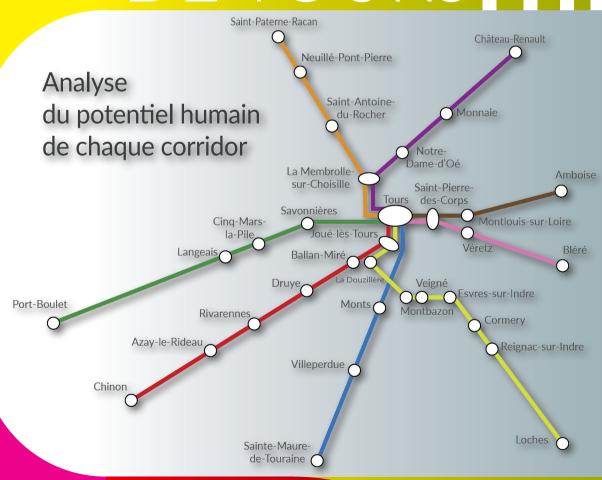


ÉTOILE

FERROVIAIRE

DETOURS



SOMMAIRE

Préambule	3
Les corridors identifiés dans le département d'Indre-et-Loire	4
Principaux résultats par corridor	6
Corridor Tours - Amboise	13
Corridor Tours - Bléré	21
Corridor Tours - Loches	29
Corridor Tours - Château-Renault	37
Corridor Tours - Port de Piles	45
Corridor Tours - Saint-Paterne-Racan	53
Corridor Tours - Port-Boulet	61
Corridor Tours - Chinon	69



PRÉAMBULE

La densité de l'étoile ferroviaire de Tours et son rôle sur le réseau ferré national rendent complexe son exploitation. D'après la SNCF, le réseau actuel frôle la saturation aux heures de pointe, notamment dans la section entre les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Cette situation limite fortement les capacités de développement des services ferroviaires sur l'ensemble du réseau, y compris sur des branches très peu circulées. Pourtant l'étoile ferroviaire apparaît comme un atout et la volonté d'augmenter l'offre, demeure une volonté des élus locaux, traduite dans différents documents d'urbanisme (les SCoT, par exemple).

Devant ces difficultés techniques et les moyens financiers limités, les choix sur les investissements ferroviaires doivent nécessairement être ciblés en fonction des usagers à desservir, et plus globalement des besoins de mobilité entre la Métropole de Tours et les territoires périurbains du département.

Dans cet objectif, la présente étude propose :

- d'identifier les aires d'attractivité des 8 branches ferroviaires de l'étoile tourangelle;
- de recenser, pour chaque corridor, la présence humaine au travers de plusieurs indicateurs (habitants, emplois, actifs occupés, logements);
- d'appréhender les interconnexions possibles entre le réseau ferroviaire et les circulations routières.

Un classement des corridors est établi à partir de ces critères et de leurs analyses, donnant la possibilité aux différents gestionnaires du réseau ferroviaire et aux élus d'identifier les secteurs à développer en priorité.



Méthodologie

À chaque ligne ferroviaire est associé un corridor, c'est-à-dire un périmètre dans lequel un habitant est supposé trouver un intérêt à rejoindre une gare. Pour déterminer cette zone de chalandise, la méthode consiste à intégrer les territoires situés à moins de 10 kilomètres (à vol d'oiseau) de chaque gare (moins de 5 kilomètres pour les gares localisées à proximité du cœur de la Métropole de Tours, comme par exemple Monts, Ballan-Miré, Druye, Saint-Genouph, Savonnières, la Membrolle-sur-Choisille, Notre-Dame-d'Oé, Montlouis-sur-Loire). La prise en compte des coupures, notamment liées aux cours d'eau, a permis d'affiner les corridors.

Selon ces critères, certaines communes sont intégrées dans deux corridors. Or dans ce cas, leurs résultats apparaissent dans les deux corridors, car chacun est analysé de manière indépendante.

À la convergence des lignes ferroviaires ont été identifiées les communes du "cœur métropolitain desservi", c'est-à-dire des communes du centre de la Métropole qui bénéficient de la présence d'une gare (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours) et celles faisant l'objet de réflexions pour en ouvrir une (Fondettes/Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche).

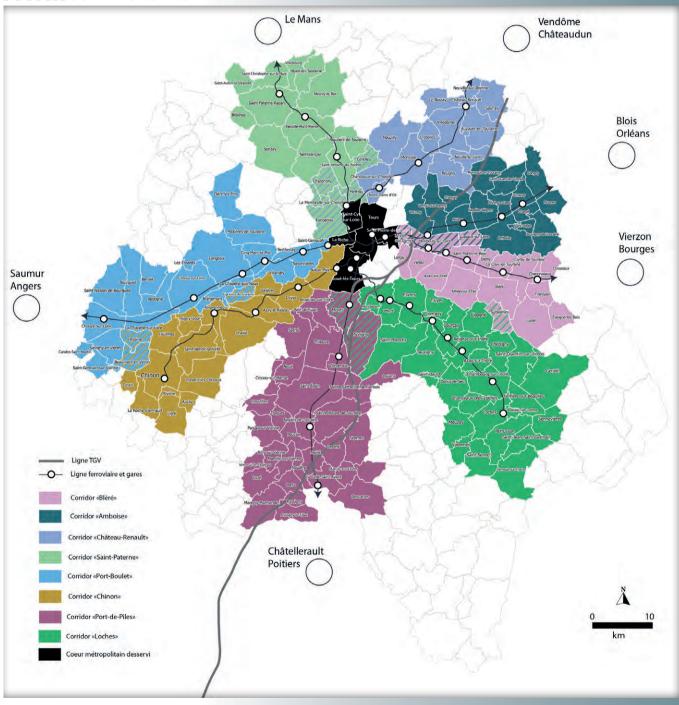
Principaux résultats à l'échelle des territoires desservis par le train

Dans ce rapport sont présentés les résultats d'une analyse démographique et socio-économique appliquée à chaque corridor (source : INSEE). Sont ainsi recensés et analysés la population, les emplois, les actifs occupés et les logements (2013 étant l'année de référence). Une réflexion sur les liens domicile-travail et sur les trafics routiers complète l'étude comparative entre les corridors.

		Habitants	Emplois	Actifs occupés	Logements
Corridors ferroviaires (hors cœur métropolitain desservi)	Total	292.000	104.500	128.200	125.600
	Part départementale	49%	43%	52%	41%
(avec le cœur métropolitain	Total	506.400	218.600	212.000	247.500
	Part départementale	84%	90%	86%	80%

Le recensement INSEE de 2013 estime que la moitié de la population du département d'Indre-et-Loire vit dans une commune intégrée dans au moins un corridor ferroviaire. Ce taux grimpe à plus de 80% lorsqu'on y ajoute les habitants des communes du cœur métropolitain desservi. Ces taux sont globalement similaires pour les trois autres indicateurs (emplois, actifs occupés et logements). Ces résultats montrent que l'étoile ferroviaire de Tours irrigue largement le territoire départemental, ou en tout cas possède un potentiel de desserte très intéressant.

I I I I I I CORRIDORS ÉTUDIÉS





L'analyse plus fine, à l'échelle de chaque corridor, permet d'une part de les comparer, et d'autre part d'en effectuer un classement. Pour hiérarchiser les corridors, nous avons utilisé l'indicateur "intensité humaine par kilomètre de ligne". Il s'agit de rapporter à la distance de la ligne ferroviaire, le nombre d'habitants, le nombre d'emplois et le nombre d'actifs occupés présents.

À partir de cet indicateur, le corridor "Amboise" ressort largement en première position, devant celui de Bléré. Ces deux corridors se situent dans le Val de Loire, historiquement urbanisés en priorité, mais désormais fortement contraints par les risques d'inondation.

Les corridors de Loches, Château-Renault et Port-de-Piles occupent les places suivantes (3ème à 5ème position). Tous les trois se situent sur les plateaux au Nord de la Loire ou au Sud du Cher. Ils sont donc moins soumis aux contraintes d'inondation. Un bémol toutefois sur ce critère pour les corridors "Loches" et "Port-de-Piles", car composés en partie par des communes de la vallée de l'Indre.

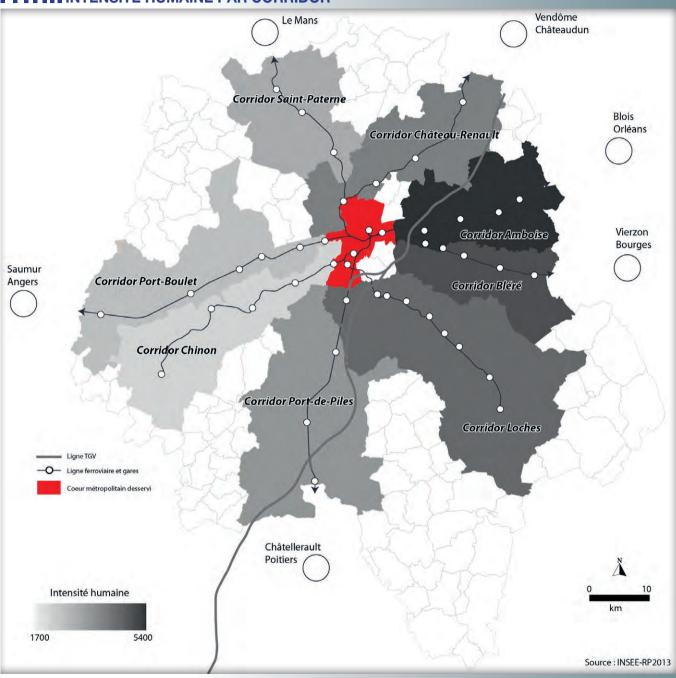
Enfin, les corridors "Saint-Paterne", "Port-Boulet" et "Chinon" occupent les dernières places du classement, le corridor "Chinon" présentant un niveau d'intensité humaine bien inférieur aux autres secteurs.

Sans Tours et les communes du cœur métropolitain	Population 2013	Emploi 2013	Actifs Occupés en 2013	Logements en 2013	Km de ligne	Intensité humaine par km ligne
Corridor Amboise	50.116	18.875	20.806	23.488	17	5.377
Corridor Bléré	46.032	11.296	19.985	20.703	24	3.290
Corridor Loches	54.248	19.303	25.890	25.463	35	2.874
Corridor Château-Renault	46.041	14.294	20.288	19.545	33	2.443
Corridor Port-de-Piles	39.706	11.043	17.059	19.128	32	2.126
Corridor Saint-Paterne	32.389	8.888	14.254	13.925	30	1.882
Corridor Port-Boulet	38.379	12.747	16.295	18.943	37	1.822
Corridor Chinon	36.940	15.977	15.444	18.560	40	1.696

Au-delà des limites départementales, le réseau ferroviaire permet de relier une variété de pôles urbains. Sur ce critère, les corridors "Amboise", "Port-de-Piles", "Saint-Paterne" et "Port-Boulet" occupent les positions les plus favorables en rejoignant respectivement Blois/Orléans, Châtellerault/Poitiers, Le Mans et Saumur/Angers.

Inversement, les lignes ferroviaires des corridors "Chinon" et "Loches" ne dépassent pas la frontière départementale pour le transport de voyageurs.

La grande périphérie Est de la Métropole tourangelle (de Château-Renault à Loches) présente la présence humaine la plus importante. Inversement, les secteurs Ouest affichent les niveaux d'intensité humaine les moins élevés.



