

LES GARES *ter*

1





2

SOMMAIRE

Préambule	5
À l'échelle du SCOT	7
1. Population	8
2. Emplois	9
3. Les réserves foncières pouvant accueillir des habitants	10
4. Les réserves foncières pouvant accueillir des équipements ou des activités	11
5. L'intensité urbaine et l'offre de transport	12
6 . L'offre de transport et la fréquentation	14
Les potentiels de chaque gare	15
1. Gare de Joué centre	17
2. L'axe Tours - Chinon	21
Ballan-Miré	23
Druye	29
3. L'axe Tours - Chateaudun	33
La Membrolle-sur-Choisille	35
Notre-Dame-d'Oé	41
Monnaie	47
4. L'axe Tours - Orléans	51
Montlouis-sur-Loire (centre)	53
5. L'axe Tours - Bléré	57
Montlouis-sur-Loire (Veretz)	59
Montlouis-sur-Loire (Azay-sur-Cher))	65
6. L'axe Tours - Saumur	69
Saint-Genouph	71
Savonnières	77
7. L'axe Tours - Loches	81
Joué lès Tours - La Douzillière	83
Montbazon	89
Veigné	95
Esvres-sur-Indre	101
8. L'axe Tours - Poitiers	105
Monts	107
Méthodologie	111

PRÉAMBULE

L''utilisation accrue de la voiture depuis les "trente glorieuses" a fait nettement reculer l'utilisation du train avec, notamment pour conséquence, un démantèlement partiel des infrastructures ferroviaires. Des lignes dites secondaires ont alors fermé, des gares, autrefois lieux de vie pour des communes rurales, se sont vues abandonnées ou reconverties (souvent en logement). La politique ferroviaire s'est alors davantage orientée vers des liaisons de longues distances, initiée par la grande vitesse.

Le développement de la voiture a aussi eu pour conséquence d'étaler l'urbanisation, éloignant de fait les habitants des gares périurbaines.

Le transport ferroviaire connaît cependant un regain d'attractivité. Depuis quelques années, des investissements ont été réalisés pour améliorer l'offre et le matériel ferroviaire. Ce dernier, plus confortable et plus performant réduit les temps de parcours. L'organisation des dessertes va progressivement évoluer vers un système de cadencement régional afin d'optimiser l'offre et d'améliorer la lisibilité des horaires. Cette réorganisation doit prendre effet en 2010 et permettra d'anticiper le cadencement des trains à l'échelle nationale prévu pour 2011.

Le contexte change donc. La place de la voiture se réduit en ville et l'accessibilité aux centres urbains devient plus compliquée. L'augmentation du coût du pétrole pèse de plus en plus sur le budget des ménages, notamment pour ceux qui utilisent leur voiture comme mode principal de déplacement. L'impact sur l'environnement incite aussi à changer ses habitudes de déplacement. Par conséquent, l'attractivité des transports publics se ressent sur l'ensemble des réseaux. Le train, notamment régional, fait

ainsi partie d'un système global de transport, d'une "chaîne de déplacements". Le projet "MOBILITOURS", qui comprend un réseau de bus restructuré et la mise en service de la première ligne de tramway dans l'agglomération tourangelle, est une opportunité pour améliorer la complémentarité avec le train et les cars départementaux.

L'étoile ferroviaire présente dans l'agglomération tourangelle offre des perspectives intéressantes pour faire du train un élément de mobilité performant sur ce territoire. Cependant, les conditions pour pérenniser et améliorer l'utilisation du chemin de fer ne se limitent pas uniquement au développement de l'offre. Il est nécessaire de mener une politique cohérente de développement urbain, permettant à la fois d'optimiser l'urbanisation à proximité des gares et haltes ferroviaires, mais aussi d'en faciliter le rabattement multimodal.

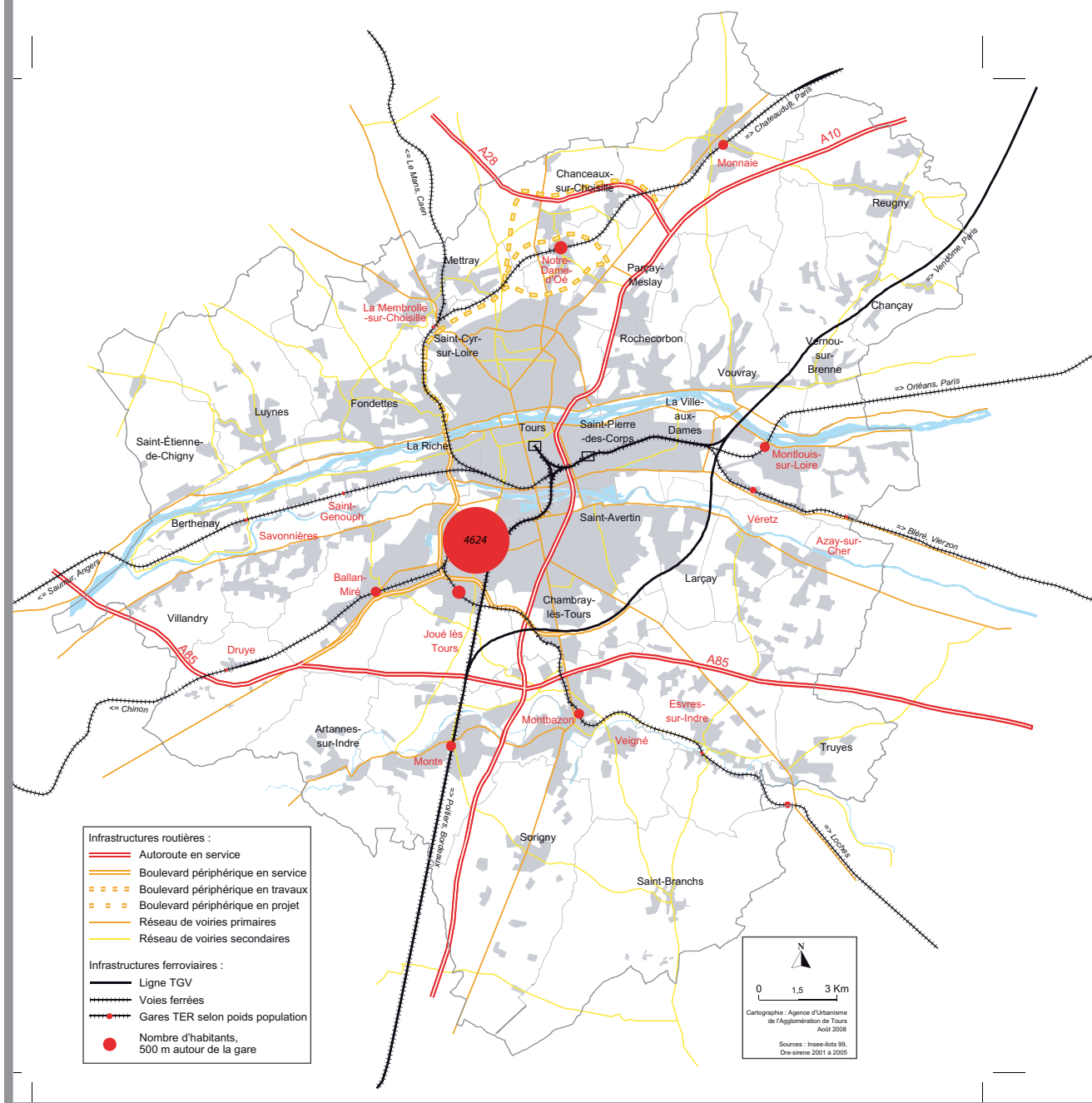
Cette étude propose donc d'estimer le potentiel d'urbanisation à proximité des 16 gares TER situées dans le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle, et d'en étudier les possibilités de rabattement (les gares de Tours et Saint Pierre des Corps ne sont pas étudiées en raison de caractéristiques urbaines et ferroviaires particulières).

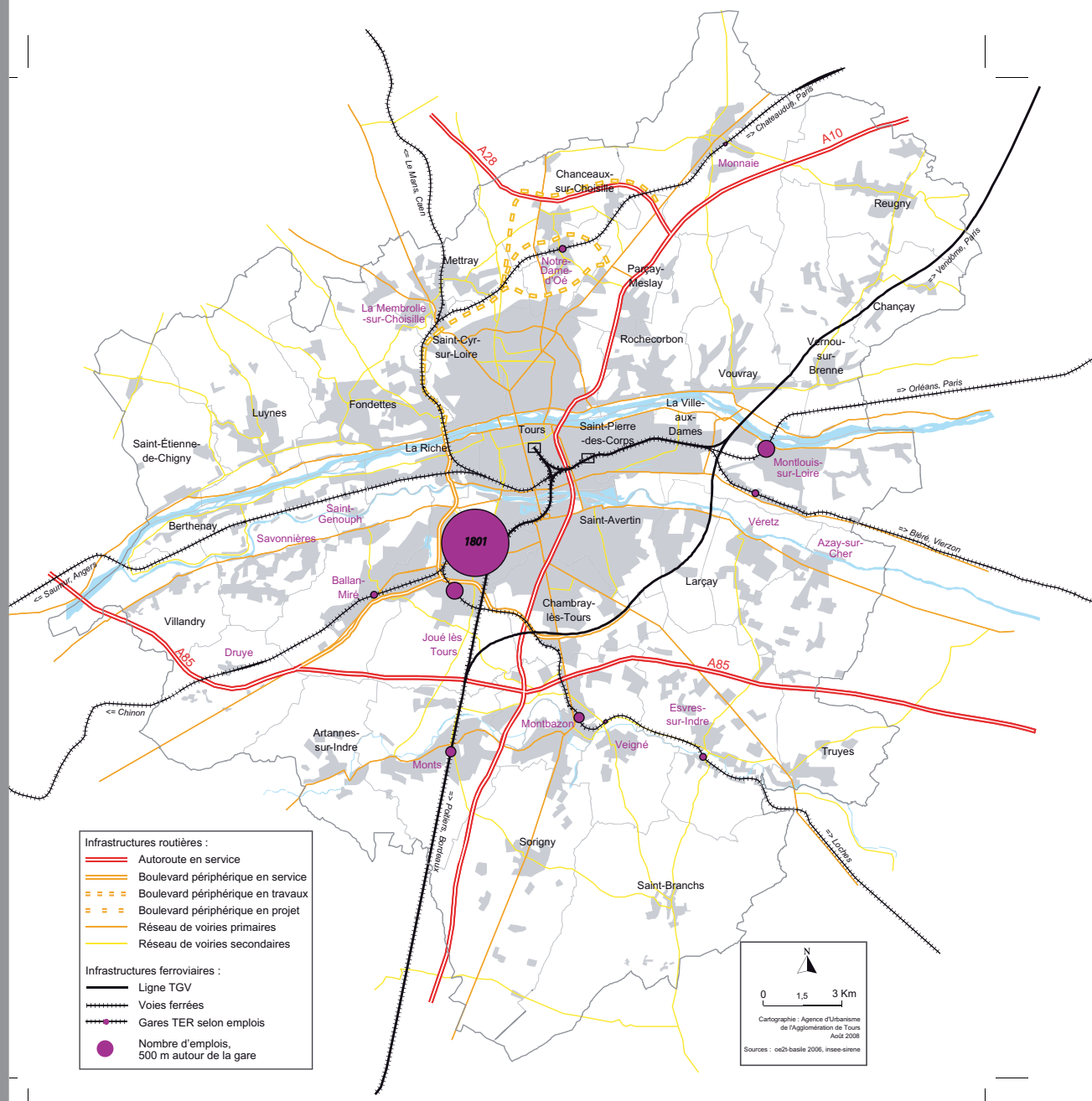
Elle se présente d'abord sous la forme d'un premier diagnostic, qui permettra notamment d'identifier l'intensité urbaine¹ sur un périmètre de 500 mètres autour de chacune de ces gares. Ce diagnostic se poursuivra par un second volet, qui consistera à déterminer l'aire d'attractivité de chaque gare.

À L'ÉCHELLE DU SCoT

1. POPULATION

En 2005, la population estimée dans un rayon de 500 m autour des gares TER du SCOT est de 12.614 habitants, ce qui représente en moyenne 788 habitants par gare TER. Cependant, 36% d'entre eux habitent près de la gare SNCF de Joué centre. Ce taux monte à 44% si l'on compte les personnes qui habitent à proximité de l'autre gare de Joué lès Tours (la Douzillière). Hormis ces deux gares et la halte ferroviaire de Notre-Dame-d'Oé, aucune autre gare du SCOT ne totalise plus de 900 habitants dans un rayon de 500 m. Certaines gares sont même particulièrement isolées, telles Montlouis-Azay, Savonnières, Saint-Genouph et Veigné. Les risques d'inondabilité expliquent la situation des gares de Saint-Genouph et Savonnières. Pour Montlouis-Azay et Veigné, le développement des bourgs ne s'est pas effectué à proximité immédiate, mais souvent de l'autre côté d'un cours d'eau (respectivement le Cher et l'Indre).





2. EMPLOIS

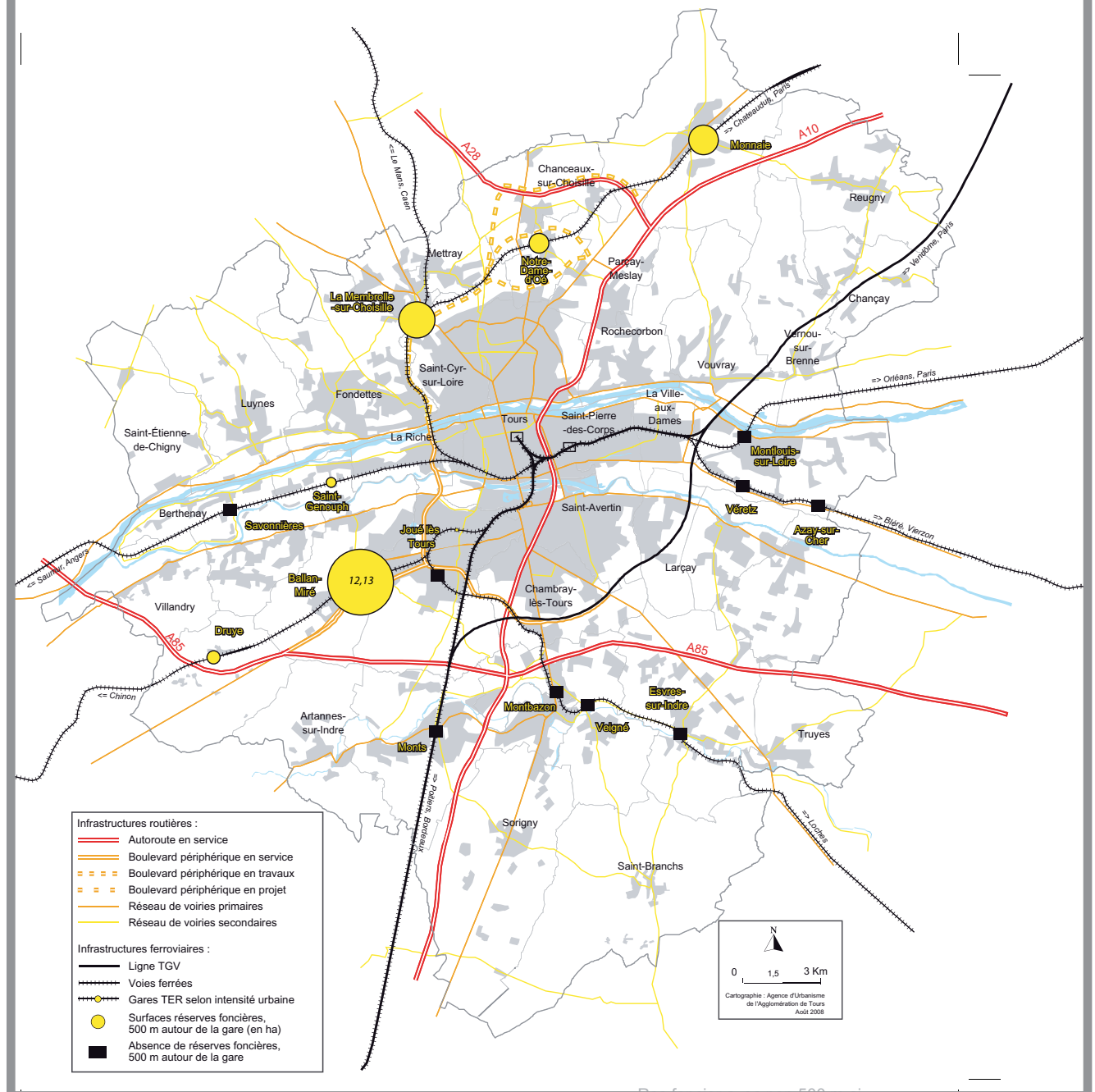
4.185 emplois sont comptabilisés en 2006 dans un rayon de 500 m autour de l'ensemble des gares TER du SCOT. Le "poids" des emplois autour de la gare de Joué centre (43%) est encore plus élevé que le poids de la population. Ce taux monte à 53% lorsqu'on y ajoute la gare de Joué- La Douzillière.

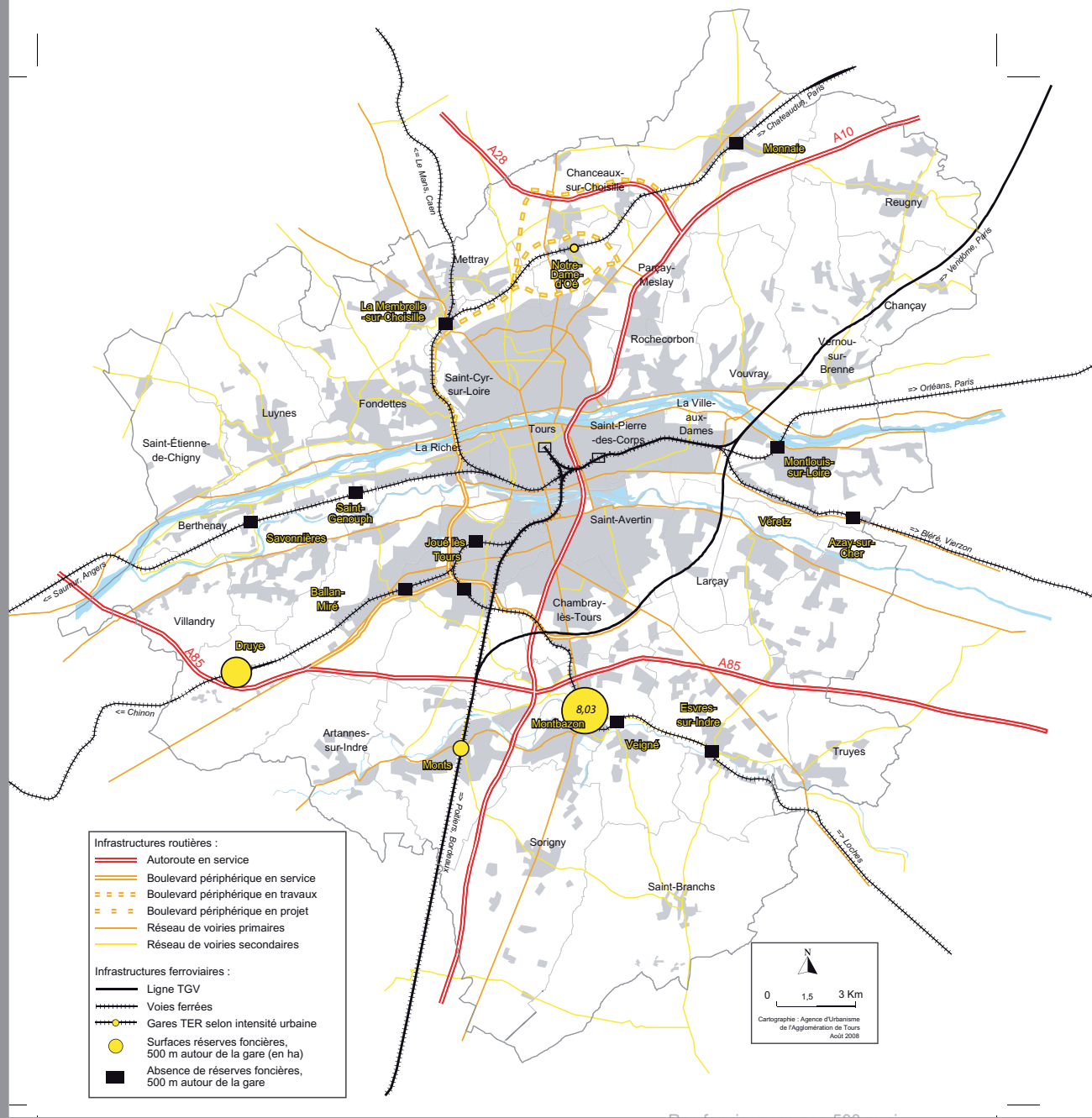
Les disparités au niveau de la concentration des emplois sont plus importantes qu'au niveau des habitants. Ainsi, les gares TER de Druye, La Membrolle-sur-Choisille, Monnaie, Montlouis-Azay, Saint-Genouph, Savonnières et Veigné concentrent moins de 8% des emplois situés dans les rayons de 500 m. La présence de zones d'activités à proximité de certaines de ces gares n'induit pas un taux d'emplois plus important, ces zones étant souvent faiblement remplies ou ayant des activités peu génératrices d'emplois.

3. LES RÉSERVES FONCIÈRES POUVANT ACCUEILLIR DES HABITANTS

32,78 ha de réserves foncières pouvant accueillir de la population à plus ou moins court terme sont recensés dans les périmètres de 500 m autour des gares TER du SCOT. Les surfaces disponibles les plus importantes se situent autour de la gare de Ballan-Miré, de la halte de La Membrolle-sur-Choisille et de celle de Monnaie². Les communes du SCOT situées sur les axes de l'Est et du Sud de l'agglomération (Poitiers, Loches, Bléré et Orléans) n'ont quasiment pas de potentiel urbanisable à moins de 500 m de leurs gares respectives, inscrites dans leurs documents d'urbanisme. La contrainte d'inondabilité explique en grande partie cette situation. A ce stade du diagnostic, les gares dont le potentiel de développement sera principalement lié à la question de l'organisation du rabattement, plutôt qu'à la question de la densification (notamment celles de la vallée de l'Indre et celles de l'Est tourangeau) sont remarquables.

² Il faut préciser que les gares de Ballan-Miré et de Monnaie comptent parmi leurs zones à urbaniser des zones NB, c'est-à-dire des zones déjà partiellement urbanisées "densifiables". Les potentialités d'urbanisation de ces zones sont donc à nuancer.





4. LES RÉSERVES FONCIÈRES POUVANT ACCUEILLIR DES ÉQUIPEMENTS OU DES ACTIVITÉS

17,39 ha de réserves foncières pouvant accueillir uniquement des équipements ou des activités sont recensés à moins de 500 m autour des gares TER du SCOT. 11 des 16 gares n'ont aucun potentiel d'accueil d'activités et d'équipements. Ce potentiel se concentre essentiellement autour de la gare de Montbazon (à vocation de loisirs), de Druye et de Monts (à vocation économique).

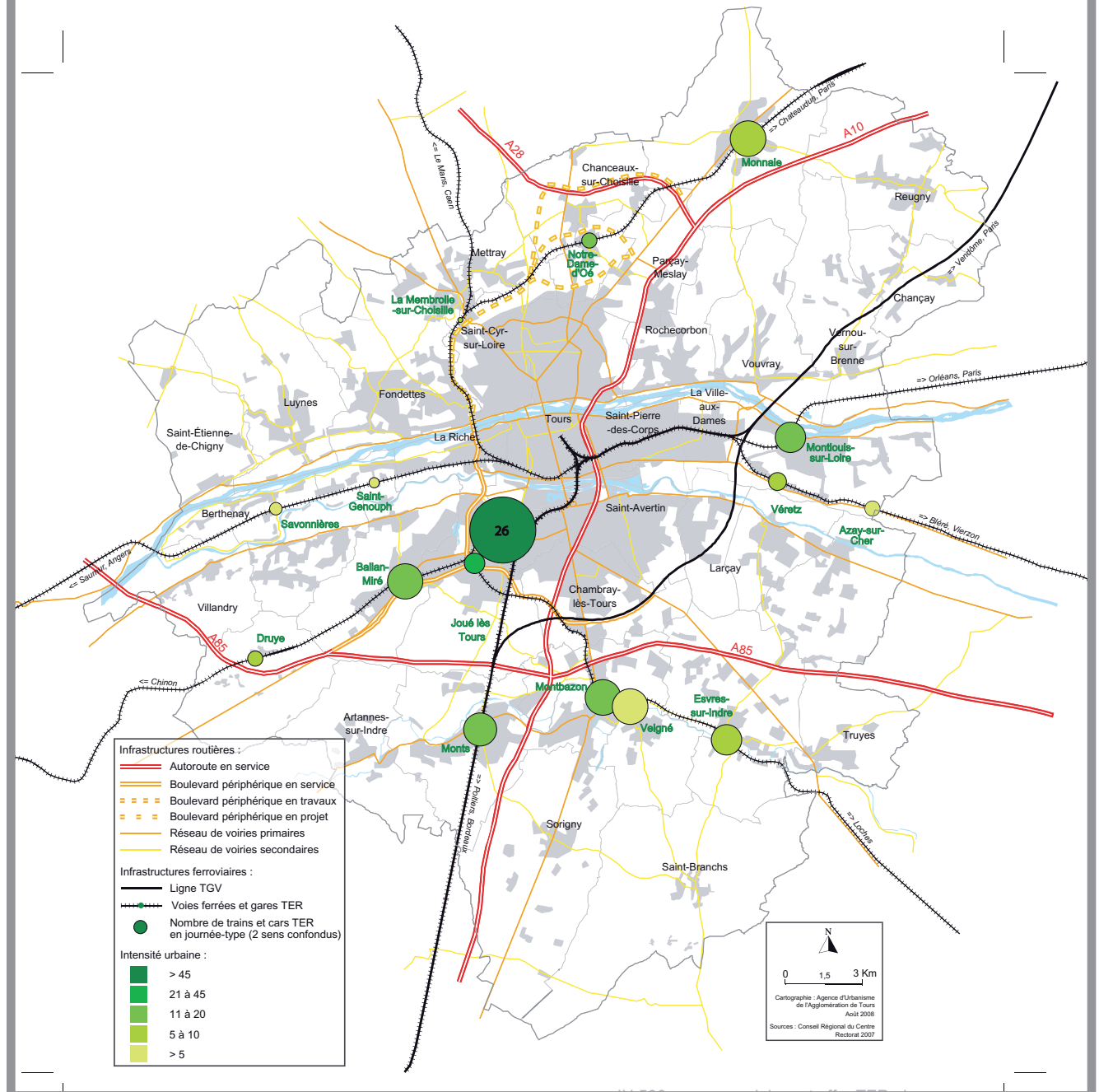
En résumé, les gares ayant un potentiel d'accueil de population relativement important sont : Ballan-Miré, La Membrolle-sur-Choisille, Monnaie et Notre-Dame-d'Oé. Les gares ayant un potentiel d'accueil d'activités et d'équipements relativement important sont : Druye et Montbazon.

5. INTENSITÉ URBAINE

L'intensité urbaine moyenne calculée sur l'ensemble des gares TER du SCOT est de 15. Ce calcul tient compte de la population, des emplois et des scolaires. Ces derniers élèvent l'intensité urbaine des gares de Joué-la Douzillière (45) et de Monts (19). Logiquement, la gare de Joué centre ressort nettement de cette analyse (82), loin devant l'autre gare de la même commune (la Douzillière). L'intensité urbaine moyenne passe à 7 lorsqu'on exclut de l'analyse les deux gares de Joué lès Tours. L'offre TER (trains + cars) est inégale sur le territoire. La gare la mieux desservie est celle de Joué centre. Elle bénéficie d'au moins deux fois plus de dessertes que les autres gares. Avec une offre de moins de 5 arrêts par jour, certaines gares sont très mal desservies (Saint-Genouph, La Membrolle-sur-Choisille), donc peu attractives.

En comparant l'intensité urbaine avec l'offre sur chaque gare, il ressort deux types de gares :

- celles où l'offre TER est importante par rapport au niveau de l'intensité urbaine (en vert dans le tableau suivant),
- celles où le niveau d'intensité urbaine est faible au regard de la desserte TER (en rouge dans le tableau).



	IU / Offre TER
Joué la Douzillière	5,7
Joué centre	3,1
Notre-Dame-d'Oé	2,4
La Membrolle-sur-Choisille	2,3
Monts	1,5
Montlouis-centre	1,1
Montlouis-Véretz	1,1
Montbazou	1,0
Druye	0,8
Monnaie	0,6
Saint-Genouph	0,6
Ballan-Miré	0,6
Esvres-sur-Indre	0,5
Savonnières	0,5
Montlouis-Azay	0,3
Veigné	0,2

La gare de Montlouis-Azay bénéficie d'une offre TER importante par rapport à son intensité urbaine car elle se situe sur l'axe ferroviaire Tours/Vierzon. Ce ratio va encore s'accroître en raison de la modernisation récente de cette ligne (électrification et aménagement d'un terminus technique à Bléré) qui impliquera une augmentation de la fréquence des trains, avec un système de cadencement entre Tours et Bléré.

Les gares de Savonnières et de Saint-Genouph se situent sur l'axe "Interloire" Tours/Nantes. Malgré un nombre d'arrêts par jour relativement faible (respectivement 5 et 4), ces deux gares paraissent bien desservies par rapport à leurs intensités urbaines. Celles-ci sont en effet très faibles car l'urbanisation de ce secteur est limitée par le risque d'inondation.

Le classement des gares de Ballan-Miré, Esvres-sur-Indre, Monnaie et Veigné s'explique par une offre TER importante (respectivement 22, 12, 14 et 14 arrêts en Journée Ouvrable de Base - JOB) et une intensité urbaine moyenne. Notons que les gares d'Esvres-sur-Indre et de Veigné sont davantage desservies par des cars que par des trains.

Enfin, c'est la faiblesse de l'intensité urbaine autour de la gare de Druye qui la classe dans la catégorie des gares bien desservies. Inversement, la gare de Joué-la Douzillière semble trop faiblement desservie par rapport à son "potentiel urbain". On retrouve cette situation, à moindre degré, pour la gare de Joué centre. Globalement, la commune de Joué lès Tours apparaît aujourd'hui insuffisamment desservie par le train. Cependant, cette commune va bénéficier rapidement d'une offre de transport public urbain beaucoup plus performante (renforcement des lignes de bus à partir de septembre 2009 et mise en service de la ligne de tramway en 2013). Tout indique qu'il faudra veiller à la cohérence entre le développement de l'offre ferroviaire et les nouveaux services de transports urbains. Le cheminement entre la gare et les quais de la future station de tramway sera à améliorer, il se devra d'être clair, direct et sécurisé.

Notre-Dame-d'Oé et La Membrolle-sur-Choisille ont un classement quasi équivalent. Cependant, ces deux gares sont très différentes. La gare de Notre-Dame-d'Oé bénéficie d'une desserte ferroviaire trois fois plus importante que celle de La Membrolle-sur-Choisille. Parallèlement, l'intensité urbaine de cette dernière est trois fois inférieure à celle de Notre-Dame-d'Oé. Le classement de la gare de Monts s'explique par la forte présence de scolaires qui élève l'intensité urbaine autour de la gare. Sans les scolaires, le ratio entre l'intensité urbaine et l'offre TER sur cette gare serait équilibré (1).

