C3%A9union-publique-de-ce-soir-est-annul%C3%A9e-activity-7346092795675262977-g0uW?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Annonce concertation	Journal CC	Juin à septembre 2025	https://www.calameo.com/read/007626798ae0f0c98a526
	Annonce concertation	Facebook	12 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1165018845669848&set=a.466622242176182&locale=fr_FR

Tours Métropole Val de Loire	Annonce concertation	Instagram	12 juin 2025	https://www.instagram.com/p/DKyjaVYoL8o/
	Annonce concertation	Linkedin	12 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-r%C3%A9gion-centre-val-de-loire-le-syndicat-activity-7340322052823822337-EuGg?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Annonce concertation	Site internet	13 juin 2025	https://www.tours-metropole.fr/actualites/service-express-regional-metropolitain-participez-la-concertation-publique-jusquau-15
	Annonce début de concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1168378222000577&set=a.466622242176182&locale=fr_FR
	Diffusion motion design	YouTube	17 juin 2025	https://www.youtube.com/watch?v=OVfOn0GG0Z8
	Relance concertation n°4	Linkedin	26 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-concertation-autour-du-service-express-activity-7343943898014072832-ICg7?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Annonce concertation	Facebook	27 juin 2025	https://www.facebook.com/share/v/16dQNz3Eaj/
	Annonce concertation	Facebook	30 juin 2025	https://www.facebook.com/share/v/1CK5og47LV/

	Annonce réunion publique + diffusion motion design	Linkedin	30 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_r%C3%A9union-publique-mercredi-2-juillet-%C3%A0-activity-7345434641077612544-QS6q?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvOX14RfJ6Cwr3L7pY
	Annonce annulation réunion publique	Facebook (Collab RCVL)	2 juillet 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1181072047397861&set=a.466622242176182&locale=fr_FR
	Annulation réunion publique	Instagram	2 juillet 2025	https://www.instagram.com/p/DLmUevUs_W0/
	Annulation réunion publique	Linkedin	2 juillet 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-r%C3%A9union-publique-de-ce-soir-est-annul%C3%A9-activity-7346092795675262977-g0uW?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvOX14RfJ6Cwr3L7pY
	Pop'Up Citoyenneté	Facebook	8 juillet 2025	https://shorturl.re/7hda
	Annonce rencontre Pop'Up Citoyenneté	Linkedin	8 juillet 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_popup-citoyennet%C3%A9-retour-sur-un-week-end-activity-7348297327180193792-rUbc?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvOX14RfJ6Cwr3L7pY

	Relance concertation + diffusion du motion design	Facebook	10 juillet 2025	https://www.facebook.com/ToursMetropoleValDeLoire/photos/la-concertation-autour-du-service-express-r%C3%A9gional-m%C3%A9tropolitain-serm-de-tourain/1187345890103810/?_rdr
	Relance concertation	Instagram	10 juillet 2025	https://www.instagram.com/p/DL6z9z_ttFu/
	Relance concertation	Instagram	10 juillet 2025	https://www.instagram.com/p/DL6z9z_ttFu/
	Relance concertation	Linkedin	10 juillet 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_la-concertation-autour-du-service-express-activity-7348976852532658177-On5-?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Relance concertation	Facebook	14 juillet 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1190795773092155&set=a.466622242176182&locale=fr_FR
	Relance concertation	Linkedin	14 juillet 2025	https://www.linkedin.com/posts/tours-m%C3%A9tropole-val-de-loire_derniers-jours-pour-vous-exprimer-sur-le-activity-7350494327195738114-h8m-?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
Syndicat des Mobilités de Touraine	Annonce concertation	Site internet		https://smt-touraine.fr/participez-et-donnez-votre-avis/concertation-service-express-regional-metropolitain
	Annonce concertation	Affichage tramway	Du 16 au 30 juin 2025	

	Annonce réunion publique	LinkedIn	16 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/syndicat-des-mobilites-de-touraine_ensemble-bougeons-mieux-vous-avez-jusquau-activity-7341108897128046592-bo4s?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
	Annonce concertation	Affichage arrière bus	Du 24 au 30 juin	
	Annonce concertation	LinkedIn	30 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/syndicat-des-mobilites-de-touraine_r%C3%A9union-publique-serm-activity-7343933578029805568-IQ3y?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvQX14RfJ6Cwr3L7pY
SNCF Réseau /SNCF Gares & Connexions	Annonce concertation	Affichage en gares	Juin et juillet 2025	
	Annonce concertation	Site internet réseau	4 juillet 2025	https://www.sncf-reseau.com/fr/a/centre-val-loire/services-express-regionaux-metropolitains-serm
	Annonce concertation	Newsletter réseau	Juillet 2025	Non disponible
CC Chinon, Vienne et Loire	Annonce concertation	Facebook	24 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=766121952405841&set=a.214272434257465
	Annonce concertation	LinkedIn	24 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/communaut%C3%A9-de-communes-chinon-vienne-loire_participez-%C3%A0-la-consultation-publique-sur-activity-7343292071807447043-

				6RLY?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAEF-MToBMN6EMdi0QzvOX14RfJ6Cwr3L7pY
DREAL Centre-Val de Loire	Annonce concertation	Site Internet	17 juin 2025	https://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/participez-a-la-concertation-publique-sur-le-a5001.html
	Annonce concertation	Relai sur le site internet de l'ORT	17 juin 2025	Participez à la concertation publique sur le Service Express Régional Métropolitain de Touraine ! Observatoire Régional des Transports du Centre-Val de Loire
	Annonce concertation	LinkedIn	26 juin 2025	https://www.linkedin.com/posts/laurent-moreau-15a669a1_mobilite%C3%A9sdurables-activity-7344025891053686785-ouFM/?originalSubdomain=fr
CC Gâtine Racan	Annonce concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1156391396532819&set=a.482776200561012&locale=fr_FR
	Annonce concertation	Site internet	19 juin 2025	https://www.gatine-racan.fr/intercommunalite/actualites/
	Annonce rencontre Saint-Paterne	Facebook	9 juillet 2025	https://www.facebook.com/ccgatineracan/?locale=fr_FR
CC Touraine-Est Vallées	Annonce concertation	Site internet	5 juin 2025	https://www.touraineestvallees.fr/actualites/concertation-schema-des-mobilites-regionales-serm/
	Annonce concertation	PanneauPocket	5 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1284091673-montlouis-sur-loire-37270?panneau=590973080

	Annonce concertation	Facebook	5 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1093477436146307&set=a.454177756742948
	Annonce lancement concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1101876745306376&set=a.454177756742948
	Annonce réunion publique	Facebook	26 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1109352221225495&set=a.454177756742948
	Annulation réunion publique	Facebook	2 juillet 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1113787670781950&set=a.454177756742948
	Relance concertation	Facebook	11 juillet 2025	https://www.facebook.com/touraineestvallees
CC Autour de Chenonceaux Bléré Val de Cher	Annonce concertation	Facebook	16 juin 2025	
	Relance	Facebook	1 ^{er} juillet 2025	
	Annonce concertation	LinkedIn	16 juin 2025	
	Annonce concertation	Newsletter	Juin 2025	

CC Touraine Vallée de l'Indre	Annonce concertation	Facebook	12 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1043000817978853&set=a.419167910362150
	Annonce concertation	Site internet	19 juin 2025	https://tourainevalleedelindre.fr/mobilites-donnez-votre-avis-sur-un-service-express-regional/
CA Territoires Vendômois	Annonce concertation	Site internet	11 juin 2025	https://www.territoiresvendomois.fr/actualites/concertation-publique-sur-le-service-express-regional-metropolitain-de-touraine/
	Annonce concertation	Facebook	11 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1319295812995115&set=a.584078866516817
	Relance concertation	Facebook	24 juin 2025	https://www.facebook.com/Territoires.vendomois/videos/753613057341408
CC Val d'Amboise	Annonce concertation	Journal CC	juin 2025	
	Annonce concertation	Site internet	16 juin 2025	http://www.cc-valdamboise.fr/participez-a-la-mobilite-de-demain/
	Annonce concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1304161058383269&set=a.500222775443772
	Relance concertation	Facebook	9 juillet 2025	https://www.facebook.com/valdamboise37.fr
CC Touraine Val de Vienne	Annonce concertation	Site internet		https://www.cc-tvv.fr/

	Annonce concertation	Facebook	10 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1110732074433872&set=a.555812593259159
	Annonce lancement concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1115350050638741&set=a.555812593259159
	Relance concertation	Facebook	1 ^{er} juillet 2025	https://www.facebook.com/watch/?v=1228962452047874
CC Loches Sud Touraine	Annonce concertation	Facebook	6 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1263033002490173&set=a.495304755929672
	Annonce concertation	Site internet	11 juin 2025	https://www.lochessudtouraine.com/actualites/concertation-serm-et-si-vous-decidiez-des-mobilites-de-demain
	Annonce début concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1271089351684538&set=a.495304755929672
	Annonce concertation	Newsletter « Revue de presse »	13 juin 2025	
	Annonce concertation	Newsletter « la Quinzaine »	12 juin 2025	

CC Castelrenaudais	Annonce concertation	Facebook	20 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=767075588981636&set=a.290412939981239
CC Touraine Ouest Val de Loire	Annonce concertation	Site internet	5 juin 2025	https://cctoal.fr/concertation-serm/
	Annonce concertation	Facebook	7 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1154648666702836&set=a.473116791522697&locale=fr_FR
	Annonce lancement concertation	Facebook	16 juin 2025	https://www.facebook.com/photo/?fbid=1161309232703446&set=a.473116791522697&locale=fr_FR
	Rappel concertation	Facebook	11 juillet 2025	https://www.facebook.com/cctoal37/?locale=fr_FR
CA Agglopolys				
CA Saumur Val de Loire				
Commune de Loches	Annonce concertation	Site internet		https://www.ville-loches.fr/concertation-publique-sur-le-projet-de-service-express-regional-metropolitain-(serm)-de-touraine-jusqu-au-15-juillet-news-63.html
Commune de Bourgueil	Annonce concertation	Site internet		https://bourgueil.fr/participez-a-la-concertation-publique-sur-le-service-express-regional-metropolitain-de-touraine/

Commune d'Auzouer-en-Touraine	Annonce concertation	Intramuros (Agenda)	27 juin 2025	https://www.intramuros.org/auzouer-en-touraine/agenda/575267
Commune d'Amboise	Annonce concertation	Facebook	19 juin 2025	https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1265967712202300&set=pb.100063672485827.-2207520000&type=3
Commune de Montreuil-en-Touraine	Annonce concertation	Site internet	17 juin 2025	https://montreuil-touraine.fr/page/2
Commune de Ligueil	Annonce concertation	Intramuros	13 juin 2025	https://www.intramuros.org/ligueil/actualites/643701
Commune de Fontaines-les-Coteaux	Annonce concertation	Site internet	13 juin 2025	https://www.fontaine-les-coteaux.fr/serm-concertation-publique-sur-le-service-express-regional-metropolitain-de-touraine/
Commune de Villandry	Annonce concertation	Site internet		https://www.villandry.fr/detail-de-levenement/serm-concertation-publique-jusquau-15-juillet.html
Commune de Neuillé-Pont-Pierre	Annonce concertation	Site internet	1 ^{er} juillet 2025	https://neuillepontpierre.fr/si-nous-souhaitons-quil-y-ai-plus-de-train-il-faut-le-dire-a-partager-sans-moderation
Commune de Ballan-Miré	Annonce concertation	Site internet	23 juin 2025	https://www.mairie-ballan-mire.fr/actualite/service-express-regional-metropolitain-participez-a-la-concertation-publique-jusquau-15-juillet/