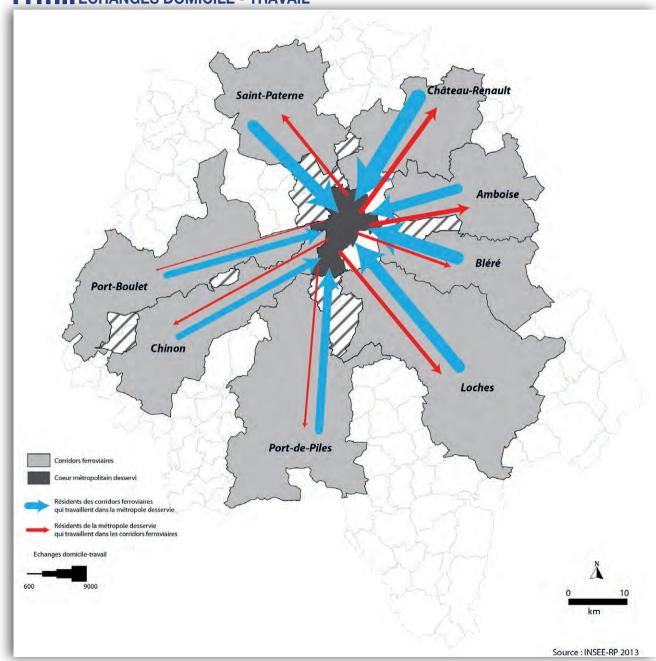
Des échanges d'actifs importants entre les corridors ferroviaires et le cœur de la métropole desservie

Près de 37.000 personnes actives habitent dans les corridors ferroviaires et occupent un emploi situé dans l'une des 5 communes du cœur métropolitain desservi. Inversement, près de 10.300 habitants du cœur métropolitain desservi occupent un emploi situé dans une commune périurbaine sous influence d'une gare.

Le corridor "Château-Renault" est celui qui "échange" le plus avec le cœur métropolitain desservi. Inversement, les corridors qui "échangent" le moins avec le cœur métropolitain desservi sont ceux de Port-Boulet, de Chinon et de Port-de-Piles.

Globalement, les secteurs allant de Château-Renault à Loches échangent beaucoup avec la Métropole desservie par le train, ce qui reste cohérent avec l'analyse sur l'intensité humaine.

I I I I I I I I ÉCHANGES DOMICILE - TRAVAIL

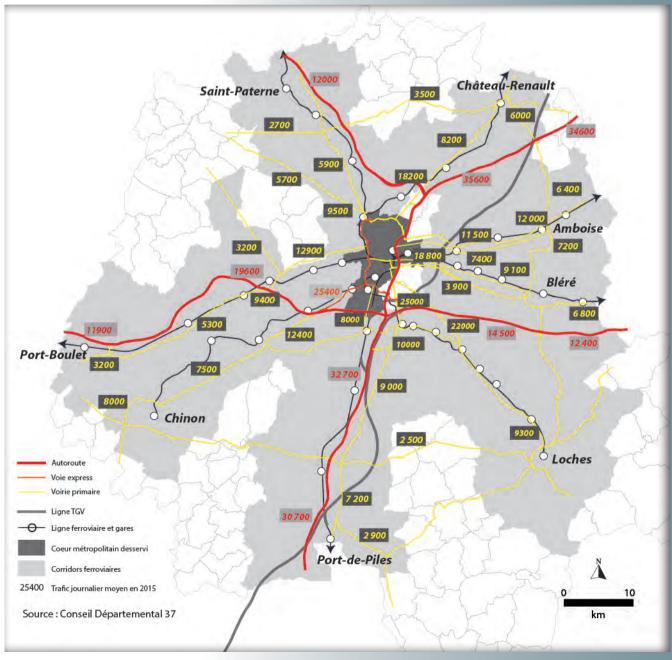


Les corridors ferroviaires d'Amboise, de Loches et de Château-Renault ont la particularité d'attirer un nombre élevé d'actifs qui résident dans le cœur métropolitain desservie (plus de 2.000 chacun). Enfin, le corridor de Saint-Paterne se distingue en ayant d'importants échanges d'actifs avec la Métropole desservie, alors qu'il figure en bas de classement sur le critère de l'intensité humaine.

Des trafics routiers élevés le long des voies ferrées

D'après les comptages disponibles, les grands axes routiers supportent plus de 15.000 voitures quotidiennement en périphérie du cœur de la Métropole de Tours. Une certaine homogénéité se constate donc sur l'ensemble du département. Cependant, les voies les plus chargées au niveau des "portes" de la Métropole se situent toujours dans les corridors compris entre Château-Renault et Loches, avec des pics plus élevés en interface avec le corridor de Loches.

I I I I I I I I TRAFICS ROUTIERS



Une qualité de services ferroviaires très inégale sur le réseau

Les équipements techniques varient selon les axes ferroviaires, allant de la voie unique non électrifiée à la voie double électrifiée. L'écart est également important pour les systèmes de signalisation. Ceci impacte directement le nombre de dessertes quotidiennes proposées sur le département, ainsi que les temps de parcours (qui dépendent également du nombre d'arrêts sur la ligne).

En l'état actuel du réseau ferroviaire, tous les pôles périurbains du département se situent à moins d'une heure de trajet de la gare de Tours. La ligne la plus "rapide" est celle de Port-de-Piles, car bénéficiant d'un bon niveau d'équipement et n'effectuant que 4 arrêts entre Port-de-Piles et Tours.



Les lignes desservant Château-Renault, Amboise, Port-Boulet et Saint-Paterne offrent des vitesses commerciales susceptibles de concurrencer les trajets automobiles. Inversement, les axes "Chinon" et "Bléré", bien que possédant des équipements techniques rénovés récemment, proposent une vitesse commerciale modeste (autour de 60 km/h). Le nombre d'arrêts à effectuer sur le trajet explique en grande partie cette situation.

Enfin, la ligne Tours-Loches se distingue par la vétusté de ses installations, qui engendrent logiquement peu de services avec des temps de parcours très élevés et donc non concurrentiels par rapport à la route.

I I I I I I I TEMPS DE PARCOURS EN TRAIN DEPUIS LA GARE DE TOURS



ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS





Une population répartie autour de deux pôles majeurs

En incluant Tours et Saint-Pierre-des-Corps, les communes qui composent le corridor ferroviaire Tours / Amboise accueillent plus de 200.000 habitants. Sans elles, la population redescend autour de 50.000 personnes.

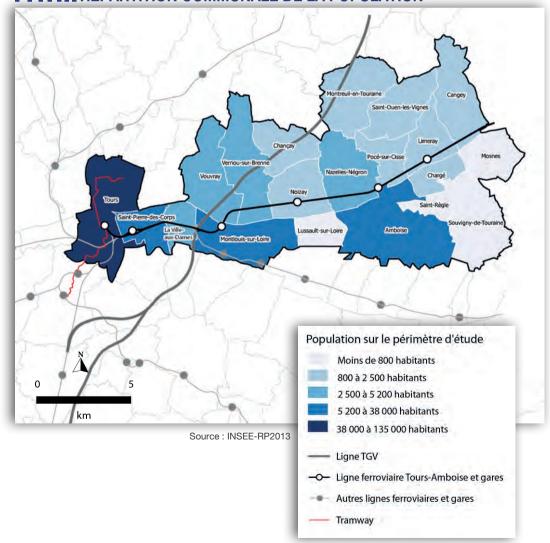
Avec respectivement 10.700 et 13.200 habitants, Montlouis-sur-Loire et Amboise concentrent près de la moitié des habitants. La majorité des communes regroupent moins de 1.500 habitants.

Plus de 31.000 habitants résident dans les communes où se situe une gare (pour la gare d'Amboise, sont pris en compte Amboise, Nazelles-Négron et Pocé-sur-Cisse). Plus de 63% des habitants du corridor ferroviaire vivent donc à proximité directe du réseau ferroviaire.

2ème position

NOMBRE D'HABITANTS

I I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION





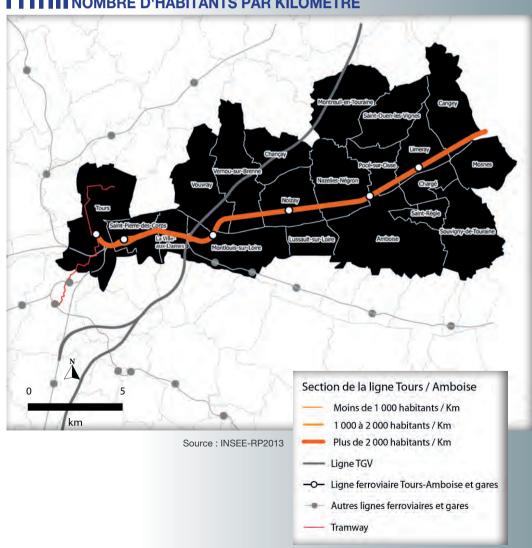


Le corridor d'Amboise est le second plus peuplé des huit corridors ferroviaires, derrière celui de Loches.

Cependant, le nombre d'habitants par kilomètre de ligne ferroviaire est d'une part le plus élevé, et d'autre part supérieur à 2.000 sur l'ensemble du tracé.

Précisons toutefois que le tronçon entre La Ville-aux-Dames et Montlouis-sur-Loire dépasse les 6.000 habitants par km de ligne, puis redescend ensuite aux alentours de 2.000 jusqu'à la frontière départementale.

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



Des emplois majoritairement concentrés sur le pôle urbain d'Amboise

Le corridor ferroviaire Tours / Amboise concentre près de 110.000 emplois, mais qui se limitent à moins de 19.000 sans les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Comme pour les habitants, ce corridor occupe la seconde position parmi les huit corridors ferroviaires.

Le pôle urbain d'Amboise, composé d'Amboise, de Nazellles-Négron et de Pocé-sur-Cisse concentre plus de la moitié des emplois. Sur ce critère, la commune de Montlouis-sur-Loire pèse moins que sur celui des habitants.

Les communes desservies directement par une gare (hors Tours et Saint-Pierre-des-Corps) regroupent environ 13.550 emplois, soit près des $^{3}4$ des emplois localisés dans le corridor ferroviaire.

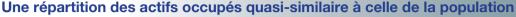
Globalement, les emplois sont moins diffus sur le corridor que les habitants.

2^{ème} position



NOMBRE D'EMPLOIS

I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES EMPLOIS Emplois sur le périmètre d'étude Moins de 250 emplois 250 à 1 400 emplois 1 400 à 4 000 emplois 4 000 à 14 000 emplois 14 000 à 82 000 emplois Source: INSEE-RP2013 Ligne TGV -O- Ligne ferroviaire Tours-Amboise et gares Autres lignes ferroviaires et gares Tramway



Près de 80.000 actifs occupés résident dans le corridor ferroviaire Tours / Amboise. Sans les deux communes du cœur métropolitain, ce nombre chute à moins de 21.000.

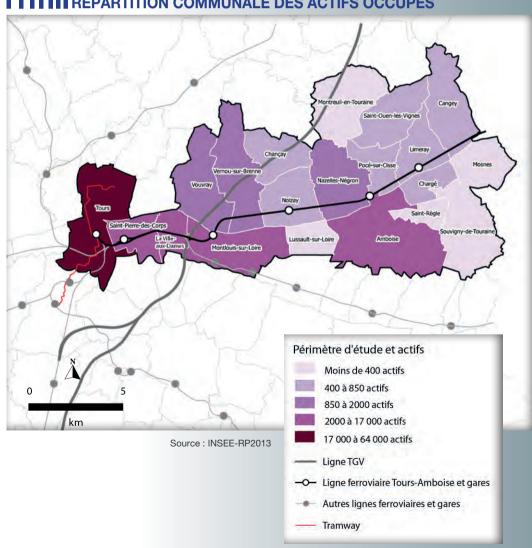
Sur ce critère, le corridor d'Amboise occupe toujours la seconde position en compagnie de Château-Renault et de Bléré, mais toujours derrière le corridor de Loches.



2ème position Même si Amboise reste la commune qui regroupe le plus d'actifs occupés (4.831), elle devance de très peu Montlouis-sur-Loire (4.518). Globalement, la répartition des actifs occupés se diffuse davantage sur le territoire que les emplois. Elle suit logiquement celle des habitants. Comme pour ces derniers, les actifs occupés se retrouvent à plus de 60% dans les communes sur lesquelles se situe une gare (environ 12.500 personnes).

NOMBRE D'ACTIFS **OCCUPÉS**

IIIII RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



Une répartition des logements en corrélation avec celle des habitants

Plus de 23.000 logements sont présents sur le corridor d'Amboise (près de 113.000 avec Tours et Saint-Pierre-des-Corps), maintenant ce territoire en seconde position parmi les huit axes ferroviaires étudiés. La répartition des logements correspond à celle des habitants, avec un bi-pôle Amboise / Montlouis-sur-Loire.