Trois gares ont un niveau de desserte qui correspond globalement au niveau de l'intensité urbaine (en noir dans le tableau). Ce rapport entre l'intensité urbaine et la desserte TER des gares est à nuancer. L'intensité urbaine est calculée dans un rayon de 500 m autour de la gare. Le potentiel de rabattement des gares n'est donc pas pris en compte dans cette analyse.

6. L'OFFRE DE TRANSPORT ET LA FRÉQUENTATION

Cette analyse dépasse le périmètre des 500 m autour des gares. Cependant, il est intéressant de croiser les informations sur l'offre et sur la fréquentation des gares, ceci pour notamment faire ressortir le rapport entre la fréquentation et l'offre actuelles de chacun des sites.

L'ensemble des gares TER du SCOT totalisent plus de 170 arrêts par JOB (deux sens confondus) et enregistrent plus de 1.500 montées/descentes par jour. Ces deux données permettent de bâtir un classement des gares en 4 catégories :

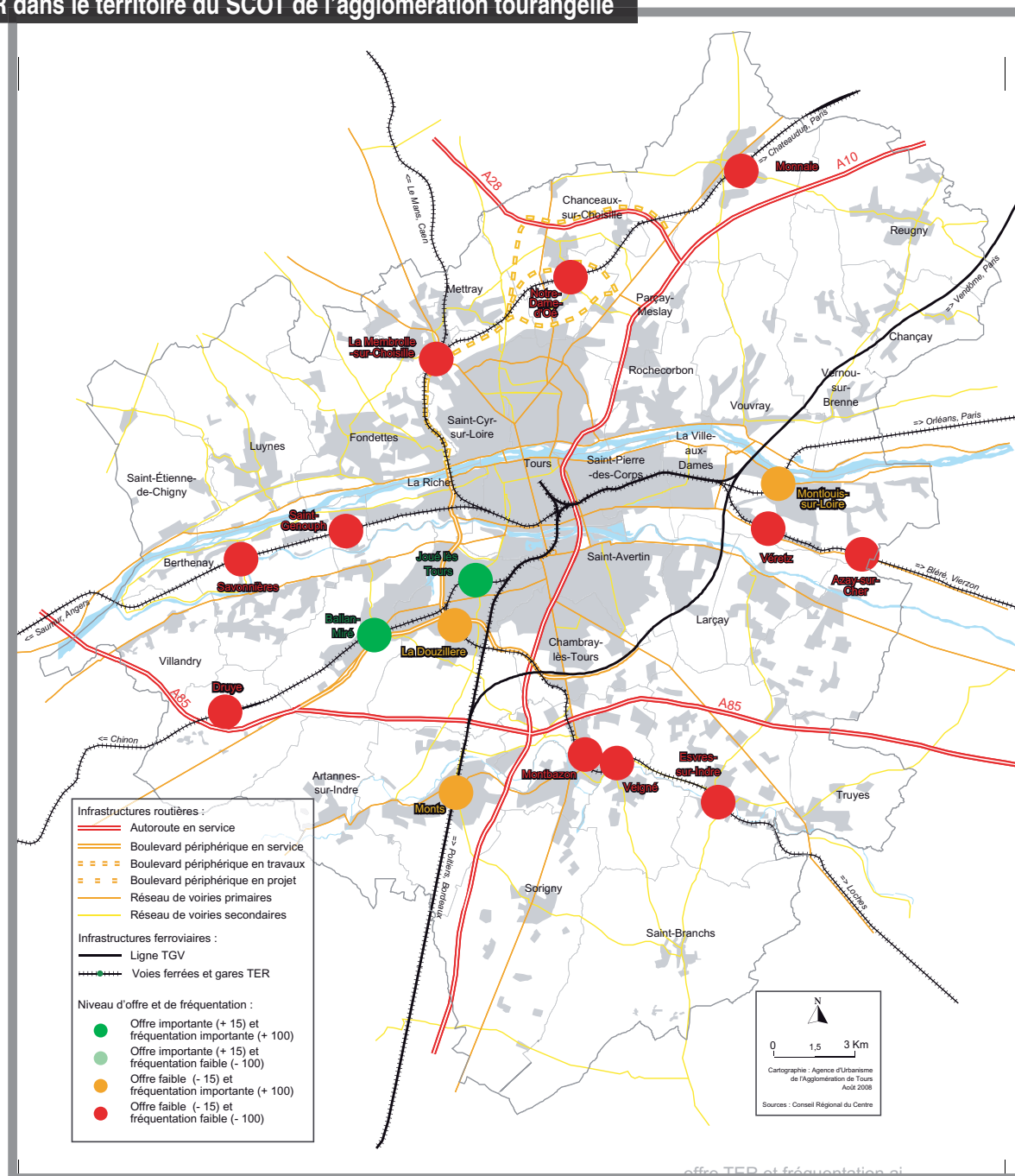
- les gares ayant une offre (relativement) importante et étant fortement fréquentées,
- les gares ayant une offre (relativement) importante et étant faiblement fréquentées,
- les gares ayant une offre faible et étant fortement fréquentées,
- les gares ayant une offre faible et étant faiblement fréquentées.

Dans cette analyse, une gare est considérée comme ayant une offre importante dès lors qu'elle bénéficie de plus de 15 arrêts (2 sens confondus) par JOB. De même, elle est considérée comme fortement fréquentée dès lors qu'elle totalise plus de 100 montées/descentes par JOB.

Globalement, les gares TER du SCOT se situent dans la catégorie des gares insuffisamment desservies et, par conséquent, sous-utilisées. Cependant, il convient de retenir que trois gares "attirent beaucoup" par rapport à l'offre TER existante : Montlouis-centre, Joué-La Douzillière et Monts. On décèle dans ces trois gares un potentiel d'utilisation intéressant, qui pourrait encore croître avec une offre plus développée.

Parmi l'ensemble des gares du SCOT, on estime que celles de Joué lès Tours et de Ballan-Miré ont un "potentiel clients" relativement élevé et bénéficient d'une offre TER relativement importante. Il faut malgré tout mesurer ces informations. La part du train dans l'ensemble des déplacements effectués par les habitants de ces communes (ou effectués par des personnes se rendant dans ces communes) est probablement très faible. L'enquête "ménages déplacements" devrait confirmer cette hypothèse.

Enfin, l'absence de gares bien desservies mais faiblement fréquentées est à noter. Peut-on en déduire qu'une gare, dès lors qu'elle bénéficie d'une offre de transport intéressante, devient de fait attractive ?



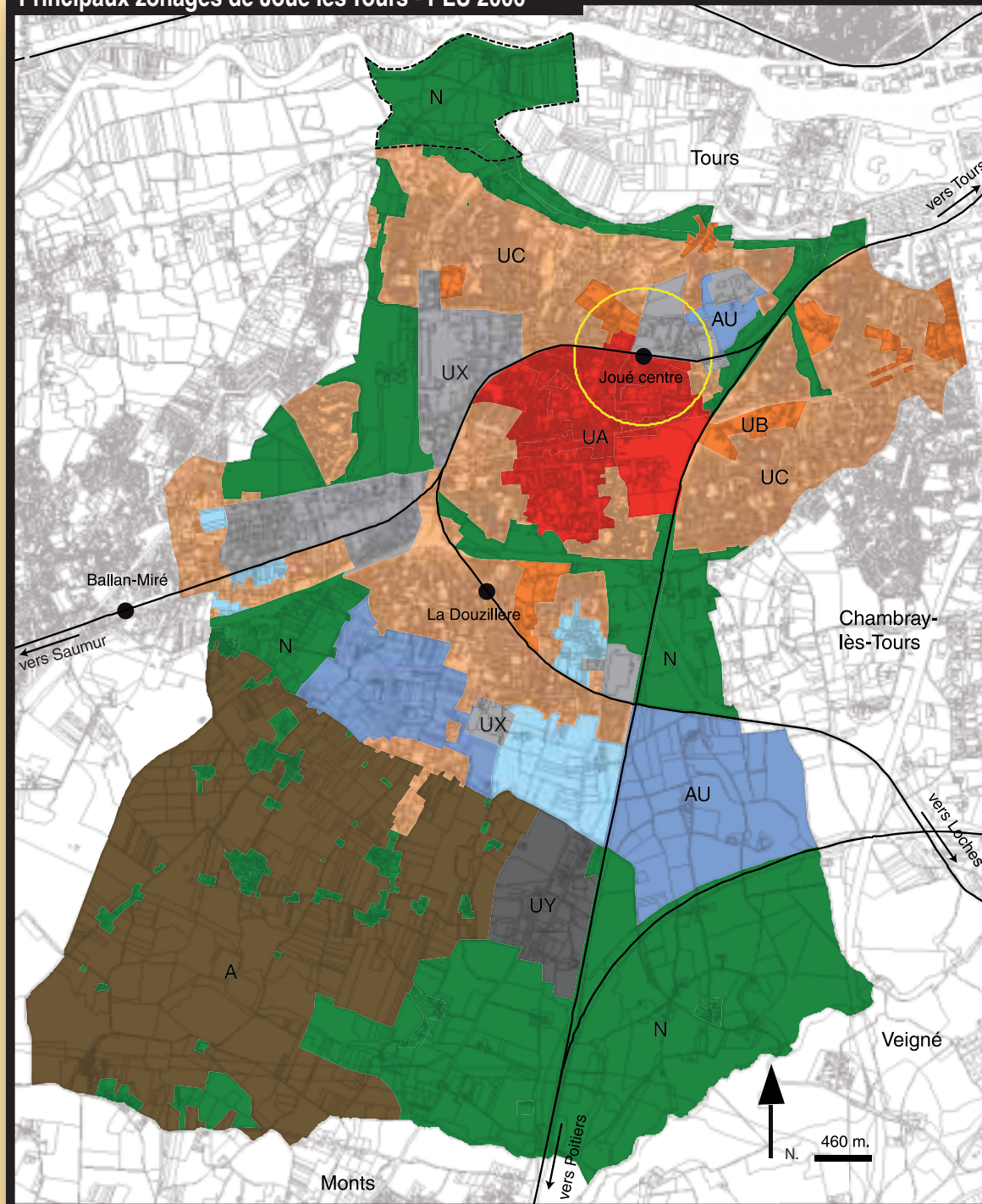
LES POTENTIELS DE CHAQUE GARE



16

- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
- Zone UB : Extension du centre bourg
- Zone UC : Pavillons
- Zone UX : Zone d'activités
- Zone UY : Z.A La Liodière
- Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
- Zone AU : à urbaniser à long terme
- Zone A : Zone agricole
- Zone N : Zone naturelle
- - - Zone inondable

Principaux zonages de Joué lès Tours - PLU 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 36.000 (RGP 2005)

Population à 500m : 2.229 (soit 6%)

Emplois communaux (2006) : 11.411

Emplois à 500m : 1.800 (soit 15%)

Scolaires (Secondaires et universitaires) : 0

Intensité urbaine : 82

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0,87 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 22 trains et 4 cars TER par JOB
(2 sens confondus)

GARE DE JOUÉ CENTRE

Joué lès Tours, commune du noyau urbain de l'agglomération tourangelle, concentre aujourd'hui environ 36.000 habitants (RGP 2005) et a pour vocation de s'agrandir (projet de Joué Sud). Commune résidentielle, Joué est aussi un pôle d'emplois important. Plusieurs zones d'activités et grands groupes comme Hutchinson, Tupperware ou Michelin y sont implantés. La commune est traversée par trois lignes ferroviaires : Tours-Chinon, Tours-Loches et Tours-Poitiers. La gare de Joué centre est située sur les liaisons Tours-Chinon et Tours-Loches. Ces lignes à voie unique ne sont pas électrifiées (et ne devraient pas l'être, après les travaux de modernisation sur Tours-Chinon). Cette gare présente une offre intéressante avec 22 trains par jour en semaine (2 sens confondus), ce qui permet de rejoindre Tours en 7 minutes. Deux guichets sont ouverts en journée et une billetterie automatique est disponible dans le bâtiment voyageur.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La gare est située au cœur d'un quartier mixte, au croisement de la ZI de la gare (zone UX) et d'une zone UA plus ou moins dense suivant la typologie du bâti (pavillonnaire et collectif). La gare est implantée dans une zone UX, définie au PLU comme une "zone d'accueil d'établissements économiques". Des emprises foncières importantes appartenant à la SNCF ainsi que l'entreprise Hutchinson sont situées dans cette même zone, en face de la gare.

Au Nord-Est de la gare, une zone à urbaniser est destinée à accueillir, à long terme, "des extensions urbaines (résidentielles ou économiques) dans le cadre d'opérations groupées".



Passage à niveau rue de Chambray



Voie de réparation et usine Hutchinson en arrière plan

Accès à la gare

L'accès principal à la gare SNCF se fait par la rue des Martyrs, l'un des axes Nord-Sud traversant la commune.

L'accès depuis l'Est est plus "confidentiel" (rue de Chambray). Le cheminement est facilité par la présence d'une signalisation claire, notamment en provenance de Tours.

La traversée des voies dans ces deux rues se fait à niveau.

L'accès en voiture :

La rue de Béguine permet de rejoindre de part et d'autre le parvis de la gare. L'accès par l'Est (rue de Chambray) est en sens unique entrant vers la gare. Cette mesure de circulation implique que l'accès Ouest se gère par un mouvement circulaire de retournement sur la rue des Martyrs. L'espace central du parvis est occupé par un parking. Le stationnement voiture est composé de 34 places, dont une pour handicapés. Il est fortement utilisé. Son extension paraît difficilement réalisable de ce côté de la gare mais pourrait être envisagée sur l'emprise foncière au Nord des voies.

L'accès en vélo :

Aucune piste cyclable n'accède à la gare. Une bande cyclable longe cependant l'avenue de la République et permet de relier le centre de Tours au centre de Joué lès Tours (en passant par le quartier des 2 Lions).

Un abri vélo de 12 places est présent sur le parvis.

L'aménagement d'une partie du centre-ville en zone 30 et le caractère peu passant de certaines rues entourant la gare assurent un certain confort à l'utilisation du vélo.

L'accès à pied :

Les aménagements piétons sont de qualité sur le parvis de la gare (trottoirs confortables et bordures abaissées aux passages protégés). Par contre, ils se dégradent dans les rues adjacentes, notamment dans celles qui mènent au quartier du Morier. Le faisceau ferroviaire forme une coupure qui allonge les distances entre la gare et les quartiers situés au Nord des voies. Les traversées à niveau des voies renforcent le sentiment d'inconfort et d'insécurité des itinéraires piétons.

L'accès au quai Sud depuis le parking est de bonne qualité. Cependant, la traversée des voies à niveau pour rejoindre le quai Nord est peu confortable pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

L'intermodalité :

La gare SNCF est située entre deux lignes de bus Fil Bleu mais n'est desservie par aucune d'elles. Un arrêt de la ligne 3 est situé à environ 250 m à l'Est de la gare alors que la ligne 1 passe à environ 400 m à l'Ouest dans l'avenue de la République. Ces deux lignes offrent une desserte régulière en direction de Tours et de Joué-Sud (fréquence de 10 mn les jours de semaine, en heure de pointe).

L'avenue de la République accueillera le futur tramway de l'agglomération tourangelle. Une correspondance sera alors possible avec le TER en gare de Joué centre. Cependant, le cheminement actuel, à travers l'îlot DISCO, sera à améliorer en raison de la distance (près de 400 m entre les quais et la future station de tramway) et d'une co-visibilité réduite. La signalisation et le confort du cheminement (en particulier le franchissement des escaliers aménagés dans le cadre du projet immobilier sur l'îlot DISCO) seront à soigner.

Les enjeux

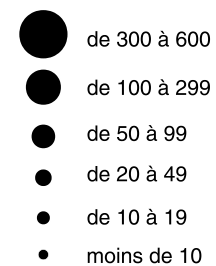
La gare de Joué centre est la gare TER du SCOT la mieux desservie par le train. Elle se situe au cœur d'un tissu urbain dense, avec une forte présence d'habitants et d'emplois. Sa desserte par les transports collectifs urbains est assurée, mais pas de façon directe. L'arrivée du tramway constitue un élément fort pour son développement. La qualité du cheminement entre les quais et la future station de tramway participera à son renforcement. L'évolution de cette gare en plate-forme multimodale est envisageable, notamment dans la perspective d'une mise en œuvre de lignes de tram-train dans l'agglomération tourangelle.

Le rabattement doux sur la gare sera à favoriser en raison notamment des disponibilités foncières limitées pour agrandir les parkings. La réduction de l'effet de coupure que forme le faisceau ferroviaire et l'amélioration des cheminements existants devront faciliter l'accessibilité piétonne et cyclable au site ferroviaire.

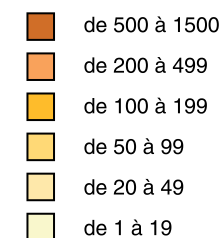
Gare de Joué-centre



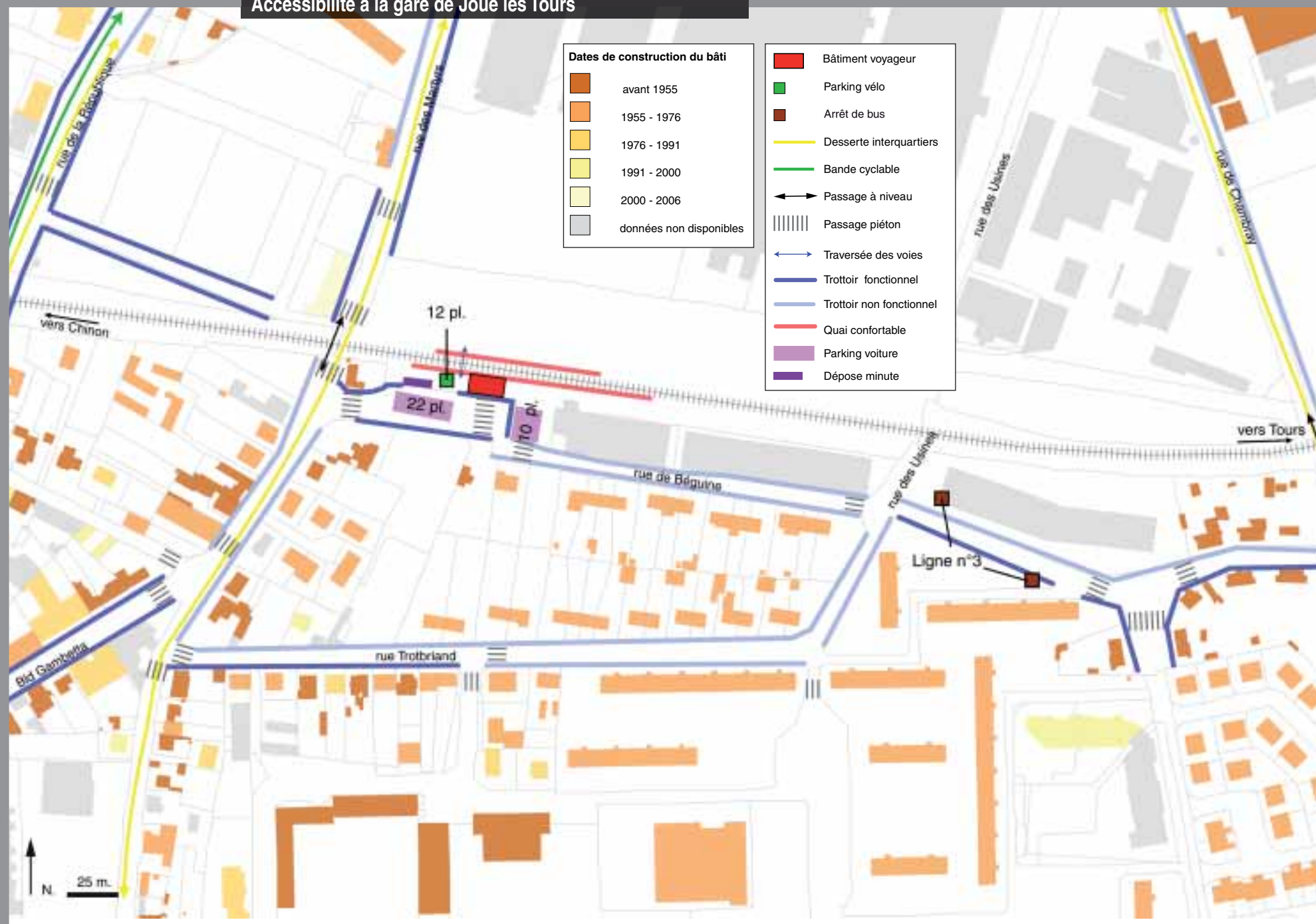
Nombre d'emplois 2006



Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005



Accessibilité à la gare de Joué lès Tours



2 L'AXE TOURS-CHINON

21

Ballan-Miré
Druye



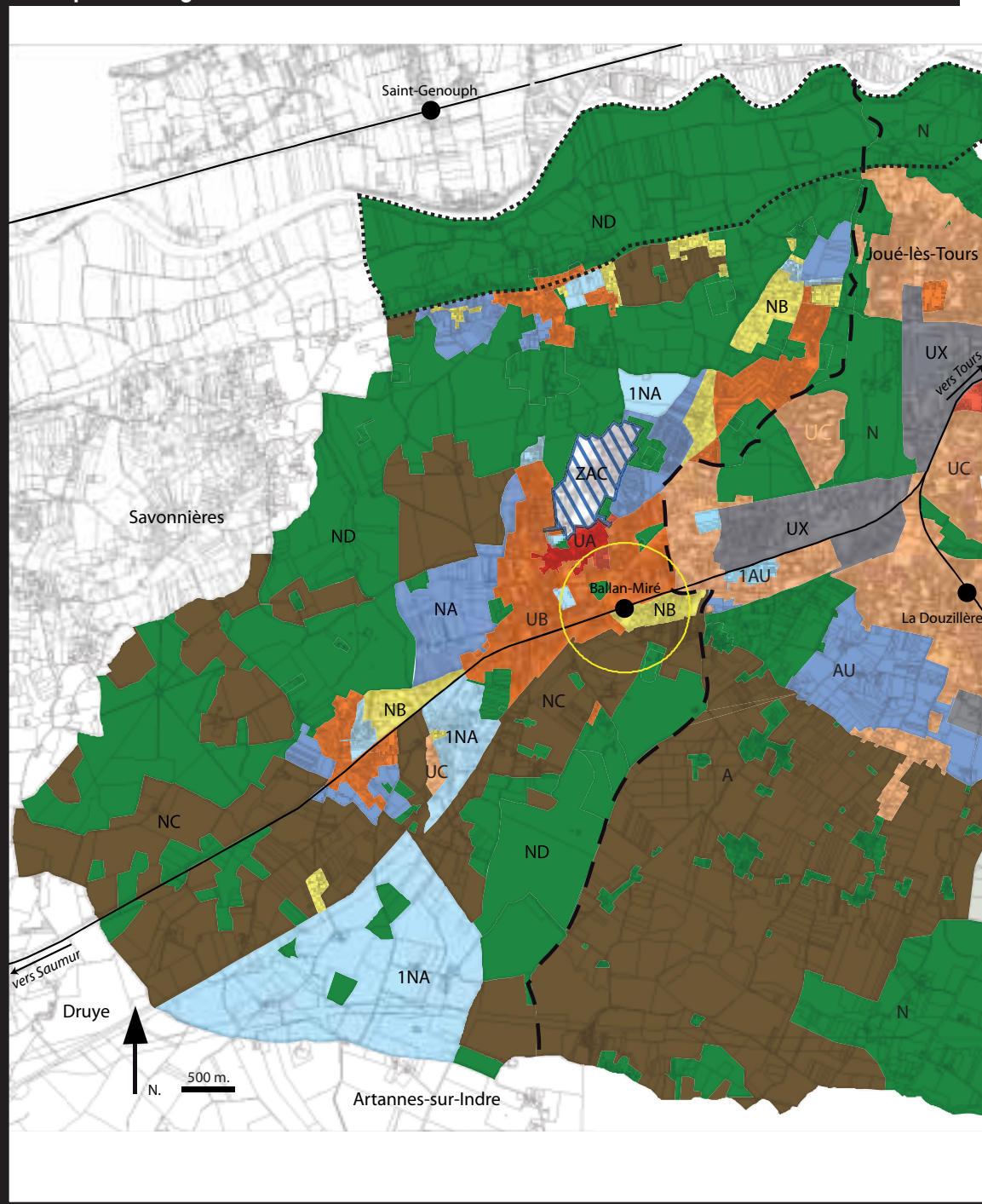
22

- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre de 500m autour de la gare
- - - Limite de la commune

Zonage POS / PLU

- Zone UA : Centre bourg
- Zone UB : Extension du centre bourg
- Zone UC : Quartier pavillonnaire
- Zone UX : Zone d'activités
- Zone 1NA / 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
- Zone NA / AU : à urbaniser à long terme
- Zone NB : Hameaux
- Zone NC / A : Zone agricole
- Zone ND / N : Zone naturelle
- Zone inondable

Principaux zonages de Ballan-Miré - POS de 1996 et de Joué lès Tours Ouest - PLU de 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 7.604 (RGP 2005)

Population à 500 m : 805 (soit 11%)

Emplois communaux (2006) : 1.379

Emplois à 500 m : 154 (soit 11%)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 12

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 15,18 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 16 trains et 6 cars TER par JOB
(2 sens confondus)

GARE DE BALLAN-MIRÉ



Située dans le tissu urbain de l'agglomération tourangelle, la commune de Ballan-Miré connaît une croissance forte de sa population, passant de 4.491 en 1982 à 7.604 estimée en 2005 (soit +69%). Cela s'est traduit par une urbanisation étendue, essentiellement de type pavillonnaire.

La commune est desservie par la ligne ferroviaire allant de Tours à Chinon, non électrifiée et à voie unique. Cette ligne fait l'objet d'un programme de modernisation (mais pas d'électrification ni de doublement de la voie).

Avec 16 trains et 6 cars TER par jours (deux sens confondus), cette commune est l'une des mieux desservies dans le SCOT. Cependant, cela représente une fréquence moyenne d'au mieux un service TER par heure (deux sens confondus), ce qui n'apparaît pas suffisamment incitatif pour les habitants, malgré un temps de parcours performant pour rejoindre le centre de Tours (13 mn).

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La gare de Ballan-Miré est localisée dans un secteur NB du POS. Cette zone est décrite comme "Zone naturelle insuffisamment

équipée pour une urbanisation organisée. Constructions d'habitats et d'équipements autorisées (Surface d'au moins 2000 m², un COS de 0,3)" dans le règlement du document d'urbanisme. Des parcelles en lanière à faible densité se situent dans le voisinage proche de la gare.

Elle se situe à l'écart des secteurs les plus denses, à environ 600 m à vol d'oiseau du cœur de la ville, et à l'interface entre les zones urbaines et rurales de la commune.

La zone urbaine la plus proche de la gare est de type pavillonnaire peu dense (zone UB). Aucun équipement majeur n'est recensé à proximité directe de la gare. Les grands axes de communication (notamment la RD751c) forment une "coupure" pour rejoindre les équipements situés dans le rayon de 500 m autour de la gare.

Dans ce rayon, est recensée une zone à urbaniser à court terme (1AU), pouvant faire l'objet d'un projet urbain.



Abri voyageur et intermodalité



Liaison piétonne à développer et terrain vague au nord-est des voies ferrées

Accès à la gare

La proximité des grands axes de communication ne rend pas la gare de Ballan-Miré pour autant facilement accessible. La rue de la Gare est en impasse et la RD751c forme une véritable coupure entre les quartiers du centre-ville et le secteur de la gare. Le franchissement du boulevard périphérique (RD751) au Sud de la gare est possible pour les piétons et les cyclistes par un tunnel depuis l'impasse de la Carte.

L'accès en voiture :

27 places de parking sont aujourd'hui aménagées sur le parvis. Elles sont presque toutes utilisées, et le niveau de saturation semble atteint. Des extensions seraient possibles sur les terrains à l'Est du rond-point de retournement. L'emprise de la chaussée roulante est très large (plus de 7 m).

L'accès en vélo :

Très peu d'aménagements cyclables sont recensés à proximité de la gare SNCF. Une piste cyclable franchit en souterrain le boulevard périphérique, mais l'aménagement ne se poursuit pas au Nord, en direction de la gare. La piste cyclable aménagée le long de la RD751c s'interrompt au niveau du carrefour avec l'avenue des Acacias (entrée principale dans le centre du bourg).

Un abri vélo de 12 places est présent sur le parvis.

Dans l'ensemble, les itinéraires vélos, lorsqu'il n'y a pas d'aménagement, sont dangereux, notamment les carrefours.

L'accès à pied :

Les aménagements piétons sont relativement "sommaires" dans le secteur proche de la gare. Les trottoirs dits "non fonctionnels" sont souvent étroits, dangereux (bande piétonne), voire peu praticables (gravier, terre, herbe...). Les intersections avec la RD751c gérées par des "cédez-le-passage" rendent les traversées piétonnes dangereuses.

Les aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite se limitent à quelques bordures de trottoirs sous-baissées.

Le quai Nord est accessible facilement, mais ne comporte aucune mesure en faveur des PMR (pas de bande podotactile, par exemple). L'accès au quai Sud se fait par le quai Nord, en traversant les voies. Il est de mauvaise qualité (non bitumé, aucun aménagement en faveur des PMR).

L'intermodalité :

L'aménagement d'un quai "commun" train/bus laisse penser qu'une correspondance est gérée entre le TER et les bus Fil Bleu. Cependant, les trois marches d'escaliers empêchent une accessibilité totale et directe entre les deux réseaux de transport. Aucune complémentarité des horaires TER et bus n'est à noter.

Les enjeux

Le secteur de la gare est relativement peu dense, l'intensité urbaine y est de 12. Cependant, il existe un potentiel d'urbanisation intéressant à proximité de la gare, qui correspond à une zone NB faiblement densifiée et à une zone d'urbanisation future 1AU. Au Sud du boulevard périphérique peu de possibilités de construction sont aujourd'hui envisageables (zone NC).

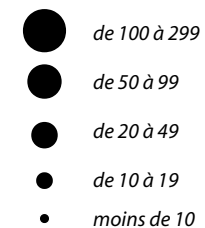
L'accessibilité à la gare n'est pas aisée pour les piétons et les cyclistes. Les itinéraires sont peu confortables, voire dangereux (traversées RD751c). Les distances et le traitement des voiries ne facilitent pas le rabattement par les modes alternatifs à l'automobile.

Le niveau d'utilisation des parkings laisse penser qu'une extension serait nécessaire en cas d'augmentation de la fréquentation de la gare.