Commune de Saint-Paterne-Racan	Annonce concertation	Affichage en mairie	15 juin 2025	
	Annonce rencontre Saint-Paterne	Facebook	9 juillet 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=769361302098550&set=a.209802724721080&locale=fr_FR
Commune d'Azé	Annonce concertation	Site internet	9 juin 2025	https://www.aze-41.fr/concertation-publique-sur-le-service-express-regional-metropolitain-de-touraine-du-16-juin-au-15-juillet-2025/
Commune de Tours	Annonce concertation	Journal communal	Mai/juin 2025	https://www.calameo.com/mairie-de-tours/read/0073170068e1f465a46d4
	Annonce concertation	Journal communal	Juillet/Aout 2025	https://www.calameo.com/mairie-de-tours/read/0073170061754ce6423c3
	Rappel concertation	Instagram (Story)	10 juillet	
	Rappel concertation	Facebook	12 juillet 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1204461328392455&set=a.299041092267821&locale=fr_FR
Commune de La Ville-aux-Dames	Annonce concertation	PanneauPocket	19 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/720302585-la-ville-aux-dames-37700?panneau=2087997200
	Annonce concertation	Facebook	19 juin 2025	https://www.facebook.com/mairiedelavilleauxdames?locale=fr_FR

Commune de Vouvray	Annonce concertation	PanneauPocket	11 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1427330429-vouvray-37210?panneau=1832232541
Commune de Villebarou	Annonce concertation	PanneauPocket	13 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1506804504-villebarou-41000?panneau=1682968242
	Annonce concertation	Site Internet	14 juin 2025	
Commune de Villerbon	Annonce concertation	Panneau Pocket	23 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1395762103-villerbon-41000?panneau=41552187
Commune de Villerable	Annonce concertation	Panneau Pocket	24 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/130603858-villerable-41100?panneau=1984713638
Commune de Crissay-sur-Manse	Annonce concertation	Panneau Pocket	13 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/877536338-crissay-sur-manse-37220?panneau=682665927
Commune de Chançay	Annonce concertation	Panneau Pocket	17 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1644921892-chancay-37210?panneau=1449851421
Commune de Vallères	Annonce concertation	Panneau Pocket	2 juillet 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/273291993-valleres-37190?panneau=2117818518
Commune d'Azay-sur-Indre	Annonce concertation	Panneau Pocket	20 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1333232442-azay-sur-indre-37310?panneau=2062765215
	Annonce concertation	Panneau Pocket	24 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1783339504-noyant-de-touraine-37800?panneau=1613667075

Commune de Noyant-de-Touraine	Annonce rencontre Noyant	Panneau Pocket		https://panneau-pocket.s3.gra.perf.cloud.ovh.net/source/sign_pdf/189814908568666c6cc81bc0.29643888-1751542892.pdf
Commune de Souvigny-de-Touraine	Annonce concertation	Panneau Pocket	27 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1253886296-souvigny-de-touraine-37530?panneau=1335089736
Commune de Thoré-la-Rochette	Annonce concertation	Panneau Pocket	6 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1054830512-thore-la-rochette-41100?panneau=1120221857
Commune de Bridoré	Annonce concertation	Panneau Pocket	23 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1331035971-bridore-37600?panneau=1057231702
Commune de Rivarennnes	Annonce concertation	Site internet (agenda)	13 juin 2025	https://mairie-rivarennnes-37.fr/concertation-du-16-juin-au-15-juillet-2025-mobilites-durables-en-touraine-serm/
Commune de Limeray	Annonce concertation	Panneau Pocket	16 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/45255896-limeray-37530?panneau=1031531902
Commune de Sorigny	Annonce concertation	Panneau Pocket	2 juillet 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/778979532-sorigny-37250?panneau=392153732
Commune de Montreuil-en-Touraine	Annonce concertation	Panneau Pocket	13 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/26652928-montreuil-en-touraine-37530?panneau=1023969468

Commune de Saint-Germain-la-Forêt	Annonce concertation	Panneau Pocket	3 juillet 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1269975157-saint-gervais-la-foret-41350?panneau=1451947694
Commune d'Azay-sur-Cher	Annonce concertation	Panneau Pocket	6 juin 2025	https://app.panneaupocket.com/ville/1075600710-azay-sur-cher-37270?panneau=963447411
Commune de Sublaines	Annonce concertation	Intramuros	17 juin 2025	https://www.intramuros.org/sublaines/actualites/645563
Commune de Monthodon	Annonce concertation	Intramuros	27 juin 2025	https://www.intramuros.org/monthodon/agenda/575267
Commune d'Autrèche	Annonce concertation	Intramuros	17 juin 2025	https://www.intramuros.org/autreche/actualites/645797
Commune de Bonneveau	Annonce concertation	Intramuros	12 juin 2025	https://www.intramuros.org/bonneveau/actualites/642263
Commune de Saint-Pierre-des-Corps	Annonce concertation	Intramuros	20 juin 2025	https://www.intramuros.org/saint-pierre-des-corps/actualites/649367
	Annonce concertation	Intramuros	23 juin 2025	https://www.facebook.com/photo?fbid=1123976509765533&set=a.448670420629482&locale=fr_FR
Commune d'Epuisay	Annonce concertation	Intramuros	17 juin 2025	https://www.intramuros.org/epuisay/actualites/-46840?fbclid=IwY2xjawLd-BVleHRuA2FibQIxMQABHuL88FCCxW7fXxqUfo2Nd_Hlbtkuw2gwLKlf7zzUY_Ghlw0oEw6o6Q_5NibD_aem_CAhcblYg507OId-digv40w

Commune d'Artannes-sur- Indre	Annonce concertation	Site internet	16 juin 2025	https://artannes.fr/concertation-serm/
--	-------------------------	------------------	--------------	---

Réponse des maîtres d'ouvrage aux questions particulières posés durant la concertation

N° de la contribution	Question du contributeur	Réponse des maîtres d'ouvrage
C-1	<p>Bonjour, les solutions sont très intéressantes mais cela semble axés sur les personnes partant et vivant sur Tours même. Je n'ai vu aucun train ni bus passer par Monnaie pour desservir Vendôme ou Blois. Monnaie est pourtant un axe principal pour faire Vendôme-Tours, et est emprunté par bon nombre de personne de la région quel que soit le sens de la circulation.</p> <p>Pouvez-vous m'indiquer si quelque chose est prévu en ce sens svp ?</p>	<p>Dans les deux scénarios proposés lors de la concertation, la gare de Monnaie est bien intégrée à l'offre ferroviaire, notamment pour les déplacements en direction de Tours, avec une offre cible de 1 train toutes les 60 minutes toute la journée. Pour rejoindre Blois depuis Monnaie, le parcours envisagé repose sur une correspondance à Vendôme : il s'agira dans un premier temps de prendre un TER jusqu'à Vendôme, puis d'emprunter une ligne de car de maillage assurant la liaison Vendôme – Blois.</p>

C-2

Le scénario 2 me semble le plus efficace. Cependant qu'est-il prévu pour relier le PEM de Esvres à l'arrivée du tram à la Papoterie qui sera situé à 5 min de trajet ?

Dans les deux scénarios proposés dans le cadre du SERM, la connexion entre le PEM d'Esvres et le futur arrêt Papoterie de la ligne 2 du tramway (mise en service prévue à l'horizon 2028) est bien prise en compte.

Il sera possible de rejoindre l'arrêt Porte des Arts (situé à proximité immédiate de Papoterie) depuis le PEM d'Esvres en empruntant l'une des lignes routières prévues dans le cadre du SERM. Ces services permettront une desserte rapide de l'entrée sud de Chambray-lès-Tours. Une fois à Porte des Arts, il faudra prendre le tramway pour accéder directement à la Papoterie et au terminus de la ligne B de tramway, avec une correspondance facilitée à la Porte des Arts, ou bien d'aller à Tours à partir de la porte des Arts. Il n'est pas prévu de liaison directe routière par la RD943 en situation cible.

C-4

Q1 : Dans le cas du scénario 2, très intéressant pour l'augmentation de la desserte qu'il engendrait, et avec la création d'une gare à La Ville aux Dames, les trains desservant cette gare desserviront-t-il aussi la gare de SPDC ?

Q2 : De plus, les trains n'allant pas en gare de Tours mais à Tours-Verdun, la correspondance avec les transports urbains sera-t-elle accessible de tous et sécuriser ?

Q3 : Enfin, en termes d'accessibilité, est-ce qu'un projet de surélévation des quais de la gare de SPDC est envisagé ?

Réponse n°1 : Oui, dans le cadre du scénario 2, les trains qui desserviraient la nouvelle halte ferroviaire de La Ville-aux-Dames passeront également par la gare de Saint-Pierre-des-Corps (SPDC).

À l'inverse, dans le scénario 1, tous les trains continueraient à avoir pour terminus la gare de Tours-Centre, rendant impossible l'ajout d'une halte à La Ville-aux-Dames sans impacter la fréquence sur les autres axes.

Réponse n°2 : Oui, la correspondance avec les transports urbains depuis la future halte Tours-Verdun sera à la fois accessible et sécurisée.

Le carrefour de Verdun, où se situerait cette nouvelle halte ferroviaire, est aujourd'hui déjà un nœud stratégique du réseau Fil Bleu de Tours Métropole. Il est desservi par :

- Le tramway ligne A,
- La ligne Tempo 2,
- La ligne forte 5,
- Les lignes urbaines 10, 14, 15 et 16,
- Le service Résabus R12,
- Et la ligne spéciale 72.

La création de cette halte permettrait donc une interconnexion rapide avec l'ensemble de ces modes de transport, renforçant ainsi l'intermodalité du réseau métropolitain. Par ailleurs, la conception de la halte prendra en compte des critères d'accessibilité universelle, de sécurité et de fluidité des cheminements, afin de garantir une correspondance optimale pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite.

Réponse n°3 : La gare de SPDC est inscrite au schéma directeur national

		d'accessibilité. La réalisation de travaux de mise en accessibilité pour les personnes en situation de handicap, incluant l'adaptation des quais, est échelonnée sur une période de 2028 à 2031.
C-7	Qu'en-est-il des bassins de mobilité car aujourd'hui en Indre-et-Loire chaque CC doit gérer son propre bassin ce qui ne va pas dans le sens de la « convergence des mobilités ». Est-il question de fusion pour former un bassin unique de Touraine en vue du SERM ?	Les bassins de mobilité tels que définis actuellement n'empêchent pas de porter collectivement un projet SERM, d'autant que le périmètre de celui-ci dépasse le département de l'Indre-et-Loire. Il n'est pas prévu aujourd'hui de modifier leurs périmètres. Afin de structurer la mise en oeuvre du SERM de Touraine, une étude gouvernance est néanmoins en cours.
C-12	<p>Q1 : Concrètement, où est passé ce fameux « RER métropolitain » ? Pour dynamiser la métropole, ne faudrait-il pas créer de nouvelles voies et de nouvelles gares ? Ne faudrait-il pas réaliser plus pôles multimodaux « lourds » (train-tram voire avion) et arrêter de miser sur le bus ou le car ?</p> <p>Q2 : Ne faudrait-il pas désenclaver la petite et moyenne couronne de Tours qui n'a, pour certaines communes accès uniquement aux</p>	<p>Réponse n°1 : Dans le projet SERM de Touraine, de nouvelles gares sont en projet afin de desservir les citoyens au plus près de chez eux, par exemple Tours Verdun, les Gués de Veigné ou bien Joué Gutenberg. La halte de Fondettes-Saint-Cyr sera réouverte fin 2025 et permettra d'aller de Tours à Fondettes en 7 minutes.</p>

bus (liste non exhaustive : Montbazon, Sorigny, St Avertin, Rochecorbon, Vouvray, Parçay-Meslay, etc.).

La création de voies nouvelles n'a pas été exclu par principe dans le projet mais la priorité a d'abord été de mieux utiliser les infrastructures existantes, dans une logique de sobriété.