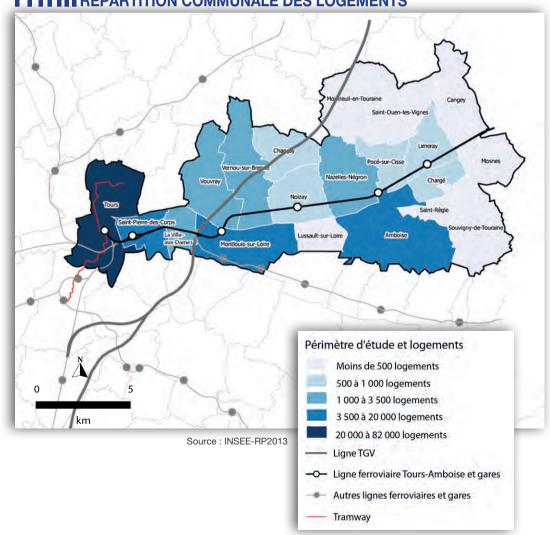
En moyenne, les logements sont occupés par 2,13 habitants sur l'ensemble du corridor, ce qui le place dans la moyenne des territoires étudiés sur le département d'Indre-et-Loire.

64% des logements se situent dans une commune directement desservie par une gare.

2^{ème} position



I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS

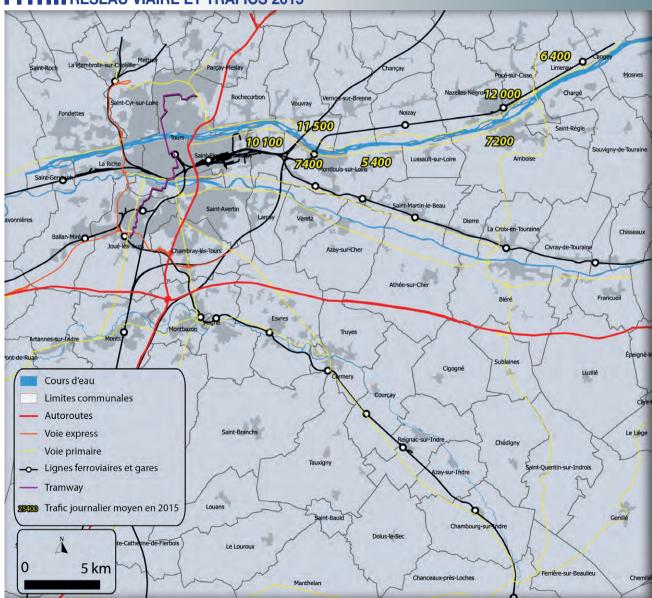




Chacune sur sa rive, la RD952 et la RD751 longent la Loire en accueillant des trafics qui augmentent en approche du cœur de la métropole, pour atteindre respectivement 11.500 et 10.100 véhicules quotidiennement (moyenne lissée sur l'année). Chaque gare de la ligne se situe à proximité directe d'au moins une des deux routes, la RD952 (au Nord de la Loire) étant la plus proche du réseau ferroviaire. Dans le corridor ferroviaire, seulement trois ponts assurent le franchissement de la Loire, l'un entre Montlouis-sur-Loire et Vouvray, les deux autres dans le pôle urbain d'Amboise. Ainsi, seules les gares de Montlouis-sur-Loire et d'Amboise présentent une attractivité pouvant s'étendre sur les deux rives du fleuve.

Les deux routes sont aménagées sur les digues de la Loire. Aucune section ne comporte plus d'une voie par sens, et certaines portions sont limitées à 70 km/h. L'accidentologie reste élevée sur ces deux routes, en comparaison avec les autres grands axes routiers départementaux.

I I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source : Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS





Une répartition diffuse des habitants dans l'ensemble du corridor

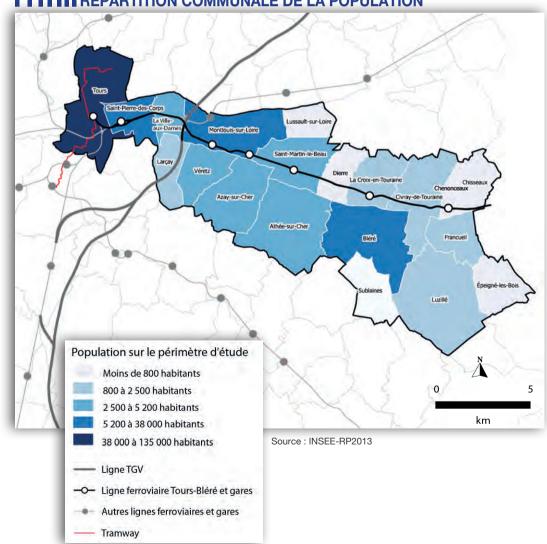
En incluant Tours et Saint-Pierre-des-Corps, les communes qui composent le corridor ferroviaire Tours / Bléré accueillent près de 200.000 habitants. Sans elles, la population redescend à environ 46.000 individus, plaçant ce territoire en 4ème position seulement parmi les 8 corridors étudiés. Hors cœur métropolitain, Montlouis-sur-Loire s'inscrit comme le pôle urbain dominant, loin devant Bléré (10.800 habitants contre 5.300 habitants). Ainsi, la moitié des habitants se répartissent dans les autres communes du corridor ferroviaire.

Ce corridor possède la particularité d'avoir deux gares sur la même commune (Montlouis-sur-Loire), et qui par ailleurs portent le nom des communes voisines : Véretz et Azay-sur-Cher. Les habitants de ces dernières ne résident donc pas à proximité directe du train. La gare de Bléré-la-Croix ne se situe pas non plus sur la commune la plus peuplée (Bléré), mais sur celle de La croix-en-Touraine, sur l'autre rive du Cher.

Ainsi, le corridor ferroviaire de Bléré montre peu de proximité directe entre le train et ses habitants (à peine un tiers des habitants vivent dans une commune du corridor ayant une gare).



I IIII RÉPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION

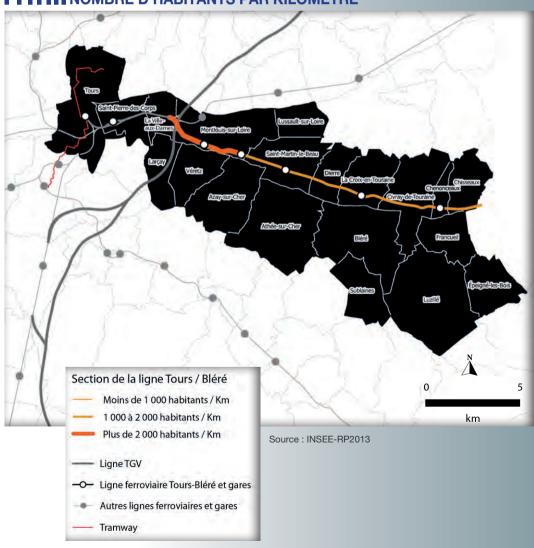


2^{ème} position



En termes d'habitants par kilomètre de ligne ferroviaire, le corridor de Bléré se situe nettement en-dessous de celui d'Amboise (1.959 contre 3.001). La rupture s'effectue au niveau de Montlouis-sur-Loire, commune que l'on retrouve également dans le corridor d'Amboise, avec un niveau de plus de 3.500 habitants par kilomètre entre La Ville-aux-Dames et la halte ferroviaire de Montlouis-Azay. A l'Est de cette dernière, le ratio tombe à 1.255 habitants.

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



Des emplois essentiellement concentrés sur le pôle Montlouis / La Ville-aux-Dames et sur Bléré

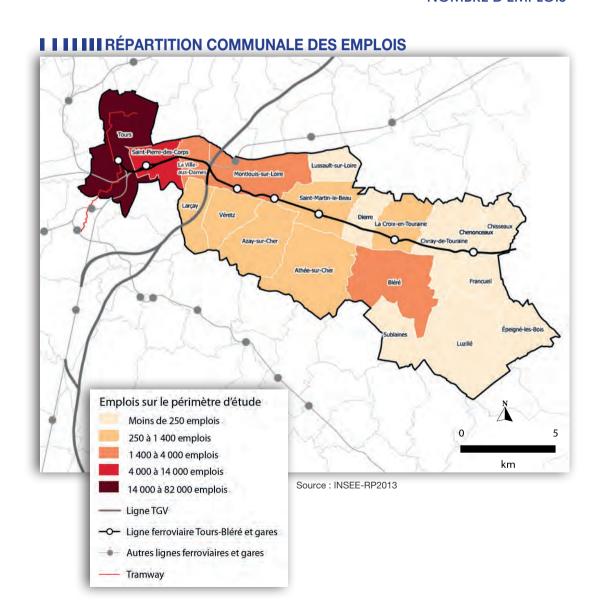
Près de 11.300 emplois sont recensés dans le corridor de Bléré. Ils dépassent 102.000 unités en incluant Saint-Pierre-des-Corps et Tours. Trois communes, Montlouis-sur-Loire, Bléré et La Ville-aux-Dames concentrent 64% des emplois. A peine 4.000 emplois sont ainsi recensés dans les 15 autres communes appartenant au corridor ferroviaire.

Sur ce critère, le corridor de Bléré occupe la 6ème place, devant ceux de Saint-Paterne et de Port-de-piles.

6^{ème} position



NOMBRE D'EMPLOIS



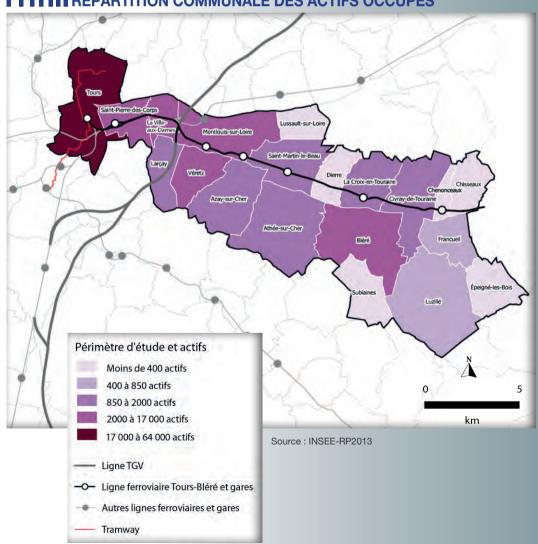


Près de 20.000 actifs occupés vivent sur le périmètre du corridor ferroviaire de Bléré. Avec Tours et Saint-Pierre-des-Corps, cette catégorie de la population dépasse les 78.000 individus. Même si Bléré et le pôle urbain de Montlouis / La Ville-aux-Dames ressortent, ils ne concentrent que la moitié des actifs, l'autre moitié se répartissant dans les 15 autres communes.

4^{ème} position



I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



Le quart des logements se situe à Montlouis-sur-Loire

Hors Tours et Saint-Pierre-des-Corps, le corridor de Bléré totalise plus de 20.000 logements (110.000 avec les deux communes de la Métropole de Tours). Le quart du stock se situe sur la commune de Montlouis-sur-Loire. Bléré et La Ville-aux-Dames, les deux autres communes les plus peuplées du secteur, possèdent un volume de logements bien inférieur à celui de Montlouis-sur-Loire (environ deux fois moins).

En moyenne, les logements sont occupés par 2,22 personnes, ce qui place le corridor de Bléré légèrement au-dessus de la moyenne de l'ensemble des corridors ferroviaires (2,15).