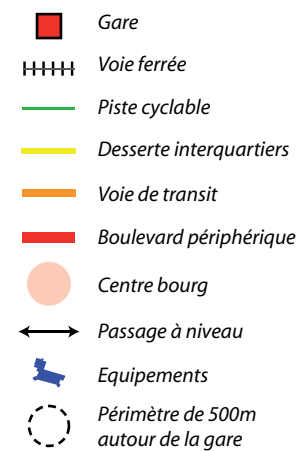
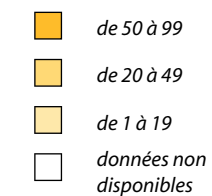
Gare de Ballan-Miré

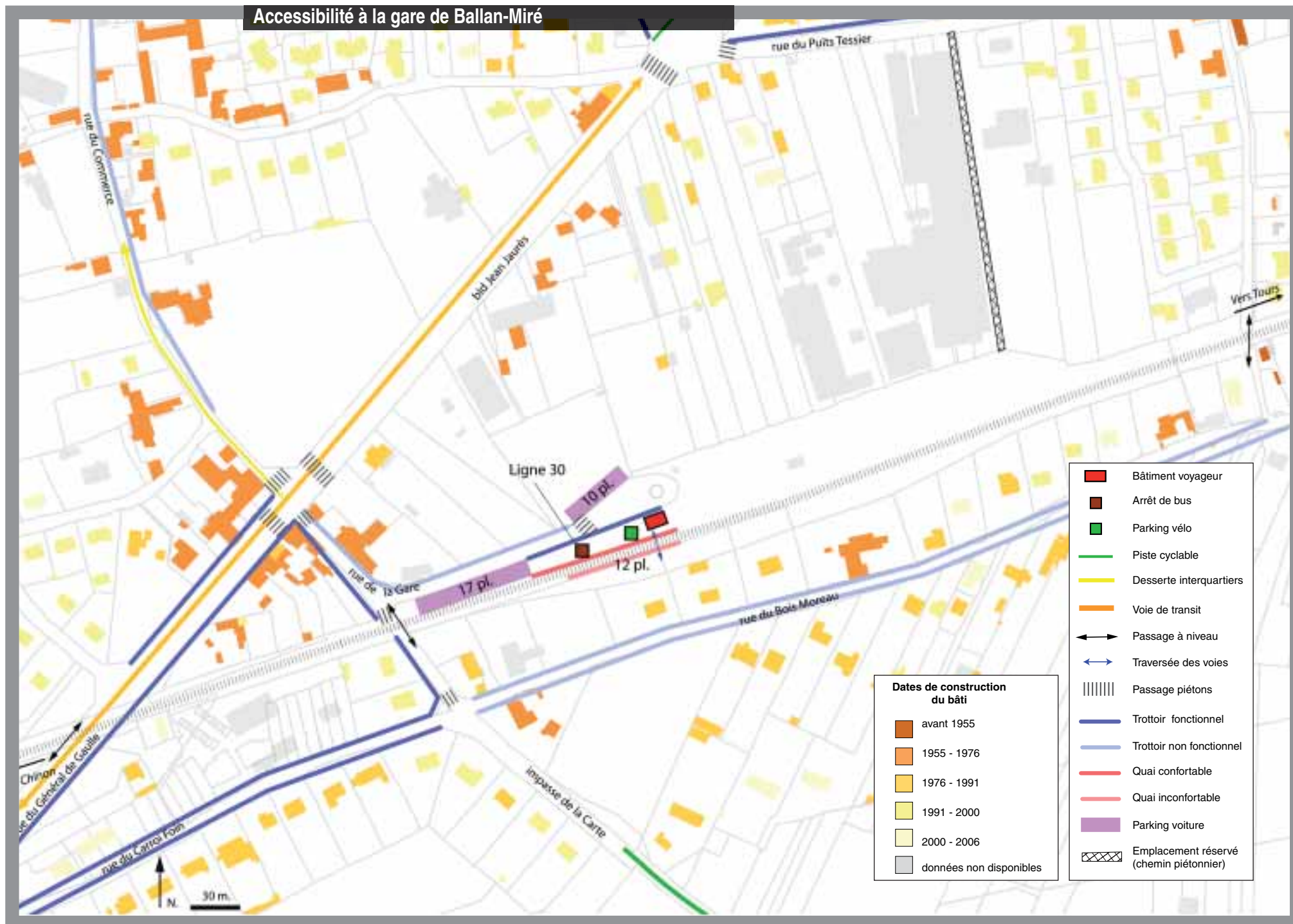


Nombre d'emplois 2006



Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005



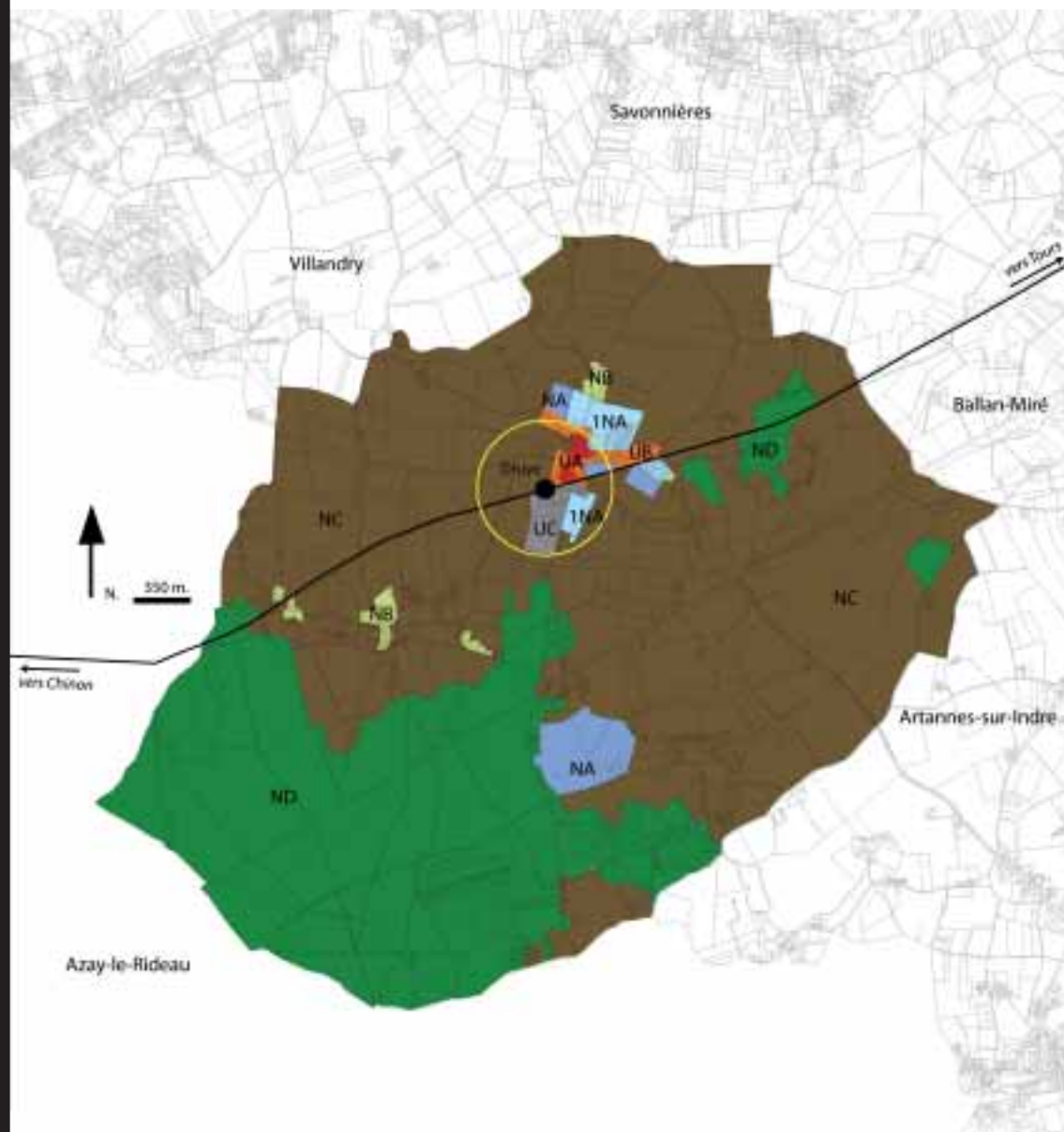




28

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage POS**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Zone d'activités
 - Zone 1NA : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone NA : à urbaniser à long terme
 - Zone NB : Hameaux
 - Zone NC : Zone agricole
 - Zone ND : Zone naturelle

Principaux zonages de Druey- POS de 2001



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 721 (RGP 2005)

Population à 500 m : 344 (soit 47%)

Emplois communaux (2006) : 85

Emplois à 500 m : 30 (soit 31%)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 5

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 2,24 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 5,15 ha

Fréquence des trains : 6 trains par JOB

(2 sens confondus)



GARE DE DRUYE

Druye est une commune habitée par un peu moins de 1.000 personnes (721 estimé en 2005), située en zone périurbaine de l'agglomération tourangelle, en limite du périmètre du SCOT.

Elle est desservie depuis 2005 par l'A85 dont une bretelle rejoint directement le contournement Ouest de l'agglomération tourangelle.

La commune est également desservie par la ligne ferroviaire allant de Tours à Chinon, qui n'est pas électrifiée et à voie unique à partir de Joué lès Tours. Cette ligne fait l'objet d'un programme de modernisation (mais pas d'électrification ni de doublement de la voie).

La gare SNCF est desservie chaque jour (JOB) par 6 trains (deux sens confondus), ce qui constitue une offre TER faible. L'ouverture de l'A85 concurrence ainsi fortement le train pour les échanges avec Tours.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte SNCF de Druye est située en zone UC "Zone destinée à accueillir des activités commerciales, industrielles et artisanales". La plupart des terrains alentours de la halte sont de nature agricole (NC). Le centre-bourg est proche (environ 200 m), mais les principales zones d'extension urbaine sont prévues à l'opposé de la halte. A noter que la zone d'urbanisation future à proximité de la gare n'est destinée à accueillir que des équipements de loisirs.

Les équipements majeurs et les principaux commerces sont facilement accessibles depuis la gare (200 m). Aucun équipement lié à la billetterie n'est recensé sur cette halte (guichet, automate, valideur...) et l'ancien bâtiment voyageur n'est plus utilisé.

Quais en gravier



Ancien bâtiment, parking vélo et abri voyageur

Accès à la gare

La halte ferroviaire est accessible directement en voiture depuis l'échangeur de A85/RD 751c (environ 1 km).

L'accessibilité depuis le bourg est également aisée, notamment par la rue des Vignes de Renault. Depuis le Sud, le franchissement de la voie ferrée se fait à niveau.

Cependant une absence de signalisation de la halte est à noter.

L'accès en voiture :

Quelques places de stationnement sont aménagées sur le parvis de la halte ferroviaire (12 places). Des extensions sont possibles à proximité. Cependant, les emplacements existants ne sont pas saturés.

L'accès en vélo :

Les aménagements cyclables dans le secteur de la halte ferroviaire se limitent à la présence d'un abri vélo de 6 places.

L'accès à pied :

Aucun aménagement piéton n'est prévu aux abords directs de la halte. L'accès aux quais pour les PMR est rendu difficile par le revêtement en gravier de celui-ci. Le centre de la commune vient cependant d'être réaménagé, les trottoirs aux alentours de la place de la Mairie sont maintenant fonctionnels.

L'intermodalité :

La commune de Druye n'est pas desservie par le réseau Fil Vert. Seuls les parkings (voiture et vélo) "assurent" cette intermodalité avec le train, en permettant aux automobilistes et cyclistes de se rabattre sur la halte ferroviaire.

Les enjeux

L'urbanisation actuelle autour de la halte ferroviaire de Druye est très faible, le niveau d'intensité urbaine en témoigne (5). De vastes espaces agricoles sont situés près de la halte, mais le POS actuel de la commune ne prévoit pas leur constructibilité à usage autre qu'agricole.

Située en milieu rural, non équipée en commerces et services, et voisine de deux communes mieux desservies par le train (Azay-le-Rideau et Ballan-Miré), la halte de Druye présente un potentiel de développement limité. Le renforcement de la desserte de la gare est conditionné au développement du bourg par l'urbanisation des deux zones 1NA, voire par la création de zones d'urbanisation future au plus près de la halte ferroviaire. Une urbanisation plus lointaine n'améliorerait pas son attractivité en raison de la très bonne desserte routière et autoroutière du secteur et de la proximité d'autres gares plus attractives.

Gare de Druye



Nombre d'emplois 2006

- de 10 à 19
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

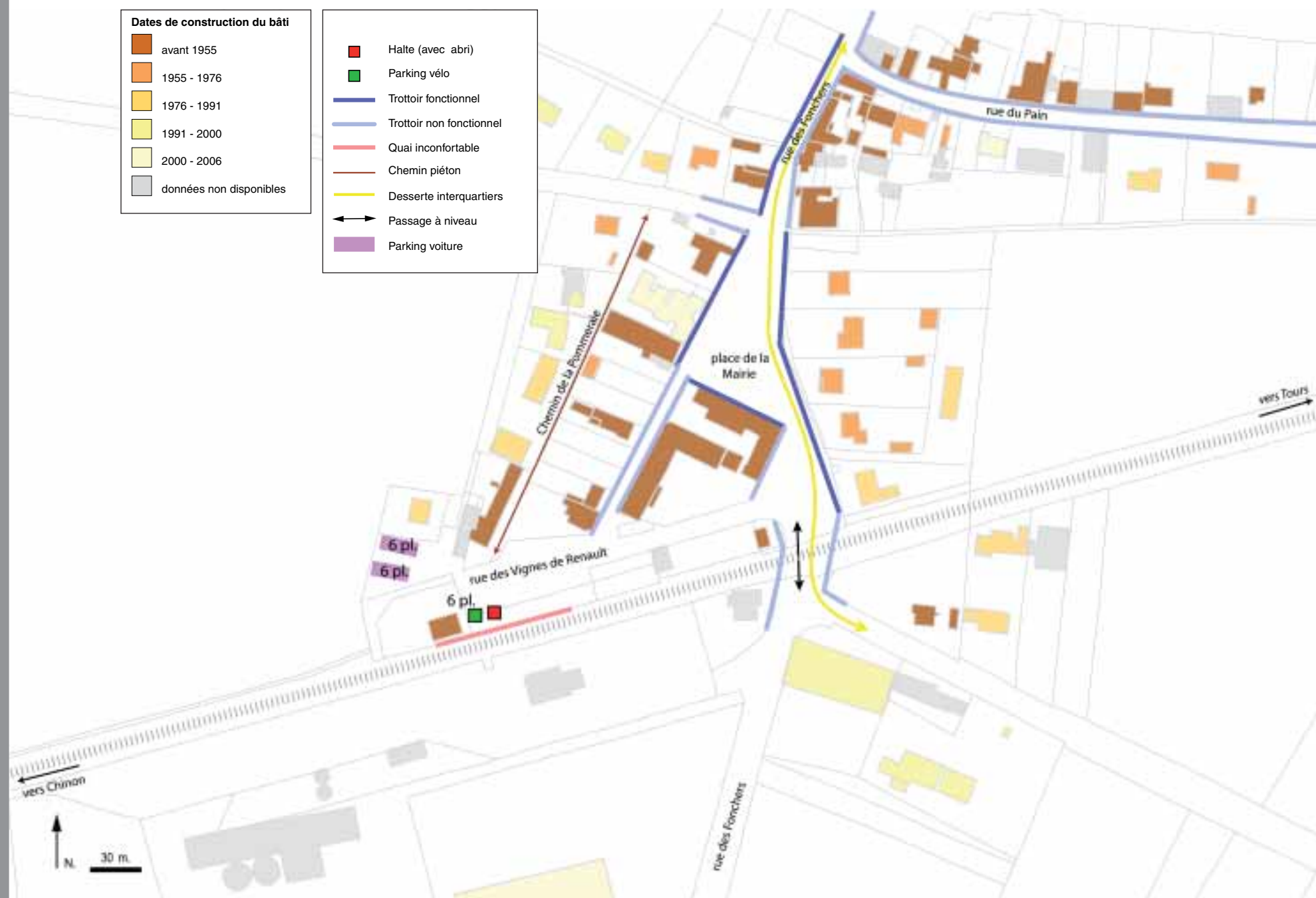
- Gare
- +++++ Voie Ferrée
- Desserte interquartiers
- Autoroute 85
- ↔ Passage à niveau
- Centre bourg
- Equipements

Accessibilité à la gare de Druye

Dates de construction du bâti

- avant 1955
- 1955 - 1976
- 1976 - 1991
- 1991 - 2000
- 2000 - 2006
- données non disponibles

- Halte (avec abri)
- Parking vélo
- Trottoir fonctionnel
- Trottoir non fonctionnel
- Quai inconfortable
- Chemin piéton
- Desserte interquartiers
- Passage à niveau
- Parking voiture



3 L'AXE TOURS-CHATEAUDUN

33

**La Membrolle-sur-Choisille
Notre-Dame-d'Oé
Monnaie**



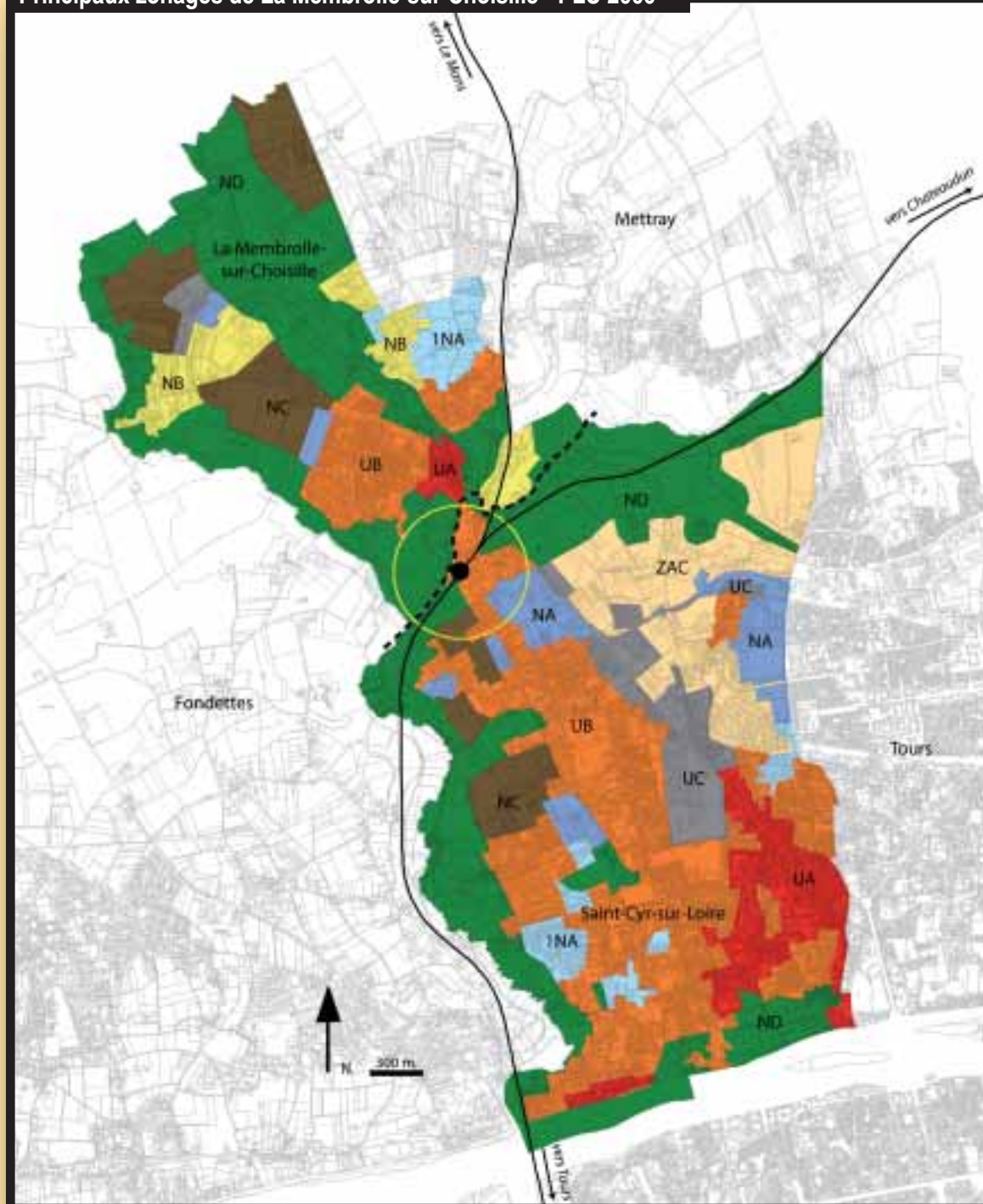
34

- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre de 500m autour de la gare
- - - Limite de la commune

Zonage POS

- Zone UA : Centre bourg
- Zone UB : Extension du centre bourg
- ZAC
- Zone UC : Zone d'activités
- Zone 1NA : à urbaniser à court/ moyen terme
- Zone NA : à urbaniser à long terme
- Zone NB : Hameaux
- Zone NC : Zone agricole
- Zone ND : Zone naturelle

Principaux zonages de La Membrolle-sur-Choisille - PLU 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale de La Membrolle-sur-Choisille : 3.054 (RGP 2005)

Population communale de St Cyr-sur-Loire : 16.300 (RGP 2005)

Population à 500 m : 338

Emplois communaux La Membrolle-sur-Choisille (2006) : 922

Emploi communaux St Cyr-sur-Loire (2006) : 6.042

Emplois à 500 m : 16

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 5

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 6,58 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 2 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE LA MEMBROLLE-SUR-CHOISILLE

En limite du périmètre du SCOT, La Membrolle-sur-Choisille est une commune périurbaine de 3.000 habitants.

La halte SNCF est située au Sud de la commune de La Membrolle-sur-Choisille, à la limite Nord de Saint-Cyr-sur-Loire. Elle est desservie par les lignes Tours-Le Mans et Tours-Château-dun. Cette ligne, à deux voies, n'est pas électrifiée.

2 trains seulement s'y arrêtent chaque jour (deux sens confondus) ce qui représente une offre TER très faible.

Saint-Cyr-sur-Loire, une zone à urbaniser (NA) est prévue. Elle accueillera de l'habitat et des activités à moyen ou long terme. La gare est plus proche du centre de La Membrolle-sur-Choisille (700 m à pied) que du centre de Saint-Cyr-sur-Loire. Le camping et des terrains de sport sont les seuls équipements présents dans ce même périmètre.

Le bâtiment de la gare a été transformé en logement. Aucun service lié à la billettique n'est présent.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte est située en zone UB décrite au POS comme une "zone de densité moyenne voire faible. L'objectif est d'y conserver une urbanisation aérée". Au Sud de la gare, sur la commune de



Parking à vélo



Quais et abris voyageurs

Accès à la gare

La halte ferroviaire est située en contrebas de la RD938 (dans le vallon de la Choisille). L'escarpement du vallon et la présence d'infrastructures routières lourdes limitent sa visibilité et son accessibilité. Aucune indication n'est donnée depuis la route pour réduire l'impact de ces coupures.

L'accès en voiture :

L'accès en voiture se fait par la RD938, route à trois voies, puis par la rue Mondoux.

La présence d'un terre-plein central sur la RD938 ne permet pas les "tourne-à-gauche".

Devant la halte, un parking en gravier peut accueillir une quinzaine de voitures. Les emplacements ne sont pas marqués au sol. Les habitations voisines ne permettent à priori pas d'extension possible du parking.

L'accès en vélo :

Aucune piste cyclable n'est aménagée à proximité de la gare. Le parking vélo disponible devant la gare est ancien.

L'accès à pied :

La majeure partie des cheminements n'est pas adaptée aux piétons et aux PMR (trottoirs étroits, pas de bateaux, pas de passages piétons...). De même qu'en voiture, la traversée de la route départementale n'est pas autorisée à pied. La RD938 permet cependant la liaison avec le centre-bourg, grâce à des trottoirs plus confortables.

Le revêtement du parvis de la gare en gravier rend l'accès aux quais difficile pour les PMR. La traversée des quais se fait à niveau.

L'intermodalité :

Aucun bus ne dessert la gare de façon régulière (la ligne 11 ne passe par la gare que certains jours de semaine).

Les enjeux

La densification de l'habitat aux abords immédiats de la gare ne semble pas envisageable (Zone N, escarpement, environnement sonore...).

A 300 m (vol d'oiseau) de la gare, la zone à urbaniser de la commune de Saint-Cyr-sur-Loire est porteuse de densité. Cependant, sa position sur le plateau et la proximité de Tours depuis ce point (par la RD938) rendent peu évident le rabattement possible de cette population vers la gare de La Membrolle-sur-Choisille.

L'enjeu majeur sur cette halte serait l'amélioration de sa visibilité depuis la RD938. Trop enclavée, mal desservie par le train et sans services de proximité, elle n'est aujourd'hui pas attractive. De plus, la présence d'infrastructures routières performantes, tels que la RD938 et, en 2010, le boulevard périphérique, permettront de rejoindre le centre de Tours plus rapidement qu'aujourd'hui, et en cela faire concurrence au train.

Gare de La Membrolle-sur-Choisille



Nombre d'emplois 2006

- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

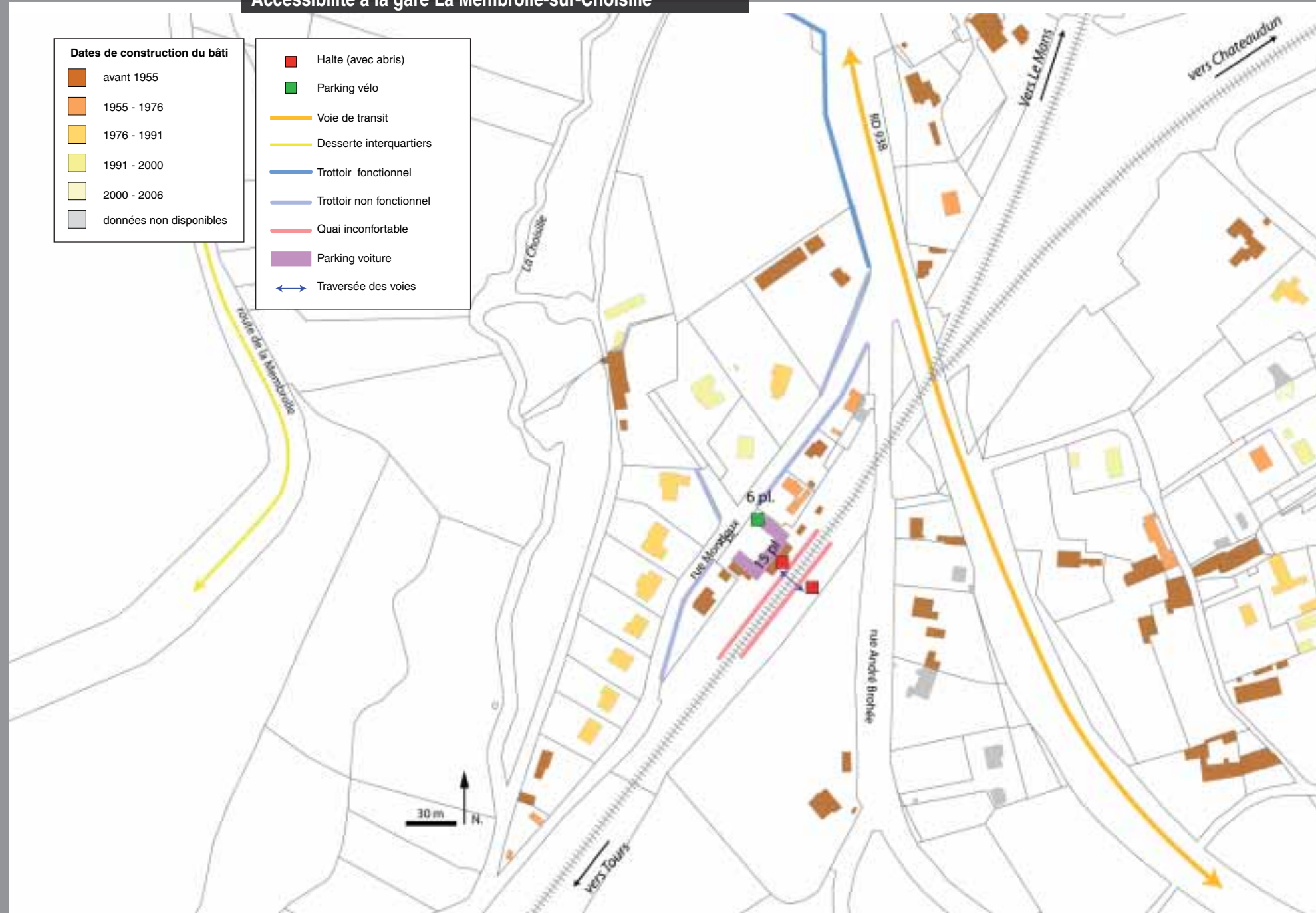
- Gare
- Voie ferrée
- Centre bourg
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- Equipements
- Périmètre de 500m autour de la gare
- Limite communale
- Boulevard périphérique en construction

Accessibilité à la gare La Membrolle-sur-Choisille

Dates de construction du bâti

	avant 1955
	1955 - 1976
	1976 - 1991
	1991 - 2000
	2000 - 2006
	données non disponibles

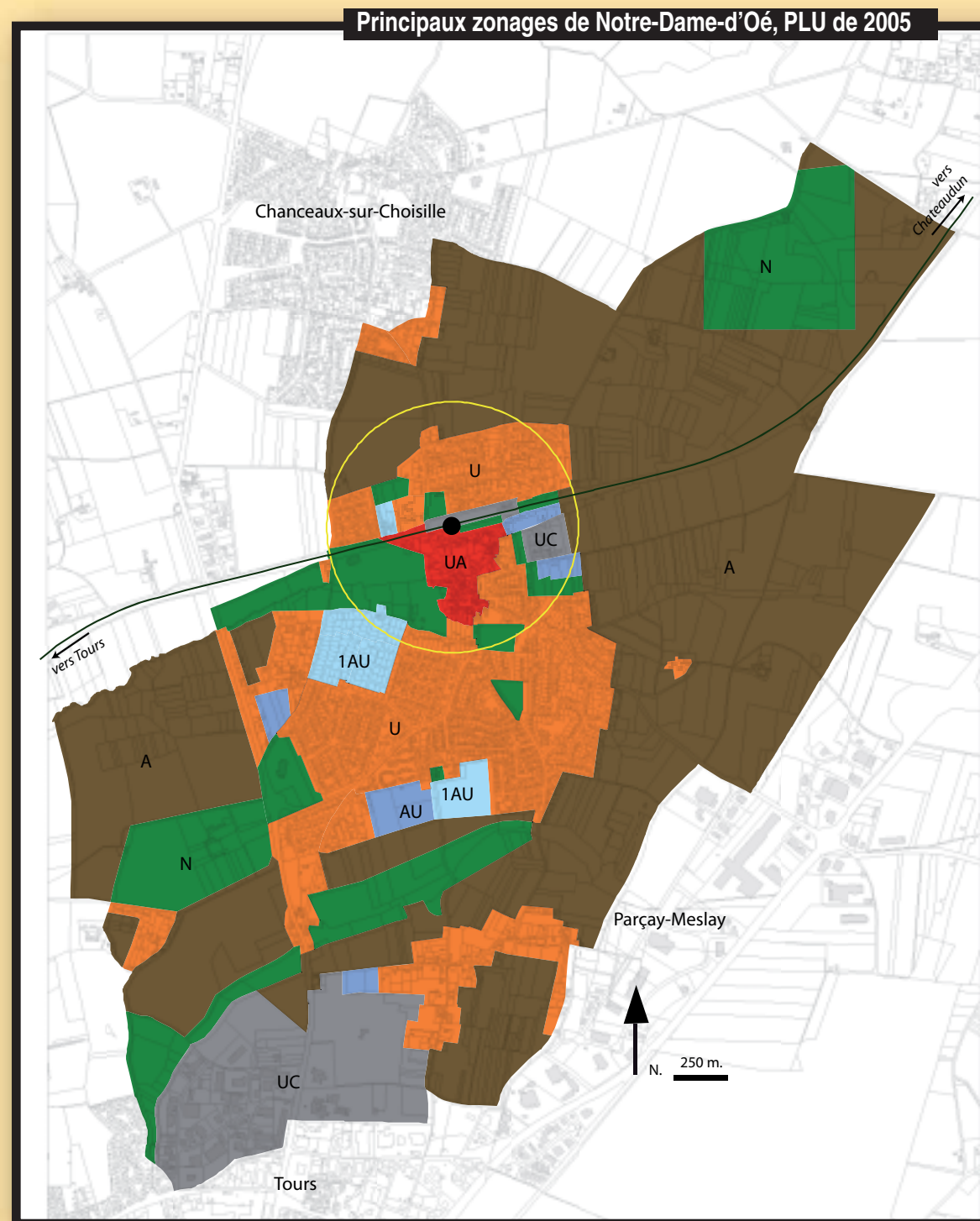
	Halte (avec abris)
	Parking vélo
	Voie de transit
	Desserte interquartiers
	Trottoir fonctionnel
	Trottoir non fonctionnel
	Quai inconfortable
	Parking voiture
	Traversée des voies





40

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone U : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Zone d'activités
 - Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone AU : à urbaniser à long terme
 - Zone A : Zone agricole
 - Zone N : Zone naturelle



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 3.347 (RGP 2005)

Population à 500 m : 960 (soit 29 %)

Emplois communaux (2006) : 1.724

Emplois à 500 m : 193 (soit 11 %)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 15

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 3,04 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 1,14 ha

Fréquence des trains : 6 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE NOTRE-DAME-D'OÉ

La halte de Notre-Dame-d'Oé est située sur la ligne Tours-Châteaudun. Elle est desservie par 6 trains par jour en semaine. Cette ligne à une voie n'est pas électrifiée.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La commune de Notre-Dame-d'Oé compte un peu plus de 3.400 habitants (en 2005). Située à 15 minutes en voiture du Nord de Tours, cette commune est attractive et s'est développée principalement avec de l'habitat pavillonnaire. La halte ferroviaire est située à la limite entre ce tissu pavillonnaire et le Nord du centre-bourg.