Réponse n°2 : La petite et moyenne couronne de Tours n'est pas oubliée par le SERM de Touraine, comme en témoignent les fréquences de passage proposées dans les gares ferroviaires de ces secteurs : par exemple, un train toutes les 30 minutes à La Membrolle sur Choisisse voire un train toutes les 15 minutes à Joué Gutenberg. Des communes de la moyenne couronne comme Sorigny, Vouvray ou Montbazon seront desservies soit par le train dans le cas de Montbazon, soit par une ligne de car à haute performance dans le cas de Vouvray ou Sorigny. Le SERM souhaite, dans sa conception, permettre l'accès à ces communes et les désenclaver, pour mieux les relier à Tours, ou bien améliorer l'existant.

<p>C-14</p>	<p>Je suis riverain de la ligne Tours-Loches à Joué-lès-Tours et je comprends votre projet. Mais quand j'ai acheté ma maison qui longe la ligne de chemin de fer de la SNCF, je savais qu'il y'aurait une douzaine de trains par jour. Avec ce projet, il s'agirait de 42 trains soit multiplié par 3 quasiment le trafic. Cela implique donc plus de nuisances pour les riverains et une dégradation de la valeur de notre patrimoine (maison). Qu'est-il prévu pour les riverains ? Ou cela n'est pas votre préoccupation ni à celle de la SNCF ?</p>	<p>Dans des stades plus avancés des études, des mesures pourraient être prises pour lutter contre le bruit si les seuils légaux sont dépassés. Les aspects liés aux nuisances sonores et vibratoires seront donc pris en compte avant la mise en œuvre du projet.</p>
<p>C-15</p>	<p>Vous indiquez un train toutes les heures sur cette ligne. Actuellement, il y'a 3 trains le matin et 3 le soir (en gare de Veretz). Groupés aux heures où les gens qui travaillent à Tours commencent ou finissent leur travail. Ces trains seraient-ils maintenus dans le scénario 2 ?</p> <p>Quid des transports vers Tours (train ou bus) le dimanche et les jours fériés ? Il n'y en a aucun qui desserve Veretz actuellement</p>	<p>L'objectif du SERM de Touraine est précisément de répondre aux limites que vous soulignez dans votre contribution, en améliorant de manière significative l'amplitude horaire et la régularité de desserte des gares comme Véretz-Montlouis.</p> <p>Dans les deux scénarios proposés à la concertation, une attention particulière est portée à la fréquence des trains sur les lignes structurantes, comme celle reliant Tours à Bléré, via Véretz-Montlouis. Ainsi, la cible envisagée est de proposer jusqu'à un train par heure en période de pointe, en</p>

		<p>complément de l'offre existante de trains grandes lignes qui continueront à desservir certaines haltes, ce qui représente un gain notable de régularité et de souplesse pour les usagers.</p> <p>Par ailleurs, le SERM prévoit une extension des horaires de circulation, avec un service élargi de 5h à 23h, et ce également les week-ends et jours fériés, pour répondre aux besoins des actifs, des jeunes et des personnes se déplaçant pour des loisirs ou des démarches personnelles. Cette extension s'appliquera à terme aux trains et aux cars du périmètre SERM, afin de garantir un véritable maillage territorial en dehors des seules heures de pointe.</p>
C-18	<p>Dans les 2 scénarios, je constate qu'il n'y a pas de liaison directe prévue entre Château-Renault et Blois qui sont pourtant distantes de seulement 30km. La voiture est nécessaire pour aller au travail et il aurait été intéressant de se pencher sur ce trajet. Quel trajet</p>	<p>Pour faire la liaison entre Château-Renault et Blois, le réseau SERM propose l'utilisation de la ligne de car Château-Renault – Loches jusqu'à Autrèche, puis la</p>

	allez-vous conseiller sur l'un ou l'autre des scénarios pour relier ces deux villes en transport en commun ? Combien de temps cela prendrait-il ?	ligne de car express passant pour l'autoroute A10 jusqu'à Blois, pour un temps de parcours total proche de la trentaine de minutes ou plus selon le temps de correspondance à Autrèche.
C-22	Une ligne de car à haute performance serait prévue entre Reugny et Tours Nord en passant par Château-Renault. Dans ce cas c'est une excellente nouvelle pour la commune de Monnaie à condition que les premières dessertes de Monnaie aient bien lieu à des horaires permettant l'arrivée des utilisateurs sur leurs lieux de travail sur des horaires adaptés. Pourriez-vous préciser ces conditions d'utilisation ? Pourquoi ne pas travailler sur ces conditions avec les associations citoyennes qui ont déjà réfléchi à ces différentes questions ?	<p>Une ligne de car à haute performance permettra des liaisons entre Tours Centre et Château-Renault, en passant par Reugny ou encore Auzouer-en -Touraine. Une autre ligne permettra des liaisons entre Joué Gutenberg et Château-Renault, en passant par Tours Nord et Monnaie. Les possibles correspondances entre les deux lignes seront facilitées au niveau de la gare de Château-Renault.</p> <p>Ces deux lignes seront à fréquence de 30 minutes par car en heure de pointe, et toutes les heures le reste de la journée. .</p> <p>Enfin, les porteurs de projet travaillent aux côtés des associations d'usagers, tels que l'Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT),</p>

		afin de faciliter le parcours des usagers, mais sont conscients que la mise en œuvre opérationnelle du projet impliquera une concertation plus fine par projet avec les associations locales.
C-24	Les trains du SERM en complément des TER sont-ils omnibus à l'instar des RER en région parisienne? Si oui, c'est parfait pour désenclaver les territoires ruraux. Prévoir un parking (auto et vélos) à la gare de Limeray ainsi qu'une liaison douce entre Cangey et Limeray.	Les trains du SERM sont effectivement omnibus. Ils viennent compléter l'offre existante de trains régionaux comportant moins d'arrêts, notamment entre Tours et Orléans et entre Tours et Paris.
C-32	En tant que Maire de la commune de St Antoine du Rocher, je suis très étonnée de découvrir dans le dossier de concertation du SERM que la gare de St Antoine du Rocher pourrait être déplacée. Nous n'avons jamais été convié à des réunions de travail ou de visites sur place. Pouvez-vous nous dire ou envisagez-vous le projet car nous sommes en pleine création du PLUi, faut-il réserver des parcelles pour la création de cet équipement ?	Le déplacement de la halte de Saint-Antoine-du-Rocher a fait l'objet de discussions avec la CC Gâtine Racan. Suite aux échanges et positions exprimées lors de la concertation, le projet n'est pas maintenu.
C-33	Vous parlez du nouveau cadencement des trains avec les offres du SERM. Est-ce que toutes les gares de la ligne Tours/Le MANS ou Tours/Château du Loir seront desservies et auront le même cadencement que la ville de St Paternote noté dans les exemples?	Les trains du SERM sont généralement omnibus. Cela signifie que l'ensemble des gares de la ligne Tours - Château-du-Loir seront desservis par ces trains, afin d'améliorer la liaison entre les territoires

		périurbains et les centres urbains. La gare de Saint-Antoine-du-Rocher aura donc le même cadencement que celle de Saint Paterne par les trains SERM..
C-36	<p>Q1 : Sur le papier le projet semble magnifique, mais le budget alloué sera-t-il suffisant pour réaliser les travaux et l'ajout des trains supplémentaires ?</p> <p>Q2 : La plupart des lignes sont déjà existantes, pourquoi les habitants n'utilisent pas plus les lignes ? Sûrement par manque d'horaires de passage et le prix prohibitif. Exemple : Tours/port boulet=10 €</p> <p>Q3 : Des expérimentations sont-elles prévues ? Par exemple en doublant les transports sur les lignes existantes avec un prix unique pour n'importe quel trajet? La gratuité des transports ?</p> <p>Q4 : Un ticket unique pour l'ensemble du réseau (avec une seule application) permettant de voyager sur l'ensemble du réseau est-il en étude pour le projet mobilité ?</p>	<p>Réponse n°1 : Aujourd'hui, le coût d'investissement est situé autour des 600 et 900 millions d'euros, il comprend l'ensemble des travaux annoncés au sein du dossier de concertation, ainsi que le coût d'acquisition des trains supplémentaires. Le projet SERM de Touraine se veut réfléchi au niveau des coût de la réalisation, et les porteurs du projet ont souhaité être transparents avec les citoyens dès le début du projet.</p> <p>Le financement du projet fait actuellement l'objet de discussions entre les porteurs du projet.</p> <p>Réponse n°2 : Les porteurs du projet ont bien identifié la problématique du coût des transports, qui est ressorti de manière</p>

		<p>importante lors de la concertation, ainsi que des horaires.</p> <p>Le SERM de Touraine souhaite proposer des solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les trains et cars auront des fréquences particulièrement importantes : les lignes de train auront une fréquence de passage en heure de pointe entre 30 minutes et 1 heure par train SERM, renforçant l'offre existante. <p>Les cars seront repensés, via la création de cars express circulant tous les 20 à 30 minutes en heure de pointe.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une réflexion est en cours pour mettre en place un Pass Touraine, permettant de circuler sur l'ensemble du réseau SERM à un tarif unique, et acceptable pour les usagers. Les modalités restent à définir.
--	--	---

Réponse n°3 : L'esprit du SERM de Touraine est justement d'augmenter l'offre sur les lignes ferroviaires existantes et de renforcer la desserte existante, également au niveau de la refonte du réseau car et la création de cars express.

Concernant la gratuité des transports, la Région Centre-Val de Loire a mis en place un dispositif de « gratuité jeunes » en permettant aux jeunes étudiants ou aux jeunes de moins de 26 ans domiciliés dans la Région, de bénéficier des transports gratuits au sein de la Région et en direction de Paris, durant le week-end. La Région est la seule de France à avoir mis en place cette mesure, et souhaite faire perdurer cette mesure dans le temps.

Réponse n°4 : Oui, comme rappelé précédemment, un Pass Touraine permettant de circuler sur l'ensemble du réseau est en projet, et dont les modalités restent à fixer, tels que sa distribution. D'ici la fin de l'année 2025, il vous sera

		également possible de circuler dans les trains REMI à l'intérieur de la Métropole avec un titre de transport Fil Bleu.
C-37	<p>Concernant la circulation des trains de Tours à Joué, Joué à Chinon et de Joué à Loches.</p> <p>C'est un ancien système de circulation voie unique et dont la ligne de loches a trafic restreint. Comme comptez-vous triplé le cadencement?</p>	<p>En effet, la ligne Tours Loches est une ligne à voie unique qui nécessite des travaux. Afin d'augmenter le cadencement des trains, des travaux ont été identifiés : modernisation du système d'exploitation de la ligne, relèvements de vitesse, et création d'un point de croisement aux gares de Reignac et de Veigné. Sur la ligne Tours-Chinon, le système de signalisation et les points de croisement existants permettent d'écouler le trafic à condition de créer une voie terminus à Rivarennnes. A noter que des aménagements complémentaires sont aussi nécessaires en avant gare de Tours pour accueillir ces trains supplémentaires en gare.</p>
C-38	<p>Nous utilisons donc systématiquement notre voiture pour nous rendre tous les deux à Tours.</p>	<p>Un vrai travail sera mené dans le cadre du SERM de Touraine afin de faciliter les déplacements à un coût abordable pour les usagers, et faire du train une solution</p>

	<p>Mon interrogation porte donc sur les tarifs qui seront appliqués car à l'heure actuelle, il demeure souvent plus rentable de prendre la voiture que le train pour des trajets ponctuels (pour raisons médicales, culturelles, administratives...)</p> <p>L'augmentation du nombre de trains va-t-elle s'accompagner à contrario d'une baisse des tarifs et surtout d'un réel travail autour de ces questions pour rendre ces nouvelles offres accessibles à tout.e.s ?</p>	<p>plus rentable que la voiture. Un Pass Touraine est en cours de réflexion afin de permettre des déplacements sur l'ensemble du territoire au prix le plus attractif pour les usagers.</p>
C-41	<p>Est-il envisagé des circuits pouvant relier le sud du Nord de la Loire en passant par le pont de Vouvray ?</p>	<p>Une ligne de car express, à fréquence de 30 minutes en heure de pointe et 1 heure en heure creuse entre Tours-Nord et la gare d'Amboise en passant par Montlouis est prévue dans le projet, et traversera la Loire par le pont de Vouvray.</p>
C-51	<p>Q1 : Le scénario 1 semble être le plus pertinent. Je suis surpris de voir un projet Tram-train a Joué lès Tours (interconnexion à la station République ? insertion ? retournement en gare de Joué lès Tours ? destinations ?)</p> <p>Q2 : Possibilité d'avoir une gare RER à Joué les Tours sur la ligne ferroviaire classique reliant Tours à Bordeaux -en bas du parc de la Rabière)?</p>	<p>Réponse n°1 : Lorsque nous évoquons la question du tram-train dans le dossier de concertation, nous évoquons la question d'une liaison piétonne entre la gare de Joué-lès-Tours et la station République, dont l'aménagement sera retravaillé.</p>

Q3 : Possibilité d'une liaison Tram-train se connectant sur la ligne 2 du tram (quartier Fontaine)?