I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS Montlouis-sur-Loire Azay-sur-Cher Athée-sur-Cher Périmètre d'étude et logements Moins de 500 logements 500 à 1 000 logements 5 1 000 à 3 500 logements 3 500 à 20 000 logements Source: INSEE-RP2013 20 000 à 82 000 logements Ligne TGV Ligne ferroviaire Tours-Bléré et gares Autres lignes ferroviaires et gares Tramway

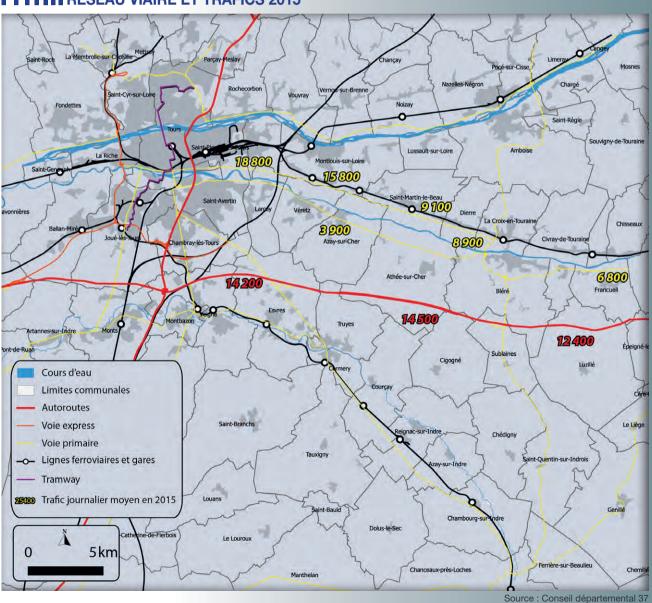
Une circulation importante sur la rive Nord du Cher

Les routes départementales n°76 et 140 irriguent le corridor ferroviaire de Bléré, de part et d'autre du Cher. Comme sur l'ensemble des routes convergentes vers la Métropole de Tours, les trafics augmentent en approche de la principale ville d'Indre-et-Loire. La RD140 est beaucoup plus utilisée que la RD76, et accueille davantage de trafics que les deux autres voies qui longent la Loire (RD751 et RD952, corridor d'Amboise). C'est également elle qui dessert directement les gares/haltes ferroviaires du corridor.

Les deux routes départementales sont aménagées avec une voie de circulation par sens. L'accidentologie y est plus ou moins importante selon les années.

Dans ce secteur, les possibilités de franchir le Cher sont beaucoup plus nombreuses que sur la Loire. Ainsi, chaque gare est accessible depuis la rive opposée grâce à au moins un pont.

I I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS





Le corridor ferroviaire le plus peuplé du département

Avec près de 55.000 habitants, le corridor de Loches dépasse tous les autres corridors du département. En ajoutant Tours et Joué lès Tours, ce sont près de 227.000 habitants qui résident dans ce périmètre.

Ce territoire se caractérise par une concentration des habitants dans quelques communes de la vallée de l'Indre (Monts, Montbazon, Veigné, Esvres-sur-Indre), qui représentent 42% de la population, et sur le pôle urbain de Loches (Loches, Beaulieu-lès-Loches, Perrusson) qui frôle les 20%.

Les communes accueillant une gare totalisent près de 27.000 habitants, soit la moitié des résidents du corridor ferroviaire.



I IIII III RÉPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION Population sur le périmètre d'étude Moins de 800 habitants 800 à 2 500 habitants 2 500 à 5 200 habitants 5 200 à 38 000 habitants 38 000 à 135 000 habitants Ligne TGV km Ligne ferroviaire Tours-Loches et gares Source: INSEE-RP2013 Autres lignes ferroviaires et gares Tramway



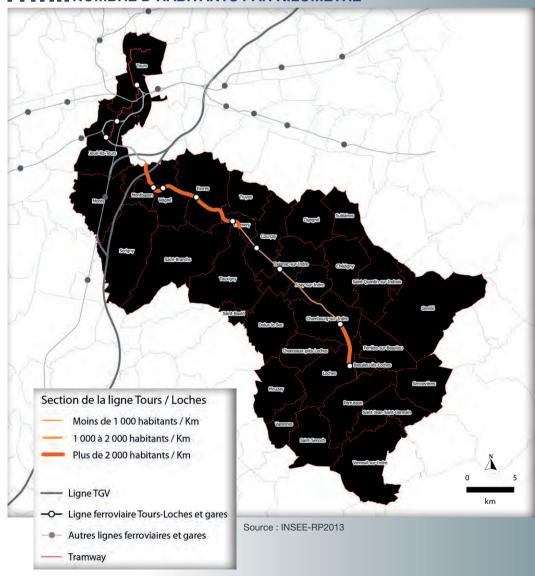


Le nombre moyen d'habitants par kilomètre de ligne ferroviaire dépasse 1.500, ce qui positionne ce corridor ferroviaire à la 3ème place (sur ce critère uniquement).

Le taux est nettement plus élevé dans la vallée de l'Indre et au niveau du pôle urbain de Loches (plus de 2.100 habitants / kilomètre).

Par contre, le tronçon compris entre ces deux sections est moins peuplé, et ne dépasse pas les 1.000 habitants par kilomètre de ligne.

I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



Deux principaux secteurs d'emplois

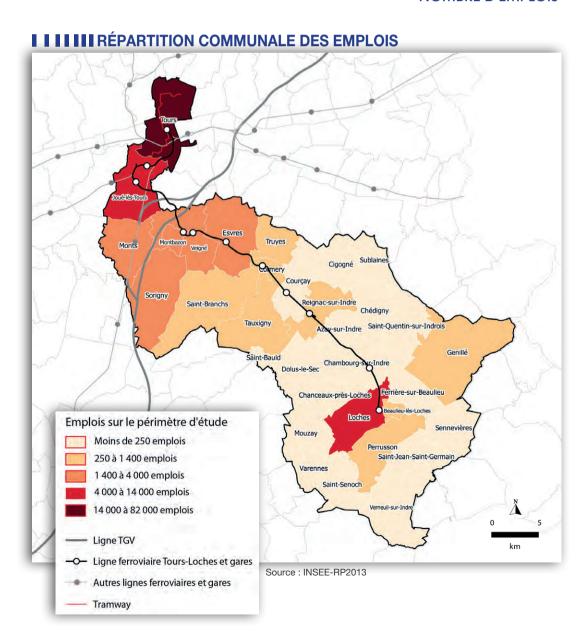
Le corridor ferroviaire de Loches compte également le plus grand nombre d'emplois en comparaison avec les sept autres corridors (19.300 emplois, 113.200 emplois avec Tours et Joué lès Tours). Comme pour les habitants, la vallée de l'Indre et le pôle urbain de Loches concentrent l'essentiel des emplois (près de 70% à eux deux).

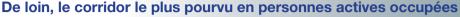
Dans les communes directement desservies par le train sont recensés plus de 11.000 emplois, soit près de 60% de ceux présents sur le territoire.

1^{ère} position



NOMBRE D'EMPLOIS





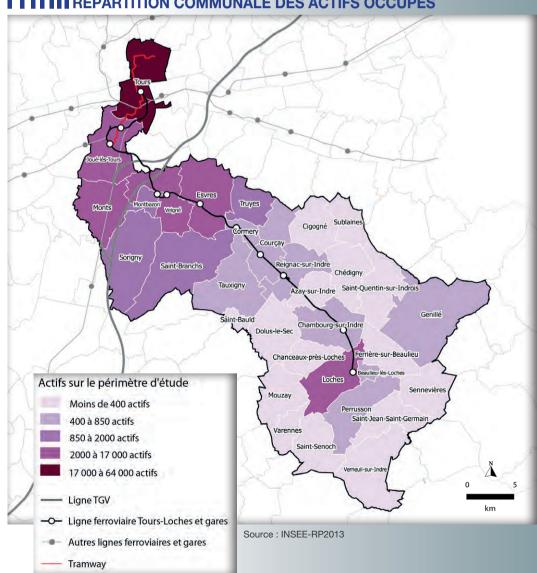
Avec près de 26.000 actifs occupés (95.400 en comptant Tours et joué lès Tours), le corridor de Loches est, de loin, celui qui accueille le plus d'individus parmi l'ensemble des corridors ferroviaires étudiés. Leur répartition reste relativement identique à celle des habitants et des emplois, avec d'une part la vallée de l'Indre, et d'autre part le pôle urbain de Loches, à ceci près que quelques communes supplémentaires de la vallée de l'Indre tiennent leur rang (Sorigny, Saint-Branchs, Truyes). Toutefois, près de la moitié des individus résident dans une commune desservie directement par une gare.

1^{ère} position



NOMBRE D'ACTIFS OCCUPÉS

I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



La moitié des logements située dans la vallée de l'Indre et à Loches

Avec plus de 25.000 logements, le corridor de Loches est également le plus équipé des corridors ferroviaires d'Indre-et-Loire. En ajoutant Tours et Joué lès Tours, le nombre atteint 125.300.

Le stock se concentre majoritairement dans la vallée de l'Indre et à Loches même. Cette dernière rassemble d'ailleurs 15% des logements, ce qui la place en première position du corridor.

En moyenne, les logements sont occupés par 2,13 personnes, soit un taux équivalent à la moyenne générale (2,15).



I I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS Esvres-sur-indre og Saint Branch Sorigny eignac-sur-Indre Chediany Genillé Chambo Logements sur le périmètre d'étude Moins de 500 logements 500 à 1 000 logements 1 000 à 3 500 logements 3 500 à 20 000 logements 20 000 à 82 000 logements Ligne TGV Ligne ferroviaire Tours-Loches et gares Source: INSEE-RP2013 Autres lignes ferroviaires et gares Tramway



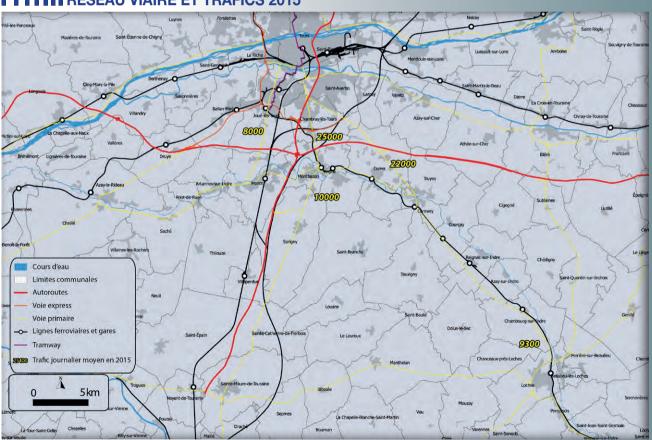
La ligne ferroviaire de Loches possède la particularité de croiser deux routes départementales à forts trafics : la RD910, ancienne route nationale 10 reliant Paris à Bordeaux, et la RD943, ancienne route nationale 143 reliant Tours à Châteauroux. En approche de la Métropole de Tours, le trafic dépasse largement les 20.000 véhicules par jour sur les deux axes, ce qui en fait l'entrée urbaine la plus fréquentée.

La RD17, qui traverse les communes de la vallée de l'Indre, relie les deux ex-routes nationales, tout en desservant directement les gares d'Esvres-sur-Indre, de Veigné et de Montbazon.

La RD86 croise également la ligne de chemin de fer, à Joué lès Tours.

L'ensemble du système viaire permet ainsi des connexions intéressantes avec le rail. Ce secteur, notamment la RD943, fait régulièrement l'objet d'aménagements de sécurisation en raison de son caractère accidentogène important.

I I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source: Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS



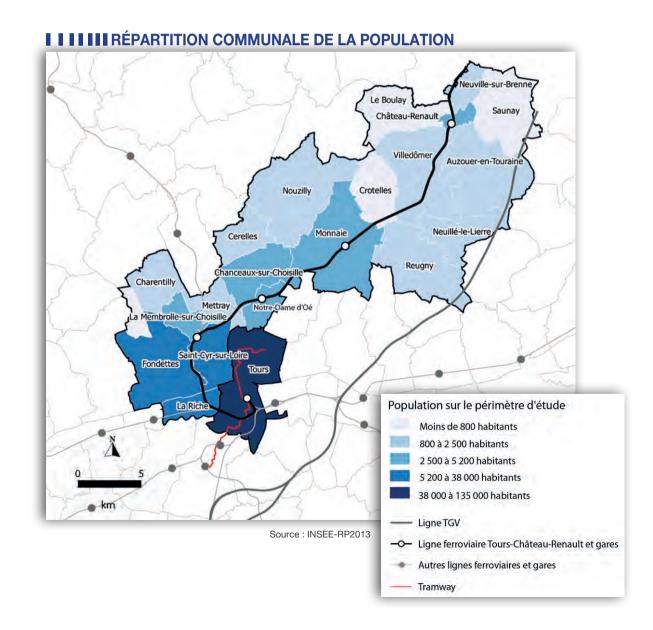


Une population relativement bien répartie le long de la ligne ferroviaire

Avec 46.000 habitants (207.000 avec Tours, La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire), le corridor ferroviaire de Château-Renault dépasse légerement celui de Bléré. Cependant, les 10.000 habitants de Fondettes sont inclus dans ce calcul.