La gare est implantée en zone UC "Zone d'activités consacrée au développement d'activités économiques". Cette zone est utilisée par un centre de tri des déchets. A l'Est de la gare, une

zone naturelle accueille des terrains de pétanque. Le bâtiment de la gare a été réhabilité pour installer la Maison des Jeunes et des Associations. Le secteur de la gare est donc un lieu de vie de la commune.

Une zone pavillonnaire a été construite récemment au Sud de la gare. Plusieurs maisons viennent d'être construites (en 2006) dans le centre ancien communal et participent à sa densification. Enfin, plusieurs zones à urbaniser pouvant accueillir de l'habitat et des activités sont répertoriées à proximité de la gare.



Quais Nord, centre de tri des déchets en arrière plan



Ancien bâtiment voyageur transformé en MJA

Accès à la gare

A proximité de la rue des Bévenières, la gare de Notre-Dame-d'Oé est accessible directement depuis la commune de Chanceaux-sur-Choisille. Cependant, aucun panneau de signalisation ne permet de la localiser.

L'accès en voiture :

L'accès voiture se fait par la rue de la Mairie. Un parking de 8 places est aménagé devant la gare. Son extension paraît difficile, étant donné l'implantation de la gare dans le tissu urbain.

L'accès en vélo :

Aucune piste cyclable n'est présente à proximité. Seul un parking vélo de 6 places est aménagé sur le parvis.

L'accès à pied :

Les abords directs ne sont pas adaptés au mode piéton. Aucun trottoir fonctionnel (c'est-à-dire, large, avec bateau et revêtement adapté aux PMR) n'est recensé. Les passages piétons sont également absents.

Les quais sont accessibles aux PMR depuis le parking. La traversée des voies, inconfortable, se fait à niveau.

L'accès à la gare s'effectue par le Sud. Pour les personnes résidant au Nord de la gare, les voies forment une coupure et rallongent le temps de trajet jusqu'à la gare.

L'intermodalité :

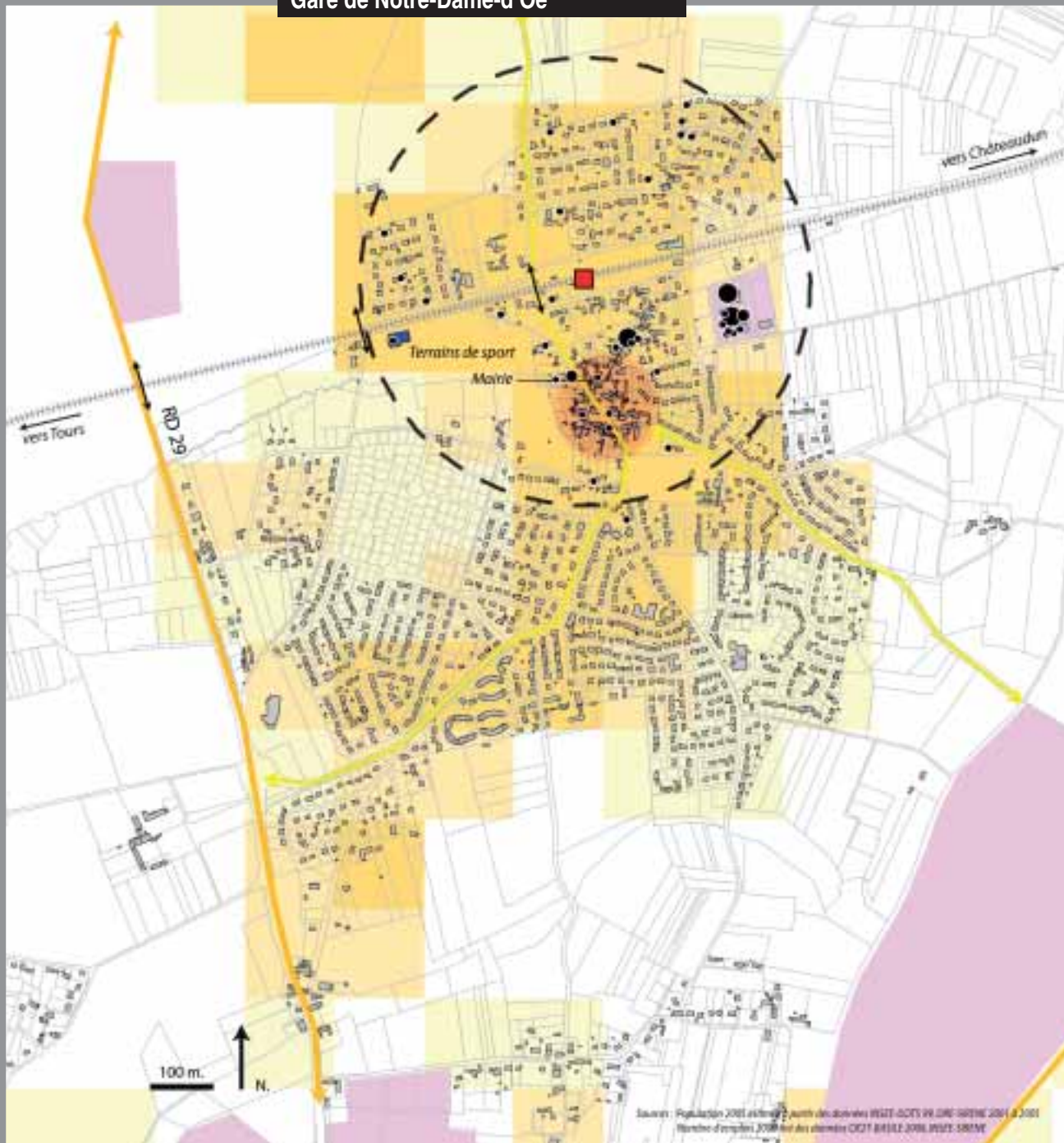
Aucun arrêt de bus n'est recensé à proximité de la gare.

Les enjeux

La gare de Notre-Dame-d'Oé, à proximité du centre-bourg et de zones à urbaniser, est un secteur central et en développement. Une extension de l'urbanisation est également prévue au Sud de la commune, dans un secteur plus éloigné de la gare.

Les possibilités de rabattement paraissent en l'état à améliorer, en raison du manque d'infrastructures d'accueil des voyageurs extérieurs à la commune (parking, signalisation, services). L'enjeu majeur repose donc sur l'utilisation du train par la population communale, voire celle du bourg voisin (Chanceaux-sur-Choisille).

Gare de Notre-Dame-d'Oé

**Nombre d'emplois 2006**

- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

-  de 50 à 99
 de 20 à 49
 de 1 à 19
 données non disponibles

-  Gare
-  Voie ferrée
-  Centre bourg
-  Desserte interquartiers
-  Voie de transit
-  Equipements
-  Périmètre de 500m autour de la gare

Accessibilité à la gare de Notre-Dame-D'Oé

Dates de construction du bâti

- avant 1955
- 1955 - 1976
- 1976 - 1991
- 1991 - 2000
- 2000 - 2006
- données non disponibles

- Halte (avec abris)
- Parking vélo
- Arrêt de bus
- Desserte interquartiers
- Chemin piéton
- Passage à niveau
- Passage piétons
- Traversée des voies
- Trottoir non fonctionnel
- Quai inconfortable
- Parking voiture

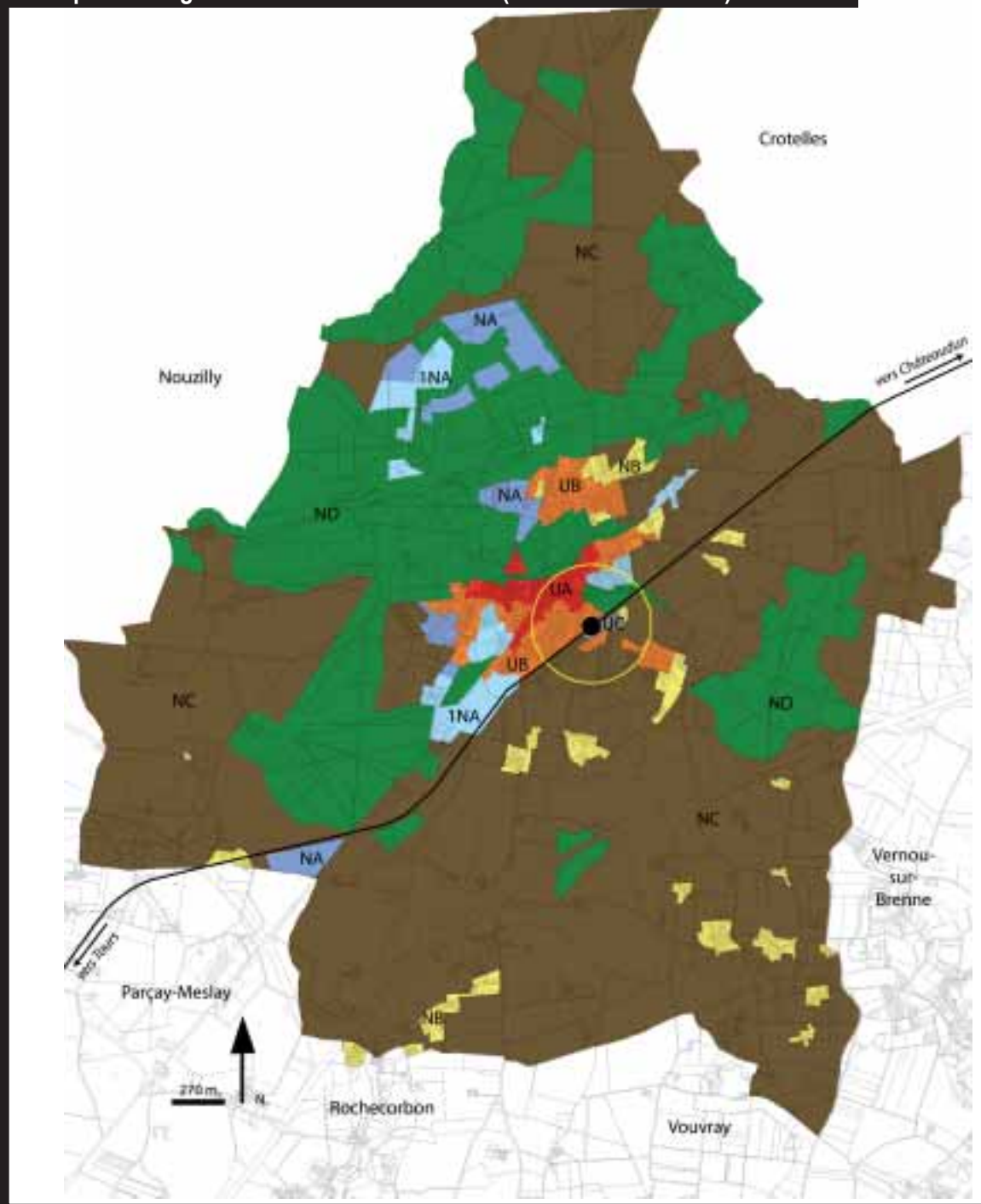




46

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage POS**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Zone d'activités
 - Zone 1NA : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone NA : à urbaniser à long terme
 - Zone NB : Hameaux
 - Zone NC : Zone agricole
 - Zone ND : Zone naturelle

Principaux zonages de Monnaie - POS de 1996 (modification de 2001)



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 3.695 (RGP 2005)

Population à 500 m : 612 (soit 16%)

Emplois communaux (2006) : 511

Emplois à 500 m : 96 (soit 19%)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 9

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 5,44 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 6 trains et 8 cars TER par JOB
(2 sens confondus)



GARE DE MONNAIE

Monnaie est une commune périurbaine implantée en limite Nord du périmètre du SCOT. La gare SNCF est située sur la ligne Tours-Châteaudun, ligne à deux voies, non électrifiée. 6 trains et 8 cars s'y arrêtent chaque jour (deux sens confondus). Les trains permettent de rejoindre le centre de Tours en 25 minutes ce qui est comparable avec le temps mis en voiture (en période de circulation fluide). Ce temps de trajet peu compétitif et la faiblesse de l'offre TER expliquent en partie la faible fréquentation de la halte. Aucun service ni aménagement lié à la billetterie n'est présent.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La Halte est située en limite du tissu urbain au Sud-Est du centre de la commune.

Elle est inscrite au POS en zone UC : "zone d'activités indus-

trielles, artisanales et commerciales". En face de la gare, cette zone est partiellement en friche. Elle est bordée au Nord par une zone UB, zone pavillonnaire correspondant à l'extension du noyau urbain. Le règlement y fixe une surface minimale de 500 m² et un COS de 0,6 pour chaque nouvelle opération. Au Sud de la halte, la plupart des terrains sont protégés et destinés à l'activité agricole (zone NC).

Gare de Monnaie



Terrain vague au Sud de la gare

Accès à la gare

La halte, située à 400 m de la RD910, est accessible par la rue de la Gare. Elle est mal indiquée à partir du centre-ville ce qui la rend difficilement visible et accessible.

L'accès en voiture :

Le parvis de la halte présente un parking de 17 places. Celui-ci ne semble pas saturé. Dans le cas où la fréquentation de la gare venait à augmenter, une extension pourrait s'envisager du côté Sud de la halte, dans la zone en friche.

L'accès en vélo :

Aucun aménagement cyclable n'est présent aux alentours de la halte.

L'accès à pied :

Les abords de la halte sont globalement peu aménagés pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. On ne recense aucun passage protégé, mais les trottoirs situés au Nord de la halte sont fonctionnels.

L'accès aux quais depuis le parking est difficile pour les PMR (pas de bateaux et revêtement graviers). La traversée des voies se fait à niveau mais le passage est vétuste voire dangereux.

L'intermodalité :

Un abri bus ainsi qu'un parking bus sont aménagés en face de la halte. La desserte de cet arrêt est faible : 3 cars Fil Vert (ligne A) certains jours de la semaine. L'accès à cet abri, depuis les quais est difficile (pas de bateaux). La complémentarité des horaires n'est pas assurée.

Les enjeux

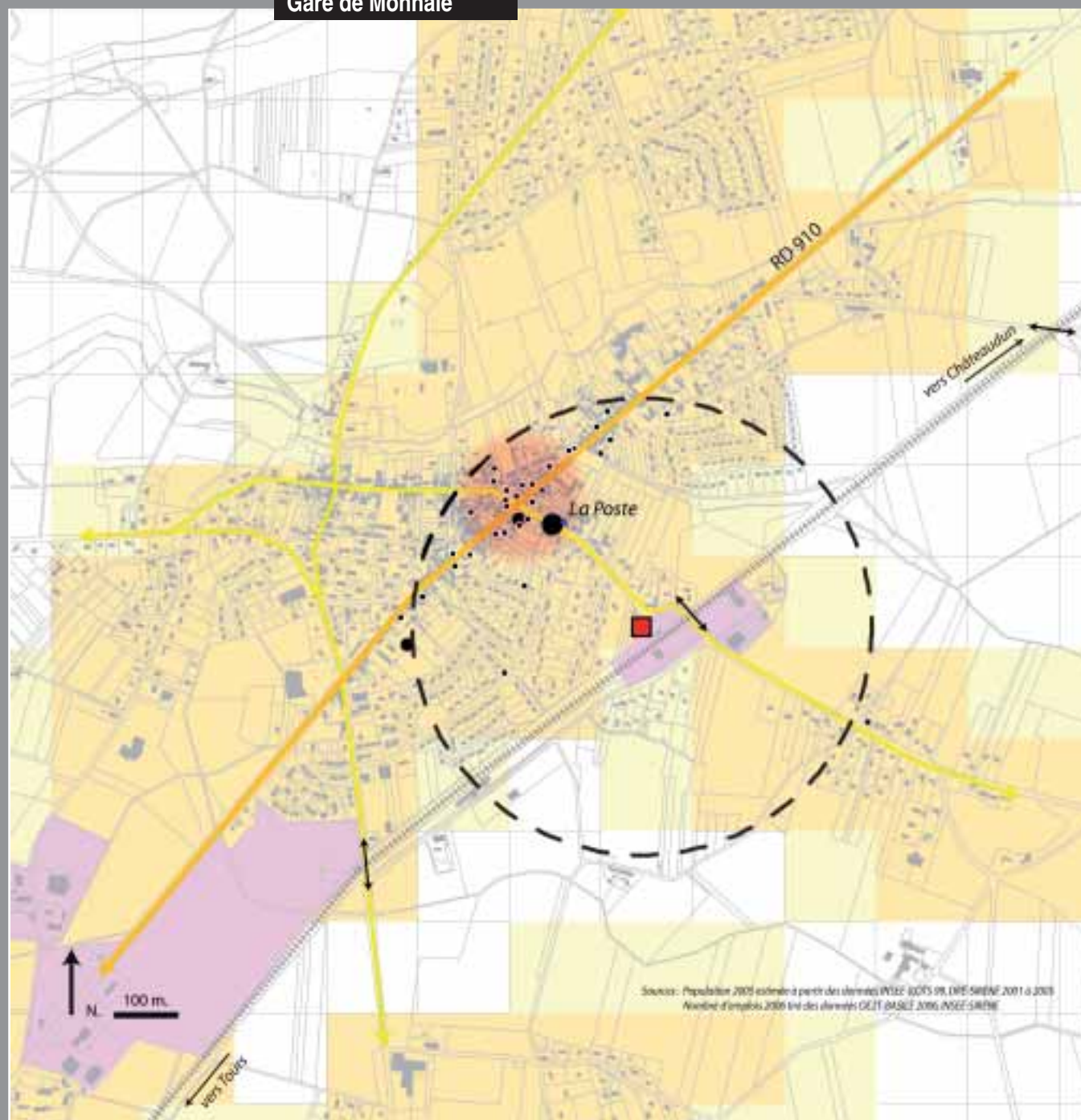
En limite du tissu urbain, insérée dans une zone pavillonnaire peu dense, la halte de Monnaie présente des enjeux d'urbanisation. Une zone à urbaniser vient d'être aménagée au Nord (pavillonnaire peu dense). Cependant, les règles fixées par le POS en zone UB (COS et surface minimale) limitent aujourd'hui les possibilités de densification.

Aucune autre zone à urbaniser n'est prévue à proximité de la gare. Le développement de la commune s'oriente plutôt vers le Nord et le long de la RD910 au Sud de la halte.

L'amélioration de la visibilité et de l'accessibilité de la gare (indications, aménagement de cheminement doux) augmenterait son attractivité à l'échelle de la commune.

Il est enfin important de noter que la RD910 permet de rejoindre très facilement le Nord de Tours et fait ainsi concurrence au train.

Gare de Monnaie



Nombre d'emplois 2006

- de 20 à 49
- de 10 à 19
- moins de 10

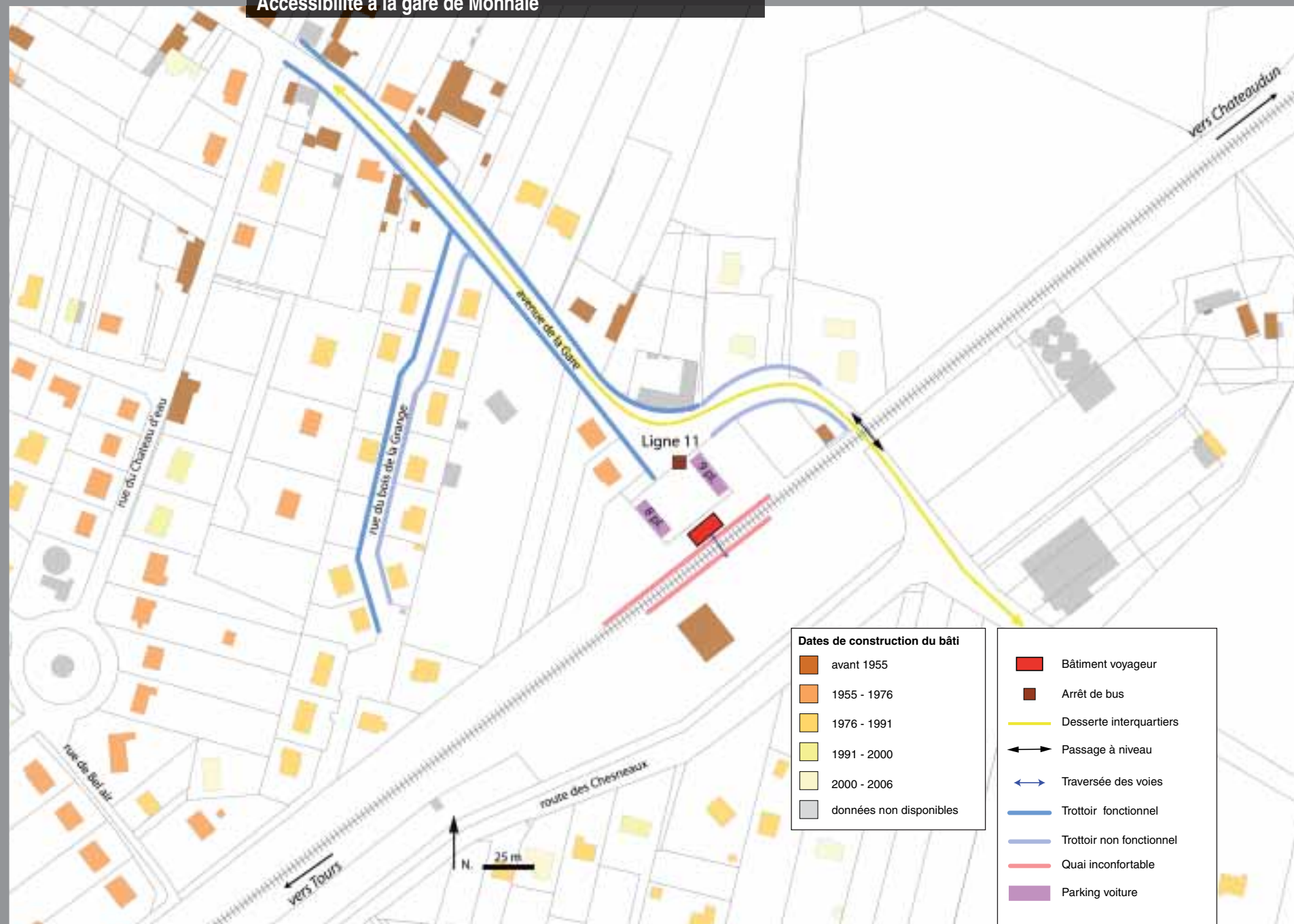
Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- ↔ Passage à niveau
- ◆ Equipement
- Zone d'activités
- Périmètre de 500m autour de la gare

Accessibilité à la gare de Monnaie

50



4 L'AXE TOURS-ORLÉANS

51

Montlouis-sur-Loire (centre)



52

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Pavillonnaire
 - Zone UP : Hameaux
 - Zone UE : Equipement
 - Zone UX : Zone d'activités
 - Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone A : Zone agricole
 - Zone N : Zone naturelle
 - - - Zone inondable

Principaux zonages de Montlouis-sur-Loire - PLU 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 10.194 (RGP 2005)

Population à 500 m : 622 (soit 6%)

Emplois communaux (2006) : 2 490

Emplois à 500 m : 414 (soit 17%)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 13

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 12 trains et 0 cars TER par JOB
(2 sens confondus)



GARE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE (Centre)

La commune de Montlouis-sur-Loire a la particularité d'avoir trois gares sur son territoire, positionnées sur deux lignes ferroviaires. La gare de Montlouis centre se situe sur l'axe Tours-Orléans, dit "INTERLOIRE". Il s'agit d'un axe ferroviaire majeur, où circulent des TER et des trains grande ligne (les "Corails"). Seuls les TER s'arrêtent en gare de Montlouis centre (12 en journée type de semaine). Le temps de parcours pour rejoindre le centre de Tours est plus compétitif en train qu'en voiture (13 mn). Cette ligne à double voie est électrifiée.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La gare SNCF est située en hauteur, au Nord-Ouest du bourg, dans un secteur peu dense de type pavillonnaire, classé en UC dans le PLU "zone d'habitat de faible densité". La proximité de la Loire limite l'urbanisation en raison du risque d'inondation.



Un des accès Est à la gare



La "Loire à vélo" longeant les voies ferrées

Accès à la gare

La gare de Montlouis centre se situe au Sud de la RD751, axe routier majeur à l'Est de l'agglomération tourangelles. Deux accès débouchent sur cette route, gérés par des "STOP". La gare est indiquée depuis la RD751.

L'accès en voiture :

Les accès principaux pour se rendre en voiture à la gare se situent sur la RD751. L'accès situé à l'Est des voies, par la rue Pierre Maître, est le plus utilisé.

Trois parkings sont aménagés sur le site, deux à l'Est des voies ferrées et un à l'Ouest. Les parkings où les emplacements sont marqués au sol proposent 34 places (14 rue Pierre Maître et 20 côté Ouest). Environ 5 voitures peuvent se garer sur le deuxième parking de la rue Pierre Maître (situé en hauteur, au niveau des quais). Une place de stationnement est réservée aux personnes à mobilité réduite. Elle se situe sur le parking Ouest.

L'accès en vélo :

Le site de la gare est desservi depuis juillet 2008 par la piste cyclable "Loire à Vélo". Cet itinéraire cyclable de niveau européen permet des déplacements sécurisés jusqu'à Tours (et au-delà) vers l'Ouest et vers le centre de Montlouis-sur-Loire à l'Est (prolongement projeté vers Amboise et au-delà). Cette piste cyclable passe du côté Ouest de la gare, en contrebas.

La gare est accessible aux vélos des deux côtés. Un parking de 12 places leur est dédié dans la rue Pierre Maître.

L'accès à pied :

Côté Ouest de la gare, un accès piéton est possible depuis la rue des Fosses Bouteilles et la "Loire à Vélo". Ce passage permet aux habitants des quartiers voisins de se rendre directement à la gare. De l'autre côté, la rue Pierre Maître offre des trottoirs confortables jusqu'à la gare. Les accès aux quais sont pentus, ce qui limite l'accessibilité des PMR (pente plus forte côté Ouest). Aucun ascenseur n'est présent sur le site malgré la déclivité.

S'ajoutent deux escaliers de part et d'autre du pont SNCF qui permettent de relier chaque quai à la RD751.

Les quais sont de bonne qualité, mais ne comportent aucun aménagement en faveur des PMR. La traversée des voies est interdite au public.

Le pont SNCF est ouvert à la circulation piétonne, permettant ainsi de rejoindre la RD952 sur la commune de Vouvray.

L'intermodalité :

La gare est desservie par les cars départementaux du réseau Fil Vert (ligne C Tours-Montrichard). Cependant, les horaires des trains et des cars ne correspondent pas. Les quais SNCF étant en hauteur, il n'y a pas de lien "quai à quai" avec les arrêts des cars. Malgré cela, le cheminement est lisible.

L'embarquement des vélos est autorisé dans certains TER qui desservent la gare.

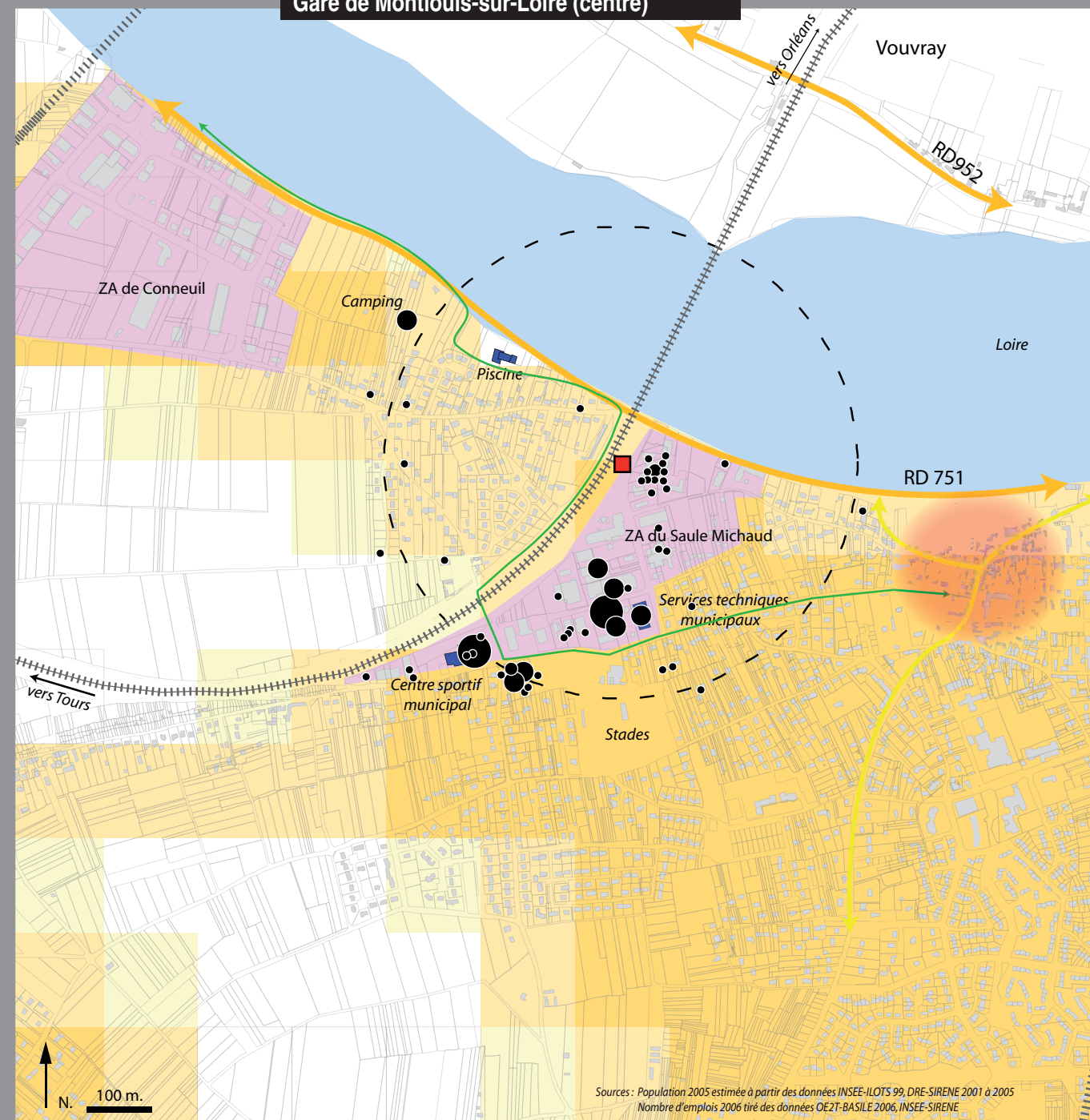
Les enjeux

La gare de Montlouis centre possède deux atouts : desservir une commune de plus de 10.000 habitants et être située sur un axe ferroviaire majeur.

Malgré cela, elle se situe à l'écart du centre du bourg et l'urbanisation dans un périmètre proche est fortement contrainte en raison du risque d'inondation.

Le potentiel de la gare s'établit alors au niveau du rabattement qu'elle peut engendrer, en se basant sur les deux atouts cités précédemment.

Gare de Montlouis-sur-Loire (centre)



Nombre d'emplois 2006

- de 100 à 299
- de 20 à 49
- de 10 à 19
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- Voie ferrée
- Centre bourg
- Loire à vélo
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- Equipements
- Zone d'activités
- Périmètre de 500m autour de la gare

Sources : Population 2005 estimée à partir des données INSEE-ILOTS 99, DRE-SIRENE 2001 à 2005
Nombre d'emplois 2006 tiré des données OE2T-BASILE 2006, INSEE-SIRENE

Accessibilité à la gare de Montlouis-sur-Loire (centre)

56



5 L'AXE TOURS-BLÉRE

57

Montlouis-sur-Loire (Veretz)

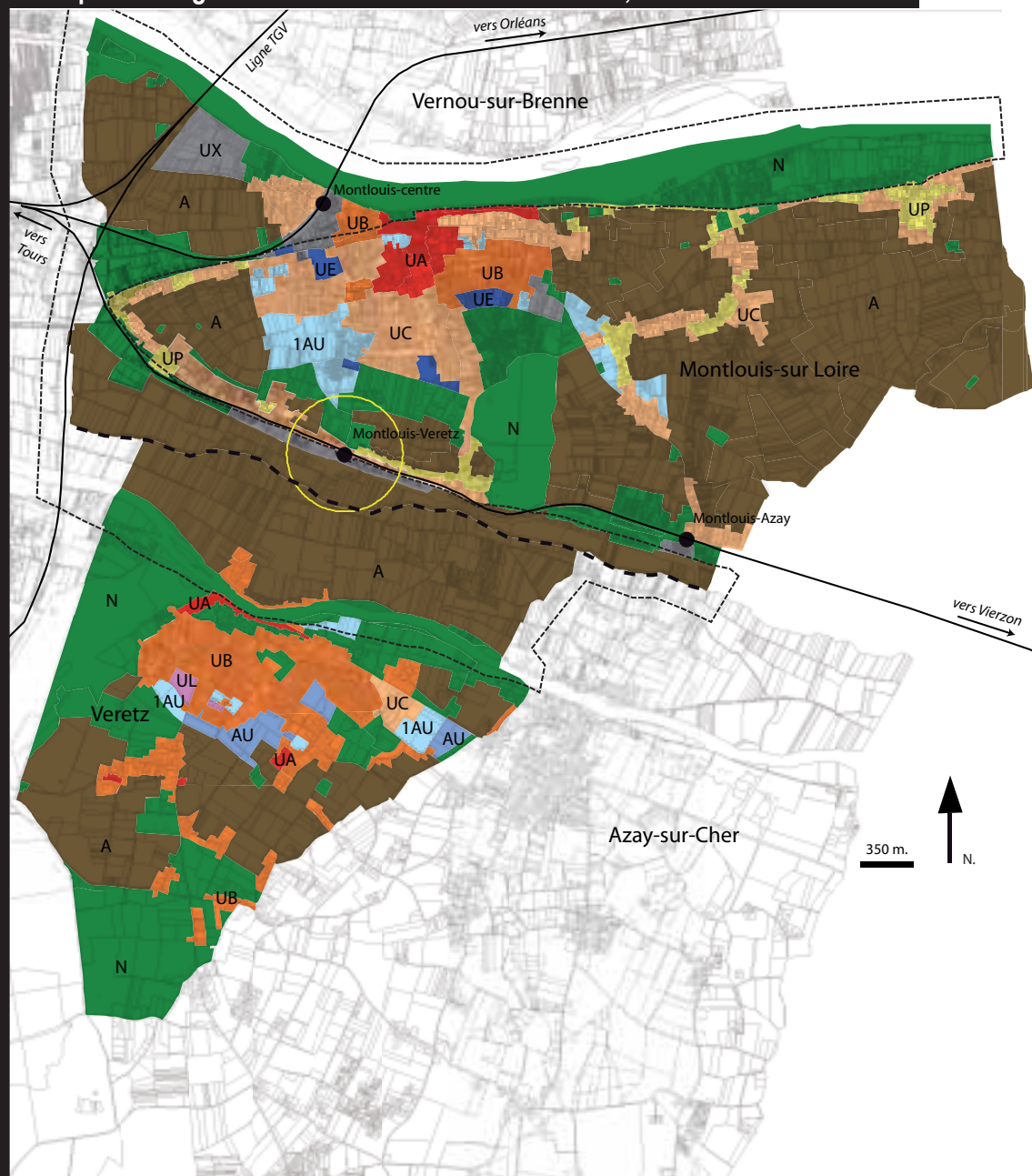
Montlouis-sur-Loire (Azay-sur-Cher)



58

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
 - - - Limite communale
- Zonage PLU**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Quartier pavillonnaire
 - Zone UE : Equipements
 - Zone UL : Equipements touristiques et sportifs
 - Zone UX : Zone d'activités
 - Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone AU : à urbaniser à long terme
 - Zone UP : Hameaux
 - Zone A : Zone agricole
 - Zone N : Zone naturelle
 - Zone inondable

Principaux zonages de Montlouis-sur-Loire et de Vétetz, PLU de 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale de Montlouis-sur-Loire : 10.194 (RGP 2005)

Population communale de Véretz : 3.022 (RGP 1999)

Population à 500 m : 445

Emplois communaux de Montlouis-sur-Loire (2006) : 2.490

Emplois communaux de Véretz (2006) : 467

Emplois à 500 m : 170

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 7

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0,47 ha

Fréquence des trains : 7 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE (Véretz)

La halte de Véretz est située sur la ligne Tours-Vierzon récemment électrifiée. Elle est desservie par 7 trains par jour en semaine.

Le temps de trajet en train est attractif puisqu'il permet de rejoindre le centre Tours en 13 minutes contre 25 minutes en voiture.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte est située entre Montlouis-sur-Loire et Véretz, sur la commune de Montlouis-sur-Loire. Au pied du coteau, elle est à l'écart des centres de Véretz et de Montlouis-sur-Loire (respectivement 1,6 et 2 km).

La halte est en zone UC, définie par le PLU comme une "zone urbanisée de faible densité. L'objectif est d'y maintenir la structure urbaine existante et d'éviter une densification excessive". Avec la présence de la zone d'activités des Ormeaux-Thuisseau et de ses 170 emplois dans un périmètre de 500 m, la halte de Véretz est un pôle d'emplois intéressant. Environ 445 habitants et un seul équipement (le CCAS) sont recensés dans un périmètre de 500 m autour de la halte.

Le bâtiment voyageur, ancienne gare, ne présente aujourd'hui plus aucun service.



Entrée de la zone d'activité à quelques mètres de la gare



Trottoirs non praticables au Nord de la halte

Accès à la gare

La halte de Véretz est située au carrefour de deux voies importantes : la RD140, axe reliant Tours à Saint-Martin-le-Beau, qui passe à 100 m de la gare ; et la rue de Thuisseau, axe Nord-Sud reliant le centre de Véretz au centre de Montlouis-sur-Loire. La présence du coteau d'un côté et d'infrastructures routières et du Cher de l'autre marque des coupures importantes qui gênent l'accès à la gare depuis les centres urbains voisins.

L'accès en voiture :

Depuis la RD140, un rond point et une signalétique claire facilitent l'accès à la gare autant pour les voitures venant de l'Est que de l'Ouest. Un parking de 38 places fortement utilisé est présent en face de la gare. Aucune possibilité d'extension n'est, a priori, possible à proximité.

L'accès en vélo :

Une piste cyclable est aménagée le long de la RD140. Elle permet de rejoindre le parvis de la gare, en empruntant un carrefour giratoire (dangereux pour les cyclistes). En gare, un parking vélo de 12 places est aménagé.

L'accès à pied :

A proximité immédiate de la gare, les aménagements piétons sont de bonne qualité. Les aménagements des liaisons gare – CCAS (au Nord) et gare – ZA (au Sud) sont, pour leur part, inadaptés voire inexistantes.

Les quais sont accessibles aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. Cependant, la traversée des voies en gare est interdite, il faut donc faire le tour de la gare pour accéder au quai direction Vierzon.

L'intermodalité :

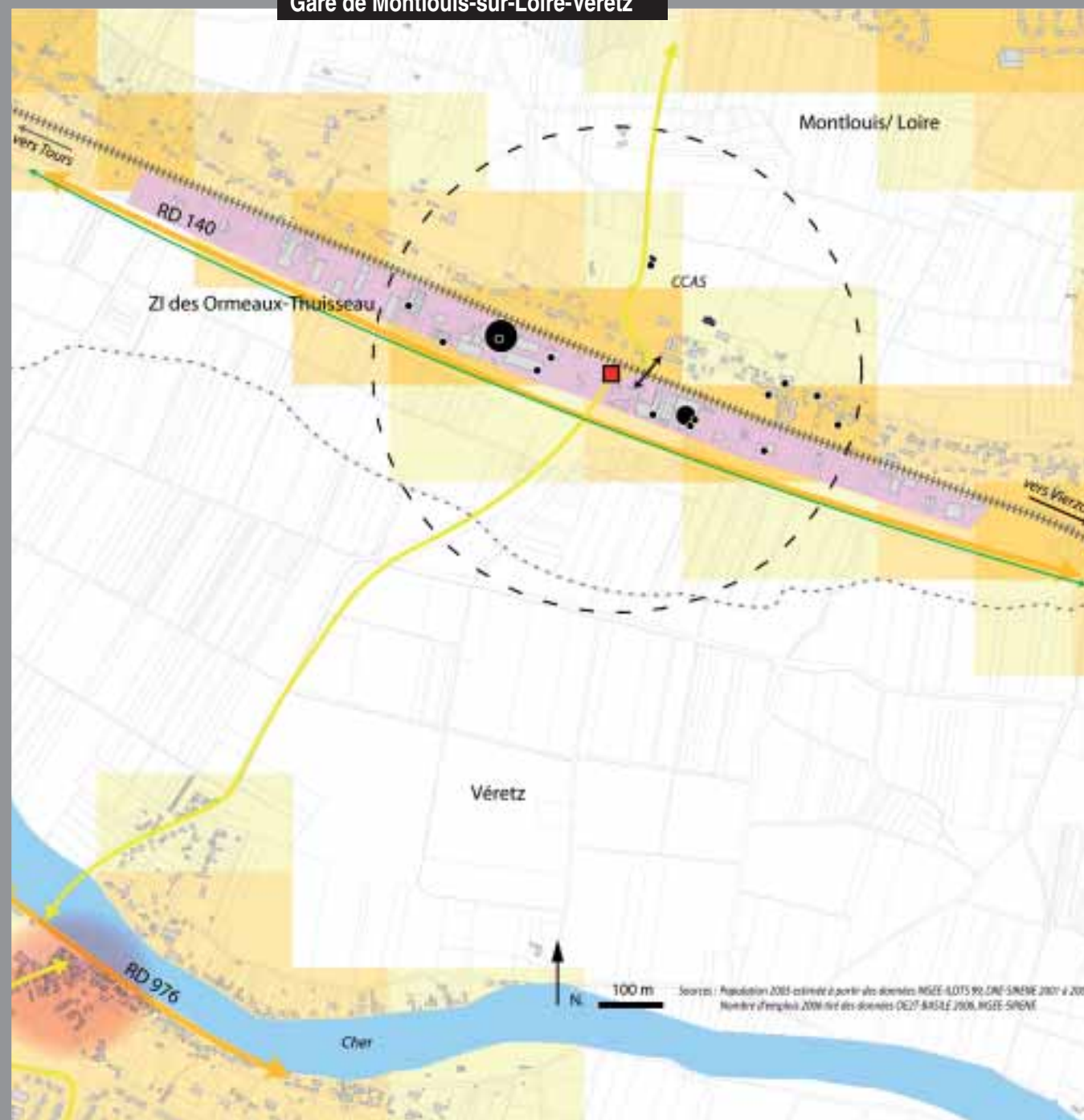
Un arrêt de car est situé à 100 m au Nord de la gare. Il est desservi par la ligne C du réseau Fil Vert et des transports scolaires. Il n'est pas indiqué depuis la gare ce qui le rend difficilement accessible malgré des aménagements piétons en bon état. Un arrêt de cars TER est implanté devant la gare.

Les enjeux

L'urbanisation à proximité de la gare n'est pas, à ce jour, prévue par le PLU. La RD140 fait concurrence au train mais peut également représenter un atout en matière de rabattement. Les habitants de Véretz (4.400 habitants environs en 2005), qui n'ont pas d'autres gares à proximité, représentent un potentiel intéressant. Dans cette perspective, l'agrandissement du parking et la création de services dans l'ancien bâtiment de la gare, aujourd'hui inutilisé, pourraient être étudiés.

La desserte ferroviaire est actuellement faible mais pourrait augmenter avec la mise en service du terminus technique à Bléré.

Gare de Montlouis-sur-Loire-Véretz



Nombre d'emplois 2006

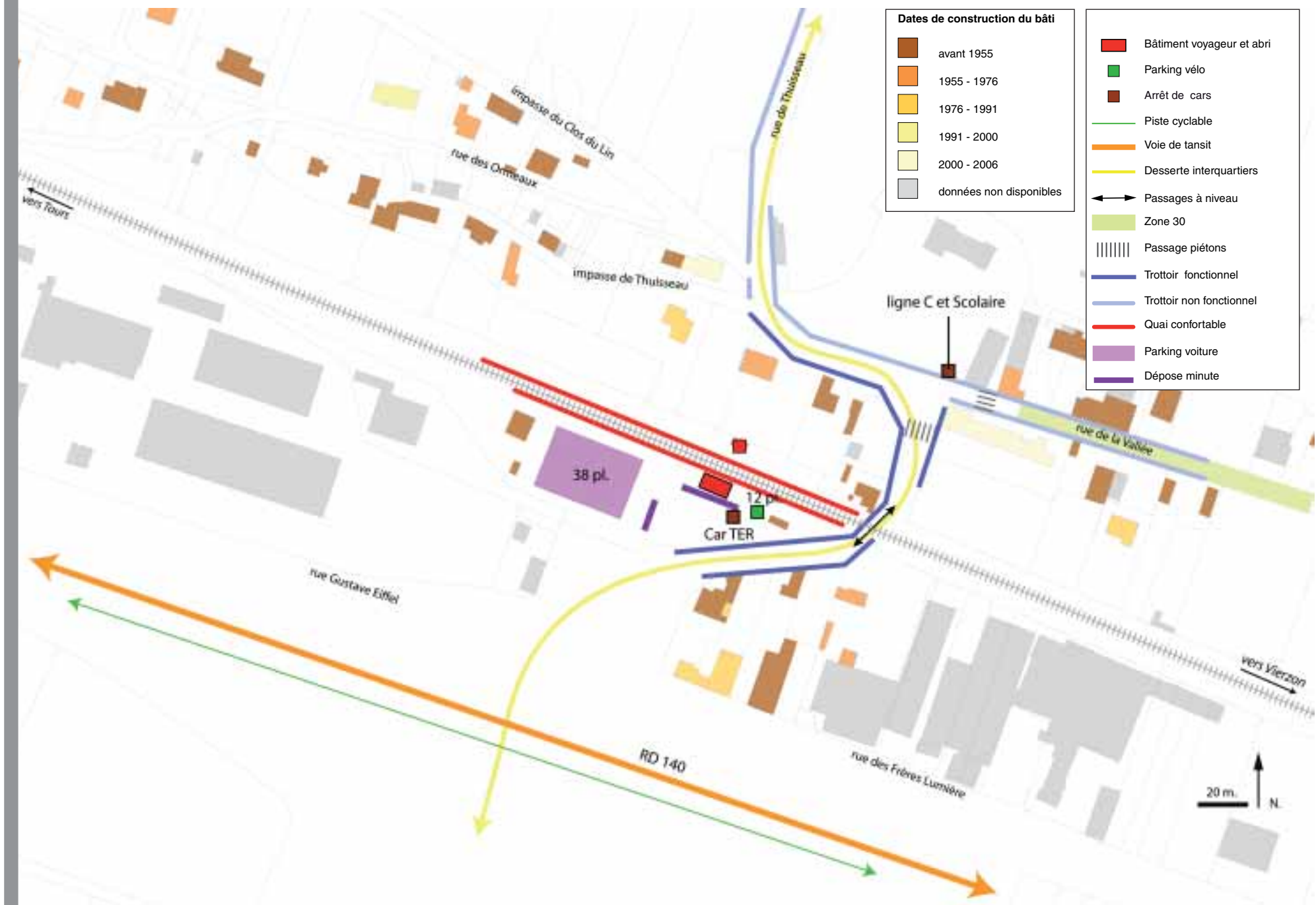
- de 100 à 299
- de 20 à 49
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Piste cyclable
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- ↔ Passage à niveau
- Equipement
- Zone d'activités
- - - Limite communale
- Périmètre de 500m autour de la gare

Accessibilité à la gare de Montlouis-sur-Loire-Véretz

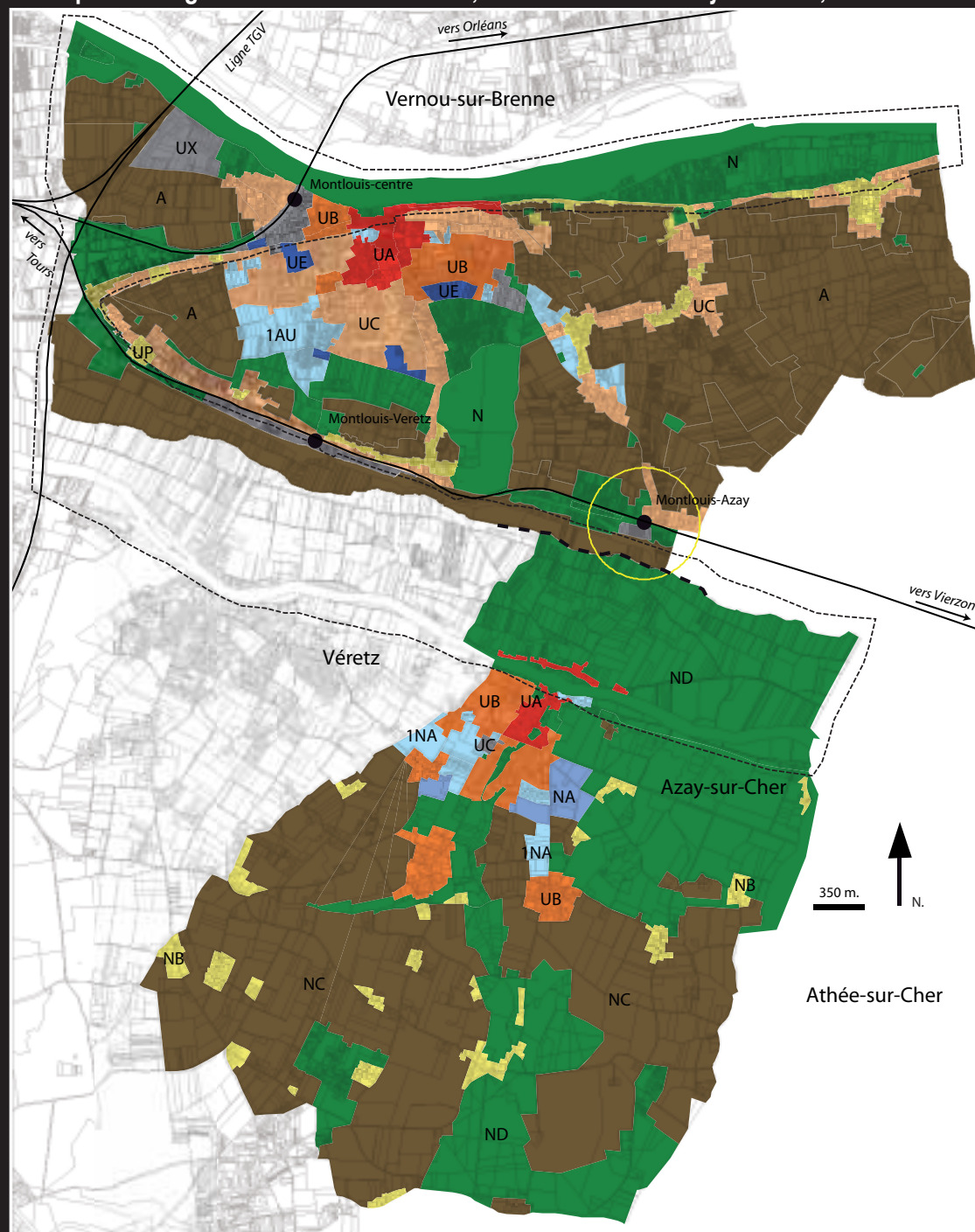




64

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
 - - - Limite communale
- Zonage POS / PLU
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Quartier pavillonnaire
 - Zone UE : Equipement
 - Zone UC / UX : Zone d'activités
 - Zone 1NA / 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone NA : à urbaniser à long terme
 - Zone NB / UP : Hameaux
 - Zone NC / A : Zone agricole
 - Zone ND / N : Zone naturelle
 - Zone inondable

Principaux zonages de Montlouis-sur-Loire, PLU de 2006 et d'Azay-sur-Cher, POS de 1999



CHIFFRES CLEFS

Population communale de Montlouis-sur-Loire : 10.194 (RGP 2005)

Population communale d'Azay-sur-Cher : 2.840 (RGP 2004)

Population à 500 m : 144

Emplois communaux de Montlouis-sur-Loire (2006) : 2.490

Emplois communaux d'Azay-sur-Cher (2006) : 426

Emplois à 500 m : 28

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 2

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 6 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE (Azay-sur-cher)

La halte d'Azay-sur-Cher est desservie par la ligne Tours-Vierzon. Cette ligne à deux voies est électrifiée depuis peu. 6 trains s'y arrêtent chaque jour pendant la semaine (deux sens confondus).

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

Entre Montlouis-sur-Loire et Azay-sur-Cher, la halte est à l'écart du tissu urbain. Elle est classée en zone N "zone naturelle à préserver pour des raisons écologiques et esthétiques" dans le PLU. Cette zone peut accueillir des activités touristiques et sportives. En face de la gare une zone d'activités et une zone pavillonnaire peu dense sont également présentes.

Aucun équipement n'est recensé dans le périmètre de 500 m autour de la halte.

Accès à la gare

La RD140 longe les voies ferrées et passe à 300 m de l'arrêt. Cependant aucune indication ne signale la présence de la halte. Celle-ci n'étant pas visible de la route, sa lisibilité est très limitée.

La route départementale forme une coupure difficilement franchissable pour les modes doux entre Montlouis-sur-Loire et Azay-sur-Cher.

L'accès en voiture :

La gare est accessible par le Sud via la RD140 et par le Nord via la rue d'Azay.

Un parking de 8 places, dont une pour personne à mobilité réduite, est situé au Sud de la halte. Côté Nord, 4 stationnements sont également disponibles.

L'accès en vélo :

Une piste cyclable longe la RD140. Elle se termine au niveau du rond-point et permet un accès à la halte ferroviaire depuis l'Ouest, en empruntant un carrefour giratoire.

L'accès vélo s'effectue par la RD82 depuis Azay-sur-Cher et par la rue d'Azay depuis Montlouis-sur-Loire. Les vitesses pratiquées (RD82) et le relief (rue d'Azay) peuvent s'avérer décourageants pour la pratique du vélo.

Un parking vélo de 6 places est aménagé côté Nord de la halte.



Liaison douce entre le parking et les quais



Traversée des voies

L'accès à pied :

Peu d'aménagements sont présents aux abords de la halte pour favoriser l'accès piéton. Le quai est cependant accessible aux piétons (par le Sud et par le Nord) et aux personnes à mobilité réduite (par le Nord). A noter que la place pour handicapé est située au Sud de la halte alors que l'accès PMR est situé au Nord...

La traversée des voies se fait à niveau.

L'intermodalité :

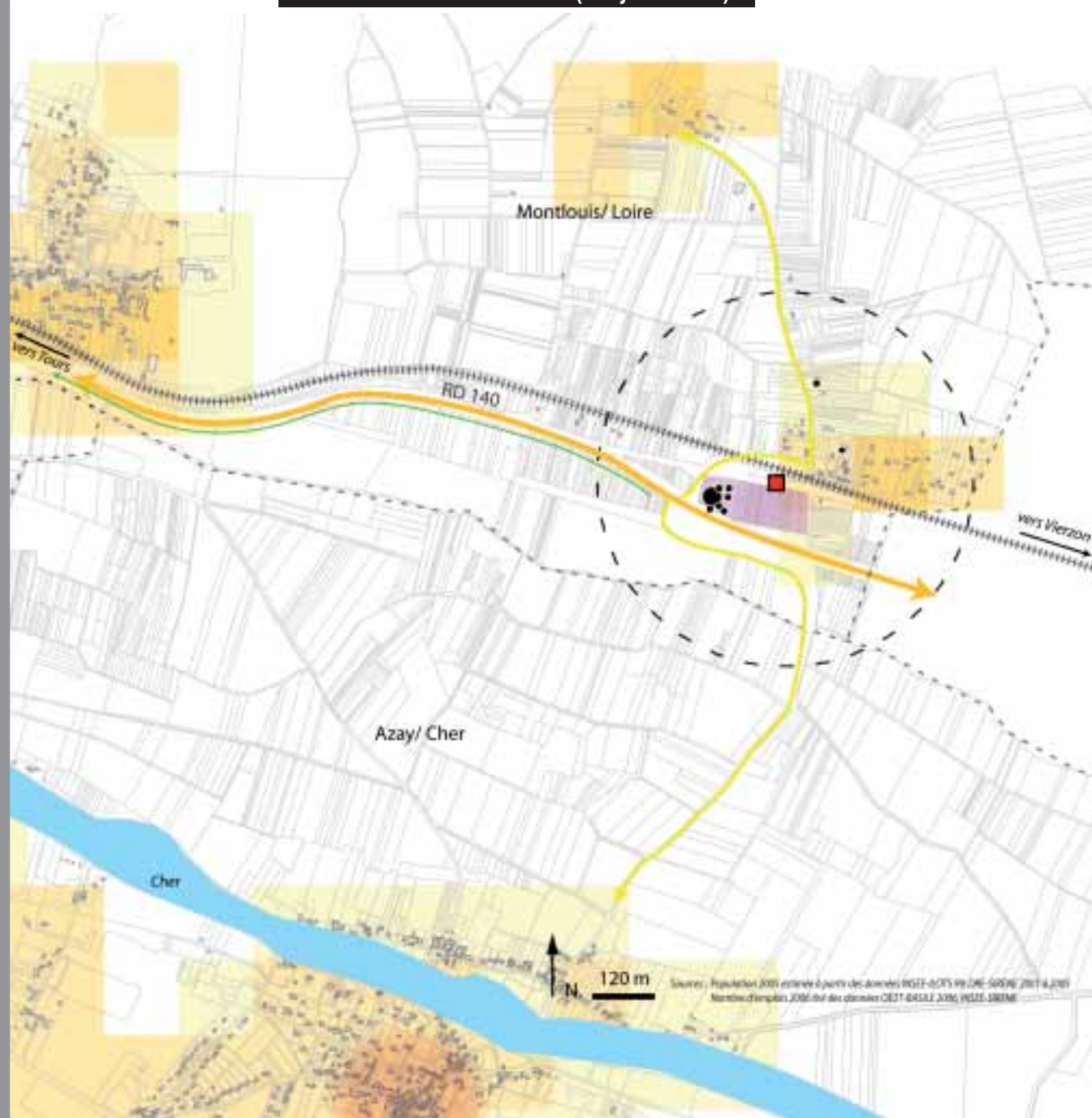
Un bus scolaire passe devant la gare. L'accès du quai à l'arrêt de bus n'est pas sécurisé : les trottoirs sont absents ou non fonctionnels et il n'y a pas de passage piéton. Aucun abri bus n'est aménagé.

Les enjeux

Le potentiel d'urbanisation à proximité de la gare est quasi inexistant.

L'attractivité de cette halte ferroviaire réside essentiellement sur son rabattement. Celui-ci est possible depuis la RD140 et la RD82. La desserte ferroviaire est actuellement faible mais pourrait augmenter avec la mise en service du terminus technique à Bléré.

Gare de Montlouis-sur-Loire (Azay-sur-Cher)



Nombre d'emplois 2006

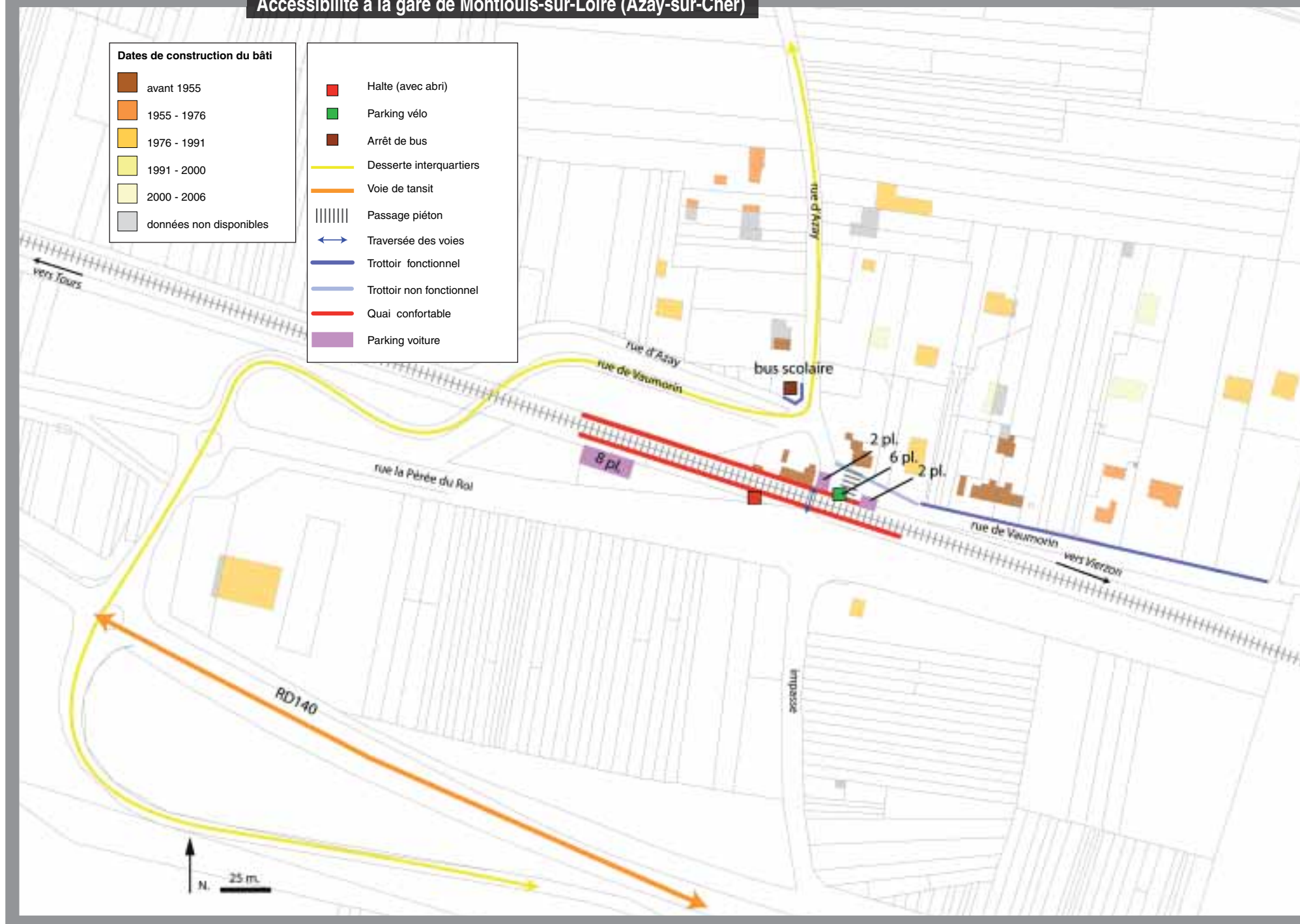
- de 20 à 29
- de 10 à 19
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Halte
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Piste cyclable
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- Zone d'activités
- Périmètre de 500m autour de la gare
- - - Limite communale

Accessibilité à la gare de Montlouis-sur-Loire (Azay-sur-Cher)



6 L'AXE TOURS-SAUMUR

69

Saint-Genouph
Savonnières



70

- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
- Zone UB : Extension du centre bourg
- Zone 1NA : à urbaniser à court/ moyen terme
- Zone NA : à urbaniser à long terme
- Zone NB : Hameaux
- Zone NC : Zone agricole
- Zone ND : Zone naturelle
- Zone inondable

Principaux zonages de Saint-Genouph - POS de 2002



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 995 (RGP 2005)

Population à 500 m : 183 (soit 18%)

Emplois communaux (2006) : 192

Emplois à 500 m : 18 (soit 9%)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 3

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 1,89 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 4 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE SAINT-GENOUPH

Saint-Genouph se situe dans la partie Ouest de l'agglomération tourangelle, sur une "presqu'île" formée par la Loire au Nord et le Cher au Sud. Elle est traversée par la ligne ferroviaire majeure Tours–Angers–Nantes, axe passant à quasi égale distance des bords de chaque cours d'eau. Malgré le passage de nombreux trains, la desserte ferroviaire est très faible avec 4 trains par jour de semaine. Le temps de parcours pour rejoindre le centre de Tours est, par contre, très compétitif (8 mn).

Localisation de la halte SNCF et urbanisation à proximité

La halte SNCF se situe dans une zone classée NC au POS. Il s'agit d'une "zone naturelle protégée en raison de la valeur agricole des terres et de la contrainte d'inondabilité". Les possibilités d'urbanisation à proximité de la gare sont très faibles. Elles se limitent à des constructions de type pavillonnaire, très peu denses, au Nord de la voie ferrée.

L'urbanisation de la commune se concentre essentiellement au Nord, entre la voie ferrée et la Loire. Les zones d'extension urbaine sont très peu nombreuses en raison de la contrainte d'inondabilité (aléas fort au PPRI). L'intensité urbaine est ainsi de 3, soit l'une des plus faibles des gares TER situées dans le territoire du SCOT.



Parking vélo



Pas de service billettique en gare de Saint-Genouph

Accès à la gare

Il n'y a aucun accès majeur qui dessert la halte ferroviaire. La rue de la Gare supporte une fréquentation "locale", et permet de relier la zone urbanisée des bords de Loire aux hameaux des bords du Cher. Il n'y a aucune information signalétique sur la présence de la halte.

L'accès en voiture :

L'accès en voiture ne peut se faire que par la rue de la Gare. La traversée des voies se fait à niveau, en protection d'une barrière automatique. Un parking de 4 places, dont une réservée aux personnes à mobilité réduite, est aménagé au Nord des voies.

L'accès en vélo :

Le site ne comporte aucun aménagement cyclable, hormis la présence d'un abri vélo de 6 places à côté du parking voiture.

L'accès à pied :

Les aménagements piétons sont également absents sur le site. L'accès aux quais se fait depuis le passage à niveau situé dans la rue de la Gare.

Il n'y a aucun aménagement en faveur des PMR.

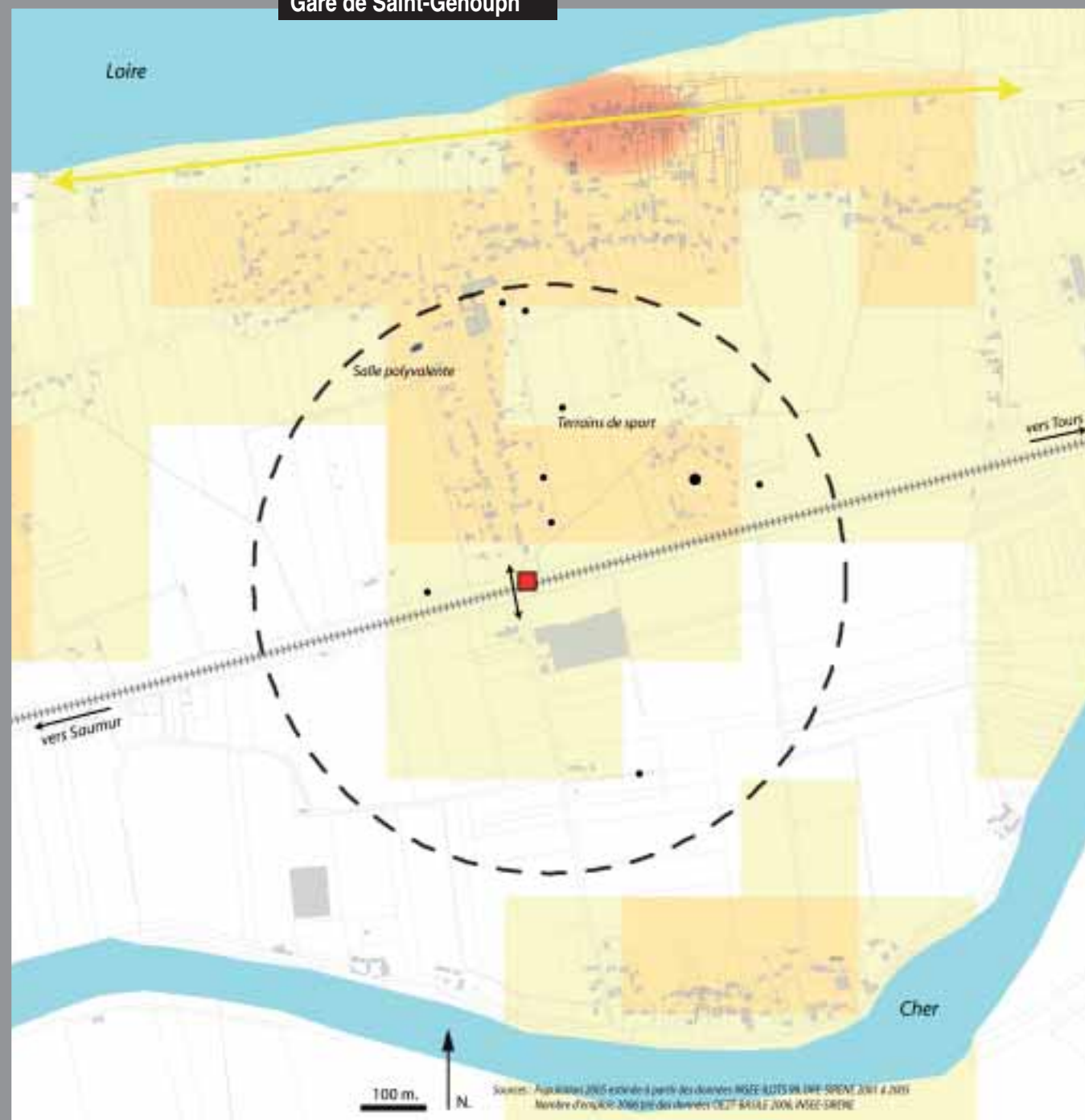
L'intermodalité :

La halte n'est desservie par aucun autre réseau de transport collectif.

Les enjeux

Les contraintes liées à l'inondabilité limitent fortement le développement de la commune, et notamment dans le voisinage de la gare. L'enjeu de développement de cette halte repose donc sur l'utilisation du train par les habitants de la commune, voire éventuellement par des habitants de communes voisines (Berthenay, Savonnières,...).

Gare de Saint-Genouph



Nombre d'emplois 2006

- de 10 à 19
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Desserte interquartiers
- Equipements
- ↔ Passage à niveau
- Périmètre de 500m autour de la gare

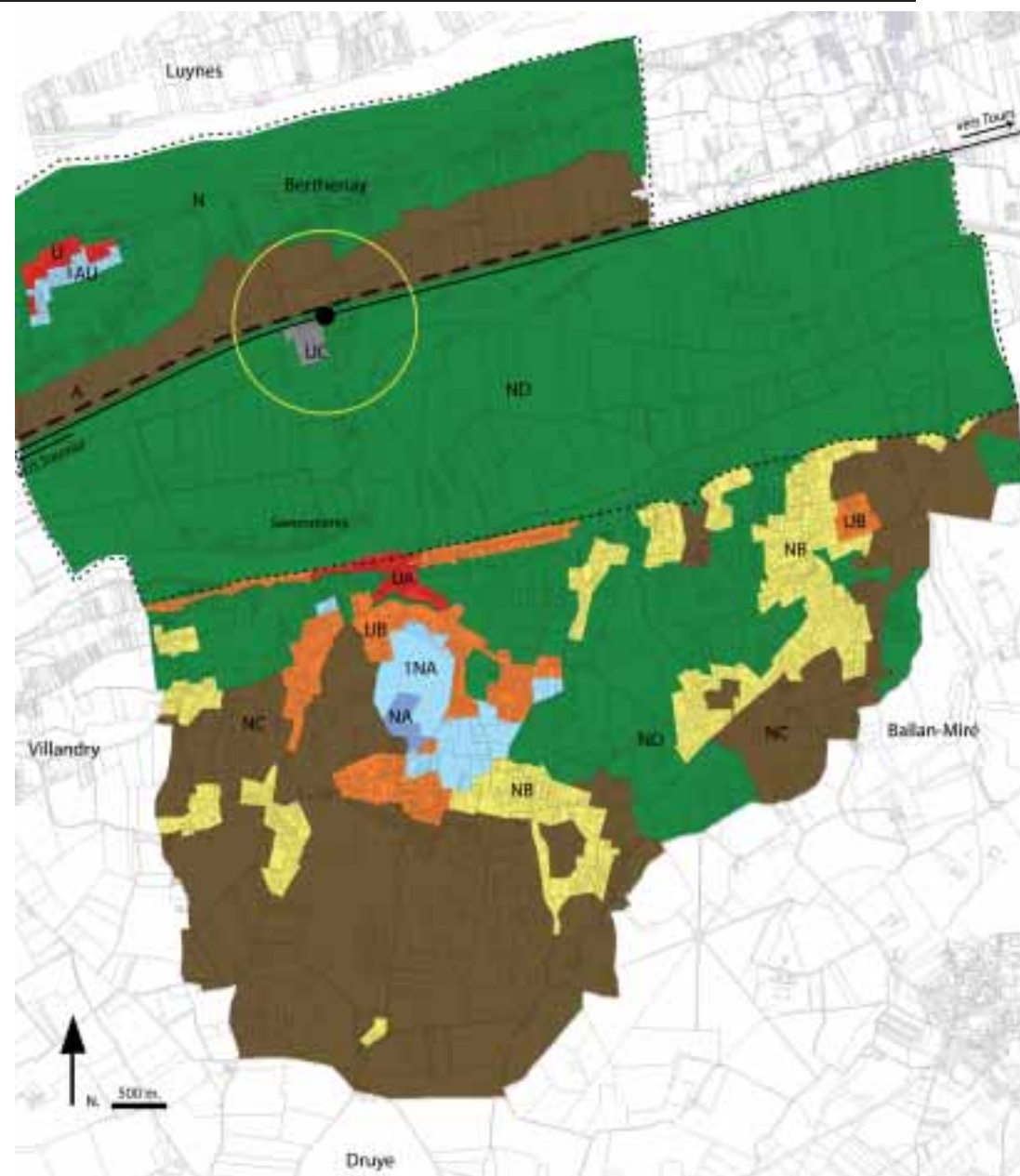




76

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
 - - - Limite communale
- Zonage POS / PLU**
- Zone UA / U : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Zone d'activités
 - Zone 1NA / 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone NA : à urbaniser à long terme
 - Zone NB : Hameaux
 - Zone NC / A : Zone agricole
 - Zone ND / N : Zone naturelle
 - Zone inondable

Principaux zonages de Savonnières, POS de 2000 et de Bertenay, POS de 2002



CHIFFRES CLEFS

Population communale de Savonnières : 2.749 (RGP 2005)

Population communale de Berthenay : 696 (RGP 2005)

Population à 500 m : 123

Emplois communaux de Savonnières (2006) : 2.490

Emplois communaux de Berthenay (2006) : 40

Emplois à 500 m : 41

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 2

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 5 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE SAVONNIÈRES

Savonnières se situe sur l'axe ferroviaire Tours–Angers–Nantes. Il s'agit donc d'une liaison importante, où circulent des TGV (en vitesse réduite), des trains grandes lignes et des TER. Malgré cela, 5 trains seulement s'arrêtent en journée type de semaine (deux sens confondus). Le temps de trajet pour rejoindre la gare de Tours est de 13 minutes, donc très compétitif par rapport à la voiture.

L'inondabilité du secteur, qui touche la totalité de Berthenay et le Nord de Savonnières empêche toute possibilité d'urbanisation à proximité de la gare. Le développement de la commune de Savonnières s'oriente donc vers le Sud, loin de la gare.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte ferroviaire de Savonnières se situe à l'écart du tissu urbain, dans une zone naturelle inconstructible (ND), notamment en raison des risques d'inondation. Les centres des bourgs de Savonnières et de Berthenay sont distants d'environ 2 km.

Halte de Savonnières



Abri voyageur

Accès à la gare

Située sur la presqu'île de Berthenay, la halte de Savonnières est accessible depuis la route de la gare qui rejoint au Nord le bourg de Berthenay et au Sud celui de Savonnières. Le Cher forme une coupure importante entre la halte et le centre de Savonnières (traversée possible par un seul pont).

La halte n'est pas indiquée depuis les bourgs.

L'accès en voiture :

L'unique accès en voiture s'effectue par la route de la Gare, qui rejoint la RD7 sur la rive Sud du Cher et la levée de la Loire (route de Saint-Genouph) au Nord. La traversée des voies ferrées s'effectue à niveau, protégée par des barrières automatiques.

Un parking de 10 places est aménagé côté Sud. Il n'y a pas de place réservée aux personnes à mobilité réduite. Des espaces "vides" sont présents à proximité, offrant des possibilités d'extension du parking.

L'accès en vélo :

Aucun aménagement cyclable n'est recensé à proximité directe de la halte. L'itinéraire Loire à Vélo passe de l'autre côté du Cher, avec comme point de passage unique, le pont de Savonnières.

L'accès à pied :

L'accès piéton est rendu difficile par la distance des secteurs habités. Cette difficulté est accentuée par l'absence de trottoirs et le danger occasionné par les vitesses pratiquées sur la route de la Gare.

Les quais ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite (passage étroit et revêtement de mauvaise qualité).

L'intermodalité :

La halte est desservie par les transports scolaires. Cependant, il n'y a pas de complémentarité entre les services scolaires et le train.

Il n'y a pas d'arrêt Fil Vert à proximité directe de la halte ferroviaire.

Les enjeux

L'urbanisation dans le périmètre proche de la halte de Savonnières est très limitée en raison notamment des risques d'inondabilité. Malgré cela, les communes de Savonnières, Villandry et Berthenay confèrent à cette halte un potentiel de rabattement à exploiter probablement.

Gare de Savonnières



Nombre d'emplois 2006

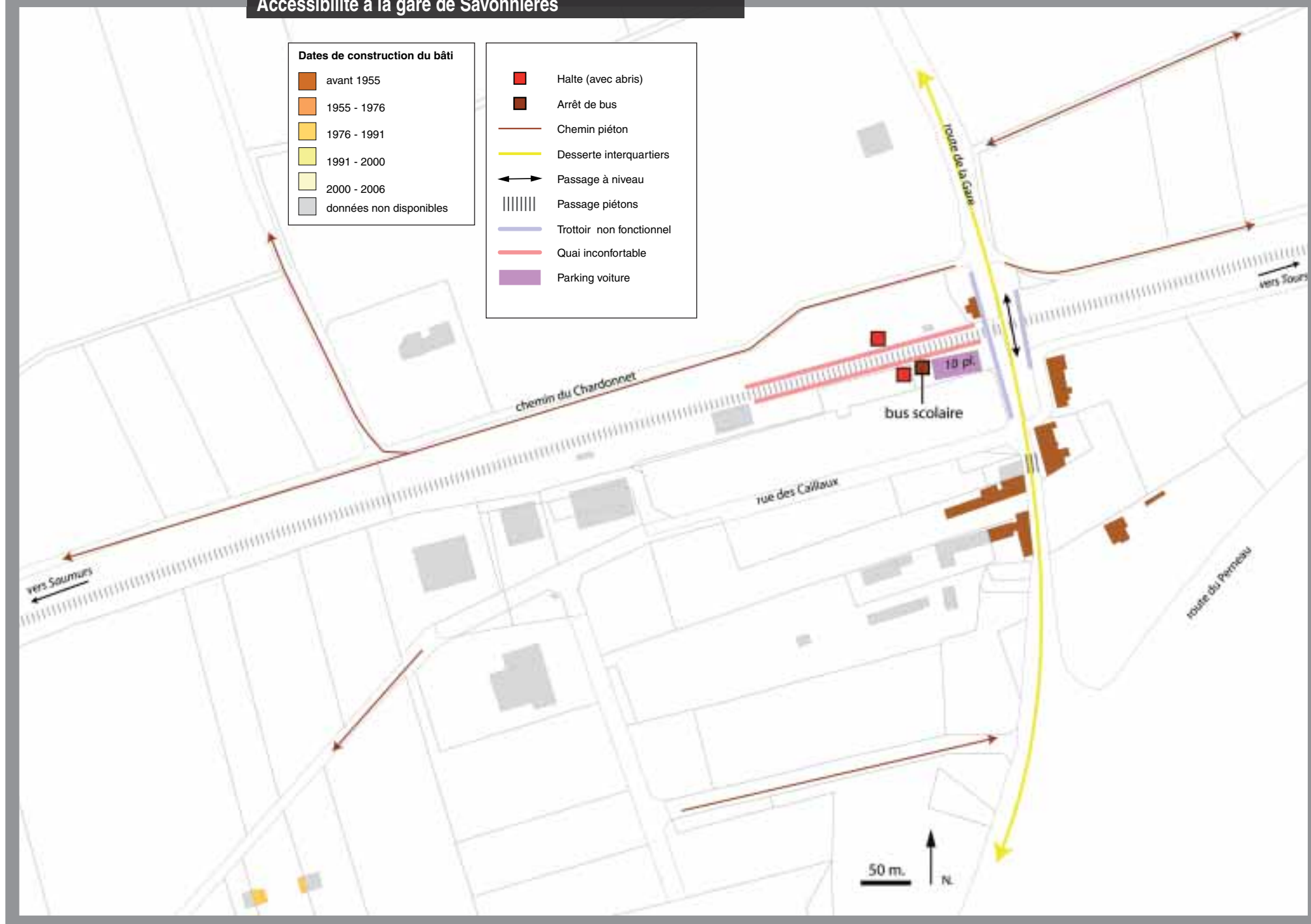
- de 10 à 20
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Loire à vélo
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- ↔ Passage à niveau
- Zone d'activités
- Périmètre de 500m autour de la gare
- - - Limite communale

Accessibilité à la gare de Savonnières



7 L'AXE TOURS-LOCHES

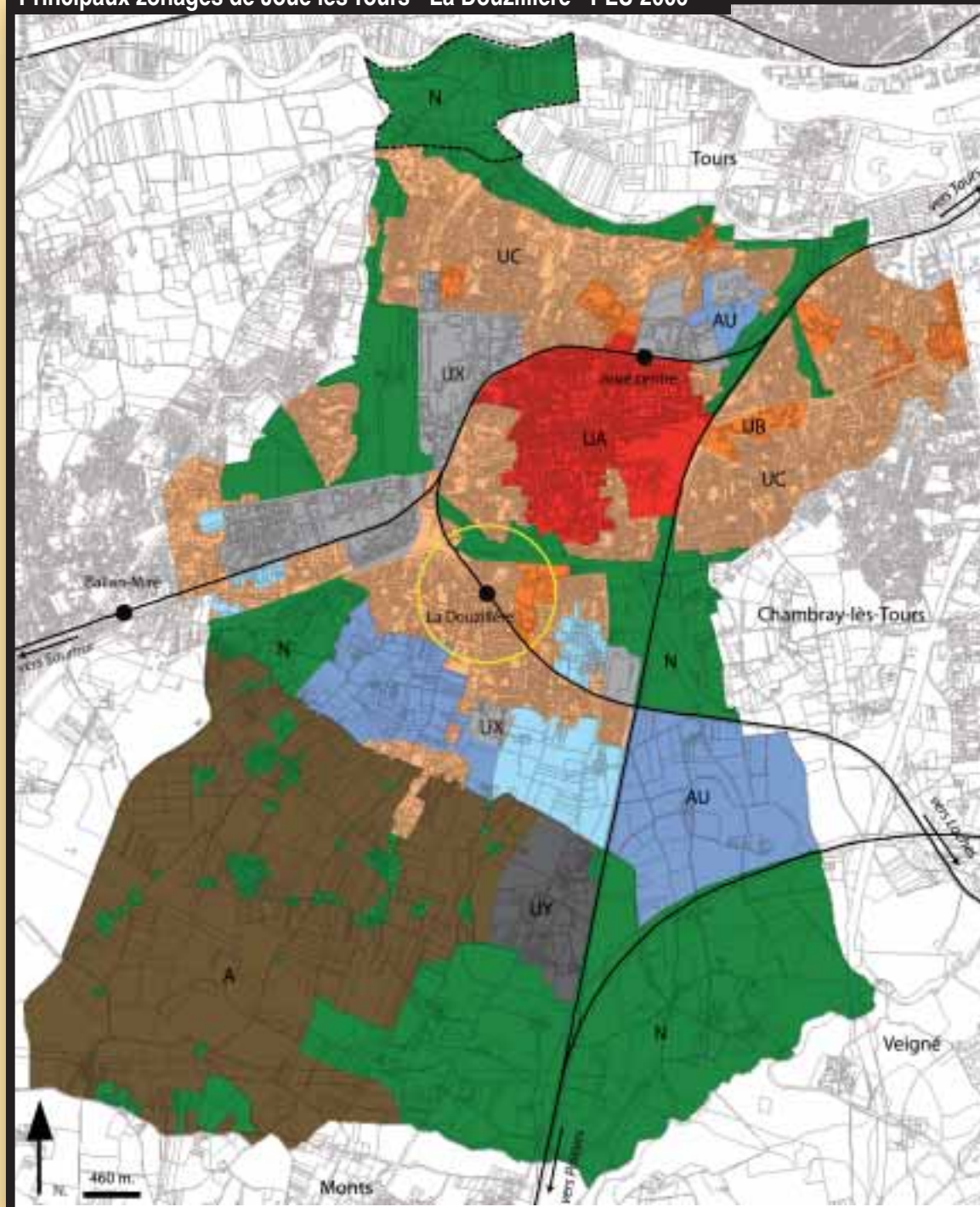
**Joué lès Tours - La Douzillière
Montbazon
Veigné
Esvres-sur-Indre**



82

- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
- Zone UB : Extension du centre bourg
- Zone UC : Pavillons
- Zone UX : Zone d'activités
- Zone UY : Z.A La Lodièrre
- Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
- Zone AU : à urbaniser à long terme
- Zone A : Zone agricole
- Zone N : Zone naturelle
- Zone inondable

Principaux zonages de Joué lès Tours - La Douzillière - PLU 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 36.000 (RGP 2005)

Population à 500 m : 977 (soit 3 %)

Emplois communaux (2006) : 11.411

Emplois à 500 m : 422 (soit 4 %)

Scolaires : 2 154

Intensité urbaine : 45

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0,23 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 6 trains et 2 cars TER par JOB
(2 sens confondus))

GARE DE JOUÉ LÈS TOURS-LA DOUZILLIÈRE



Joué les Tours possède une deuxième gare, ou halte ferroviaire : La Douzillière. Cette halte se situe sur la ligne Tours-Loches, voie unique et non électrifiée. Avec 6 trains et 2 cars TER en journée-type de semaine (deux sens confondus), la desserte TER est beaucoup moins importante que sur la gare de Joué centre. Etant plus éloignée de la gare de Tours, le temps de parcours est également plus long (12 mn), mais reste cependant très compétitif par rapport à un trajet en voiture.

La présence d'établissements scolaires (lycées Jean Monnet et Saint Gatien) fait monter l'intensité urbaine du site à 45, et place ainsi cette halte en deuxième position des gares TER du SCOT, selon ce critère.

Un centre commercial et des services sociaux sont également accessibles à pied depuis la gare (350 m environ).

Localisation de la halte SNCF et urbanisation à proximité

La halte ferroviaire se situe au cœur d'un tissu urbain peu dense de type pavillonnaire (zone UC du PLU). Cette zone n'attend "pas d'évolutions sensibles cependant des maisons de ville et des activités mixtes (commerces et services) peuvent être envisagées".

Voie unique



Parking vélo



Accès à la gare

La halte ferroviaire de La Douzillère se situe au croisement de deux axes structurants. La rue de la Gitonnière rejoint directement le boulevard périphérique de l'agglomération, et la rue de La Douzillère permet, d'une part, de relier les quartiers Sud de la ville et d'autre part, de rejoindre le boulevard Jean Jaurès au Nord.

L'intersection entre ces deux axes est gérée par un carrefour giratoire. La signalisation de la halte ferroviaire est très sommaire.

L'accès en voiture :

L'accès à la halte ferroviaire se fait exclusivement par le carrefour giratoire. Une contre-allée est aménagée dans le carrefour, au plus près du quai.

Le franchissement de la voie ferrée sur la rue de La Douzillère s'effectue à niveau.

La halte est équipée de 11 places de stationnement, dont une réservée aux personnes à mobilité réduite.

L'accès en vélo :

Seul le Nord de la rue de La Douzillère est équipé de bandes cyclables. Un abri vélo de 12 places est également prévu sur le parking de la halte.

L'accès à pied :

Les cheminements piétons à proximité de la halte sont globalement de bonne qualité. Les trottoirs sont cependant parfois utilisés comme parking par les automobilistes, ce qui gêne profondément leur utilisation, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Les aménagements dans le giratoire sont moins qualitatifs. Il manque par exemple un passage protégé dans la rue Robert Schuman.

L'accès principal à l'unique quai de la halte se fait par un escalier. Un accès pour personnes à mobilité réduite est possible en pente douce depuis le parking mais le quai ne comporte aucune mesure en faveur de celles-ci.

L'intermodalité :

La halte de La Douzillère est desservie par la ligne 3 du réseau Fil Bleu, dont la fréquence peut atteindre 10 mn en heure de pointe (en journée type de semaine).

La présence d'un escalier pour passer du quai à l'arrêt de bus en limite l'accessibilité.

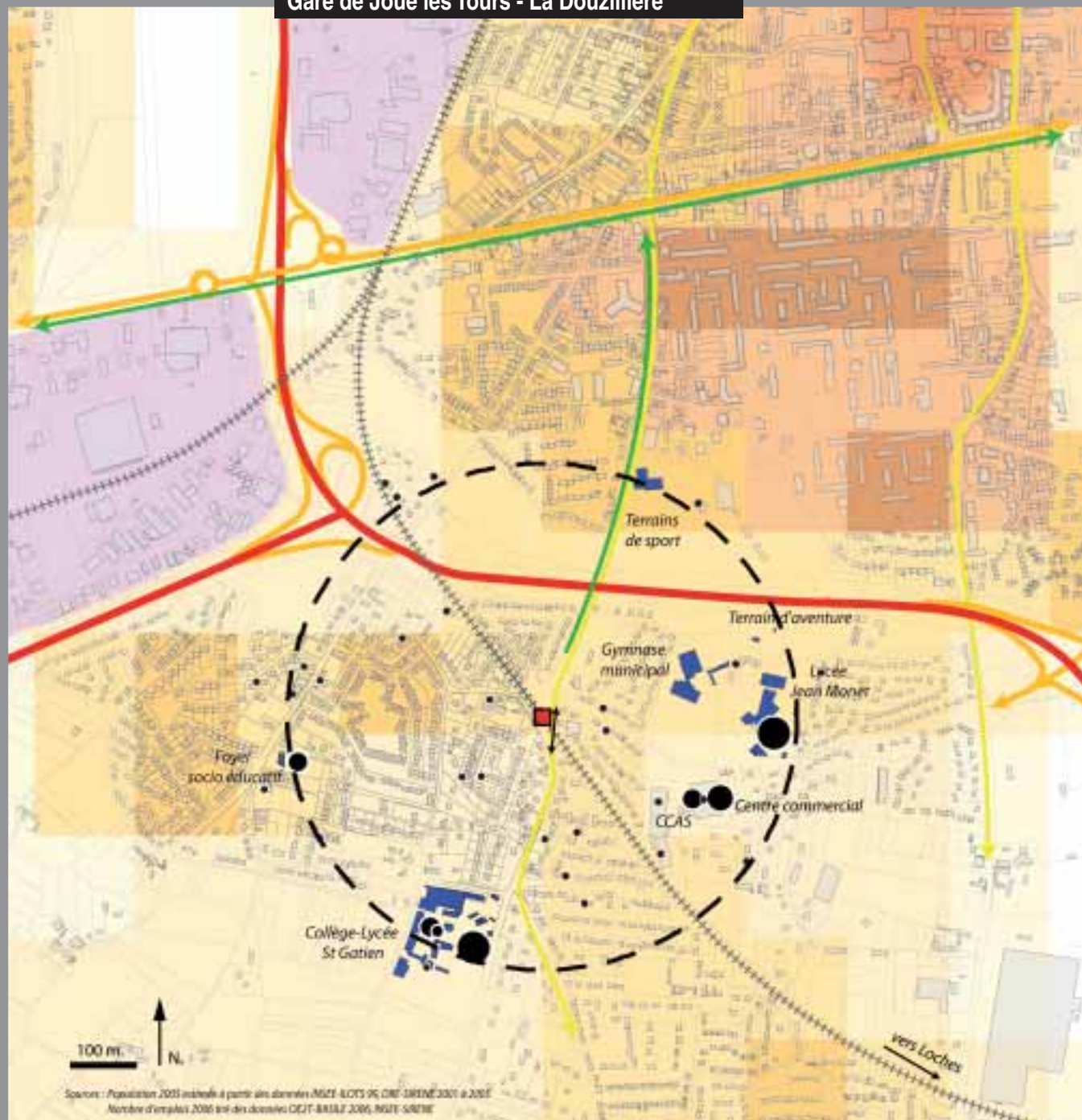
Les enjeux

La halte de La Douzillère se situe dans un contexte urbain qui va évoluer avec le terminus du tramway devant le lycée Jean Monnet (moins de 500 m de la halte) et l'urbanisation des quartiers Sud de la ville (environ 3 000 logements à terme, apportant environ 10.000 habitants). Même si la fréquence du train sera toujours moins élevée que celle du tramway, le TER permettra d'accéder plus rapidement au centre de Tours. Une complémentarité sera alors à trouver entre l'offre train et l'offre tramway.

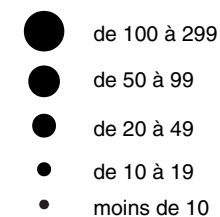
La densification à proximité de la halte est très limitée. Afin d'en augmenter la fréquentation, il serait intéressant d'exploiter au mieux toutes les possibilités de rabattements (multimodaux).

La question du déplacement de la halte ferroviaire plus au Sud, vers les nouveaux quartiers et en face du futur arrêt de tram peut également se poser.

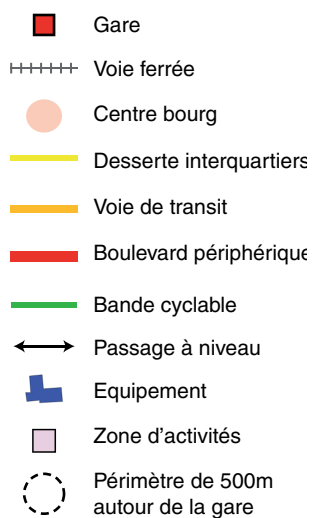
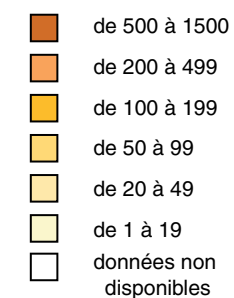
Gare de Joué lès Tours - La Douzillière

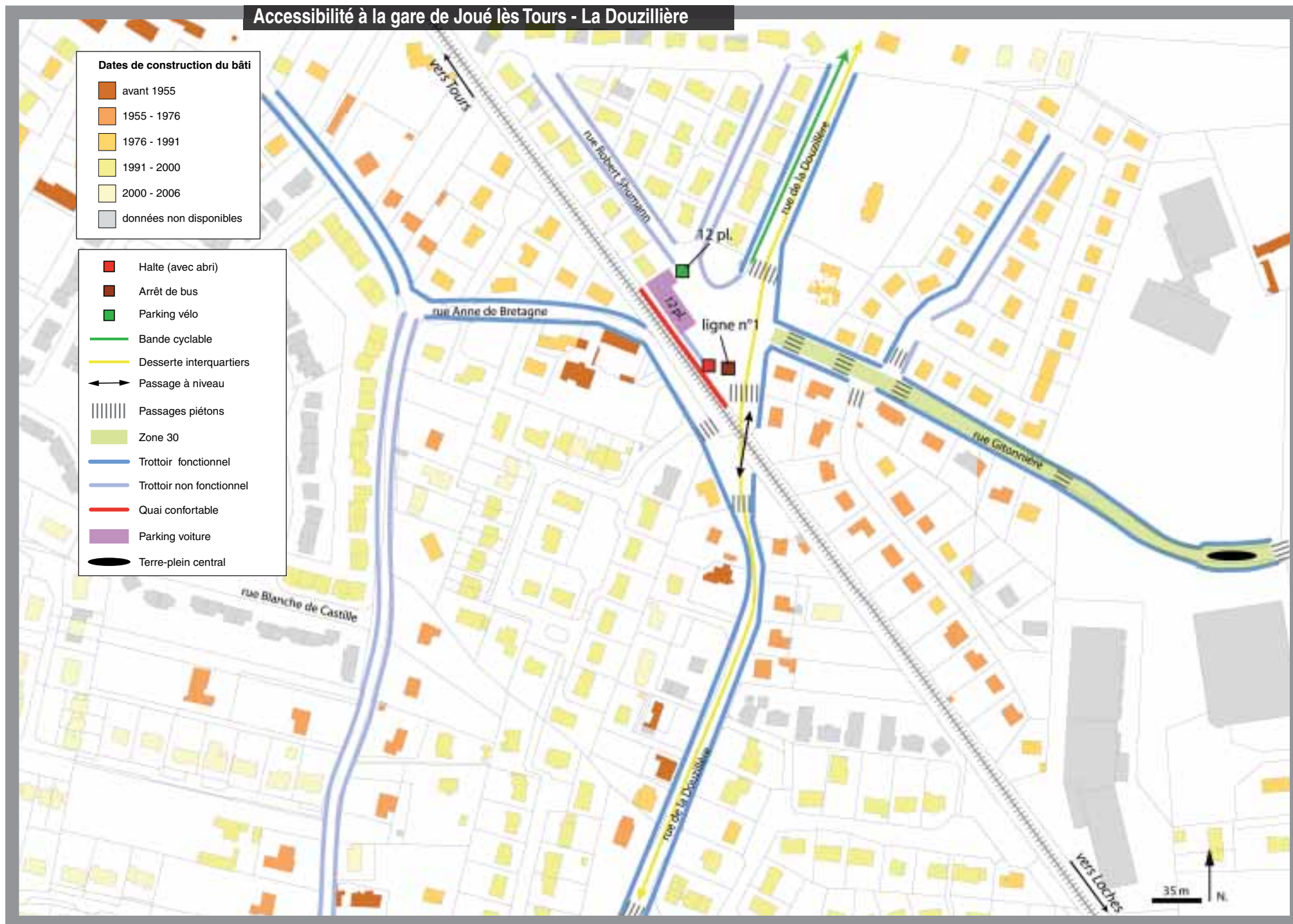


Nombre d'emplois 2006



Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005



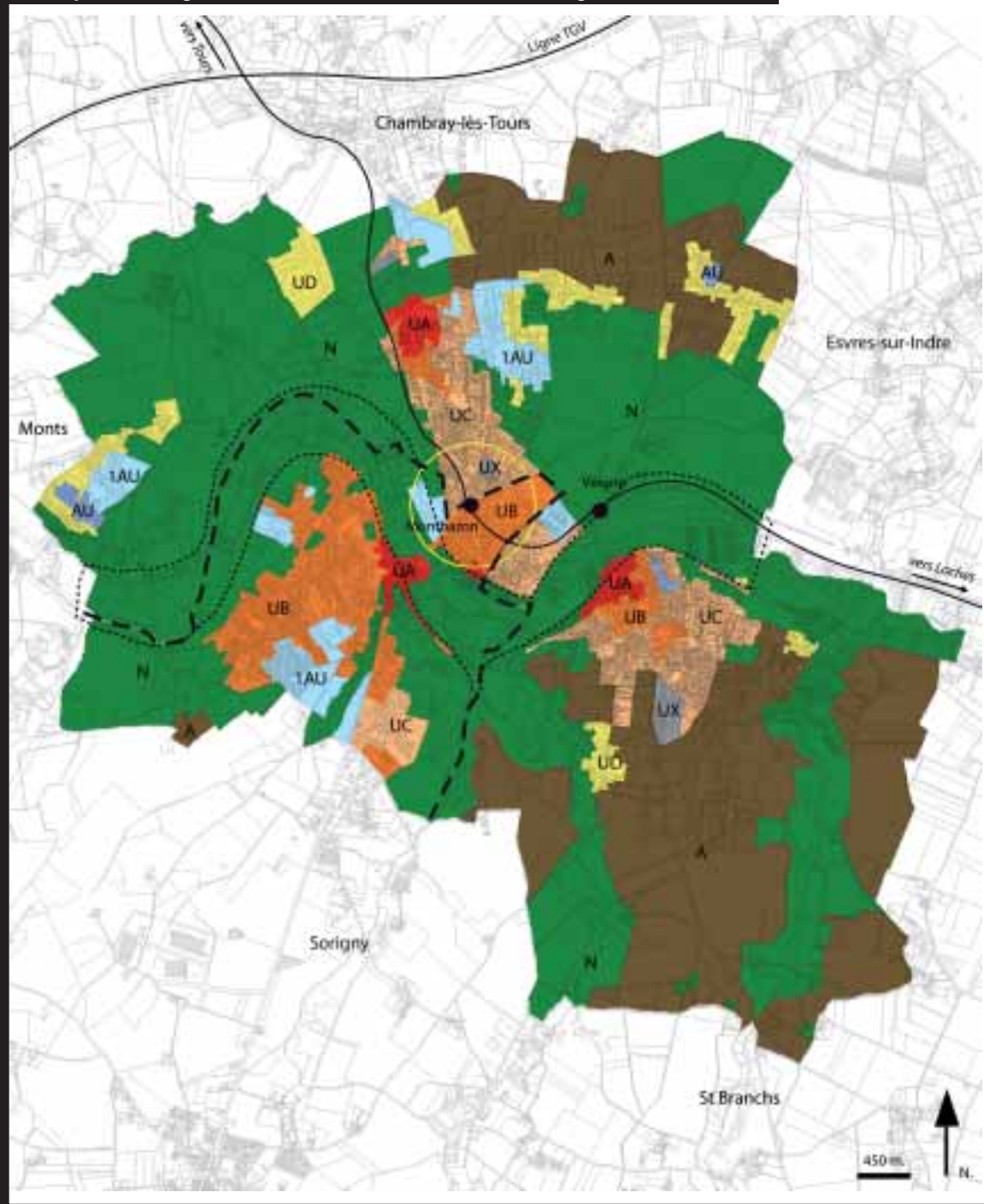




88

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
 - - - Limite communale
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Pavillons
 - Zone UD : Hameaux
 - Zone UX : Zone d'activités
 - Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone AU : à urbaniser à long terme
 - Zone A : Zone agricole
 - Zone N : Zone naturelle
 - Zone inondable

Principaux zonages de Montbazon, PLU 2002 et de Veigné, PLU de 2005



CHIFFRES CLEFS

Population communale de Montbazon : 3.772 (RGP 2005)

Population communale de Veigné : 5.882 (RGP 2005)

Population à 500 m : 775

Emplois communaux de Montbazon (2006) : 1.304

Emplois communaux de Veigné (2006) : 1.196

Emplois à 500 m : 312

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 14

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 8,03 ha

Fréquence des trains : 6 trains et 8 cars TER par JOB
(2 sens confondus)



GARE DE MONTBAZON

Montbazon, commune de la vallée de l'Indre, compte 3 700 habitants (en 2005). Sa halte ferroviaire se situe sur l'axe Tours–Loches, une ligne à voie unique non électrifiée. 6 trains et 8 cars TER s'y arrêtent chaque jour en semaine (deux sens confondus). Le temps de transport en train pour rejoindre le centre de Tours est attractif (21 mn).

Quelques équipements comme un supermarché et l'office de tourisme sont accessibles à pied depuis la gare (à moins de 500 m). Le bâtiment voyageur a été réhabilité en maison de l'emploi.

Les principaux secteurs de développement urbain sont éloignés de la halte (environ 2 km), au Sud du noyau urbain.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte de Montbazon est située hors du centre-bourg mais s'inscrit dans le tissu urbain qui s'est développé le long de la RD910. Elle est distante d'environ 600 m du centre de la commune et du versant Sud des "Gués de Veigné". La halte est classée en zone UB au PLU "zone d'habitat pavillonnaire moins dense que la zone centrale". Une zone 1NA offre des possibilités de densification et d'extension urbaine à proximité de la halte. Elle s'oriente cependant davantage vers les activités de loisirs et reste soumise aux contraintes liées au risque d'inondation.



La gare en milieu urbain



Traversée des voies inconfortable

Accès à la gare

La halte de Montbazou est accessible depuis la RD910 (ex-RN 10) depuis l'avenue de la Gare et la rue de la Robinetterie, mais aucune signalisation n'indique sa présence.

L'accès en voiture :

L'accessibilité en voiture peut s'effectuer par l'avenue de la Gare et la rue de la Robinetterie. Ces voies sont à double sens et rejoignent le parvis de la halte qui est équipé d'un parking de 18 places, dont une réservée aux personnes à mobilité réduite. Une extension du parking peut s'envisager au Sud de la gare, de part et d'autre de la voie ferrée. La traversée de la voie s'effectue à niveau, protégée par des barrières de sécurité.

L'accès en vélo :

Hormis un parking vélo de 12 places, il n'y a aucun aménagement cyclable à proximité de la halte.

L'accès à pied :

Aux alentours de la halte, les aménagements piétons ne sont pas de très bonne qualité. Peu de passages piétons sont recensés dans les rues menant à la gare, les trottoirs, le plus souvent en gravier, ne permettent pas un accès confortable aux personnes à mobilité réduite. La traversée des voies, à niveau, est inadaptée à ces personnes (espace étroit, en gravier, non délimité de la route).

Depuis le parking, le quai est accessible aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

L'accès au quai se fait par l'Ouest, la ligne ferroviaire marquant une coupure, gênant l'accès des personnes résidant à l'Est des voies. La RD910 marque également une coupure importante qui entrave les liaisons avec les équipements des bords de l'Indre et l'accès au centre de la commune.

L'intermodalité :

Situé devant la halte, l'arrêt destiné aux Cars TER est accessible aux piétons et aux personnes à mobilité réduite (passage piétons, bateaux, largeur suffisante).

La fréquence de la desserte Fil Vert est relativement importante (37 arrêts en journée type de semaine, deux sens confondus), mais les correspondances avec les services TER ne sont pas assurées. L'arrêt Fil Vert le plus proche se situe d'ailleurs au Sud de la rue de la Gare, à plus de 200 m du parvis de la gare.

Les enjeux

Mieux insérée dans le tissu urbain que la halte voisine de Veigné, le potentiel d'urbanisation autour de la gare de Montbazou reste limité en raison du risque d'inondation. Sa proximité avec la RD910 renforce son pouvoir de rabattement, car cet axe majeur draine un trafic d'échange important entre le Sud et l'agglomération tourangelles.

Les conditions d'accueil (parking, cheminement doux) sont à penser afin de conforter l'utilisation de la gare par la population communale et à coordonner avec un futur niveau de rabattement.

Il doit également être tenu compte dans le développement de cette gare, de la proximité de la halte de Veigné et de l'éventuelle création d'une halte ferroviaire au niveau de la ZAC des "Gués de Veigné".

Gare de Montbazon



Nombre d'emplois 2006

- de 100 à 299
- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 10 à 19
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19

- Gare
- ++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- Autoroute 85
- ↔ Passage à niveau
- Equipement
- Périmètre de 500m autour de la gare
- Limite communale

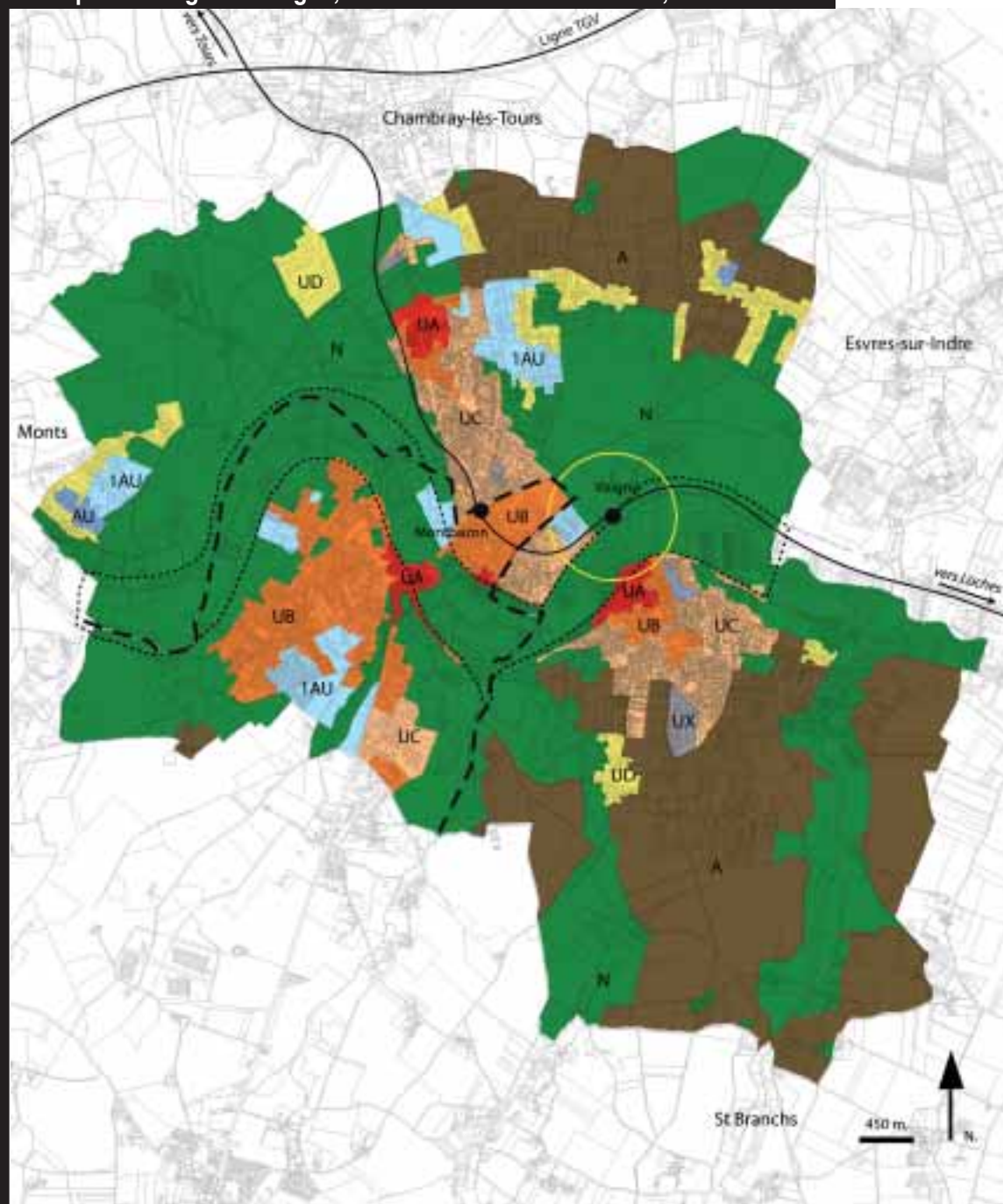




94

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
 - - - Limite communale
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Pavillons
 - Zone UD : Hameaux
 - Zone UX : Zone d'activités
 - Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone AU : à urbaniser à long terme
 - Zone A : Zone agricole
 - Zone N : Zone naturelle

Principaux zonages de Veigné, PLU de 2005 et de Montbazou, PLU de 2002



CHIFFRES CLEFS

Population communale de Veigné : 5.882 (RGP 2005)

Population communale de Montbazou : 3.772 (RGP 2005)

Population à 500 m : 114

Emplois communaux de Veigné (2006) : 1.196

Emplois communaux de Montbazou (2006) : 1.304

Emplois à 500 m : 70

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 2

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 6 trains et 8 cars TER par JOB
(2 sens confondus)



GARE DE VEIGNÉ

Veigné se situe sur l'axe Tours-Loches, une ligne à voie unique non électrifiée. Deux zones urbaines sont présentes sur la commune : le centre "ancien" dans la vallée de l'Indre et les "Gués de Veigné" sur le plateau, le long de la RD910.

6 trains et 8 cars TER s'arrêtent chaque jour en semaine (deux sens confondus). Le temps de trajets en train jusqu'à la gare de Tours est de 24 mn, ce qui est compétitif, surtout aux heures de trafics routiers intenses.

La halte de Veigné est très proche de celle de Montbazou (1 km environ).

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte ferroviaire se situe en zone naturelle, en contrebas d'un coteau. Cette zone est en grande partie inondable (aléas très fort et fort) donc inconstructible sauf pour des équipements touristiques et sportifs. La zone urbaine la plus proche, correspondant au centre de la commune, est distante de plus de 350 m.

La zone d'urbanisation future (1AU) présente à proximité de la gare est construite. Il n'y a donc plus de zones urbanisables dans un rayon de 500 m autour de la halte ferroviaire.

Le potentiel d'urbanisation de la commune se situe principalement sur le plateau des "Gués de Veigné" (plus de 5 ha).

Chemin d'accès à la halte



Zone inondable en face de la gare ; en arrière plan le centre-bourg.



Accès à la gare

Au croisement de la RD17 et de la RD50, la halte ferroviaire de Veigné n'est pas des plus visibles. La signalisation n'est pas suffisante et les caractéristiques du site (relief notamment) la rendent peu perceptible.

Le relief limite l'accessibilité pour l'ensemble des modes.

L'accès en voiture :

Un carrefour giratoire, au croisement des RD17 et 50, permet l'accès aux parkings de la halte. Ces deux parkings, sans marquage au sol, offrent une dizaine de places environ.

La voie ferrée étant en hauteur, la traversée s'effectue par un passage inférieur.

L'accès en vélo :

Aucun aménagement cyclable n'est recensé à proximité de la halte ferroviaire.

L'accès à pied :

L'éloignement des zones urbanisées, la présence de la RD17 et de l'Indre, ainsi que l'absence de trottoirs confortables limitent l'accessibilité piétonne de la halte.

L'accès au quai s'effectue par un chemin en terre pentu peu praticable pour les piétons et non accessible aux personnes à mobilité réduite. Le quai ne comporte aucun aménagement dédié aux personnes à mobilité réduite (PMR).

L'intermodalité :

Un arrêt de car TER se situe en contrebas du quai. Il est équipé d'un abri bus. Cet arrêt est desservi une fois par jour par un car Fil Vert (ligne G) en direction de Tours. L'arrêt Fil Vert le plus proche de la gare (ayant une fréquence intéressante) se situe sur la place de la Mairie à environ 500m de la halte. (Ligne G, 17 bus par jours 2 sens confondus).

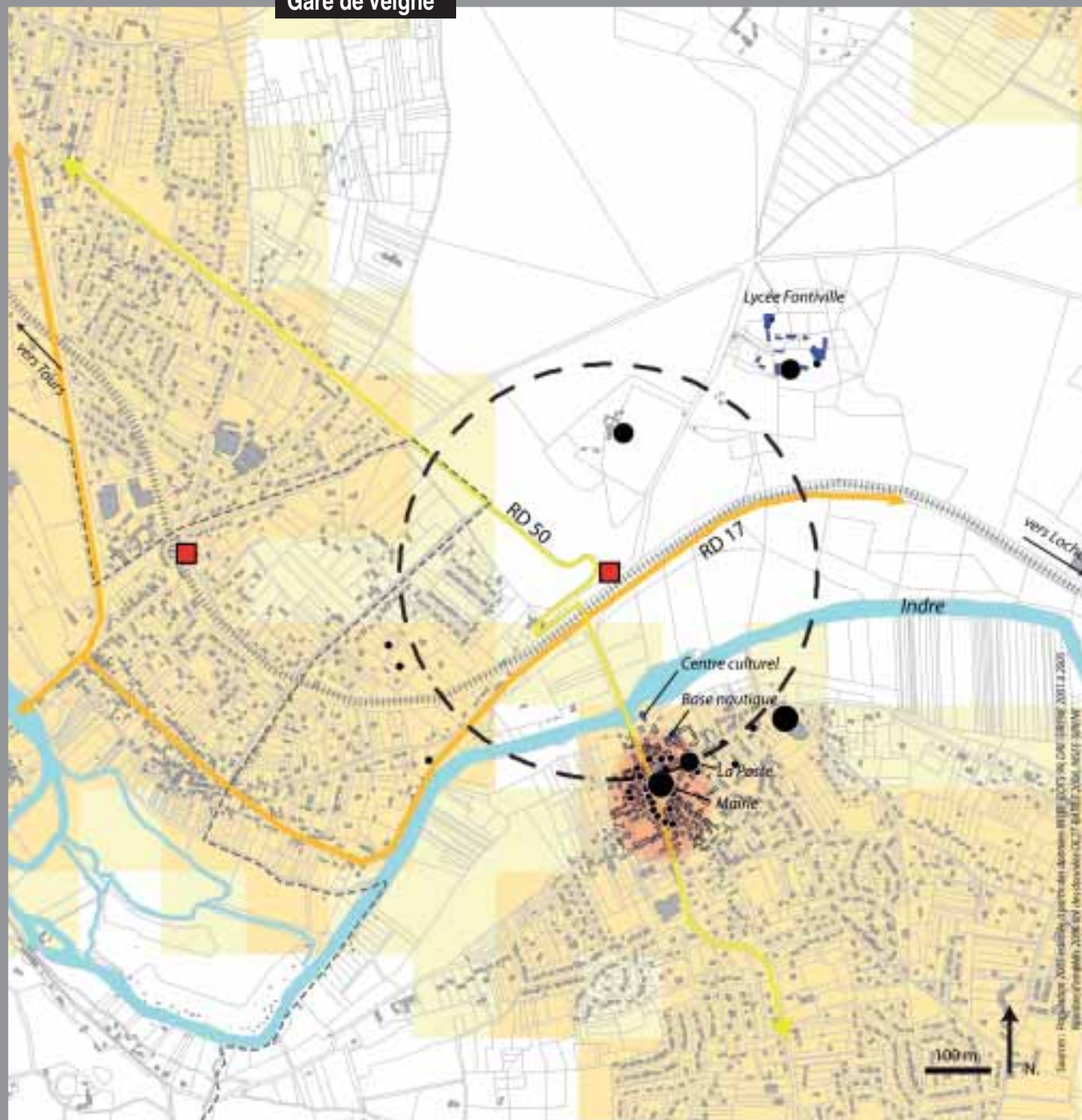
Le niveau d'intermodalité de la gare est donc globalement faible.

Les enjeux

La halte ferroviaire de Veigné est relativement isolée. Elle dessert principalement les équipements du bord de l'Indre et éventuellement le lycée Fontiville. Elle a également la particularité d'être proche de la halte ferroviaire de Montbazou. Son potentiel de développement se situe par conséquent au niveau du rabattement. L'amélioration des conditions d'accessibilité (tous modes) à la gare sera déterminante dans le choix d'augmenter son niveau de desserte. Plusieurs emplacements réservés sont d'ailleurs prévus aux abords de la gare pour l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables.

Se posera aussi la question de la complémentarité avec le fonctionnement de la halte ferroviaire de Montbazou, voire la création d'un arrêt supplémentaire au niveau des "Gués de Veigné".

Gare de Veigné



Nombre d'emplois 2006

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 10 à 19
- moins de 10

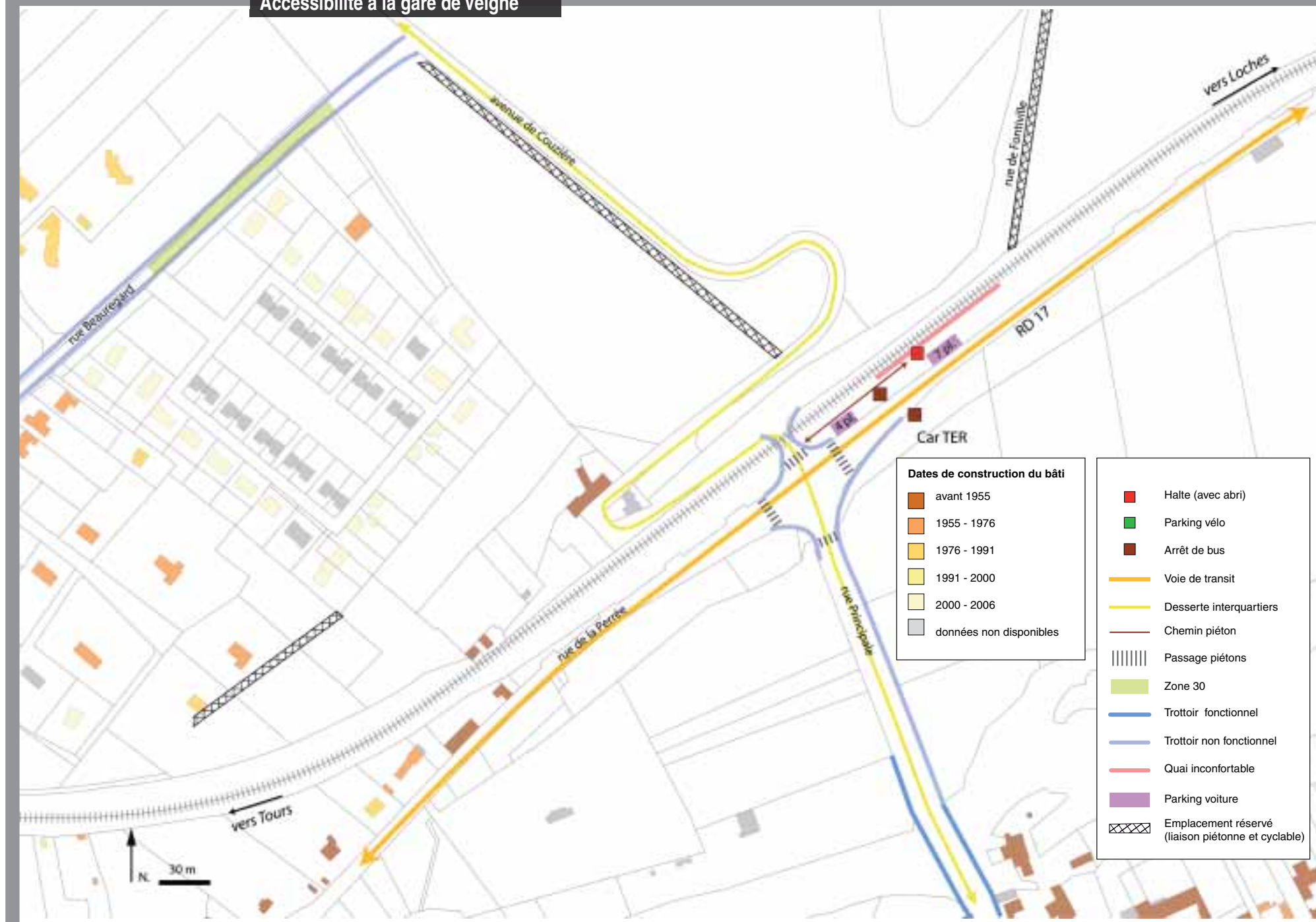
Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- Equipements
- Périmètre de 500m autour de la gare
- Limite communale

Accessibilité à la gare de Veigné

98





100

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UD : Hameaux
 - Zone UE : Equipement
 - Zone UX : Zone d'activités
 - Zone 1AU : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone AU : à urbaniser à long terme
 - Zone A : Zone agricole
 - Zone N : Zone naturelle
 - Zone inondable

Principaux zonages d'Esvres-sur-Indre, PLU de 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 4 403 (RGP 2005)

Population à 500 m : 300 (soit 7 %)

Emplois communaux (2006) : 1 386

Emplois à 500 m : 189 (soit 14 %)

Scolaires : 0

Intensité urbaine : 6

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 0 ha

Fréquence des trains : 6 trains et 6 cars TER par JOB
(2 sens confondus)



GARE DE ESVRES-SUR-INDRE

La commune d'Esvres-sur-Indre compte 4.400 habitants (RGP 2005). Commune périurbaine du Val de l'Indre, elle est située à la limite du territoire du SCOT et desservie par la ligne Tours-Loches, ligne à une voie non électrifiée. 6 trains et 6 cars TER s'arrêtent chaque jour à la halte SNCF.

A proximité immédiate de la halte, on trouve un cabinet de médecins, un supermarché et une station service. Plusieurs équipements majeurs tels que la Mairie, la bibliothèque, la salle des fêtes et des terrains de sport sont également accessibles à pied depuis la gare (300 à 400 m).

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La halte ferroviaire est située à l'entrée Ouest de la commune, à la limite du centre-ville, en zone UA. Le PLU précise que l'objectif est d'y "maintenir la structure urbaine existante et de réhabiliter le bâti pour créer des logements". Dans ce cadre, l'ancien bâtiment voyageur de la gare a été réhabilité et accueille maintenant un foyer de jeunes travailleurs. Les abords de la halte sont inscrits en zone UB (pavillonnaire) et N (zone naturelle protégée). La halte est également classée en zone inondable aléas fort au Plan de Prévention des Risques et Inondation.



Supermarché et station essence à proximité de la gare



Liaison principale entre la gare et le plateau (lieu du futur équipement sportif)

Accès à la gare

La halte ferroviaire d'Esvres-sur-Indre est située sur la RD17, axe d'entrée Ouest de la commune reliant Tours à Loches. Elle est bien visible depuis la route mais n'est pas indiquée du centre de la commune.

L'accès en voiture :

Un parking de 17 places est implanté sur le parvis de la gare. Sa forte fréquentation est notamment due à son utilisation par les chalands du centre-ville. La gare étant en zone urbaine, aucune possibilité d'extension du parking ne paraît possible.

L'accès à vélo :

Hormis la construction d'une piste cyclable à l'Ouest, le long de la RD17, aucun aménagement cyclable n'est présent à proximité de la halte.

Un parking vélo de 12 places est présent sur le site.

L'accès à pied :

Aux abords de la halte, les cheminements piétons sont globalement de bonne qualité. Les liaisons-centre ville-gare et centre commercial-gare sont accessibles aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

Les échanges avec la rive Sud de l'Indre sont moins faciles. Un pont piéton et un chemin de terre existent mais ne permettent pas une liaison directe avec la gare. Un emplacement réservé est prévu afin d'améliorer cette liaison.

L'accès au quai depuis le parking est difficile pour les personnes à mobilité réduite car le passage est très étroit (mauvaise implantation d'un panneau) et le revêtement du quai est en gravier.

L'intermodalité :

La halte est desservie par le réseau Fil Vert soit 13 cars par jour en semaine (deux sens confondus).

L'arrêt direction Tours est situé en face de la halte, sur le parking. Il est matérialisé par un terre-plein et un abribus accessible aux piétons et PMR (bateaux, trottoirs larges). L'arrêt direction Cormery est situé de l'autre côté de la route. Il est difficilement accessible aux PMR (trottoirs étroits, absence de bateau).

Les enjeux

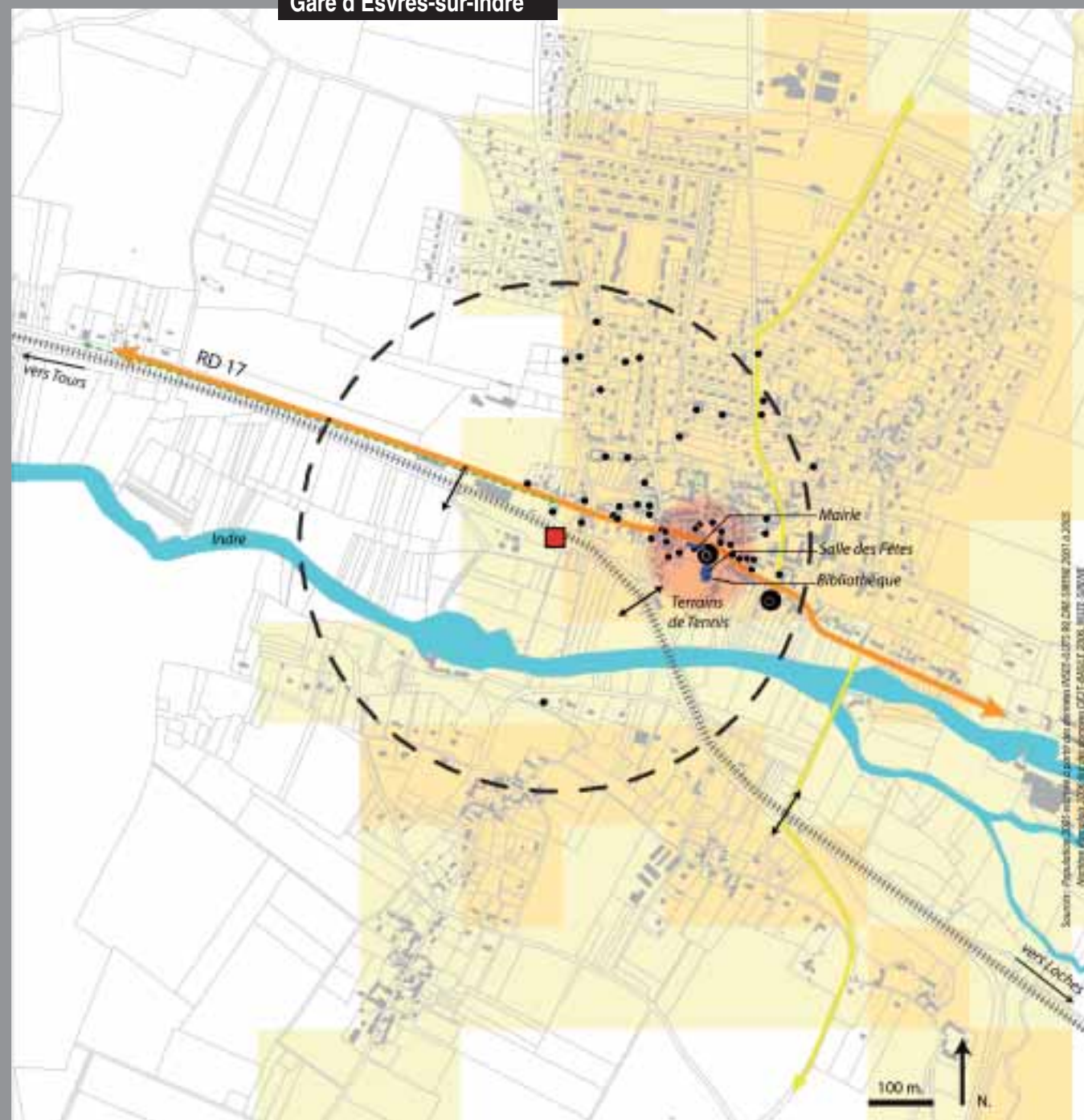
Les enjeux de densification du secteur proche de la gare sont limités. En effet, le développement urbain de la commune d'Esvres-sur-Indre est orienté vers le Nord du centre-bourg actuel. Les zones 1AU, AU et E (équipements sportifs) sont ainsi prévues loin de la gare, sur le plateau.

Ce développement urbain correspond à un apport de population donc à une potentielle augmentation de la fréquentation de la gare.

Afin de rendre la gare plus accessible et attractive, il serait intéressant de relier ces zones d'urbanisation future à la gare par des cheminements doux.

Le rabattement intercommunal sur cette halte semble, a priori, limité car plusieurs communes limitrophes sont équipées d'une halte (Cormery, Veigné) et que les possibilités d'extension ou de création de parking semblent restreintes.

Gare d'Esvres-sur-Indre



Nombre d'emplois 2006

- de 20 à 49
- de 10 à 19
- moins de 10

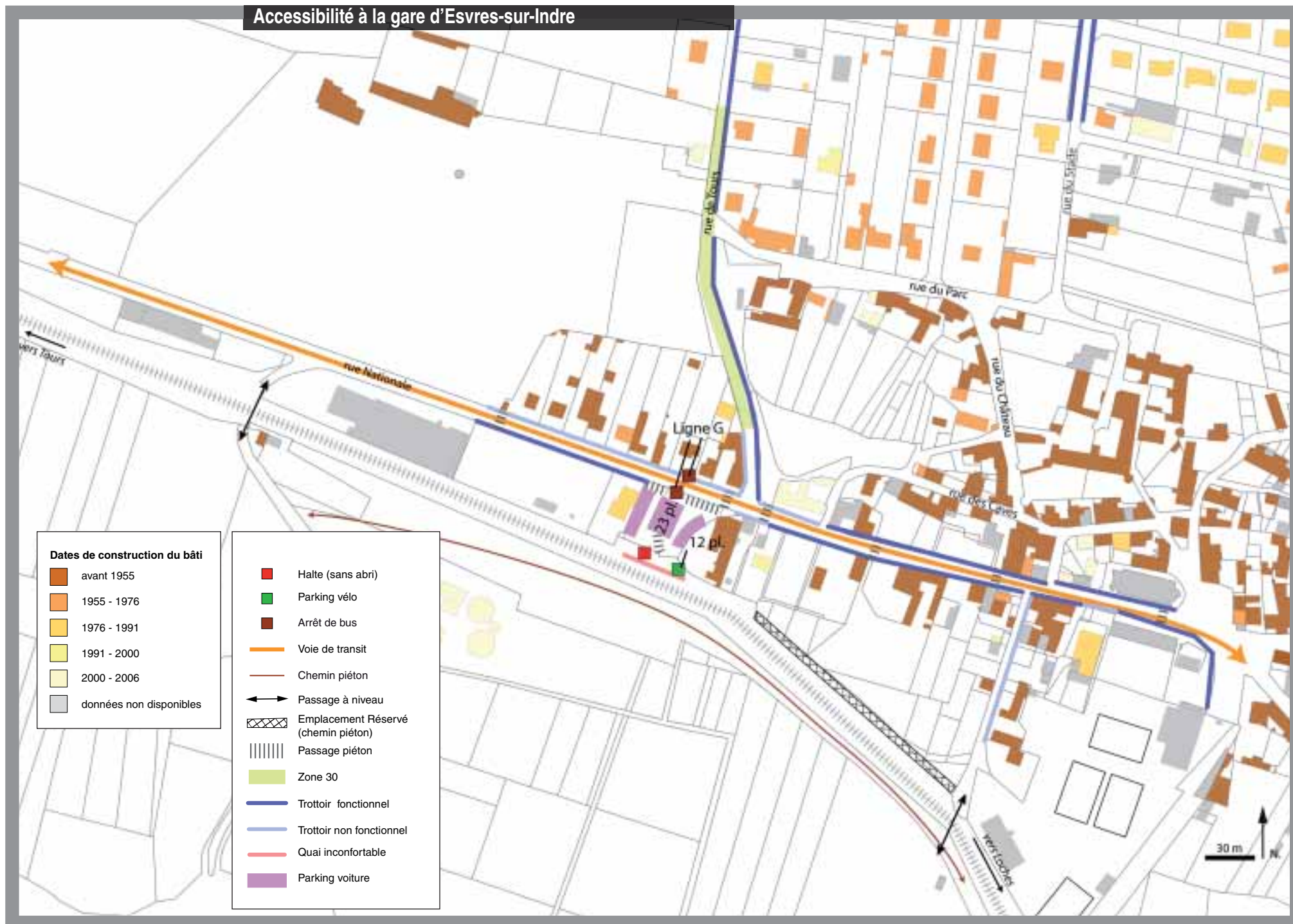
Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Piste cyclable en construction
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- ↔ Passage à niveau
- ⚡ Equipements
- Périmètre de 500m autour de la gare

Accessibilité à la gare d'Esvres-sur-Indre

104



8 L'AXE TOURS-POITIERS

105

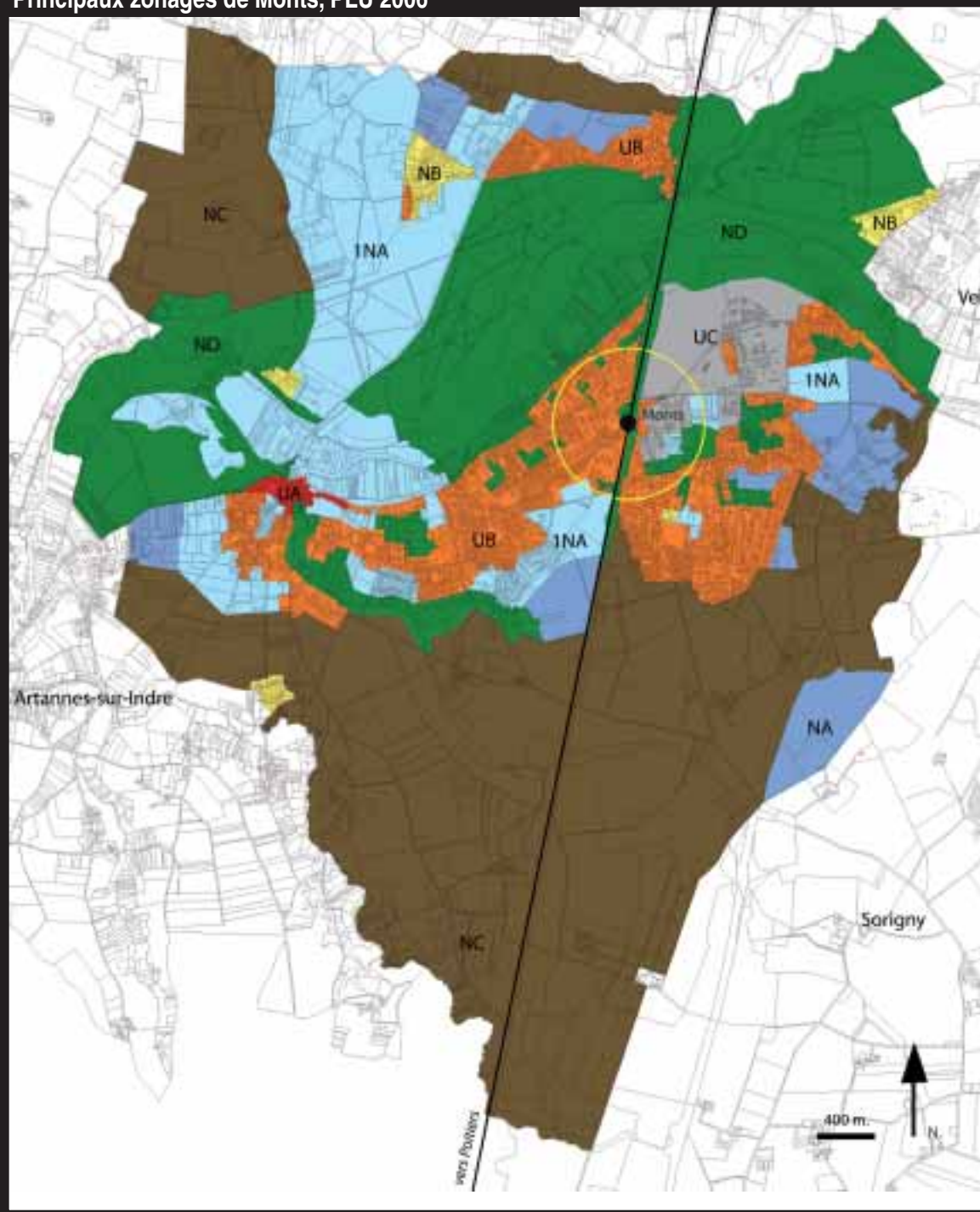
Monts



106

- Gare
 - Voie ferrée
 - Périmètre de 500m autour de la gare
- Zonage**
- Zone UA : Centre bourg
 - Zone UB : Extension du centre bourg
 - Zone UC : Zone d'activités
 - Zone 1NA : à urbaniser à court/ moyen terme
 - Zone NA : à urbaniser à long terme
 - Zone NB : Hameaux
 - Zone NC : Zone agricole
 - Zone ND : Zone naturelle

Principaux zonages de Monts, PLU 2006



CHIFFRES CLEFS

Population communale : 7.045 (RGP 2005)

Population à 500 m : 746 (soit 11%)

Emplois communaux (2006) : 2.131

Emplois à 500 m : 231, sans compter les emplois du CEA (soit 11%)

Scolaires : 526

Intensité urbaine : 19

Zone à urbaniser (accueillant de la population) : 0 ha

Zone à urbaniser (accueillant des activités et équipements) : 2,6 ha

Fréquence des trains : 13 trains par JOB (2 sens confondus)



GARE DE MONTS

La commune de Monts est traversée par la ligne Paris- Bordeaux, ligne électrifiée à deux voies. 13 trains s'y arrêtent chaque jour en semaine (deux sens confondus) et permettent de rejoindre le centre de Tours en 10 minutes (temps très compétitif par rapport à la voiture).

La gare est également située à proximité de quelques équipements majeurs comme la poste, le supermarché et le collège du Val de l'Indre qui compte plus de 500 d'élèves.

Enfin, deux secteurs 1AU offrent des possibilités de densification de l'activité économique à moins de 500 m de la gare.

Localisation de la gare SNCF et urbanisation à proximité

La commune de Monts s'est développée le long de l'Indre. Le noyau urbain ancien constitue la centralité principale alors qu'un habitat peu dense (principalement pavillonnaire) s'est étendu au Sud de l'Indre. La gare de Monts est située dans ce secteur peu dense entre zone résidentielle et zone d'activités, en zone UB "zone d'extension urbaines de l'agglomération à vocation mixte". Les zones d'activités, accolées à la gare sont particulièrement dynamiques et accueillent le Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) et des entreprises pharmaceutiques.



Parking de la gare presque complet



Accès au quai Est uniquement par les escaliers

Accès à la gare

La halte est située à 100 m de la RD17, en hauteur par rapport à la route. Elle est peu visible malgré un fléchage depuis la RD17. Un pont ferroviaire permet d'éviter le croisement avec la route.

L'accès en voiture :

Environ 60 places de parking sont aménagées aux abords directs de la gare. Des emplacements supplémentaires sont localisés dans un périmètre proche. L'ensemble de l'offre en stationnement ne paraît pas suffisante, du stationnement sauvage aux abords de la gare a été remarqué lors de chaque visite sur le site.

L'accès en vélo :

Il n'y a pas de piste cyclable à proximité de la gare. Un parking vélo de 12 places est à disposition, mais uniquement pour les abonnés du TER.

L'accès à pied :

L'accès piéton est dans l'ensemble difficile. Il n'y a pas de trottoirs le long des parkings rue G. Courteline (accès principal à la gare). Le trajet gare-collège est globalement accessible aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

L'accès au quai "direction Tours" depuis le parking est confortable pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Cependant, l'accès au quai "direction Poitiers" se fait par un escalier et un passage sous les voies, ce qui le rend inaccessible aux PMR depuis le parking.

L'intermodalité :

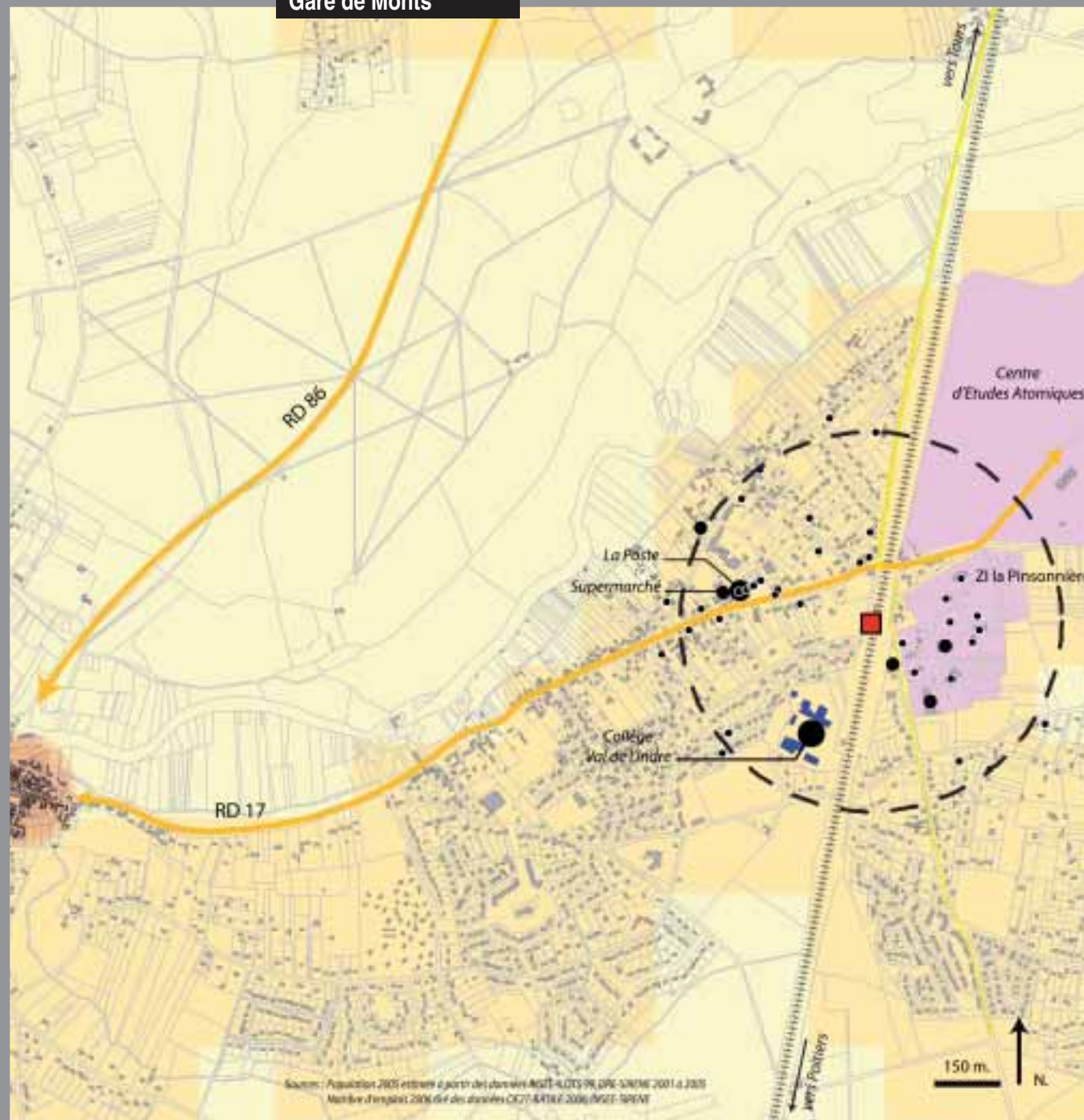
Un arrêt de bus Fil Vert est situé sur le parking de la gare. 9 cars s'y arrêtent chaque jour. Cet arrêt est matérialisé par un panneau indiquant les horaires (pas de trottoirs ni d'abribus) et est accessible aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

Les enjeux

La gare de Monts est située en secteur relativement peu dense à proximité d'une zone d'emplois importante. La densification de l'habitat à proximité de la gare paraît limitée. Cependant, la zone d'activités est en développement (présence de zones 1AU à vocation économique). L'utilisation du train par les employés du secteur ainsi que par les élèves du collège du Val de l'Indre est un enjeu fort. Cette pratique pourrait se renforcer en améliorant l'offre de transport.

La saturation des parkings montre l'importance du rabattement sur cette gare. L'augmentation de leur capacité et l'implantation de services favoriseraient encore l'utilisation de cette gare.

Gare de Monts



Nombre d'emplois 2006

- de 50 à 99
- de 20 à 49
- de 10 à 19
- moins de 10

Nombre d'habitants par cellule de 4 ha 2005

- de 20 à 49
- de 1 à 19
- données non disponibles

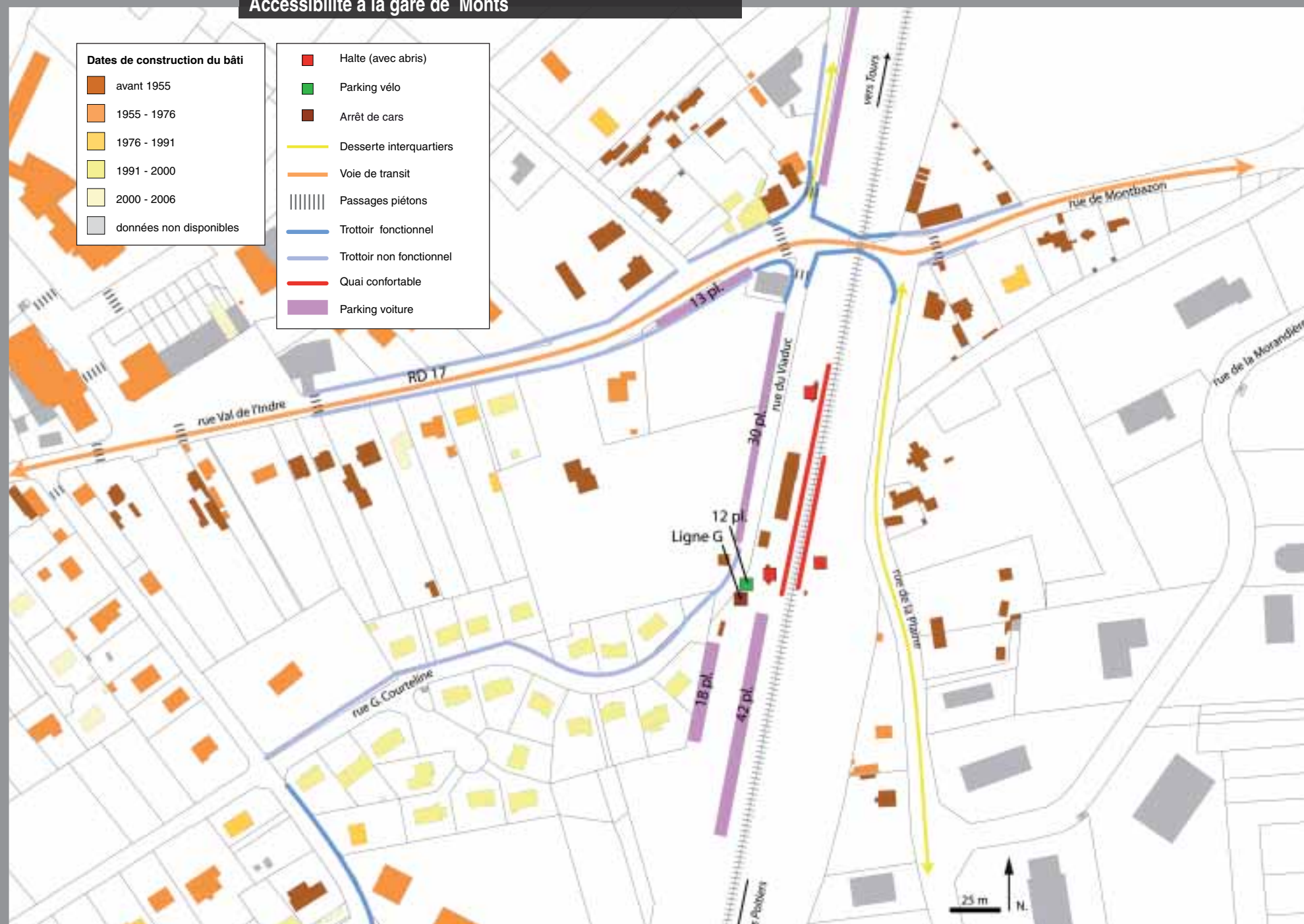
- Gare
- +++++ Voie ferrée
- Centre bourg
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- ⚡ Equipements
- Zone d'activités
- Périmètre de 500m autour de la gare

Accessibilité à la gare de Monts

Dates de construction du bâti

- avant 1955
- 1955 - 1976
- 1976 - 1991
- 1991 - 2000
- 2000 - 2006
- données non disponibles

- Halte (avec abris)
- Parking vélo
- Arrêt de cars
- Desserte interquartiers
- Voie de transit
- Passages piétons
- Trottoir fonctionnel
- Trottoir non fonctionnel
- Quai confortable
- Parking voiture



MÉTHODOLOGIE

QUELQUES EXPLICATIONS SUR LA MÉTHODE

- Trottoirs fonctionnels :

sont désignés les trottoirs qui offrent une accessibilité confortable aux personnes à mobilité réduite (largeur suffisante, revêtement praticable, bateaux,...).

- Quais “confortables” :

l'adjectif “confortable” qualifie principalement l'état du revêtement des quais. Un quai est confortable lorsqu'il a un revêtement goudronné, en bon état. Il faut préciser qu'aucune des gares étudiées ne présente d'aménagements pour les Personnes à Mobilité Réduite tels que des bandes podotactiles, des ascenseurs, une signalétique adaptée...

- Population 2005 :

les chiffres concernant la population datent de 2005. Ils sont issus d'une estimation faite à partir des données INSEE à l'îlot du recensement de 1999 et des données SIRENE 2001-2005 de la DRE. Afin de représenter la densité de la population par cellule de 4 ha, nous avons repris ces estimations à l'échelle de l'îlot et les avons mises en lien avec l'emprunte urbaine (la tache urbaine).

- Emploi 2006 :

les chiffres concernant les emplois datent de 2006 et sont issus des données de l'Observatoire Economique de Touraine et de l'INSEE.

- Surfaces foncières :

afin d'estimer les disponibilités foncières autour de chaque gare, les zones NA/AU et NB des documents d'urbanisme (POS / PLU) ont été recensées. Leurs destinations et règlements ont été étudiés afin de différencier les secteurs pouvant accueillir de la population ou des activités et des équipements. Seules deux zones NB (Ballan-Miré et Monnaie) ont ainsi été comptabilisées.

- Fréquence des trains et cars TER :

exprimée en Journée Ouvrable de Base (JOB) c'est-à-dire en journée type de semaine (mardi ou jeudi). Les fréquences des bus Fil Bleu et des cars Fil Vert sont exprimées dans la même unité.