Q4 : Pourquoi le déplacement de la halte de la Douzillère ?

Réponse n°2 : Il n'a pas été envisagé dans le projet de réaliser une gare au niveau du parc de la Rabière, l'emplacement étant proche de la gare de Joué les Tours actuelle

Réponse n°3 : Il n'est pas envisagé une liaison tram-train se connectant sur la ligne 2 du tram aux Fontaines. Pour relier le quartier au train, cela sera possible à partir du tramway 2 ou des bus Fil Bleu.

Réponse n°4 : Le déplacement de la halte de la Douzillère à Joué-lès-Tours est justifié par la très faible fréquentation actuelle de la halte et la nécessité de desservir le nouveau quartier des Carmeries, à un nouvel emplacement permettant une desserte renforcée par rapport à la gare de La Douzillère car desservi par les trains Tours-Loches et les trains Tours-Chinon, et plus propice à la création d'un pôle d'échanges où convergeraient 4 lignes de car.

C-55	<p>Pour réduire la pollution à Tours et inciter plus de personnes à prendre les transports en commun pour s'y rendre, quand est-ce que la ligne Tours-Loches bénéficiera de l'aller-retour Fil Bleu inclus dans le trajet comme toutes les autres lignes Rémi du département et ainsi les passagers de cet axe arrêteront d'être discriminés ?</p>	<p>Un accord d'intégration tarifaire est finalisé et permettra d'utiliser les trains Rémi sur l'ensemble de la Métropole avec un titre Fil Bleu d'ici la fin de l'année.</p> <p>Cependant, il n'est pas possible d'utiliser un tarif Fil Bleu sur l'ensemble du trajet Tours-Loches car les arrêts allant de Montbazou à Loches ne se trouvent pas dans le périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine, autorité organisatrice du réseau Fil Bleu.</p> <p>Si vous êtes un usager quotidien de la ligne Tours-Loches, vous pouvez aujourd'hui acheter un tarif combiné Rémi Zen Multi Mensuel sur le site REMI, vous permettant de combiner le trajet illimité entre deux communes de votre choix sur la ligne, ainsi qu'un abonnement Fil Bleu mensuel si votre trajet quotidien part ou arrive de Tours ou de Joué-lès-Tours.</p>
C-58	<p>Le scénario 2 paraît bien plus ambitieux pour développer le maillage territorial. Et il remporte donc mon choix et de loin.</p>	<p>La création d'une gare supplémentaire à Verdun permettra de desservir des</p>

	<p>Toutefois, créer une gare supplémentaire (Verdun) est-il vraiment nécessaire ?</p>	<p>territoires de la Métropole plus rapidement qu'aujourd'hui. Avec sa localisation au croisement de 2 lignes de tramway, elle permettra une desserte plus rapide du quartier des Deux Lions, de Joué-lès-Tours, de Chambray-lès-Tours, de Saint-Avertin, du quartier des Fontaines et La Riche par rapport à la desserte de Saint Pierre des Corps uniquement. Son implantation permettra de rayonner sur une grande partie du territoire et d'offrir une autre solution pour prendre le train pour les tourangeaux qui ont des difficultés en transports en commun à aller à Tours Centre ou Saint-Pierre-des-Corps. Les études menées en font, dès son implantation, la 3ème gare du département en terme de fréquentation, pour un coût estimé entre 60 et 80 millions d'euros.</p>
C-59	<p>Q1 : N'y a-t-il pas possibilité de créer un pôle ferroviaire à Tours Nord ? J'ai la sensation que la zone attire beaucoup de travailleur</p>	<p>Réponse n°1 : Il n'existe pas de ligne de train à proximité directe de Tours Nord, les lignes ferroviaires du nord du département passant au niveau de Notre</p>

en voiture et la ligne tours château Renault la contourne trop loin et que le tram n'y amène que les travailleurs de Tours ?

Q2 : Qu'en est-il de la simplification de l'offre tarifaire ? J'ai une carte Rémi car je prends parfois le train à monnaie mais je n'ai pas d'abonnement fil bleu car je ne le prends pas assez souvent. Je peux donc prendre des car Rémi à Reugny mais j'évite les car fil bleu à Vernou. Est-il envisagé une unification des offres entre fil bleu, Rémi et SnCF ?

Q3 : Pourquoi n'y-a-t-il pas de fil bleu à monnaie sachant que le réseau va jusqu'à Vernou et bientôt Chançay d'après le projet ?

Dame d'Oé et La Membrolle-sur-Choisille. Pour permettre aux citoyens d'aller jusqu'à Tours Nord, plusieurs lignes de car express depuis l'est et le nord du département sont proposées, passant au sein d'un corridor commun entre La Membrolle-sur-Choisille et Vaucanson.

Réponse n°2 : En effet, l'ensemble des acteurs est en réflexion afin d'introduire un pass Touraine permettant justement une unification des offres. A court terme, il sera possible d'utiliser un pass Fil Bleu pour circuler dans les trains REMI à l'intérieur de la Métropole

Réponse n°3 : Le réseau Fil Bleu, géré par le Syndicat des Mobilités de Touraine, s'étend sur l'ensemble du périmètre de la Métropole de Tours ainsi que les communes de Vouvray, Vernou-sur-Brenne et La Ville-aux-Dames. C'est pourquoi aujourd'hui, il n'y a pas de Fil Bleu à Monnaie.

C-68	Quel flux de passagers prévisibles sur les liaisons directes Saumur/Blois et Château du loir/Bléré ?	Des liaisons de bout en bout de Saumur à Blois ou de Bléré à Château du Loir permettent avant tout des trajets aux extrémités ou de cabotage (Saumur – Saint-Pierre ou Bléré – Verdun), le nombre de voyageurs de bout en bout sera limité. Les prévisions de trafics sur chacune des lignes dépassent les plusieurs milliers de voyageurs (4000 voy/jour à horizon 2040 sur Blois-Saumur et 3000 voy/jour à l’horizon 2040 sur Bléré – Château-du-Loir, d’après les modélisations de trafic effectuées)
C-69	Risque de saturation de la gare terminus de Tours à moyen et long terme avec ce projet ? faut-il répartir les flux ?	<p>Pour éviter une saturation de la gare terminus et mettre en place l’offre proposée, des travaux sont nécessaires au niveau de cette dernière , notamment en avant-gare, et ce quel que soit le scénario retenu.</p> <p>Le scénario 2 envisage cependant une meilleure répartition des flux entre cette</p>

		gare, celle de Saint-Pierre-des-Corps et celle de Tours-Verdun.
C-70	Quel coût de chacun des scénari ? le choix doit aussi se faire à l'aune du prix...	A l'heure actuelle des études et des coûts à notre disposition, le coût des deux scénarios est pratiquement le même, entre 600 et 900 millions d'euros.
C-73	Les trains en direction de la gare de Tours passeront-ils par la gare de St Cyr, rue de Mondoux ?	La gare que vous évoquez rue de Mondoux est celle de La Membrolle-sur-Choisille, qui sera desservie par les trains SERM entre Tours et Château-du-Loir, ainsi qu'entre Tours et Vendôme. De plus, de nombreuses lignes de car express en provenance du nord du département viendront desservir la gare jusqu'à Vaucauson. Un PEM est ainsi en réflexion au niveau de cette gare pour faciliter les échanges et faire de la gare de La Membrolle un pôle majeur du SERM dans le nord du département.
C-75	Bonjour, il faudrait déjà commencer par améliorer l'existant. 1 exemple : il est impossible, quand on habite au sud de Tours sur la ligne de tram A, de prendre le 1er TGV pour Paris de 6h05. Le	Les correspondances entre modes différents sont un élément crucial du projet SERM. Celle avec le TGV a bien été

	premier bus n°5 arrive à 6h13 gare de Tours, le premier tram à 5h59. C'est trop juste et il arrive que le tram ait du retard. Possible de cadencer le 1er tram avec le 1er TGV ?	identifié et l'offre pourrait être adaptée à la marge pour faciliter les correspondances.
C-81	Plus de train = Oui mais dans la journée y'aura-t-il de la demande ? Pour Tours Chinon et retour ?	<p>Le SERM a été réfléchi pour desservir l'ensemble des territoires à toute heure de la journée entre 5h et 23h, et répondre à l'ensemble de la demande.</p> <p>Pour la ligne Tours-Chinon, il est proposé un train toutes les heures dans les deux sens qui permettra de faire la liaison entre Tours et la sous-préfecture. Les analyses de potentiel ont montré que ces trains seraient utilisés.</p>
C-90	<p>Q1 : Enfin un retour à un cadencement train plus pertinent après vingt ans de réduction de l'offre. Pour autant 2040 paraît bien éloigné, n'a-t-on pas des objectifs plus proches de réduction globale des GES ?</p> <p>Q2 : La question de la desserte radiale des gares paraît également sous-étudiée or il conviendrait d'avoir de vraies alternatives pour la desserte des communes sans gares à l'extension des parkings qui augmentent trafic et pollution dans les communes qui en ont.</p>	Réponse n°1 : L'offre cible de 2040 est une offre à laquelle le SERM verra ses principaux aménagements être réalisés. Des aménagements ont déjà lieu, tel que la réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire fin 2025 et le développement du réseau Rémi Autopartage dans l'ensemble du département. De ce fait, la Région

Q3 : Quelles réflexions régionales articulant plus intelligemment offre scolaire et transports? Les lycéens de la Toval sont renvoyés par défaut à Chinon ce qui oblige à mettre en place un transport par car dépassé avec des temps de trajets rallongés.

Q4 : Quelle réflexion également pour un cahier des charges des rames de transport qui prenne plus sérieusement en compte la montée et le stockage des moyens de transport individuels (vélos, trottinettes): portions de wagons en plateau libres, prise en compte de l'encombrement et du poids des VAE, possibilité d'opérer des demi-tours dans les wagons etc...

contribue à la réduction des gaz à effet de serre au quotidien, et continuera à le faire avec le SERM de Touraine.

Réponse n°2 : Par rapport au réseau déjà existant en Touraine, le SERM a souhaité renforcer la desserte radiale entre les communes qui possèdent une gare, tout en desservant les communes alentour, leur permettant un rabattement vers ces gares. Par exemple, la ligne Loches – Chinon dessert trois gares (Loches, Chinon, Sainte-Maure-Noyant) sur trois lignes différentes, et permet le rabattement des habitants des communes de l'Île-Bouchard ou Manthelan par exemple vers ces pôles.

Réponse n°3 : La Région Centre-Val de Loire articule ses réseaux de transport scolaires en lien avec la carte scolaire aujourd'hui mise en place. La Région a ainsi mis en place un réseau de transport scolaire desservant les communes rattachés à un lycée et permettant le

		<p>rabattement de la commune à ce lycée. A noter que le réseau SERM sera détaché de l'offre de transport scolaire.</p> <p>Réponse n°4 : La Région Centre-Val de Loire a également conscience des enjeux au niveau du stockage des moyens de transport individuels dans les cars et trains Rémi. Les nouvelles rames achetées dans le cadre du SERM ainsi que les cars seront pensés pour répondre, dans la mesure du possible, aux besoins exprimés.</p>
C-96	<p>Q1 : Absence totale d'éléments financiers. Comment concerter si aucun élément d'estimation de cout sur la mise en place du service, les travaux associés n'est donné ? Des estimations de cout d'exploitation sont aussi impératives.</p> <p>Q2 : Absence d'étude de flux sérieuse. Le projet s'appuie sur une étude du SMT de 2019. Pourquoi ne pas avoir fait une étude de flux sur les axes ferroviaires identifiés pour estimer les axes les plus pertinents, le report modal, les infrastructures à dimensionner, le matériel roulant ?</p>	<p>Réponse n°1 : Un ordre de grandeur autour de 600 à 900 millions d'euros pour l'ensemble du projet est indiqué dans le dossier de concertation.</p> <p>Réponse n°2 : Les études du SERM de Touraine ont été au-delà de l'étude du SMT. Sur la question des flux, des enquêtes ont été menées, couplés à des</p>

	<p>Q3 : Dimensionnement de la gare de Tours. La gare de Tours est-elle capable d'absorber un choc d'offre tel que prévu, avec le maintien d'autres flux (TGV, TER) ? Si non, l'option de faire converger tous les flux vers cette gare serait une aberration.</p>	<p>données de bornage des téléphones pour estimer le trajet des usagers.</p> <p>Réponse n°3 : Le choc d'offre proposé implique une refonte du faisceau ferroviaire de la gare de Tours, indispensable quelque soit le scénario. C'est pourquoi il est indiqué dans le dossier de concertation des travaux au niveau de l'infrastructure de la gare de Tours, tel que sur le poste d'aiguillage, ou sur la réalisation de nouveaux itinéraires.</p>
C-99	<p>La gare de Tours se finissant en Cul-de-sac, le scénario 2 me paraît plus judicieux. Je cite à propos du scénario 1: "Impliquant une refonte complète de son faisceau ferroviaire"... Mais de quelle façon ? Il n'y a rien d'indiqué concernant cette dite refonte, combien ça coûtera, et si ça ne risque pas de créer une saturation de la zone, empêchant ainsi l'entrée de d'autres réseaux extérieurs au SERM (comme la liaison Tours-Paris Austerlitz par exemple).</p>	<p>La réalisation du SERM de Touraine implique dans tous les cas une refonte du faisceau ferroviaire, c'est-à-dire des investissements en gare de Tours. Cela passe par la création de nouveaux itinéraires en avant gare notamment</p>
C-116	<p>La ligne S doit être maintenue pour nous permettre d'aller et de revenir à TOURS au départ de MARRAY, Quand est-il ?</p>	<p>Il est proposé que la ligne S desservant une partie du territoire de la communauté de communes Gâtine Racan en passant par Beaumont-la-Ronce évolue vers une ligne</p>

		de car express entre Tours-Centre et Villebourg. Les dernières réflexions menées en parallèle de la concertation ont mis en avant l'importance de desservir Marray pour ses habitants, et la desserte actuelle de Marray sera maintenue.
C-125	<p>Q1 : Sur le scénario 2, la création d'une 3ème gare à Verdun est-elle indispensable? n'est-il pas possible dans un premier temps de composer avec les 2 gares déjà en place afin de pouvoir accélérer la mise en œuvre et optimiser le coût du projet.</p> <p>Q2 : La création d'espace de stockage à vélo sécurisé sur les communes rurales est-elle prévu au projet ?</p> <p>Q3 : Sur les axes ruraux telles que celui de tours-Château-Renault-Reugny, est-il envisagé ? plusieurs arrêts sur les trajets afin de desservir les hameaux se situant sur l'axe de circulation (ex : de mélotin à reugny). Un arrêt unique au coeur des communes (comme actuellement avec les bus Rémi) ne répondrait pas suffisamment au besoin de la population.</p> <p>Q4 : Création d'un accès sur l'autoroute A10 (péage de monnaie-Reugny). Pourquoi ne pas envisager un véritable accès voiture? Il me semble dommage de ne dédier cet accès qu'au bus. Si un</p>	<p>Réponse n°1 : La création d'une gare à Verdun permettra de desservir l'ensemble du sud de la Métropole avec un mode ferroviaire, et de se rendre plus facilement à une gare depuis Chambray, La Riche ou Saint-Avertin. Elle ne vient pas se substituer aux gares existantes mais bien renforcer le faisceau ferroviaire existant à Tours. Dans le cas du scénario 2, il permet de desservir l'ensemble de Tours puisque certains trains ne vont pas jusqu'à la gare centrale.</p> <p>Réponse n°2 : La création d'espace de stockage à vélo sécurisé sur les communes rurales est en cours dans certaines gares, par exemple à Montlouis.</p>

accès est créé, permettre aux voitures de l'emprunter permettrait de désengorger l'entrée de Monnaie en créant un itinéraire de délestage pour les voitures allant en direction de Reugny.

Q5 : Des PEM sont-ils prévu au niveau de l'autoroute A10 pour éviter complètement l'entrée dans Tours lors d'un trajet Nord-Sud? (ex: trajet de chateau-renault à Sorigny? cela permettrait de gagner en temps et éviterait une saturation au niveau des PEM de Tours.)

Q6 : 2040 ? le lancement de certaines lignes serait-il effectué au coup par coup en fonction de l'avancée de l'ouverture ou la réouverture des infrastructures avant cette date? ex : prolongement de lignes fil bleu déjà existantes

Q7 : Les liaisons Rémi scolaire vont-elles être maintenues ? car parfois la création des lignes ne correspondent pas aux besoins des scolaires. Ex : création de la ligne à partir de Reugny vers Tours via l'A10 alors que le collège de rattachement est Vouvray

Réponse n°3 : La desserte des communes et l'emplacement exact des points d'arrêts fera l'objet de concertations ultérieures avec les communes.

Réponse n°4 : Il est envisagé de réaliser un accès uniquement pour les cars express au niveau du péage de Monnaie sur la ligne Tours - Château-Renault, pour réduire le temps de parcours de la liaison routière. Cet aménagement serait unique en France, et des discussions sont en cours avec l'Etat. L'objectif est de faire un aménagement qui bénéficie uniquement aux transports en commun et ne dégrade pas la circulation sur le réseau secondaire avec plus de véhicules en leur sein, c'est pourquoi il n'est pas envisagé à ce stade que cet accès soit permis aux véhicules particuliers.

Réponse n°5 : Il est prévu des PEM au niveau de certaines sections autoroutières, comme celui des Gués de Veigné, de Porte des Arts à Chambray ou

d'Herbault. Certains PEM sont situés en sortie d'autoroute comme celui de Rochepinard ou de Sorigny. Ces PEM permettent de prendre le car en correspondance avec la voiture ou les transports en commun. Des cars iront tout de même dans Tours, où se dirigeront vers Saint-Pierre-des-Corps, Joué Gutenberg ou Tours Nord.

Réponse n°6 : 2040 est une date avancée comme une ambition cible. Comme vous le dites, le lancement de certaines lignes sera effectué au coup par coup en fonction de l'avancée de l'ouverture ou la réouverture des infrastructures, de manière progressive. C'est le cas de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, dont la réouverture est prévue fin 2025.

Réponse n°7 : Le réseau SERM de Touraine et le réseau scolaire sont deux réseaux différents. Les liaisons Rémi scolaires seront donc bien maintenues,

		éventuellement ajustées pour éviter les redondances.
C-131	<p>Le réseau de transport en commun Tourangeau a été réorganisé par la construction de la ligne 1 du Tram. Elle va de nouveau l'être avec l'arrivée de la ligne 2. La politique de mobilité douce évolue constamment pour être un enjeu d'avenir. Pourquoi ne pas en profiter pour prévoir un élargissement du périmètre d'action et de coopération avec les villes/communautés de communes environnantes, en concertation avec le département et la région pour allonger des lignes de bus FILBLEU à d'autres communes, ou en créer et que les cars REMI passent plus fréquemment en péri-urbanité ?</p>	<p>Le périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine s'étend à l'ensemble de la Métropole de Tours ainsi que sur les communes de Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames. Il n'est aujourd'hui pas envisagé d'étendre son périmètre.</p>
C-132	<p>Habitante d'Abilly, je constate qu'au sud de Descartes nous sommes les grands oubliés de l'Indre et Loire. Seulement 3 bus par jour sur la ligne H1, de plus l'arrêt est excentré du centre du village, pourquoi ?</p> <p>De même la ligne TC Descartes/Loches ne fonctionne qu'en période scolaire, alors que les habitants du sud de Descartes ont régulièrement besoin de se rendre sur ses 2 communes.</p>	<p>La commune d'Abilly est aujourd'hui desservie par la ligne TH de transport à la demande. Cette offre sera maintenue dans le cadre du SERM de Touraine.</p> <p>La desserte Descartes – Loches fait l'objet de propositions de renforcement de l'offre avec une fréquence de passage de 1 car par heure en heure de pointe. Par ailleurs, la ligne Loches-Descartes actuelle sera prolongée à l'est vers Montrésor, et à</p>

		l'ouest vers la gare de Port-de-Piles, pour permettre une connexion directe avec la ligne Tours – Port-de-Piles
C-137	<p>Q1 : Préciser le plan de circulation voitures : coté Fondettes tourne à gauche ou utilisation du rond-point a 100m coté st Cyr à la sortie, sous le pont obligation ou pas d'emprunter la rue des 3 maries ?</p> <p>Q2 : La sécurisation des cyclistes tournant à gauche en descendant quittant le bus pour traverser sera-t-elle renforcée (problème du dépassement des bus à l'arrêt par les voitures malgré la ligne continue , très fréquent sur le ligne11) ?</p>	<p>Réponse n°1 : Des parkings sont prévus des deux côtés de la voie ferrée. L'accès se fera via l'accès actuel devant le bâtiment voyageurs via le tourne-à-gauche existant (parking ouest), ou via une nouvelle bretelle d'accès depuis Saint-Cyr, sans obligation de prendre la rue des 3 Maries (parking est).</p> <p>Réponse n°2 : Le projet prévoit de renforcer la sécurisation des cyclistes et des piétons. Des aménagements cyclables, dissociés des voies des voitures, ainsi que des aménagements piétons seront aménagés tout autour de la halte ferroviaire afin de faciliter la circulation des mobilités douces. Vous retrouverez plus d'informations sur le projet de réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr-sur-</p>

		Loire sur le site https://concertation-fondettes.fr/fr/
C-171	<p>Q1 : Qu'est-ce qui fait que, habitant à Montbazou, je vais prendre les transports en commun plutôt que ma voiture pour aller au centre de Tours ? Actuellement, pas beaucoup d'incitations : faibles fréquences des bus (je ne parle pas des trains !), pas de desserte après 18h, temps de trajet égal ou supérieur en transports. Bref, une fois que je suis dans ma voiture, je ne m'arrête pas à la gare de Montbazou : autant continuer jusqu'à Tours !</p> <p>Q2 : Un PEM aux Gués de Veigné, pourquoi pas mais qui va l'utiliser ?</p> <p>Q3 : Nous ne sommes pas dans la même situation que la région parisienne (que je connais bien) où la forte congestion automobile rend de fait les transports en commun attractifs. Faut-il mettre des bus sur l'A10 et dans les rues de Tours ou bien utiliser davantage des rails qui voient aujourd'hui passer 6 trains par jour ?</p>	<p>Réponse n°1 : Les contraintes que vous évoquez font partie de celles qui limitent aujourd'hui les citoyens à prendre les transports en commun pour aller jusqu'à la ville-centre. Le SERM de Touraine a pour objectifs de proposer des solutions en travaillant sur ces différents éléments.</p> <p>Par exemple, avec le SERM, la gare de Montbazou verra le quadruplement de l'offre actuelle, avec 2 trains par heure et par sens en heure de pointe et 1 train par heure le reste du temps, soit 47 trains par jour tous sens confondus. La fréquence des trains s'étendra entre 5h et 23h en cible, et le temps de trajet sur la section Tours – Montbazou sera réduite avec la réalisation de travaux sur la ligne pour relever la vitesse.</p> <p>Réponse n°2 : Le PEM aux Gués de Veigné a la particularité d'être lié au ferroviaire à</p>

travers la création d'une nouvelle gare, et à l'autoroute A85, avec la réalisation d'un pôle d'échanges autoroutier. Il s'agit du seul pôle qui combine ces deux éléments. Il est proposé qu'il soit desservi par la ligne ferroviaire Tours – Loches, et les lignes de car Tours-Nord – Bléré et Saint-Pierre-des-Corps – Loches/Saint-Branches qui passent par l'A10 et l'A85. Sa situation à proximité de la route départementale 910, à forte fréquentation, et permettant d'accéder le plus rapidement possible à Tours en train ou en car en fait un pôle pouvant rayonner sur l'ensemble de la couronne périurbaine du sud de Tours.

Réponse n°3 : Le projet SERM de Touraine combine les cars et les trains dans son projet de mobilité. Le réseau ferroviaire sera renforcé : sur la ligne Tours – Loches, il est proposé de passer de 6 à près de 24 trains dans chaque sens. Cette augmentation d'offre implique de repenser le réseau de cars existant pour éviter que les cars et les trains ne soient

		redondants. Le réseau proposé prévoit donc que, par exemple aux Gués de Veigné, les trains aillent vers Tours Centre, via la ligne ferroviaire existante, et les cars aillent à Tours-Sud/Chambray, Tours-Nord ou Saint-Pierre des Corps.
C-172	Belle initiative mais qui ne me semble pas réfléchie pour l'usager des gares intermédiaires. On ne peut pas se reposer sur un cadencement renforcé par les trains de Vierzon qui a priori ne feront que la halte de Bléré. Quid des gares intermédiaires jusqu'à Tours ?	L'objectif du SERM est de desservir les territoires périurbains depuis la Métropole. C'est pourquoi les gares intermédiaires ont tout leur intérêt dans le projet. Les gares de la ligne Tours-Bléré (Véretz-Montlouis, Azay-sur-Cher et Saint-Martin-le-Beau) sont desservies par 1 train par heure toute la journée dans l'offre proposée.
C-174	Q1 : Qui va payer Investissement (1 milliard au moins vu les tendances actuelles au dépassement de budget) et coûts de fonctionnement (100 millions/an, 80,90 annoncés), ce budget comprend-il les trains et leur maintenance ? Le budget devrait être détaillé pour permettre une évaluation correcte des 2 options.	Réponse n°1 : Le financement sera partagé entre les collectivités, l'Etat, les gestionnaires d'infrastructures voire d'autres ressources à définir. Le budget annoncé comprend une provision pour l'achat du matériel roulant et sa maintenance, mais la suite des études définira plus finement les éventuelles

	<p>Q2 : Comment va être garantie la qualité de service ? Confier ses déplacements domicile-travail sans garantie de service revient à mettre une "arme" entre les mains de certaines corporations au profit de leurs propres intérêts</p>	<p>adaptations à mener sur les ateliers de maintenance.</p> <p>Réponse n°2 : La qualité de service est en effet un sujet majeur et bien identifié dans le cadre du projet. L'offre en transport est conçue pour être robuste aux aléas et permettre aussi de disposer de solutions de replis pour certains flux très importants. Par exemple, en cas d'interruption de la ligne ferroviaire Tours-Amboise, il restera possible de relier les 2 villes via la ligne car Amboise – Tours-Nord, avec certes un temps de parcours allongé, mais qui permet de ne pas se retrouver sans solution. Enfin, la Région est très vigilante au respect de critères ambitieux en matière de qualité de service vis-à-vis de ses transporteurs.</p>
C-180	<p>Qu'en est-il du prix de cette offre ? Est-ce qu'on se dirige vers une tarification par zone ? Plus on traverse de zones, plus on paye ? Dans ce cas, les ruraux paieront encore le prix fort.</p>	<p>La question du coût de déplacement est revenu plusieurs fois lors de la concertation. Les porteurs de projet ont bien pris en compte cette problématique, et souhaitent proposer la meilleure</p>

		tarification possible. Un pass Touraine, dont les contours restent à préciser, est en cours de réflexion afin de permettre de se déplacer à un coût raisonnable sur l'ensemble du périmètre du SERM. Un découpage zonal est une option possible.
C-191	<p>Q1 : Comment se déplacer sur Tours avec un véhicule ancien ?</p> <p>Q2 : Comment aller travailler sur Château du Loir (plusieurs employeurs) sans véhicule personnel ?</p>	<p>Réponse n°1 : A Tours, il n'y a aujourd'hui pas de restriction de circulation spécifique pour les détenteurs d'un véhicule ancien. Pour se déplacer à Tours sans voiture, le Syndicat des Mobilités de Touraine a mis en place des parkings-relais. Vous pouvez en retrouver au niveau des lignes A et 2, et leur accès est gratuit si vous êtes abonné Fil Bleu. Si vous n'êtes pas abonné, leur accès coûte 4,10€ + 0,10 centimes (par personne), pour 1 à 4 personnes par véhicule, et vous donne accès au réseau Fil Bleu pour la journée. Vous retrouverez plus d'informations sur https://www.filbleu.fr/services/parkings-relais.</p>

		<p>Réponse n°2 : L'accès à la commune de Château-du Loir, avec le SERM, sera permis par la ligne Tours - Château-du-Loir dans le scénario 1, ou la ligne Bléré - Château-du-Loir dans le scénario 2, dans les deux cas à une fréquence d'un train par heure, s'ajoutant aux trains Tours-Le Mans existants desservant également Château du Loir.</p>
C-193	<p>L'arrivée en gare de Tours permet de prendre le bus ou le tram pour se rendre dans les 4 coins de la métropole. Ce qui est moins facile en arrivant en gare de St pierre des corps. Cependant, ce scénario ne risque-t-il pas d'engorger très vite la gare de Tours ?</p>	<p>Effectivement, le scénario 1 "convergence" pose la question du risque de saturation de la gare de Tours-Centre. La réalisation de ce scénario nécessitera de réaliser des travaux au niveau de l'infrastructure existante et une refonte de l'infrastructure pour accueillir plus de trains. Une refonte est néanmoins aussi nécessaire pour le scénario 2, même si le nombre de trains convergeant en gare de Tours serait plus faible.</p>

C-225	SITRAVEL : un transport routier à haut niveau de service ? ; Un financement du SERM est-il possible pour le développement de notre réseau SITRAVEL ?	La loi SERM indique que le SERM est intégré aux réseaux de transports urbains/d'AOM locales, et le réseau SITRAVEL contribue au SERM. Les aménagements favorisant l'intermodalité en gare avec la ligne régulière du SITRAVEL peuvent faire l'objet de cofinancements de la Région au titre de l'intermodalité.
C-241	J'aimerais savoir comment vous pensez gérer la fraude ou les contrôleurs mais aussi les gens de la sûreté ferroviaires n'auront jamais le temps où les moyens pour gérer le contrôle mais aussi l'arrestation des gens sans titre de transport	La lutte contre la fraude est une priorité de la Région Centre-Val de Loire. Un travail de pédagogie, à travers de l'information, est aujourd'hui mené au sein des trains, et le SERM souhaite s'inscrire dans ce sens. Le renforcement du réseau avec le SERM de Touraine devra également passer par un recrutement de contrôleurs et d'agents de la sûreté ferroviaire pour lutter contre la fraude, à mesure que la fréquentation augmente.
C-254	Quel est l'intérêt de déplacer la gare de saint Antoine du rocher considérant qu'il y a une belle offre de parking à cette halte ?	Le déplacement de la halte de Saint-Antoine-du-Rocher proposé vise à

	Où serait déplacée la nouvelle halte de saint Antoine ?	rapprocher la halte du bourg. Ce projet ne sera pas retenu dans la suite du projet SERM.
C-257	Serait-il possible d'avoir des bus quelques jours à la demande ex le mercredi et samedi. Cela fonctionne en Charente maritime. J'aimerais des bus pour aller de Monnaie au parking relais Tours nord	Le projet SERM est complété par du transport à la demande, soit de proximité, soit de rabattement mais restant à définir. Par ailleurs, le SERM prévoit bien une ligne de car entre Monnaie et Joué Gutenberg desservant Tours Nord par Vaucauson et Marne, permettant un rabattement sur le tramway et le BHNS.
C-259	Dans la gare d'Amboise, l'accès aux abris sécurisés vélos n'est possible que pour les titulaires d'un abonnement annuel. Cet accès sera-t-il étendu aux titulaires d'un abonnement mensuel, voire d'un pass sur le périmètre du SERM ?	Un travail est fait dans le cadre du projet afin de fluidifier l'expérience voyageurs. L'emport des vélos dans les trains et l'accès aux abris sécurisés sont bien pris en compte dans le projet, en collaboration avec la Communauté de Communes du Val d'Amboise.
C-271	J'habite le centre-ville de Tours et je suis très souvent intéressé par des spectacles à l'Espace Malraux de joué les tours, n'ayant pas de voiture et aucun moyen de transport pour y aller je ne peux pas assister à ces spectacles et je suis très déçu Envisagez-vous de	Les salles de spectacles citées se trouvent dans la Métropole et leur desserte depuis le centre-ville de Tours est sur un périmètre interne au Syndicat

	mettre en place des bus ou moyen de transport pour desservir l'Espace Malraux mais aussi les salles de spectacle de St Cyr sur Loire, St Avertin, St Pierre des Corps pour les soirs de spectacle	des Mobilités de Touraine. Elles ne relèvent donc pas du SERM dont le périmètre est bien plus large. Des liaisons train sont cependant prévues à proximité de l'Espace Malraux, avec la nouvelle gare de Joué Gutenberg, permettant d'aller à Tours Centre en une dizaine de minutes.
C-273	<p>Je me questionne pourquoi une ville écolo ne mets pas à disposition de la population de Tours et de la métropole les transports gratuits ou un abonnement à prix mini pour tous (max 20€ par mois pour tout le monde) Cela ferait venir beaucoup de personnes dans le centre-ville en transport en commun et de ce fait les magasins du centre-ville ne fermerait pas...</p> <p>Si cela n'est pas possible au quotidien mettre les transports gratuits les week-end et jours fériés (et pourquoi pas pendant les vacances scolaires) ?</p>	La Région Centre-Val de Loire a mis en place la gratuité des transports le week-end pour les jeunes de moins de 26 ans domiciliés dans la Région ou étudiants dans la Région. Il s'agit de la première région française l'ayant mise en place. La réflexion autour de la mise en place des transports gratuits les week-ends et jours fériés à Tours est du ressort du Syndicat des Mobilités de Touraine, et ne dépend pas du SERM de Touraine.
C-274	Q1 : Quelle serait, tout d'abord, l'autorité organisatrice de ces transports, et comment cette offre nouvelle s'articulerait avec les transports TER (train et car), le SERM ayant vocation à se substituer à un certain nombre de services TER actuels ?	Réponse n°1 : L'autorité organisatrice des transports du SERM de Touraine sera la Région Centre-Val de Loire, mais le réseau fonctionnera à partir d'une gouvernance associant Tours Métropole Val de Loire

Q2 : Quelle fiscalité propre pourrait être déployée ?

Q3 : Côté autocar, je note avec plaisir la création de liaisons directes entre Amboise, Bléré et Loches, ou encore entre Chinon, Sainte-Maure et Loches. Ne manque-t-il pas par contre, au nord, une tangentielle allant de Château-la-Vallière à Château-Renault ?

Q4 : L'élargissement du périmètre de projet à d'autres départements que l'Indre-et-Loire est une très bonne chose, mais je constate que la gare TGV de Vendôme ne paraît pas desservie par des cars relevant du SERM. Il existe pourtant déjà une ligne REMI venant de Château-Renault, mais pourquoi, dans une logique de maillage, ne pas développer une offre autocar vers cette gare TGV, venant de Blois, ou de Château-du-Loir via Montoire ?

Q5 : Je ne vois pas de desserte prévue pour les autocars longue distance type Flixbus. La halte des Peupliers doit-elle toujours être relocalisée ?

Q6 : Je note également qu'aucune gare nouvelle n'est prévue à La Riche. Un nouvel arrêt à Saint-Cosme permettrait pourtant une connexion directe avec la ligne B du tramway et un accès très rapide à l'ouest de l'agglomération, à l'hôpital Bretonneau... Cette possibilité a-t-elle été étudiée et écartée ?

ainsi que les EPCI du périmètre en cours de définition. L'offre que propose le SERM de Touraine viendra s'ajouter à l'offre existante, notamment des trains Tours - Orléans. Le réseau de car REMI sera redéfini comme proposé dans le dossier de concertation.

Réponse n°2 : Il n'est aujourd'hui pas possible légalement de mettre en place une fiscalité dédiée pour la mise en œuvre du SERM de Touraine.

Réponse n°3 : Les études de flux menées ainsi que les échanges avec les représentants des EPCI concernées n'ont pas fait ressortir le besoin d'une ligne routière Château-Renault - Château-la-Vallière. Le réseau proposé améliorera toutefois la situation par rapport à aujourd'hui pour réaliser un trajet Château-la-Vallière / Château-Renault via l'emprunt de deux lignes de car express circulant toutes les 30 minutes en heure

Q7 : Ma dernière interrogation porte sur l'importante amélioration de l'offre envisagée sur les lignes de Loches et de Chinon. J'y souscris tout à fait, mais demeure dubitatif quant aux conditions de mise en œuvre, avec le doublement des raccordements à la ligne de Bordeaux et à l'entrée en gare de Tours. Cette situation générera de nombreux cisaillements et conflits potentiels de circulation qui gêneront l'exploitation. Ne serait-il pas plus intéressant de reconstruire, à partir de Joué-lès-Tours, l'ancienne ligne de Vendée, via les Deux-Lions et le nouveau pont sur le Cher ?

de pointe, avec une correspondance à Tours-Nord.

Réponse n°4 : Le réseau SERM souhaite s'appuyer sur les réseaux de transport en commun déjà existants. C'est pourquoi, pour rejoindre Vendôme TGV, le réseau SERM s'appuie sur le réseau Move Vendômois, qui dessert la gare de Vendôme TGV depuis Vendôme Ville. Les usagers venant depuis Blois pourront prendre la ligne Blois - Vendôme puis prendre cette ligne de transport en commun, avec une ligne réfléchie en correspondance avec les nouveaux trains SERM. Quant à Château-du-Loir, le plus rapide pour prendre le TGV reste d'aller au Mans via la ligne TER existante.

Réponse n°5 : La relocalisation de la halte des Peupliers est toujours prévue. La Métropole a retenu l'option du site du Parking-Relais Vaucauson pour relocaliser la halte des Peupliers, avec des aménagements qui seront réalisés pour

accueillir les cars longue distance. Les usagers pourront ensuite rejoindre le centre-ville de Tours en tramway.

Réponse n°6 : La possibilité d'installer une halte à la Riche, au niveau de la ligne B du tramway, a été étudiée, mais écartée. La halte était d'un intérêt limité car le cheminement entre le tramway et le train n'était pas direct, entre 200 et 300 mètres à parcourir au vu de l'emplacement des arrêts de tramway. Par ailleurs, sa fonction de correspondance avec la ligne B du tramway était redondante avec la gare de Tours-Verdun ; enfin, l'arrêt supplémentaire aurait engendré une augmentation du temps de trajet réduisant la compétitivité du train par rapport à la voiture pour les gares au Nord, alors qu'est déjà prévue la réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire et la création de celle de Tours-Verdun sur cette même ligne. Néanmoins, il est proposé que 3 lignes de car s'arrêtent à La Riche, pour des liaisons vers Tours-Nord,

Blois, Château-Renault, Langeais et Joué les Tours via le périphérique, améliorant considérablement l'accessibilité de la commune de La Riche depuis le reste du périmètre SERM.

Réponse n°7 : Il n'est pas envisagé de réactiver la ligne de Vendée entre Tours et Joué-lès-Tours par les Deux Lions. L'infrastructure ferroviaire sur cette ancienne ligne n'existe plus, et le coût de réalisation d'une nouvelle ligne serait beaucoup trop important, sans compter les nuisances sonores, visuelles et l'impact environnemental pour le quartier des Deux Lions. Le nouveau pont du Cher, où circule le tramway aujourd'hui n'est également pas adapté pour accueillir une infrastructure ferroviaire, et reconstruire les derniers hectomètres de l'ancienne ligne au Nord du Cher aurait un impact considérable, expliquant que cette solution n'ait pas été retenue.

		<p>L'importante amélioration de l'offre envisagée sur les lignes de Loches et de Chinon sera permise par différents travaux, notamment des doubléments de voies au niveau de gares et grâce à une amélioration du matériel et un travail sur la signalisation.</p>
C-277	<p>Adepte des mobilités douces, je suis d'accord avec le projet ; cependant je m'interroge : y aura-t-il des " clients " et combien ?? La population est vieillissante, les besoins sont tous différents et tout cela coûte cher. Peut-être qu'il faudrait commencer par augmenter le nombre de trains, bus etc .</p>	<p>Le SERM vise à améliorer la desserte des territoires en augmentant le nombre de trains et de cars. Des lignes ferroviaires comme celle de Tours-Loches verra son nombre de trains quadrupler, passant de 12 à 48 trains par jour. Des lignes de car express desserviront le territoire à une fréquence d'un train toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures en heures creuses.</p> <p>Des études de fréquentation ont été menées et ont montré l'intérêt de chacune des lignes, qui toutes répondent à un besoin justifiant une ligne de car.</p>

C-285	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 ?	L'ambition du SERM est justement d'investir progressivement dans le réseau. C'est pourquoi le SERM a déjà débuté, à travers la réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, prévue pour fin 2025, ou la réalisation de travaux sur les lignes Tours-Chinon et Tours-Loches. Des investissements et la réalisation d'infrastructures seront donc progressifs afin de permettre la réalisation du réseau par étapes d'ici 2040 et après.
C-292	Quid du financement ? Les entreprises sont déjà assujetties au versement mobilité (au plafond à TMVL) et à partir de 2026 au versement mobilité régional.	Une étude financement est en cours afin de pouvoir définir l'ensemble des pistes pouvant être utilisés par les porteurs de projet pour financer le projet.
C-297	<p>Q1 : Beau projet, un peu tardif dans le développement de notre région, mais ne faudrait-il pas en amont faire fonctionner ce qui existe ?</p> <p>Q2 : Du matériel hors d'usage on ne sait jamais si l'on va arriver à destination et encore les usagers de la gare de Véretz-Montlouis peuvent se rabattre sur la gare de Montlouis ! 2040 ce qui signifie</p>	La date de 2040 est une date cible : les dessertes existantes vont progressivement évoluer pour passer de la situation actuelle à la situation cible, et donc des évolutions auront lieu avant 2040.

	que rien ne sera fait d'ici là pour améliorer les dessertes existantes ?	
C-302	<p>Q1 : Est-ce que tous les modes de transport ont été pris en compte dans le projet ?</p> <p>Q2 : Actuellement, pour se rendre de Tours à Langeais le matin en train, vous avez le choix entre un train partant à 6h52 et un autre 9h00. Pourquoi n'y a-t-il pas d'offre aux heures de pointe entre 7h00 et 9h00 ?...</p> <p>Q3 : Est-il envisagé de sonder les automobilistes se déplaçant dans la métropole et en Touraine pour connaître leurs trajets et leurs besoins ? Car pour limiter le réchauffement climatique, il s'agit bien de réduire l'usage de nos voitures dans nos vies quotidiennes, et donc surtout porter attention aux trajets domicile-travail et/ou école.</p>	<p>Réponse n°1 : Le SERM étant un projet de mobilités global, l'ensemble des solutions de mobilité existantes ont été pris en compte dans le projet, comme la voiture, le car, le train, le vélo...</p> <p>Réponse n°2 : Le SERM vise justement à améliorer l'offre de mobilités et les fréquences des trains. Sur la liaison entre Tours et Langeais, il est envisagé de développer l'offre de manière à permettre le passage d'un train toutes les 30 minutes durant les heures de pointe et toutes les heures en heure creuse, sur une amplitude horaire de 5h à 23h.</p> <p>Réponse n°3 : Des enquêtes mobilités sont régulièrement menées par le Syndicat des Mobilités de Touraine, et des données complémentaires ont été achetées par la Région (bornage des téléphones mobiles) pour connaître les</p>

		habitudes de déplacement des citoyens. La concertation SERM de Touraine vise par ailleurs à confronter l'offre en transport proposée aux habitudes des citoyens à travers les avis exprimés.
C-306	Comment se rendre à Bréhémont ? Etant à Vernou, un bus ou car ne serait pas de refus.	En l'état des réflexions actuelles, une liaison directe entre Vernou et Bréhémont n'est pas envisagé, les études de flux n'ayant pas fait ressortir la pertinence d'une liaison directe. Néanmoins, dans le scénario 2, une liaison directe de Montlouis à Langeais est proposée toutes les heures toute la journée.
C-308	Est-ce que votre étude a intégré à un moment ce qu'apporterai une ligne de Tram vers l'est de la Métropole pour compléter l'offre ? Ou l'avez-vous rejetée d'emblée ?	Les études menées n'ont pas analysé un prolongement du tramway à l'est de la métropole et se sont concentré sur le train, le car, et les complémentarités. Pour avoir une vision complète de ce qu'une ligne de tramway à l'est de Tours apporterait, cela nécessiterait une autre étude dédiée à cet objet.

C-310	L'offre multimodale proposée par le SERM sera aussi maillée avec les lignes de bus. Comment sera menée la concertation visant à l'adaptation de l'offre, au fur et à mesure de l'ouverture du SERM ?	Il est envisagé que pour chaque projet majeur concourant au développement du SERM, une concertation ciblée sur cet objet soit organisée, à l'instar de la concertation publique pour la réouverture de la halte de Fondettes – Saint-Cyr-sur-Loire organisée à l'automne dernier.
Cahier d'acteur	Question du cahier d'acteur	Réponse des maîtres d'ouvrage
CESER	Q1 : Quelle place pour la Société des Grands Projets dans les SERM du Centre-Val de Loire ?	Dans le cadre du projet du SERM de Touraine, les porteurs de projet ont fait le choix de ne pas faire appel jusqu'à maintenant à la Société des Grands Projets, et de fonctionner avec une gouvernance basée sur un pilotage Région-Métropole. Il n'est néanmoins pas exclu dans le futur de faire appel à la Société des Grands Projets.
CFDT Centre-Val de Loire	Q1 : L'absence de service entre Tours et SPDC depuis la disparition des navettes. L'entêtement des différents acteurs du ferroviaire à ne pas traiter ce sujet pour ne pas avoir à le financer prive le système SERM de la possibilité de créer des relations diamétralisées Blois-Saumur par exemple en évitant de	Réponse n°1 : Une relation diamétralisée entre Blois et Saumur est envisagée dans le projet, au sein du scénario 2 proposé à la concertation, avec certains trains traversant la Métropole en passant par la

rebrousser en gare de Tours car que ferait-on à SPDC des voyageurs voulant aller à Tours ?

Q2 : Sur certaines lignes le nombre de circulations envisagées paraît très exagéré. 48 circulations par jour pour la relation Loches/Tours (actuellement 12) et nécessitait des investissements importants de signalisation et de matériel roulant. Est-il nécessaire d'afficher le quadruplement du trafic sur cette ligne ?

Q3 : On ne comprend pas bien pourquoi et comment le déplacement de la sortie d'autoroute Tours-centre qui deviendrait une sortie Tours-Sud favoriserait le report modal ? En quoi les autoroutes A10 et A85 deviendraient-elles « A bas carbone » ? Vinci ne serait-il pas le premier intéressé par ce projet ?

Q4 : Une absence de phasage d'un projet estimé entre 600 et 900 millions d'euros : par quoi commence-t-on ? Comment couple-t-on offre de service nouveau avec investissements progressifs dans les domaines infrastructure, matériel ferroviaire et personnel ? Quelle est l'ingénierie financière novatrice associée à un projet de cette importance ? Quel est l'impact sur l'emploi ? Les collectivités Métropole Tours Val de Loire et Région Centre Val de Loire sont-elles en capacité de piloter un tel projet ?

nouvelle gare de Tours-Verdun. Cette dernière gare, mieux positionnée par rapport au centre-ville de Tours que Saint-Pierre-des-Corps, permet une connexion rapide au centre-ville via le tramway passant toutes les 6 minutes. Elle évite par ailleurs le rebroussement à Tours. Le nombre de trains entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps augmentera également avec le renforcement de l'offre ferroviaire, permettant des liaisons environ tous les quarts d'heure en heure de pointe entre les deux gares, et pouvant être réalisés avec un titre Fil Bleu.

Réponse n°2 : La ligne Tours – Loches verrait son nombre de trains quadrupler grâce à une modernisation de la ligne (relèvement de vitesse, modernisation de la signalisation, création de gares de croisement...) et l'acquisition de trains supplémentaires. Les études de flux ont montré que l'axe Tours-Loches était un des principaux axes en termes de volume de flux, la ligne ferroviaire dépasserait le

million de voyageurs annuel à l'horizon 2040 avec l'offre proposée, confirmant la pertinence de l'offre.

Réponse n°3 : Il n'est pas envisagé à ce stade de déplacer la sortie d'autoroute Tours-Centre, mais bien de créer une sortie d'autoroute Rochepinard supplémentaire. Ces sorties seront accompagnées de pôles d'échanges multimodaux, afin de faciliter les correspondances entre modes et en particulier l'arrêt de cars empruntant l'autoroute. Le projet Autoroute Bas Carbone s'appuie également sur de nouvelles offres de mobilité, en utilisant l'autoroute pour améliorer la compétitivité des cars, par exemple entre Esvres et Chambray, et desservir ces nouveaux pôles d'échanges.

Réponse n°4 : Le projet SERM de Touraine est un projet qui s'inscrit sur le long terme. Il vise à des améliorations progressives de l'offre et le développement de l'offre. La

		<p>halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire, dont la réouverture est prévue pour fin 2025, est une première pierre de ce renforcement de l'offre, et s'accompagnera du développement du car, du vélo et de solutions comme le covoiturage ou l'autopartage, dont des solutions existent déjà et dont le déploiement continue. Le financement et la gouvernance définitive seront partagés entre plusieurs acteurs, dans des modalités qui seront partagées prochainement.</p>
CGT Centre-Val de Loire	<p>Q1 : Il est annoncé la création d'une liaison tram-train à Joué-lès-Tours pour un accès direct au tramway depuis la gare de Joué à la station République qui permettrait la suppression du tronçon Tours-Joué-lès-Tours afin de le sortir du réseau ferré national. La CGT Cheminots ne comprend pas cette rupture de charge ?</p> <p>Q2 : Il est prévu la création d'un terminus à Rivarennnes. Choix motivé par les coûts pour faire circuler des trains toutes les 30 min entre Tours et Azay-le-Rideau. Quelles conséquences sur la gare de Chinon et l'avenir de cette desserte ?</p>	<p>Réponse n°1 : La liaison citée est une liaison piétonne, visant à raccourcir et sécuriser les trajets en correspondance entre la gare de Joué-lès-Tours et l'arrêt « République » du tramway A. Le nombre de personnes empruntant cette liaison étant amené à augmenter avec l'augmentation de fréquence des trains, il était nécessaire que le cheminement soit amélioré. Il ne s'agit pas de la conversion en tram-train ou tramway rapide de la ligne</p>

Q3 : Il est prévu de supprimer le point d'arrêt de la Douzillère et d'en créer un à Gutenberg pour accompagner le développement de la ZAC des Carmeries. Si cette création semble pertinente, cela justifie-t-il que l'on supprime la Douzillère sous prétexte que le lycée Jean Monnet serait desservi par les liaisons de « cars de maillage du SERM » ?

Q4 : Déplacement de la halte de St Antoine du Rocher. Alors que la halte est actuellement sur la RD 228 Rouziers-Semblançay, la CGT s'interroge sur la pertinence de ce déplacement ?

Q5 : Pourquoi ne pas investir dans un terminus-origine en gare de Saint Aignan-Noyant dans le Loir et Cher, à l'instar de la desserte Tours-Château du Loir, Tours-Vendôme, Tours-Bléré, Tours-Port-de-Piles ne sont pas cadencées toutes les ½ heures, comme Tours-Amboise et Tours-Saumur ?

Tours-Loches, qui a été écartée en cours d'études du fait de sa faisabilité incertaine et son coût élevé pour un bénéfice non probant. Les lignes Tours-Loches et Tours-Chinon sont dans le projet maintenues dans le réseau ferré national et les trains ne sont pas limités à Joué-lès-Tours.

Réponse n°2 : Le terminus à Rivarennnes servira de terminus technique à la ligne, permettant un cadencement aux 30 minutes en heure de pointe entre Tours et Azay/Rivarennnes. La gare de Chinon est desservie dans le projet par un train toutes les 60 minutes, soit 18 allers-retours par jour, ce qui est une augmentation non négligeable par rapport à la situation actuelle avec 10 allers-retours par jour. Une cadence aux 30 minutes en heure de pointe aurait nécessité la mise à 2 voies de la ligne dans la forêt de Chinon sur au minimum 5 km, ainsi que des rames supplémentaires, pour un bénéfice relativement limité en terme de

fréquentation, d'après les modélisations effectuées. Néanmoins, l'aménagement proposé à Rivarennnes est relativement léger et n'empêche pas de réaliser l'aménagement cité en forêt de Chinon si un cadencement aux 30 minutes jusque Chinon est souhaité ultérieurement.

Réponse n°3 : Le déplacement de la halte de la Douzillère à Joué-lès-Tours est justifié par la très faible fréquentation actuelle de la halte et la nécessité de desservir le nouveau quartier des Carmeries, à un nouvel emplacement permettant une desserte renforcée par rapport à la gare de La Douzillère car desservi par les trains Tours-Loches et les trains Tours-Chinon, et plus propice à la création d'un pôle d'échanges où convergeraient 4 lignes de car. Le lycée Jean Monnet est desservi dans le projet par une ligne de car de maillage, mais surtout par des lignes scolaires, qui constituent aujourd'hui le mode de transport principal depuis les secteurs

hors métropole (principalement la CC Touraine Vallée de l'Indre) pour se rendre au lycée. A noter que les élèves utilisant aujourd'hui la halte sont en large majorité issus d'établissements privés.

Réponse n°4 : Le déplacement de la halte de Saint-Antoine-du-Rocher vise à rapprocher cette halte du bourg de Saint-Antoine. Suite à la concertation, il est proposé de ne pas poursuivre le projet.

Réponse n°5 : Des infrastructures de retournement existent déjà à Saint-Aignan – Noyers, et sont utilisées plusieurs fois par jour, bien qu'elles impliquent des manœuvres pouvant compliquer l'exploitation, sans que cela n'ait été identifié aujourd'hui comme un obstacle majeur à la mise en place de l'offre ou la robustesse. Certains trains marqués comme destination Bléré dans le dossier de concertation continueront, comme aujourd'hui, d'aller jusqu'à Saint-Aignan – Noyers (configuration similaire sur l'axe

Port-de-Piles où certains trains seront prolongés à Poitiers).

Concernant les cadencements, les flux sur les lignes Tours-Saumur et Tours-Blois (ainsi que Tours-Loches et Tours-Azay) sont plus importants que les autres lignes. De ce fait, une fréquence aussi importante sur les autres lignes du SERM n'était pas nécessaire. Par ailleurs, l'offre a été pensée en complémentarité avec les cars, de manière à proposer des offres en transport les plus directes vers les destinations principales. Par exemple, sur la ligne Tours - Château-du-Loir, les principaux flux du corridor sont orientés à part similaire vers Tours-Centre et vers Tours-Nord ; il est donc proposé dans le projet que le corridor soit desservi à la fois par la ligne ferroviaire ayant pour destination le centre de Tours, compétitive en temps de parcours par rapport à la voiture pour ce trajet, et par une ligne routière directe, terminus Vaucanson, ayant un temps de parcours

		comparable à celui de la voiture mais meilleur qu'une combinaison train+bus/tram
Comité Urgence LCCLT	<p>Q1 : Le traitement de la gare de Joué-lès-Tours qui correspond à la bifurcation pour Loches et Chinon nous interpelle, notamment le fait qu'une liaison tram-train soit envisagée en permettant la correspondance de tram à l'arrêt République, pourquoi ?</p> <p>Q2 : La suppression de la Douzillère pour créer une halte à Joué-Gutenberg afin d'accompagner le développement de la ZAC des Carmeries ne permettrait plus aux lycéen-nes de Loches et ses environs de se rendre par le train au lycée Jean MONNET, pourquoi ce choix ?</p>	<p>Réponse n°1 : La liaison citée est une liaison piétonne, visant à raccourcir et sécuriser les trajets en correspondance entre la gare de Joué-lès-Tours et l'arrêt « République » du tramway A. Le nombre de personnes empruntant cette liaison étant amené à augmenter avec l'augmentation de fréquence des trains, il était nécessaire que le cheminement soit amélioré. Il ne s'agit pas de la conversion en tram-train ou tramway rapide de la ligne Tours-Loches, qui a été écartée en cours d'études du fait de sa faisabilité incertaine et son coût élevé pour un bénéfice non probant. Les lignes Tours-Loches et Tours-Chinon sont dans le projet maintenues dans le réseau ferré national et les trains ne sont pas limités à Joué-lès-Tours.</p>

Réponse n°2 : Le déplacement de la halte de la Douzillère à Joué-lès-Tours est justifié par la très faible fréquentation actuelle de la halte et la nécessité de desservir le nouveau quartier des Carmeries, à un nouvel emplacement permettant une desserte renforcée par rapport à la gare de La Douzillère car desservi par les trains Tours-Loches et les trains Tours-Chinon, et plus propice à la création d'un pôle d'échanges où convergeraient 4 lignes de car. Le lycée Jean Monnet est desservi dans le projet par une ligne de car de maillage, mais surtout par des lignes scolaires, qui constituent aujourd'hui le mode de transport principal depuis les secteurs hors métropole (principalement la CC Touraine Vallée de l'Indre) pour se rendre au lycée. A noter que le lycée Jean Monnet n'est pas le lycée de secteur du bassin Lochois et que les élèves utilisant aujourd'hui la halte sont en large majorité issus d'établissements privés.