Dans ce corridor, les communes les plus peuplées sont celles déjà équipées d'une gare. Elles regroupent près de la moitié des habitants.



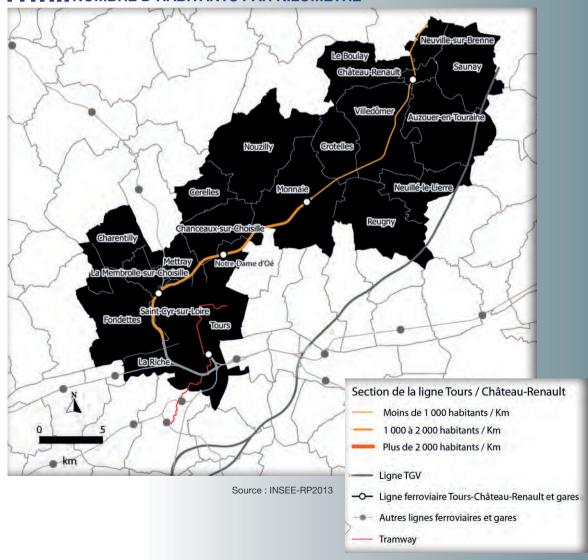






Le nombre moyen d'habitants par kilomètre de ligne atteint 1.395, soit la 4ème position parmi les corridors ferroviaires du département. Ce taux est beaucoup plus élevé entre Monnaie et Fondettes, qu'entre Monnaie et Château-Renault. Cette seconde section passe en-dessous du seuil des 1.000 habitants par kilomètre de voie ferrée.

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE

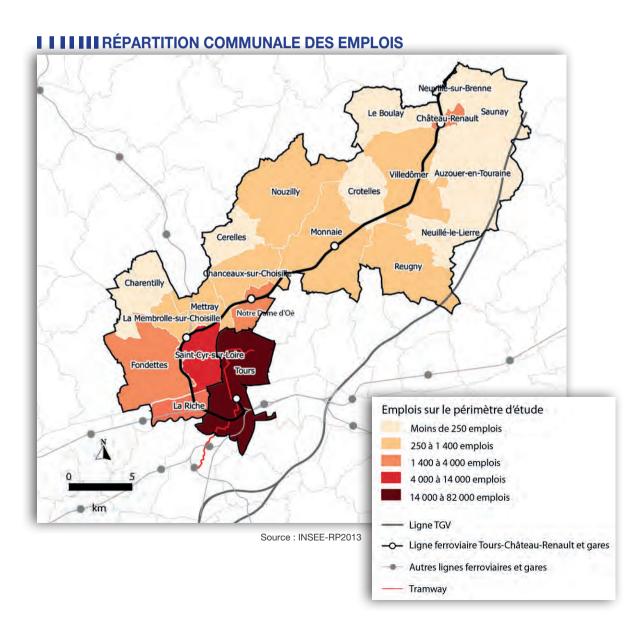


Une répartition des empois plus diffuse que la population

Près de 14.300 emplois sont localisés dans le corridor ferroviaire de Château-Renault (plus de 104.000 avec Tours, La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire). Comme pour les habitants, Fondettes en accueille une part importante (23%). Le reste de l'emploi se diffuse largement sur le territoire. Il n'y a que Château-Renault qui se distingue en accueillant pratiquement autant d'emplois que Fondettes.

4^{ème} position





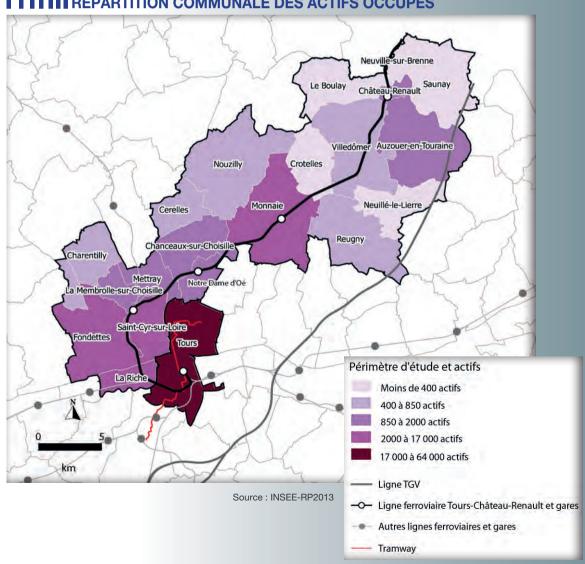


Près de 20.300 personnes actives occupées résident dans le corridor ferroviaire de Château-Renault. Elles sont près de 85.000 avec les communes de Tours, Saint-Cyr-sur-Loire et de La Riche. Fondettes totalise plus de 20% des personnes, ce qui en fait la commune la plus pourvue du corridor. Comme pour les habitants, les actifs occupés se répartissent de manière assez équivalente dans les communes équipées d'une gare.

3^{ème} position



IIIII RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



Une répartition des logements qui suit également la ligne de chemin de fer

Environ 19.500 logements sont recensés dans le corridor ferroviaire de Château-Renault (près de 116.000 en incluant les trois communes du cœur de la métropole). Leur répartition suit la même logique que celle des habitants (plus de 20% à Fondettes, puis Château-Renault quelques points en-dessous, et enfin une répartition relativement homogène dans les autres communes).

Cependant, ce corridor est celui où la taille moyenne des ménages est la plus élevée, avec 2,36 personnes par logement. Dans ce corridor, seule Château-Renault n'atteint pas la moyenne de 2 personnes par logement.



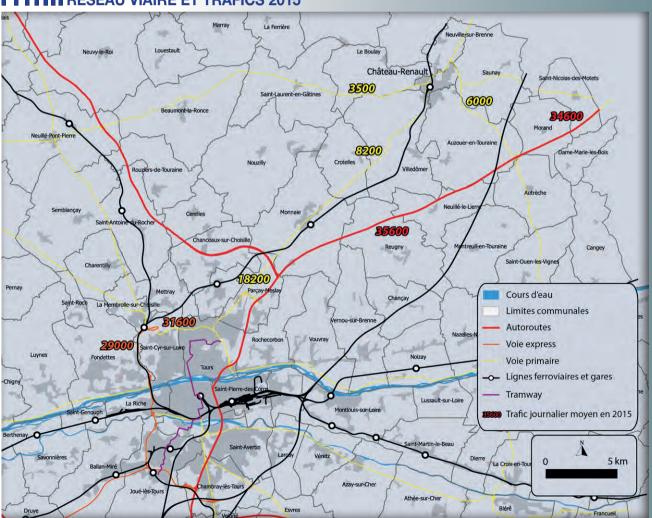
I I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS sur-Brenne Château-Renault Saunay Le Boulay Auzouer-en-Tourain Villedôm Nouzilly Crotelles Monnaie Neuillé-le-Lierre Cerelles Reugny Chanceaux-sur-Chois Charentilly Mettray Notre Dame d'Oé La Membrolle-sur-Choisille int-Cyr-sur-Loire Fondettes Périmètre d'étude et logements Moins de 500 logements 500 à 1 000 logements 1 000 à 3 500 logements 3 500 à 20 000 logements 20 000 à 82 000 logements Ligne TGV Source: INSEE-RP2013 -O- Ligne ferroviaire Tours-Château-Renault et gares Autres lignes ferroviaires et gares Tramway

Une voie ferrée longée par l'ancienne route nationale 10

Bien que longée par la RD910, seulement deux gares de la ligne ferroviaire en sont directement desservies : celle de Monnaie et celle de Château-Renault. A leur hauteur, les niveaux de trafics routiers restent modestes (moins de 10.000 véhicules par jour).

La situation de la gare de la Membrolle-sur-Choisille interpelle, dans le sens où elle se situe à la porte du cœur métropolitain, tout en étant à la convergence de deux axes routiers majeurs, la RD938 et la RD959. Dans son secteur, ce sont environ 30.000 véhicules qui transitent quotidiennement. Pour autant, il s'agit d'une gare difficile d'accès et très peu desservie à ce jour.

I I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source : Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS





Une population relativement diffuse dans le corridor

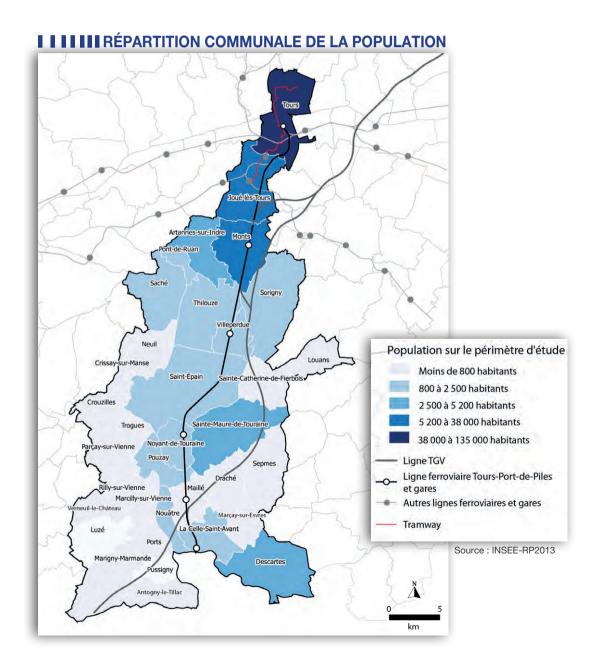
Moins de 40.000 personnes résident dans le corridor ferroviaire de Port-de-Piles (212.000 avec Tours et Joué lès Tours). Son poids démographique est donc relativement modeste par rapport aux corridors présentés précédemment.

Hormis Monts, aucune commune ne présente plus de 5.000 habitants, la plupart en ayant même moins de 2.000.

Environ 11.200 personnes vivent dans les communes équipées d'une gare, soit près du tiers des habitants du corridor. Cependant, la commune de Monts regroupe la moitié de ces personnes.

5ème position

NOMBRE D'HABITANTS

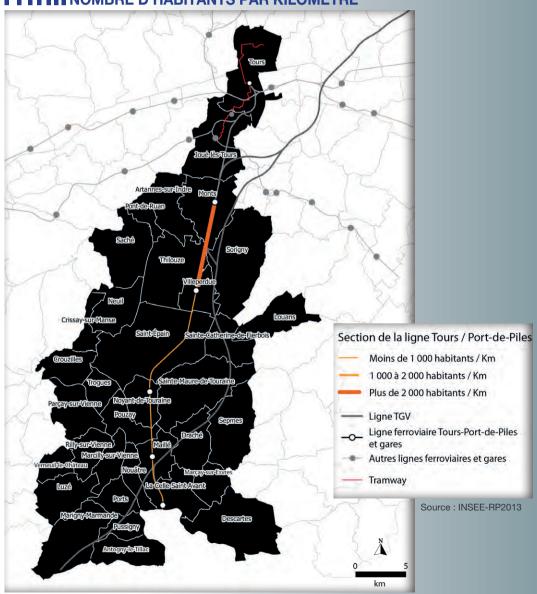






Le nombre d'habitants par kilomètre de ligne est très modeste au Sud de Villeperdue (moins de 1.000). Une certaine densité humaine apparaît au Nord de Villeperdue, en particulier grâce à la présence de la commune de Monts.

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



Des emplois davantage ciblés sur le territoire

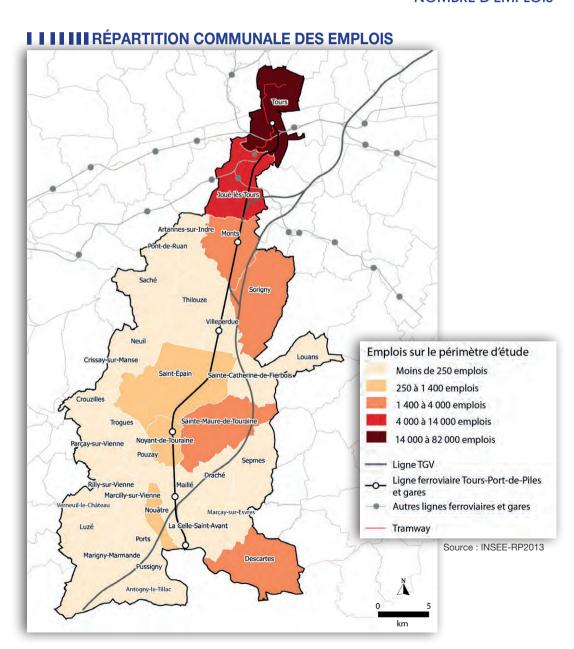
A la différence de la population, les 11.000 emplois présents dans le corridor ferroviaire sont davantage regroupés sur quelques communes. Ressort ainsi la commune de Sorigny, au travers de sa zone d'activités ISOPARC, qui connaît une croissance remarquée depuis quelques années.

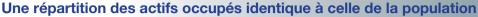
Apparaît également le pôle urbain Sainte-Maure-de-Touraine / Noyanten-Touraine, et dans une moindre mesure, la commune de Descartes. Monts reste la cité qui accueille le plus d'emplois sur l'ensemble du corridor (à l'exclusion de Tours et de Joué lès Tours).

7^{ème} position



NOMBRE D'EMPLOIS



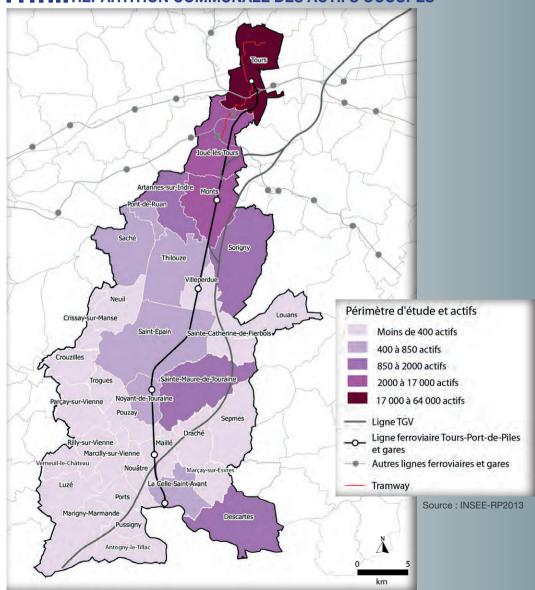


Sur le territoire du corridor, les 17.000 personnes actives occupées sont globalement réparties de la même manière que la population. Monts accueille le ¼ des individus, permettant ainsi aux communes desservies directement par le train d'atteindre près de 5.000 personnes.

5^{ème} position



I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS

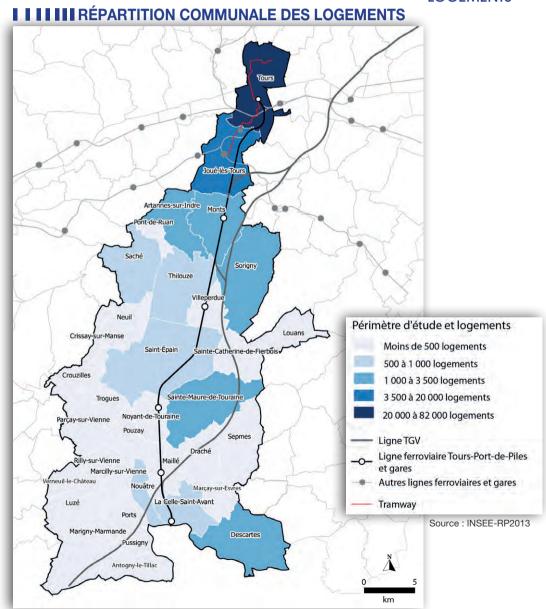


Près de 40% des logements recensés dans trois communes

Le corridor ferroviaire totalise un peu plus de 19.000 logements. Monts, Descartes et Sainte-Maure-de-Touraine en rassemblent près de 40%. Parmi ces trois villes, seules Monts possède une gare sur son territoire et Sainte-Maure-de-Touraine se situe à proximité de la gare de Noyant-en-Touraine. Le reste du stock de logements se diffuse sur le territoire.

Avec 2,08 personnes par logement, le corridor de Port-de-Piles est inférieur à la moyenne de l'ensemble des corridors ferroviaires du département (2,15).



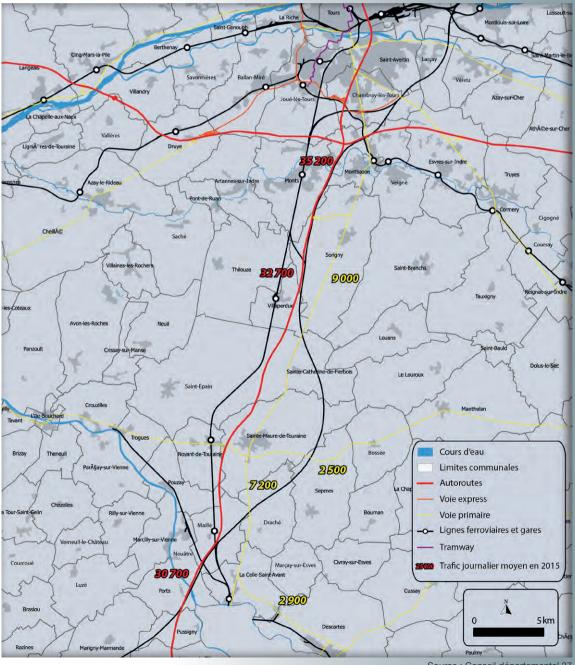




La ligne de chemin de fer Tours / Port-de-Piles est bordée par l'autoroute A10 et par la RD910. L'A10 accueille l'essentiel du trafic, mais seulement deux échangeurs assurent l'accès à des gares : l'échangeur n°24 de Sorigny permet de rallier la gare de Monts et celui de Sainte-Maure-de-Touraine (n°25) assure un lien vers la gare de Noyant-de-Touraine. Cependant, parmi les 30.000 à 35.000 véhicules quotidiens qui circulent dans ces sections de l'autoroute, un nombre inconnu serait susceptible de se rabattre sur une de ces deux gares.

La RD910 est plus éloignée des gares, mais aussi moins fréquentée que l'A10. Jusqu'à Monts, le trafic n'atteint pas 10.000 véhicules par jour. Seule la gare de Port-de-Piles se retrouve directement connectée à l'ancienne route nationale, qui dans ce secteur voit circuler environ 7.000 véhicules par jour.

I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source: Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS





Une population répartie de manière diffuse

Bien que dénombrant environ 32.400 habitants (193.700 avec Tours, Saint-Cyr-sur-Loire et La Riche), le corridor ferroviaire de Saint-Paterne ne possède pas de pôle urbain qui ressort clairement du point de vue démographique. En effet, la population se concentre essentiellement dans les communes de la Métropole de Tours (Fondettes, principalement, puis La Membrolle-sur-Choisille), puis se répartie de manière relativement équilibrée sur le reste de son territoire. Ainsi, parmi ces communes, aucune ne compte plus de 2.100 habitants.

Ainsi, les gares sont globalement éloignées des habitants. Seule celle de Saint-Paterne-Racan est bien connectée au bourg, alors que la commune de La Membrolle-sur-Choisille a inscrit dans son PLU la volonté d'améliorer les liens entre son tissu urbain et la gare.

8ème position NOMBRE D'HABITANTS

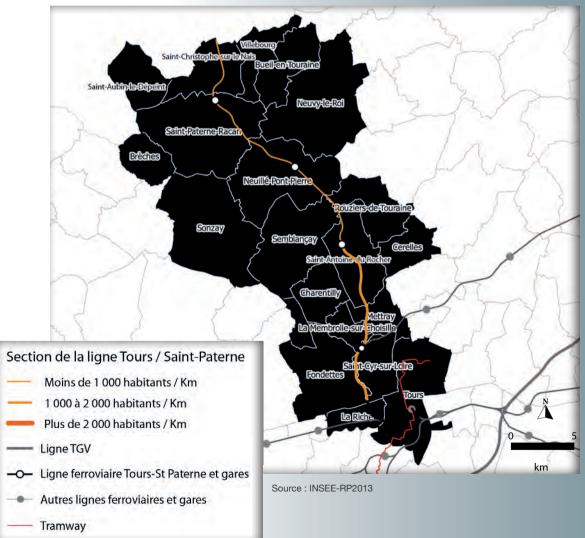
I IIII III RÉPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION Bueil-en-Touraine -le-Dépeint Neuvy-le-Roi Saint-Paterne-Ra Neuillé-Pont-Pie uziers-de-Touraine Sonzay Semblançay Cerelles Charentilly Population sur le périmètre d'étude La Membrolle-sur-Choisille Moins de 800 habitants Saint-Cyr-sur-Loire 800 à 2 500 habitants 2 500 à 5 200 habitants 5 200 à 38 000 habitants La Rid 38 000 à 135 000 habitants Ligne TGV km Ligne ferroviaire Tours-Chinon et gares Source: INSEE-RP2013 Autres lignes ferroviaires et gares Tramway





Le nombre d'habitants par kilomètre de ligne ferroviaire est légèrement supérieur à 1.000, soit un résultat globalement faible pour l'ensemble du corridor. Le taux est logiquement beaucoup plus élevé à proximité du cœur de la Métropole (près de 1.800 habitants par kilomètre de ligne) alors qu'il chute au Nord de Saint-Antoine-du-Rocher (environ 500 habitants par kilomètre de ligne).

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



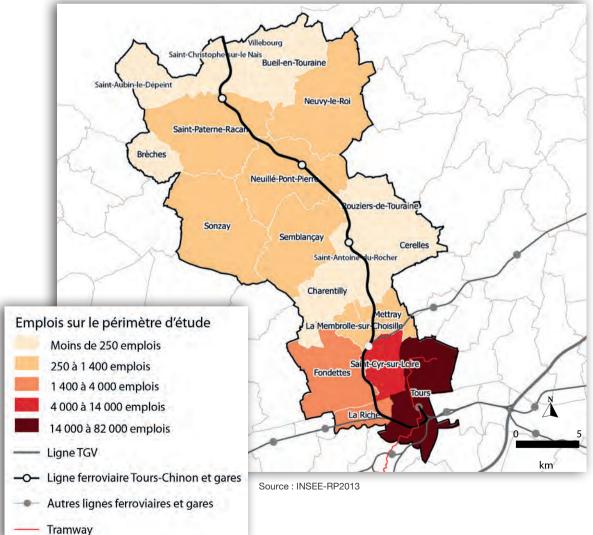
Des emplois aussi diffus que la population

Au même titre que la population, les près de 8.900 emplois présents dans le corridor ferroviaire de Saint-Paterne (98.600 avec Tours, Saint-Cyr-sur-Loire et La Riche) se concentrent essentiellement dans les communes de la Métropole de Tours, en particulier Fondettes. En-dehors de ces communes, aucune ne dépasse les 700 emplois, la plupart affichant même un niveau inférieur à 500 emplois.

8^{ème} position



I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES EMPLOIS



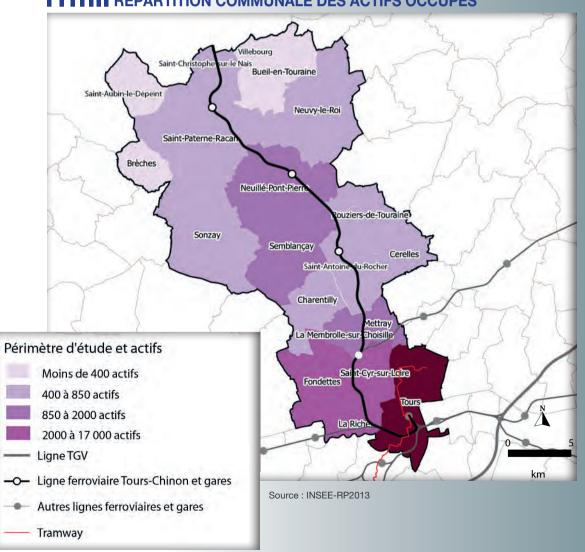


Les 14.200 actifs occupés (78.200 avec Tours, Saint-Cyr-sur-Loire et La Riche) se concentrent également principalement dans la Métropole de Tours. Fondettes en accueille plus du tiers, et le reste se diffuse globalement dans le reste des communes. Cependant, une petite polarité se forme entre Neuillé-Pont-Pierre et Semblançay, liée principalement au nombre d'habitants de ces deux communes, légèrement supérieur à ces voisines.

8^{ème} position



I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



Même logique de répartition pour les logements que pour les habitants

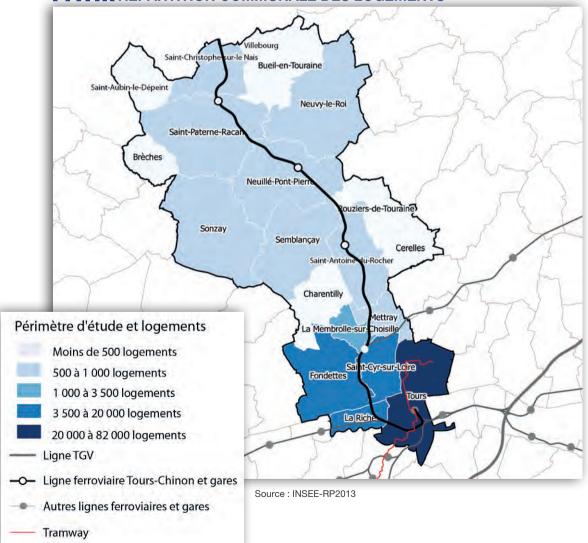
Près de 14.000 logements sont présents dans le corridor ferroviaire (110.000 en comptant Tours, Saint-Cyr-sur-Loire et la Riche). Le tiers se situe à Fondettes, avec un niveau qui avoisine la moitié des logements en ajoutant les deux autres communes de la Métropole de Tours (la Membrolle-sur-Choisille et Mettray). Le reste du stock d'habitats se diffuse dans le corridor, en rapport avec le nombre d'habitants par localité.

Le corridor se démarque toutefois par un nombre élevé d'habitants par logement (2,33, soit le second parmi l'ensemble des corridors ferroviaires étudiés). Ce critère ne répond cependant à aucune logique territoriale, car on retrouve des ratios faibles et élevés dans des communes proches et éloignées de la Métropole de Tours.

8ème position

NOMBRE DE
LOGEMENTS

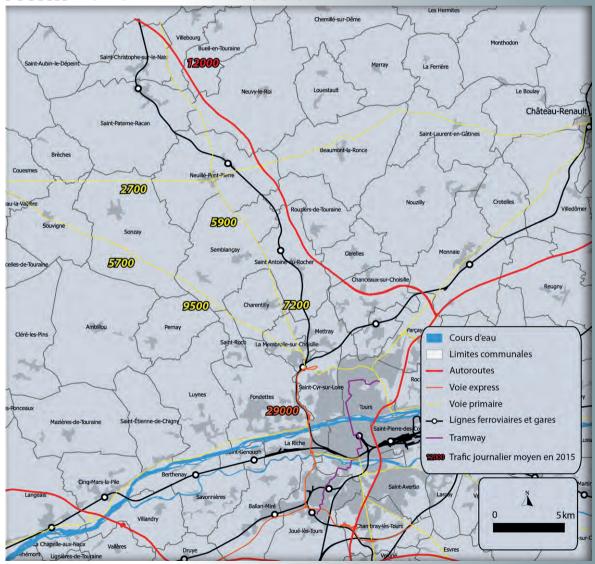
I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS





La ligne de chemin de fer est bordée par l'autoroute A28 et par la RD938. Chacune à leur niveau sont faiblement fréquentée. La seule halte ferroviaire située dans un environnement fortement circulée est celle de La Membrolle-sur-Choisille, car à la jonction de la RD938 et de la RD959. Cette halte ferroviaire, difficile d'accès, se situe sur un troncon commun avec la ligne ferroviaire de Château-Renault.

I I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source : Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS



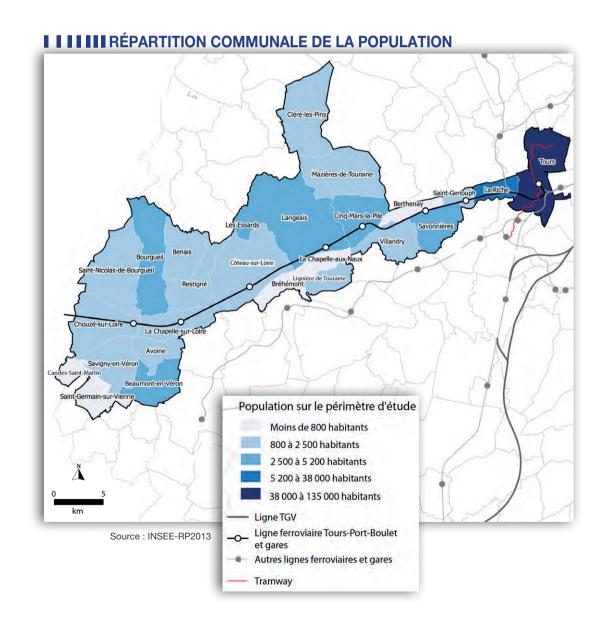


Un corridor avec un pôle périurbain qui émerge par rapport aux autres

38.400 personnes résident dans le corridor ferroviaire de Port-Boulet (183.500 en comptant Tours et La Riche). Les communes de la Métropole, hors Tours et La Riche, pèsent peu démographiquement (16%). La polarité qui ressort est celle formée par les communes de Langeais et de Cinq-Mars-la-Pile, avec 20% des habitants du territoire. Toutes deux sont équipées d'une gare.

Le reste de la population se diffuse largement au sein des nombreuses communes du corridor. Parmi elles, seules Bourgueil et Beaumont-en-Véron accueillent plus de 2.500 habitants. Cette dernière forme une petite polarité avec Avoine, en totalisant 12% des habitants du corridor. Ces deux "polarités" n'affichent pas une proximité immédiate avec la gare de Port-Boulet (distance d'environ 5 km depuis leurs centres-bourgs respectifs).

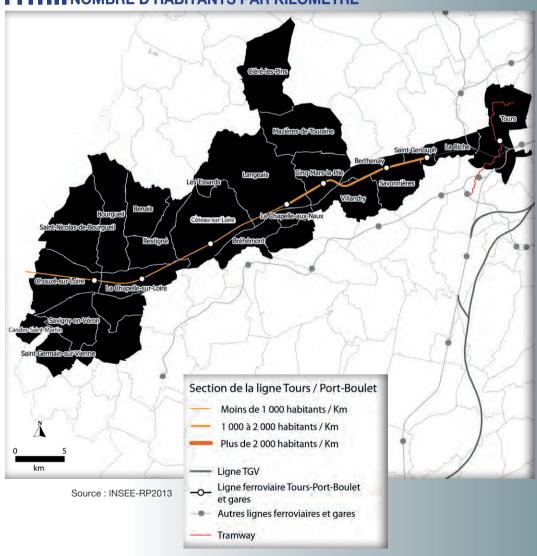






Le corridor affiche un nombre moyen d'habitants par kilomètre de ligne relativement modeste (1.037). Cependant, une nette différence apparaît entre les sections Langeais/Port-Boulet et Saint-Genouph/Langeais. Cette dernière affiche un ratio supérieur à 1.200 habitants par kilomètre.

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



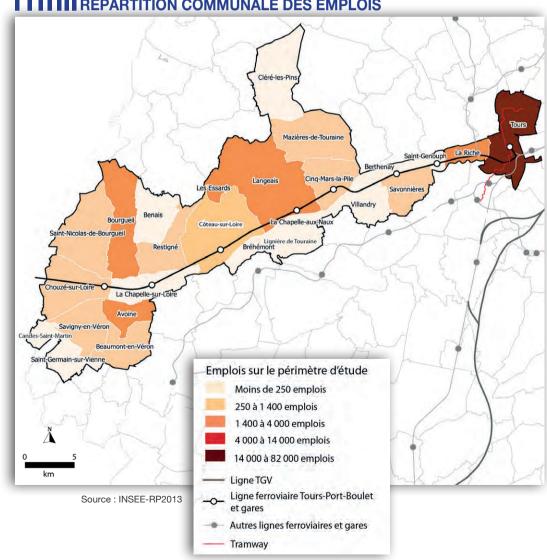
Le tiers des emplois situé à Avoine, siège d'une centrale nucléaire

Sur les 12.700 emplois localisés dans le corridor ferroviaire (95.700 avec Tours et La Riche), 3.800 se situent sur la seule commune d'Avoine, soit le tiers. Le site de la centrale nucléaire explique cette particularité. Dans ce contexte, le pôle Langeais/Cinq-Mars-la-Pile tire son épingle du jeu, avec un regroupement de 25% des emplois. Vient ensuite la commune de Bourqueil avec 12% des emplois. Le reste des emplois, soit environ le tiers, se répartie dans l'ensemble des autres communes, sans qu'aucune ne ressorte réellement, pas même celles appartenant à la Métropole de Tours.

5^{ème} position



I I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES EMPLOIS



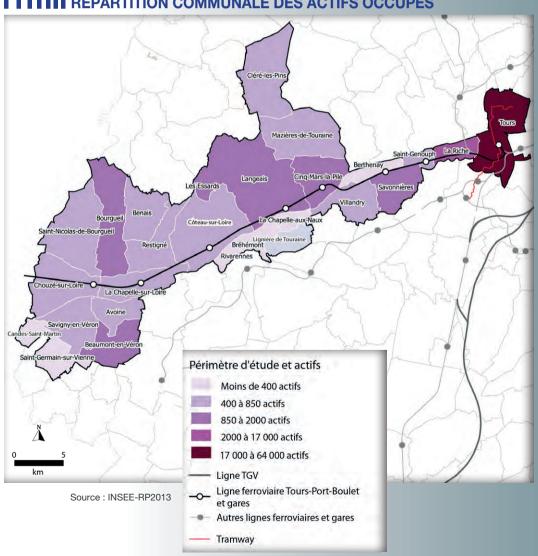


16.300 actifs occupés résident dans le corridor ferroviaire (73.600 avec Tours et La Riche). Le pôle Langeais/Cinq-Mars-la-Pile ressort largement devant Bourgueil, avec 21% des personnes. La commune d'Avoine, même en y ajoutant Beaumont-en-Véron, ne ressort pas du lot comme cela peut être le cas sur le critère des emplois, démontrant qu'une part importante des salariés de la centrale nucléaire ne réside pas sur ces deux communes. La plupart des personnes actives occupées se diffusent dans les autres communes.

6ème position



I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



Une répartition des logements identique à celle des habitants

Près de 19.000 logements équipent le corridor ferroviaire de Port-Boulet (106.500 avec Tours et La Riche). Ils sont occupés en moyenne par 2,03 personnes, soit un niveau modeste pour un territoire périurbain.

Sur ce critère, le pôle Langeais/Cinq-Mars-la-Pile ressort également, avec environ 20% du stock présent dans le corridor, puis viennent ensuite la localité de Bourgueil et le pôle Beaumont-en-Véron / Avoine. La répartition des logements répond donc à la logique de celle des habitants.



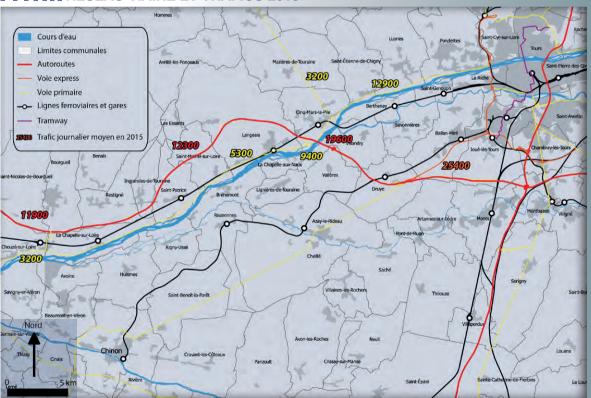
I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS Mazières-de-Touraine Cinq-Mars-la-Pile Bourgueil -Nicolas-de-Bourgueil Périmètre d'étude et logements Moins de 500 logements 500 à 1 000 logements 1 000 à 3 500 logements 3 500 à 20 000 logements 20 000 à 82 000 logements Ligne TGV Ligne ferroviaire Tours-Port-Boulet Source: INSEE-RP2013 et gares Autres lignes ferroviaires et gares Tramway



Deux axes routiers principaux longent la voie ferrée : la RD952 et l'A85. L'ancienne route nationale, qui bénéficie d'une bonne proximité avec le réseau des gares, a vu son trafic diminuer ces dernières années, en lien avec l'ouverture successive des tronçons de l'A85. Le tronçon autoroutier est gratuit entre la Métropole de Tours et l'échangeur de Langeais, accentuant ainsi l'attractivité du réseau express, au détriment du réseau routier local (et donc de la proximité avec le réseau ferroviaire).

L'aire d'attractivité des gares situées entre Port-Boulet et Langeais s'étale davantage vers le Nord, en raison de l'absence de franchissement de la Loire, qui limite leur accès depuis les communes de la rive Sud du fleuve.

I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source : Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS





Un corridor long et peu peuplé

Le corridor ferroviaire de Chinon est habité par près de 37.000 personnes (209.500 en comptant Tours et Joué lès Tours). Sur les 8 corridors ferroviaires, seul celui de Saint-Paterne est moins peuplé.

Deux communes concentrent près de la moitié des habitants : Chinon et Ballan-Miré. Le reste des personnes se diffuse largement sur le territoire, à tel point que même Azay-le-Rideau, ne dépasse pas les 10% des résidents de l'ensemble du corridor ferroviaire.

Hormis à Chinon, les gares sont plutôt éloignées des habitants, soit parce qu'elles desservent des communes peu peuplées, soit en raison de leur localisation à l'écart des quartiers les plus habités. Ballan-Miré se situe dans la seconde catégorie, alors qu'elle est la seconde commune ayant le plus grand nombre d'habitants du corridor (hors Tours et Joué lès Tours).



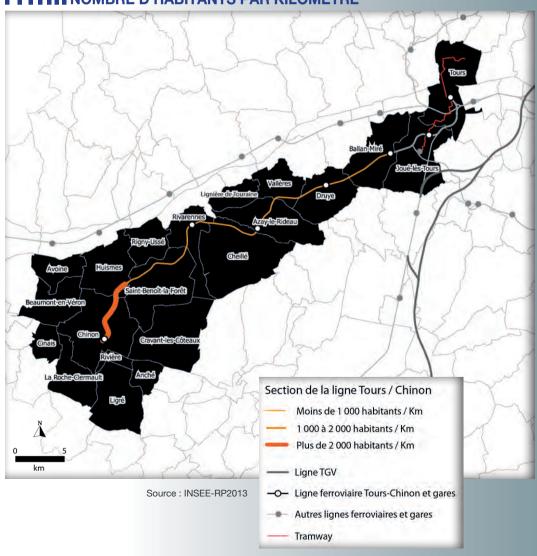
I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION Joué-lès-Tou e de Tourais Azay-le-Rideau Rigny-Ussé Cheillé Huismes Avoine Saint-Benoît-la-Forêt Chinon Cravant-les-Côte Population sur le périmètre d'étude Anché Moins de 800 habitants 800 à 2500 habitants Ligré 2 500 à 5 200 habitants 5 200 à 38 000 habitants 38 000 à 135 000 habitants Ligne TGV Source: INSEE-RP2013 Ligne ferroviaire Tours-Chinon et gares Autres lignes ferroviaires et gares Tramway





La ligne ferroviaire entre Tours et Chinon est également la plus longue du réseau "tourangeau" (environ 50 km entre les gares des deux villes). Etant l'un des corridors les moins peuplés, le nombre moyen d'habitants par kilomètre de ligne est très faible (917, soit le moins élevé sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire de Tours). Seul le "bout de ligne", à hauteur de Chinon, dépasse le seuil de 2.000 habitants par kilomètre.

I I I I I I I NOMBRE D'HABITANTS PAR KILOMÈTRE



Le poids de Chinon renforcé sur le thème des emplois

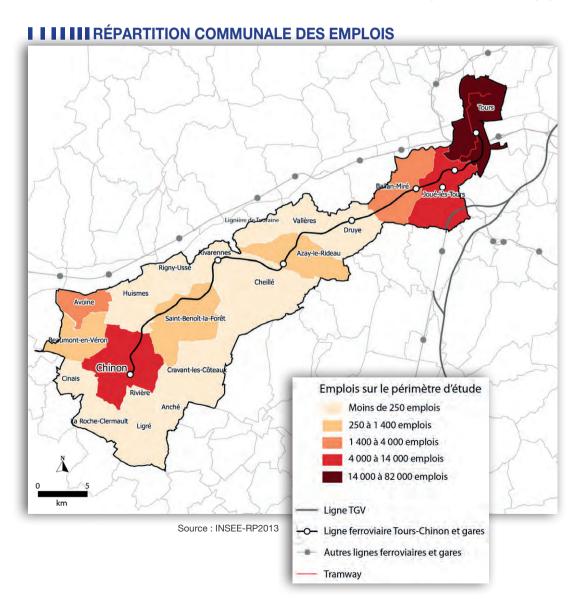
Près de 16.000 emplois sont recensés sur le territoire du corridor ferroviaire de Chinon (près de 110.000 en comptant Tours et Joué lès Tours), le plaçant en 3ème position des 8 corridors ferroviaires. Le tiers des emplois est localisé dans la commune de Chinon. La seconde commune la plus pourvue est Avoine, en raison de la présence du site nucléaire. Cet équipement explique à lui seul la 3ème position du corridor de Chinon, alors que sur les autres indicateurs, le corridor occupe plutôt les dernières places. La troisième centralité en termes d'emploi est Ballan-Miré. Ces trois communes regroupent à elles-seules les trois-quarts des emplois.

La répartition des emplois renforce le constat d'un corridor à faible intensité humaine, hormis le bout de ligne à hauteur de Chinon, et dans une moindre mesure, la commune de Ballan-Miré, aux portes du cœur de la Métropole de Tours.

3^{ème} position



NOMBRE D'EMPLOIS





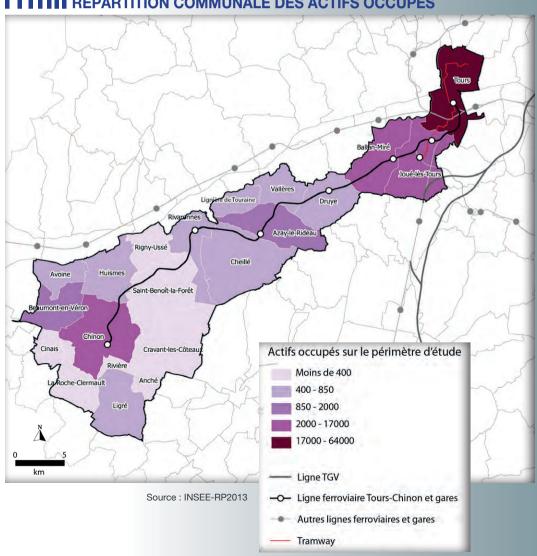
Près de 15.500 actifs occupés résident dans le corridor ferroviaire de Chinon (82.500 en comptant Tours et Joué lès Tours), classant ce corridor en 7ème position sur l'étoile ferroviaire.

La répartition des personnes actives occupées suit logiquement celle des habitants. Ainsi, Ballan-Miré et Chinon accueillent 42% de ces individus, Azay-le-Rideau se positionnant loin derrière, en 3ème position.

7^{ème} position



I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES ACTIFS OCCUPÉS



Le poids de Chinon renforcé sur l'offre de logements

18.500 logements sont présents sur le corridor ferroviaire Tours / Chinon (118.300 en comptant Tours et Joué lès Tours), le plaçant en avant-dernière position sur l'étoile ferroviaire de Tours.

Près du tiers est recensé sur la seule commune de Chinon, creusant l'écart avec Ballan-Miré. Viennent ensuite le pôle Beaumont-en-Véron / Avoine et Azay-le-Rideau. Sur le critère des logements, la commune de Chinon pèse plus que sur celui des habitants. La résultante de cette situation est un nombre moyen d'habitants par logement relativement faible (1,68) sur cette commune. Dans l'ensemble, les communes qui composent ce territoire montrent un faible niveau d'occupation des logements (la moyenne du corridor est d'1,99 habitant par logement, soit le plus bas niveau de l'étoile ferroviaire).



I I I I I I I RÉPARTITION COMMUNALE DES LOGEMENTS Joué-lès-Tou Rigny-Usse Cheillé Saint-Benoît-la-Forêt Chinon Rivière Logements sur le périmètre d'étude Moins de 500 logements 500 à 1 000 logements Ligré 1 000 à 3 500 logements 3 500 à 20 000 logements 20 000 à 82 000 logements - Ligne TGV Source: INSEE-RP2013 Ligne ferroviaire Tours-Chinon et gares Autres lignes ferroviaires et gares Tramway

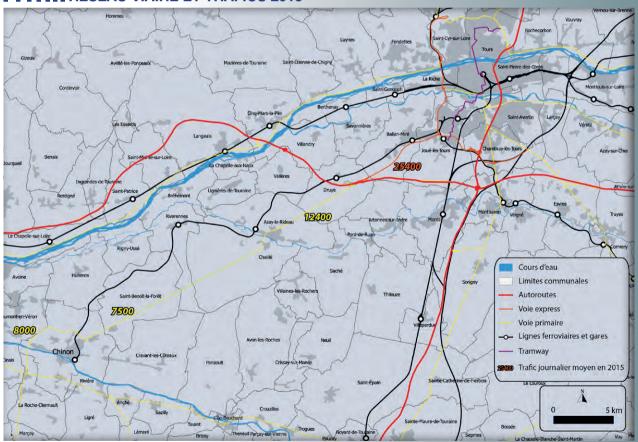


La RD751 longe la voie ferrée depuis Chinon jusqu'au boulevard périphérique Ouest de la Métropole de Tours. Il s'agit de l'unique axe routier structurant du corridor ferroviaire. Les trafics restent toutefois modestes jusqu'à Azay-le-Rideau, et commencent à devenir conséquents à partir de Druye, où l'infrastructure, raccordée à l'A85, présente un aménagement en voie express.

Les gares d'Azay-le-Rideau et de Druye sont relativement proches de la RD751. Celle de Rivarennes n'en est pas du tout connectée, mais reste desservie par la RD7, un axe routier secondaire qui relie la Métropole de Tours à Avoine.

Deux demi-échangeurs sont aménagés pour accéder à la gare de Ballan-Miré, depuis la voie express. Cependant, le plus proche assure les échanges avec la Métropole de Tours, ce qui est contradictoire d'un usage de la gare par les périurbains (à priori les utilisateurs principaux).

I I I I I I I RÉSEAU VIAIRE ET TRAFICS 2015



Source: Conseil départemental 37

ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS Analyse du potentiel humain de chaque corridor



Édition : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours Directeur de la publication : Jérôme Baratier Études et rédaction : Olivier Schampion Conception et réalisation : Willy Bucheron Crédit photo : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours