

atu



Les Gares TER

dans le périmètre du SCOT
de l'agglomération tourangelle

Quel potentiel d'attractivité ?

Synthèse générale sur le potentiel d'urbanisation autour des gares TER et leur attractivité

Janvier 2009



LES GARES *ter*

1



SOMMAIRE

Préambule	3
Analyse du potentiel de rabattement de chaque gare TER	5
1. Gare de Joué lès Tours	6
Joué centre	7
2. L'axe Tours - Chinon	10
Ballan-Miré	11
Druye	15
3. L'axe Tours - Chateaudun	18
La Membrolle-sur-Choisille	19
Notre-Dame-d'Oé	23
Monnaie	27
4. L'axe Tours - Orléans	30
Montlouis-sur-Loire (centre)	31
5. L'axe Tours - Bléré	34
Montlouis-sur-Loire (Veretz)	35
Montlouis-sur-Loire (Azay-sur-Cher)	39
6. L'axe Tours - Saumur	42
Saint-Genouph	43
Savonnières	47
7. L'axe Tours - Loches	50
Joué lès Tours - La Douzillière	51
Montbazou	55
Veigné	59
Esvres-sur-Indre	63
8. L'axe Tours - Poitiers	66
Monts	67
Des gares TER bien réparties sur le territoire du SCOT, mais dont l'influence reste à développer	70
Synthèse générale sur le potentiel d'urbanisation des gares ter (localisation, disponibilités foncières, accessibilité, intensité urbaine,...) et leur Attractivité.	73
Faire du SCOT un territoire d'excellence en matière de desserte ferroviaire	74

PRÉAMBULE

L'objectif de ce deuxième volet de l'étude est de déterminer le périmètre d'attractivité des 16 gares TER de l'agglomération et d'évaluer ainsi les potentialités de rabattement autour de chacune d'elles.

Le périmètre d'attractivité pourrait être défini comme la zone d'influence de chaque gare sur son territoire. Sa délimitation permet de visualiser l'aire dans laquelle on estime qu'un habitant peut trouver avantage à se rendre dans cette gare pour prendre le train.

Le périmètre élaboré prend en compte tous les modes de déplacement (voiture, car, bus, vélo, marche). L'accessibilité, aux abords immédiats de la gare (dans un rayon de 500 mètres), a été étudiée dans le précédent volet du diagnostic.

- Les réponses aux questions suivantes déterminent le choix de rabattement ou non d'une personne sur une gare :
 - Le temps de trajet en train est-il intéressant par rapport au temps mis en voiture ?
 - Est-il possible de se rendre en train sur son lieu de destination depuis cette gare ?
 - L'offre globale de train est-elle suffisante pour faire l'aller et le retour dans les horaires souhaités ?
 - Le prix est-il avantageux ?
 - La gare se situe-t-elle sur le trajet à effectué et est-elle facilement accessible ?
 - La gare présente-t-elle des infrastructures d'accueil suffisamment attractives (qualité et capacité des parkings, services en gare) ?
- Par conséquent, pour élaborer les zones d'attractivité de chaque gare, les critères suivants ont été retenus:

■ les comparaisons des temps de trajet «gare à gare» en train et en voiture¹,

- les destinations principales des actifs de chaque commune ■ concernée (données du recensement général de la population 1999),
- la localisation de la gare par rapport aux destinations²,
- le niveau de desserte ferroviaire de la gare,
- la proximité d'autres gares et leur attractivité (desserte, temps de trajet, services et infrastructures présents en gare),
- la localisation de la gare par rapport au centre de la commune,
- la présence d'infrastructures facilitant l'accès en gare (routes, aménagements doux),
- la présence de coupures gênant ou ne permettant pas l'accès à la gare (cours d'eau, axes routiers ou ferroviaires majeurs, relief),
- la desserte par d'autres réseaux (transports en commun) permettant de relier la gare au reste de la commune ou aux zones d'emplois voisines.

Plusieurs motifs de déplacement peuvent être à l'origine de l'utilisation du train : loisirs, achats, travail, santé... L'enquête ménages déplacements étant actuellement en cours de traitement, cette analyse ne peut se baser que sur les déplacements domicile-travail, issus du recensement général de la population de 1999.

Enfin, pour affiner cette analyse, nous nous sommes basés sur notre connaissance du territoire. Elle pourrait utilement être complétée par les usagers ou les territoires.

¹ Afin de réaliser les comparaisons de temps de trajet, les horaires SNCF ainsi que le logiciel Google Earth ont été utilisés.

² La gare sera peu attractive si y accéder nécessite un "retour en arrière" par rapport au trajet à effectuer

ANALYSE DU POTENTIEL DE RABATTEMENT DE CHAQUE GARE TER

1 GARE DE JOUÉ LÈS TOURS

Joué centre





GARE DE JOUÉ CENTRE

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Joué lès Tours est localisée **en centre-ville**, dans un tissu urbain dense, tant en habitants qu'en emplois. Elle bénéficie d'une proximité avec la halte de la Douzillière, autre gare située sur la commune, mais moins bien desservie.

La présence de gares dans les communes situées en amont de la ligne (Ballan-Miré, Monts, Montbazou, ...) peut limiter le périmètre de rabattement de la gare de Joué centre, notamment à l'échelle intercommunale.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

La gare de Joué centre bénéficie de la **desserte ferroviaire la plus importante des gares TER du SCOT** (26 trains et cars TER par jour). Elle est aussi la plus fréquentée. Sa localisation proche du centre-ville engendre des **possibilités d'échanges avec les autres réseaux de transports collectifs** (Fil Bleu, Fil Vert). Cette intermodalité n'est toutefois pas organisée, notamment au niveau des horaires. L'évolution du réseau Fil

Bleu, par la restructuration des lignes de bus et l'arrivée du tramway, devrait améliorer les correspondances avec le train, sans pour autant proposer de connexion directe entre les modes.

La gare est située à la convergence de deux lignes à voie unique et non électrifiées. Le potentiel de développement de son offre est par conséquent limité aux capacités de ces deux lignes, et de la section plus chargée entre Tours et Joué lès Tours.

Temps de trajet

Pour rejoindre le centre de Tours depuis Joué centre, le train propose aujourd'hui le trajet le plus rapide (**7 minutes** entre les deux gares). Ce temps de trajet est toujours plus compétitif qu'en voiture, en particulier si l'on tient compte des périodes de fort trafic et du temps de recherche d'une place de stationnement.

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population de 1999 montre que les destinations principales des actifs travaillant à l'extérieur de Joué lès Tours sont Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin. La liaison avec Saint-Pierre-des-Corps est possible, mais n'est pas pour autant facilitée (un changement est nécessaire en gare de Tours). L'absence de gare à Chambray-lès-Tours et Saint-Avertin ne permet pas aux actifs d'effectuer ces trajets en train.

Ce constat interroge sur les échanges entre les communes périphériques.

Détermination du périmètre

Globalement, **l'attractivité de la gare de Joué centre semble se limiter à quelques quartiers de la commune**. Cependant, en raison de son insertion dans la ville (rappelons que l'intensité urbaine est de 82), ce périmètre restreint ne signifie pas que le «potentiel clients» soit faible.

En raison du flux dominant en direction du centre de l'agglomération, on estime que **le périmètre d'attractivité est moins étendu au Nord de la gare**. Trois facteurs peuvent justifier cette hypothèse :

- la présence d'infrastructures routières structurantes en direction du centre de Tours (rue du Pont-Volant, avenue Pont-de-Cher, boulevard Winston Churchill,...),
- la desserte par la ligne 1 du réseau Fil Bleu, qui propose une liaison directe au centre de Tours avec une fréquence de 10 minutes environ,
- Le sentiment de «retour en arrière» pour rejoindre la gare de Joué centre, probablement dissuasif pour bon nombre de personnes.

Le faisceau ferroviaire situé à l'Est de la gare forme une coupure urbaine. Les possibilités d'échanges avec les quartiers implantés de l'autre côté des voies ferrées se limitent principalement au boulevard de Chinon, ce qui réduit le potentiel de rabattement vers la gare depuis ces secteurs.

A l'Ouest, la zone industrielle Cugnot est mal reliée à la gare par les transports en commun et bénéficie d'un accès direct sur le boulevard périphérique. Les employés de cette zone ne s'y rendent donc probablement pas en train. Il est vraisemblable que la zone d'influence de la gare se réduise fortement en approche de cette zone.

Au Sud, la zone d'influence de la gare semble plus étendue qu'au Nord. Cependant, le rabattement reste conditionné à :

- la présence du boulevard périphérique qui permet un accès direct au centre de l'agglomération
- la desserte par les lignes 1 et 3 du réseau Fil Bleu,
- la présence d'autres gares (la Douzillière et Ballan-Miré)

Le constat effectué sur la forte occupation du parking permet de supposer que, malgré sa position en milieu urbain, la gare de Joué centre engendre du rabattement en voiture. Cependant, ce rabattement est à nuancer en raison :

de la faible capacité du parking (une trentaine de places uniquement),
d'un possible rabattement en voiture par des personnes qui habitent à proximité de la gare (quelques centaines de mètres),
de l'occupation du parking par des personnes qui fréquentent le centre ville, et qui ne prennent pas le train.

La zone industrielle voisine de la gare représente un pôle d'emplois important (1109 emplois).

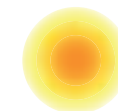
Le recensement général de la population de 1999 indique que parmi les actifs qui viennent travailler à Joué lès Tours, beaucoup habitent dans les communes de Tours, de Ballan-Miré, Druye, Evvres, Montbazou, Monts, Veigné et Savonnières. Il est possible de rejoindre directement la gare de Joué centre depuis ces gares, sauf pour Monts et Savonnières. On peut supposer que parmi ces actifs, certains travaillent dans cette zone industrielle, et sont par conséquent des usagers potentiels du train.

A partir de 2013, le tramway va offrir la possibilité de relier la gare de Joué centre à celle de Tours, ce que permet déjà le train aujourd'hui. On peut ainsi s'interroger sur la complémentarité entre ces deux modes, en sachant cependant que le temps de trajet sera plus long par le tramway, mais la desserte du territoire sera plus fine. L'enjeu du développement des transports collectifs sur ce secteur de l'agglomération, consiste donc à inciter les automobilistes d'aujourd'hui à devenir des usagers du train ou du tramway demain.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Joué-centre



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures

- Autoroute
- Boulevard périphérique
- Réseau de voiries primaires
- Réseau de voiries secondaires
- Ligne TGV
- Voies ferrées
- Gares SNCF

2 L'AXE TOURS-CHINON

Ballan-Miré
Druye





GARE DE BALLAN-MIRÉ

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Ballan-Miré est **située en milieu urbain** dans un secteur pavillonnaire, à proximité des axes de circulations majeurs que sont la RD751c et la bretelle du boulevard périphérique (RD751).

Les communes limitrophes (Druye, Joué la Douzillière, Savonnières, Saint-Genouph) sont équipées de gares moins bien desservies. L'attractivité de la gare ne semble cependant pas s'étendre au-delà du territoire communal, notamment en raison de la présence d'infrastructures routières de bonne qualité et d'un relief vallonné.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec 22 services TER (trains + cars), **la gare de Ballan-Miré se positionne comme une des gares TER du SCOT les mieux desservies**. L'amélioration de la desserte ferroviaire reste cependant conditionnée aux limites qu'offre la ligne de chemin de fer à voie unique et non électrifiée.

La gare est directement **desservie par le réseau Fil Bleu** suburbain (ligne 30) mais la complémentarité est effective uniquement au travers de la tarification (cartes starter et multipass) et non des horaires.

La proximité de la RD751, **bretelle du boulevard périphérique**, paraît être un atout pour le rabattement sur la gare. En revanche, l'effet inverse peut se produire, à savoir la poursuite du trajet en voiture, soit jusqu'à la destination finale, soit en rabattement sur un pôle d'échange du réseau urbain.

Temps de trajet

13 minutes sont suffisantes pour relier la gare de Ballan-Miré à celle de Tours. Le même déplacement en voiture est plus long, notamment aux heures de pointe ou si l'on prend en compte le temps de recherche d'une place de stationnement. La desserte de la gare de Joué centre sur ce parcours renforce encore l'avantage offert par le train.

Depuis la gare de Ballan-Miré, il est en effet possible de rejoindre rapidement le centre des deux communes les plus importantes du département.

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population de 1999 indique que les habitants de Ballan-Miré qui travaillent hors de la commune se déplacent principalement **vers Tours, Joué lès Tours et Chambray-lès-Tours**. Les échanges par le train sont donc possibles avec Tours et Joué lès Tours, dans le cas où le lieu d'emploi se situe à proximité des gares, ou qu'il est accessible depuis la gare par le réseau Fil Bleu. Par ailleurs, l'absence de gare à Chambray-lès-Tours implique un usage important de la voiture.

Détermination du périmètre

Il semble que **la zone d'attractivité de la gare de Ballan-Miré ne dépasse pas les frontières communales**.

A l'Est, la proximité du centre de l'agglomération limite l'intérêt d'un rabattement sur la gare pour les habitants de ce secteur y travaillant, du fait du «retour en arrière» que cela implique.

Le périmètre d'attractivité s'étire davantage vers l'Ouest.

Cela se justifie par :

- la relation dominante avec les communes du noyau urbain,
- la localisation de la gare «sur le trajet», pour les habitants de l'Ouest qui se rendent dans l'agglomération.

Les habitants des hameaux Nord de Ballan-Miré, le long de la RD7, ne se rabattent vraisemblablement pas sur la gare de la commune pour effectuer leurs déplacements vers l'agglomération. La RD7 mène, en effet, directement à Tours et permet un rabattement sur le réseau Fil Bleu à partir du quartier des 2 Lions.

Enfin, **côté Sud, l'attractivité semble très limitée**, d'une part par l'effet de coupure que représente l'A85, et d'autre part par la faible urbanisation actuelle de ces secteurs. On peut cependant s'interroger sur l'intérêt et les possibilités qu'auront les futurs habitants des quartiers Sud de Joué lès Tours à se rabattre sur la gare de Ballan-Miré, plutôt que sur une des deux gares de leur commune.

On note toutefois que le niveau d'occupation du parking de la gare de Ballan-Miré est élevé et arrive certains jours à saturation. Des possibilités d'extension existent. Si cette mesure se conjugue avec une augmentation de l'offre de train, il est probable que le périmètre d'attractivité s'élargisse, notamment en direction de l'Ouest.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Ballan-Miré



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures

- Autoroute
- Boulevard périphérique
- Réseau de voiries primaires
- Réseau de voiries secondaires
- Voies ferrées
- Gares SNCF





GARE DE DRUYE

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Druye est située **en limite du centre du bourg**, entre une zone pavillonnaire et une zone d'activités. Elle est facilement accessible en modes doux.

Un échangeur, implanté à environ 1 kilomètre de la gare, permet de rejoindre la halte ferroviaire depuis l'autoroute A85. La plupart des communes limitrophes (Ballan-Miré, Savonnières, Azay-le-Rideau) possèdent une gare. Les potentialités de rabattement paraissent donc limitées à la commune.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec **6 trains par jour**, la desserte de la gare est une des plus faibles du SCOT. L'augmentation de l'offre semble envisageable mais doit prendre en compte la capacité limitée de la ligne de chemin de fer, à voie unique et non électrifiée.

La gare n'est desservie par aucun des réseaux de transports collectifs Fil Bleu/ Fil Vert.

La proximité de l'autoroute A85 pourrait permettre d'augmenter légèrement le potentiel de rabattement en voiture sur la gare. A l'inverse, **la bretelle du boulevard périphérique** constitue une liaison directe avec le centre de l'agglomération et pourrait, par conséquent, faire concurrence au train.

Temps de trajet

Le temps de trajet «gare à gare» jusqu'à Tours est aujourd'hui plus avantageux en train qu'en voiture (**20 minutes en train**) et cela malgré la présence de la bretelle du boulevard périphérique (RD751).

La ligne de chemin de fer permet également de rejoindre les gares de Ballan-Miré et de Joué lès Tours, en peu de temps.



Flux domicile-travail

La plupart des mouvements pendulaires des actifs résidant à Druye et travaillant à l'extérieur se font **vers Tours et Joué lès Tours** (recensement général de la population). Ces deux destinations sont desservies par la ligne de chemin de fer, ce qui renforce l'attractivité de la gare de Druye.

Malgré ces atouts (temps de trajet et arrêts desservis), la faiblesse de l'offre semble être un obstacle à la fréquentation des trains.

Détermination du périmètre

Le périmètre d'attractivité de la gare paraît correspondre à l'emprunte urbaine de la commune.

En effet, le **«potentiel clients» de la gare de Druye se situe essentiellement sur la commune**, en raison de la faible urbanisation des alentours. Les habitants du centre-bourg passent nécessairement à proximité de la gare dans leurs déplacements vers le centre de l'agglomération ou vers Chinon. Une correspondance est donc naturellement envisageable.

Au Sud et à l'Ouest de la gare, un accès à l'échangeur autoroutier/bretelle du boulevard périphérique permet de rejoindre rapidement le centre de l'agglomération en voiture. Le gain de temps que cela représente est à nuancer car il ne prend pas en compte le temps de recherche d'une place de stationnement, l'éventuelle congestion du trafic et le coût du péage à l'échangeur boulevard périphérique Sud/A10. Afin de pallier ces inconvénients, certains actifs pourront décider de se

rabattre sur le train, en particuliers s'ils travaillent à proximité des gares d'arrivée (Tours et Joué centre).

Le périmètre de rabattement semble donc s'étendre au-delà de l'autoroute, au Sud et à l'Ouest de la gare.

A l'Est, le périmètre ne s'étend que légèrement du fait :

- de l'accès facile à l'autoroute,
- du sentiment, dissuasif de «retour en arrière» par rapport à la destination finale, pour rejoindre la gare de Druye.

Il semble que l'amélioration de l'offre permettrait une augmentation de la fréquentation de la gare par la population communale, principalement. Cette augmentation ne serait donc probablement pas accompagnée d'un élargissement du périmètre d'attractivité.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Druye



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Autoroute



Boulevard périphérique



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF

3 L'AXE TOURS-CHATEAUDUN

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





GARE DE LA MEMBROLLE-SUR-CHOISILLE

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de La Membrolle-sur-Choisille est implantée **au Sud de la commune**, en limite de Saint-Cyr-sur-Loire. Située à **proximité de la RD938**, elle semble être un point de passage pour rejoindre Tours. Cependant, son implantation en contrebas (dans le vallon de la Choisille), et l'absence de panneaux de signalisation, font de la halte ferroviaire un lieu peu visible.

Les communes limitrophes de Mettray et Saint-Cyr-sur-Loire ne possèdent pas de gare, le périmètre de rabattement de la gare s'étale donc au-delà des limites de la commune.

La construction du boulevard périphérique à moins de 100 mètres au Sud de la gare pourrait avoir un impact sur l'avenir de la halte ferroviaire.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

La desserte actuelle de la gare est la plus faible des gares du SCOT (2 trains par jour).

La halte ferroviaire est située à l'embranchement des deux lignes Tours-Châteaudun et Tours-Le Mans. La gare amont (Notre-Dame-d'Oé) étant mieux desservie, il semble possible d'augmenter le nombre d'arrêt, d'autant que la ligne est à double voie entre la gare de la Membrolle et celle de Tours.

Aucun réseau de bus ne dessert la gare de façon régulière.

Temps de trajet

Le train permet de rejoindre le centre de Tours en 10 minutes (temps de trajet «gare à gare»). Malgré la présence de la RD938, route directe jusqu'à la porte de Tours (place de la Tranchée), ce temps de trajet paraît plus avantageux qu'en voiture, notamment si l'on prend en compte la congestion du trafic aux heures de pointe et le temps de recherche d'une place de stationnement.

La faible desserte ne permet cependant pas de mettre en valeur cet avantage et on observe, aujourd'hui, une faible fréquentation du parking et une attractivité des trains limitée.

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population 1999 révèle que la plupart des mouvements pendulaires originaires de La-Membrolle-sur-Choisille se dirige **vers Tours et Saint-Cyr-sur-Loire**. Saint-Cyr-sur-Loire n'ayant pas de gare, les déplacements à destination de cette commune ne peuvent se faire qu'en voiture ou transports urbains.

Les mouvements pendulaires originaires des communes de Saint-Cyr-sur-Loire et de Mettray sont principalement à destination de Tours.

Détermination du périmètre

Au Nord, le périmètre d'attractivité paraît s'étendre le long des RD959 et RD938. Depuis ce secteur, la gare constitue un point de passage obligé dans les déplacements vers Tours. Une correspondance avec le train peut donc être envisagée.

A l'Est, le périmètre d'attractivité recoupe une partie de la commune de Mettray. Le chemin le plus rapide pour se rendre à Tours depuis cette commune, passe en effet devant la gare. Une correspondance avec le train peut également être facilement envisagée.

Afin de permettre ce rabattement, une amélioration de la visibilité de la gare depuis la route et de la desserte en compatibilité avec les horaires des voyageurs seraient nécessaires.

Au Sud, le périmètre s'étend peu sur la commune de Saint-Cyr-sur-Loire. Cela peut être justifié par :

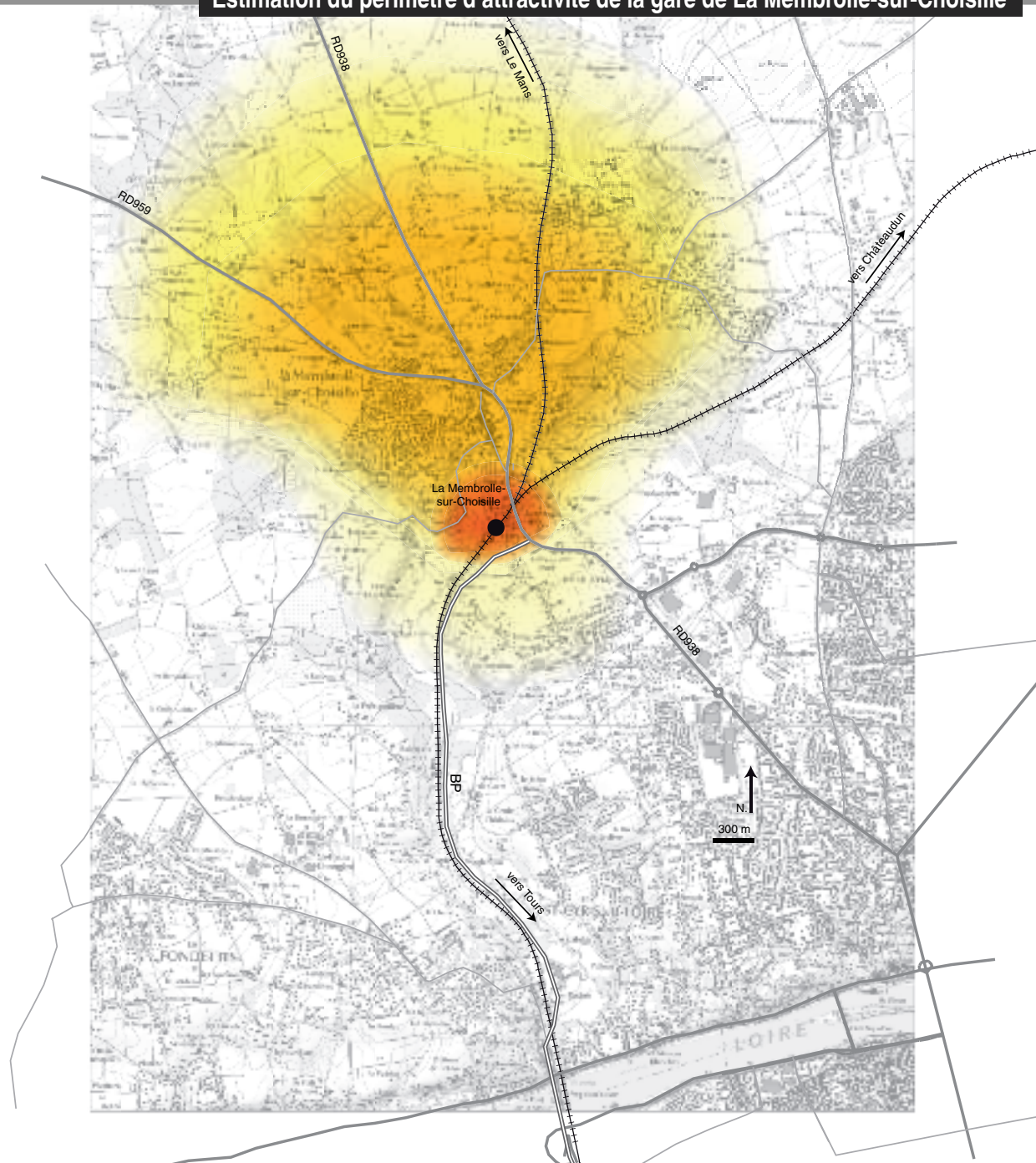
- l'accès direct à Tours par la RD938,
- la présence d'un terre-plein central sur cette route qui rend impossible l'accès à la gare depuis le Sud,
- le sentiment souvent dissuasif de «retour en arrière» par rapport à la destination finale (principalement Tours).

Enfin, à l'Ouest, l'influence de la gare est limitée par la **faible urbanisation du secteur**.

L'ouverture prochaine du boulevard périphérique au Sud de la commune renforcera probablement les avantages liés à l'utilisation de la voiture dans les trajets vers le centre de l'agglomération. A moins que la présence de cette infrastructure, accompagnée de l'amélioration de la desserte et de la visibilité de la gare, n'encourage le rabattement automobile sur la gare.

A ce stade de l'étude, on peut s'interroger sur la localisation de la halte. Son enclavement constitue nettement un frein à son utilisation. Le développement urbain des communes de Fondettes et de Saint-Cyr-sur-Loire, le long de la voie ferrée qui circule dans la vallée de la Choisille, peut devenir un argument de création d'une halte ferroviaire commune entre ces trois villes.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de La Membrolle-sur-Choisille



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Boulevard périphérique



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF





GARE DE NOTRE-DAME-D'OÉ

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Notre-Dame-d'Oé est implantée en centre-bourg. Située à proximité de la RD29, axe Nord-Sud menant à Tours, elle est facilement accessible depuis la commune et depuis l'extérieur.

Au Nord, aucune commune ne possède de gare. Les habitants de Chanceaux-sur-Choisille, voire au-delà, sont donc susceptibles de se rabattre sur la gare de Notre-Dame-d'Oé.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

L'offre TER est dans la moyenne des gares TER du SCOT (6 trains et 8 cars par jour).

La ligne passant à Notre-Dame-d'Oé étant à voie unique et non électrifiée, l'amélioration de la desserte paraît limitée.

Il n'y a pas d'interconnexion directe avec les réseaux Fil Vert ou Fil Bleu.

Temps de trajet et fréquentation

La liaison «gare à gare» jusqu'à Tours est légèrement plus rapide en train qu'en voiture (14 minutes en train). Cet avantage devient particulièrement intéressant aux heures de pointe et si l'on prend en compte le temps de recherche d'une place de stationnement.

Malgré cela, la faible utilisation des parkings laisse penser que le potentiel de rabattement est peu élevé.

Flux domicile-travail

La plupart des mouvements pendulaires enregistrés sur la commune de Notre-Dame-d'Oé sont dirigés **vers Tours et Saint-Cyr-sur-Loire** (recensement général de la population 1999).

La commune de Saint-Cyr-sur-Loire n'ayant pas de gare, les personnes voulant s'y rendre utilisent la voiture ou les transports collectifs urbains.

Les mouvements pendulaires originaires de Chanceaux-sur-Choisille sont également à destination de Tours et de Saint-Cyr-sur-Loire.

Le RGP 1999 indique qu'une grande partie des actifs travaillant à Notre-Dame-d'Oé sont originaires de Tours. La présence d'une zone d'activités importante au Sud du bourg, en limite de Tours, explique en partie ces flux.

Détermination du périmètre

Le périmètre d'attractivité semble s'étaler au-delà des limites de la commune.

Au Nord, le périmètre pourrait s'étendre sur Chanceaux-sur-Choisille, jusqu'à l'autoroute A28. En effet, afin de rejoindre Tours depuis cette commune, il est nécessaire d'emprunter la RD29 qui passe à moins de 1 km de la gare. Une correspondance avec le train pourrait donc être facilement envisagée d'autant qu'elle éviterait d'entrer dans Tours en voiture et ainsi d'échapper aux problèmes de stationnement et d'encombrement.

Au Sud, les zones d'activités ne sont, a priori, pas comprises dans le périmètre pour les raisons suivantes:

- d'une part, ces zones d'emplois ne sont pas ou peu reliées à la gare (absence de réseaux de transports collectifs),

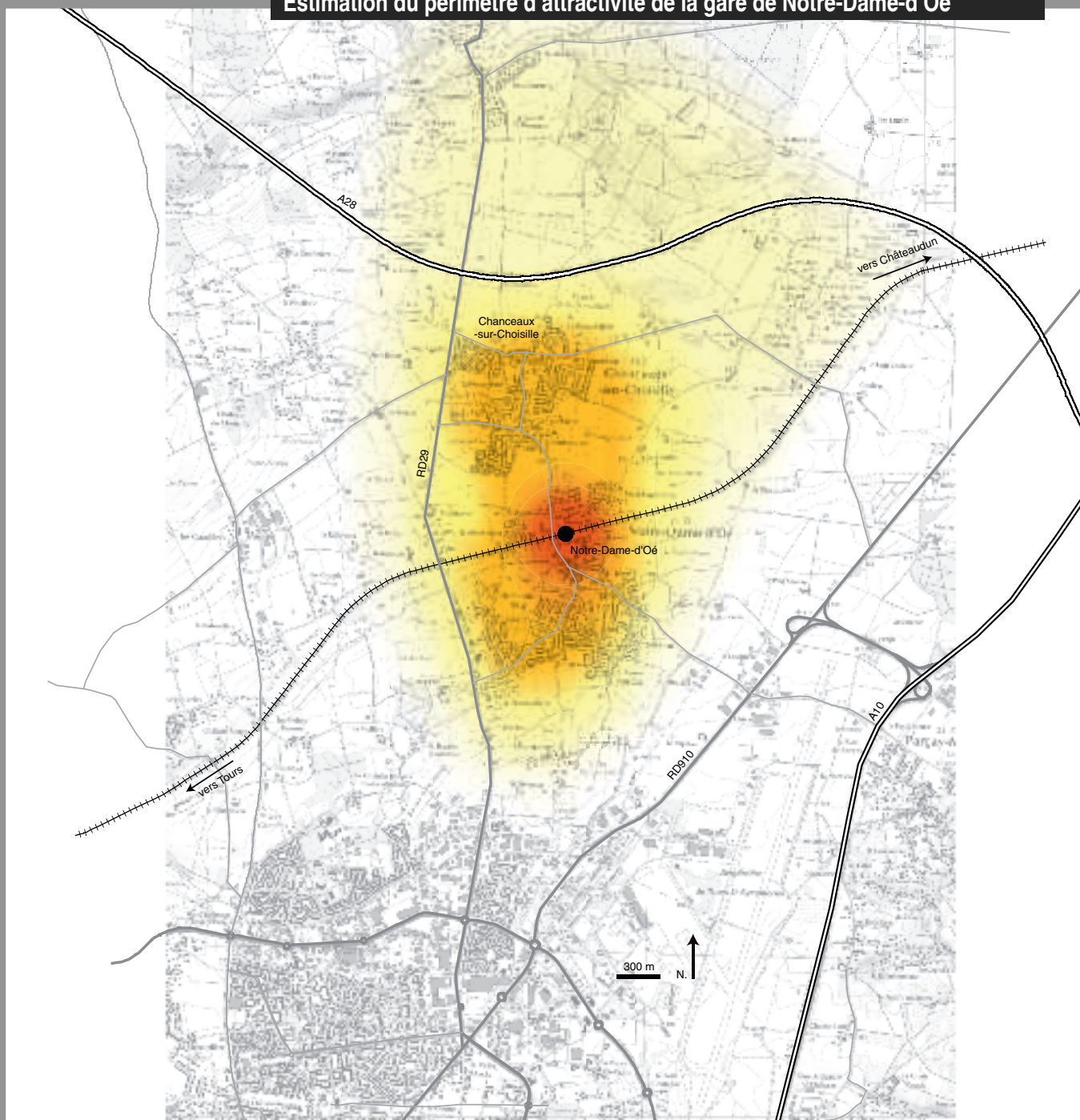
- d'autre part, lorsque l'on vient de Tours, passer par la gare pour accéder aux zones d'activités, constitue un «retour en arrière», souvent dissuasif,

- enfin, deux lignes suburbaines du réseau Fil Bleu (lignes 60 et 56) desservent directement ces secteurs depuis Tours.

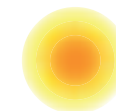
A l'Est, l'échangeur autoroutier de Parçay-Meslay permet de rejoindre rapidement le centre de Tours en voiture. Cette section de l'autoroute A10 étant payante, le facteur économique incitera certains ménages à passer par la route départementale ou à prendre le train. La détermination d'une limite de périmètre dans ce secteur est donc fonction des comportements de chacun et se situerait à proximité de l'échangeur autoroutier.

A l'Ouest, le périmètre d'attractivité est limité par la faible urbanisation du secteur.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Notre-Dame-d'Oé



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Autoroute



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF





GARE DE MONNAIE

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Monnaie est implantée en limite du centre de la commune, entre zone pavillonnaire et zone d'activités. Aucune gare n'est recensée dans les communes limitrophes.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec 6 trains et 8 cars par jour, **la desserte de la gare est dans la moyenne de desserte des gares TER du SCOT.**

De même que pour les gares de Notre-Dame-d'Oé et La-Membrolle-sur-Choisille, les caractéristiques de la voie de chemin de fer, à une voie et non électrifiée, limitent les possibilités d'amélioration de l'offre de train.

La gare est partiellement desservie par les cars Fil Vert (3 cars par jour certains jours de la semaine) mais il n'existe pas de complémentarité horaire entre ce réseau de cars et les TER.

Temps de trajet

La commune est traversée par la RD910, route directe jusqu'au centre de l'agglomération. De ce fait, le temps de trajet «gare à gare» est environ équivalent en voiture et en train (**25 minutes en train**). Cependant, aux heures de pointe, le temps nécessaire à la recherche d'une place de stationnement et la congestion du trafic peuvent rendre le train compétitif, en particulier pour les personnes se rendant au centre-ville.

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population de 1999 montre que **la plupart des actifs résidant à Monnaie travaillent à Tours**.

A l'inverse, la commune enregistre peu d'entrées d'actifs et la plupart des actifs travaillant à Monnaie résident sur le territoire communal.

Les communes limitrophes de Crotelles (à l'Est), Nouzilly et Saint-Laurent-en-Gâtines (au Nord) enregistrent des mouvements pendulaires en direction de Tours principalement. A l'Est, au-delà de la commune de Crotelles, les mouvements domicile-travail sont principalement orientés vers Château-Renault et non plus vers Tours.

Détermination du périmètre

Au Sud, le périmètre d'attractivité paraît englober l'ensemble du noyau urbain mais n'est pas très étendu étant donné la faible urbanisation de ce secteur. Du fait de l'absence d'échangeur, la présence de l'autoroute, au Sud de la commune ne semble pas avoir d'impact limitant sur le périmètre de rabattement.

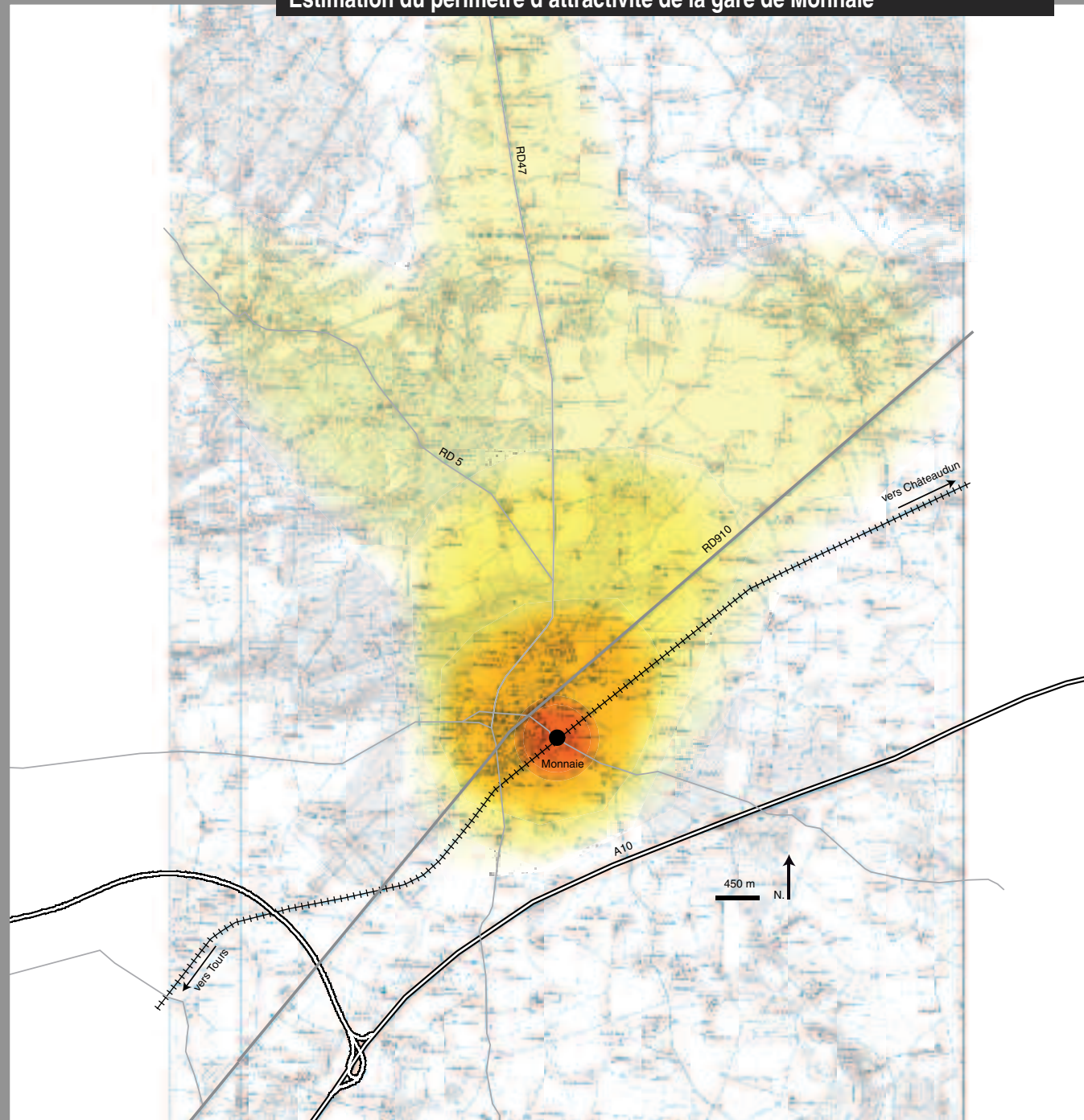
A l'Est, l'aire d'influence de la gare longe la RD910, route directe rejoignant Tours et passant à moins de 500 mètres de la halte ferroviaire. Une correspondance avec le train serait donc facilement envisageable (mais nécessiterait une augmentation de l'offre pour correspondre aux besoins des usagers).

Au Nord, l'aire d'influence pourrait s'étendre jusqu'à Nouzilly et Saint-Laurent-en-Gâtines. Afin de se rendre dans le centre de l'agglomération, les actifs de ces communes empruntent la RD47 et la RD5. Ces axes passent à moins de 1 km de la gare. Une correspondance pourrait donc être envisagée.

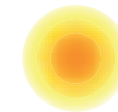
A l'Ouest, le périmètre d'attractivité s'étend peu étant donné la faible urbanisation des espaces alentours. De plus, la présence de la gare de Notre-Dame-d'Oé permet, plus en aval, de rejoindre Tours sans un «retour en arrière».

Aujourd'hui, le relatif isolement de la gare par rapport au centre de la commune, la faiblesse de l'offre TER et le manque de services peuvent limiter l'attractivité de la gare.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Monnaie



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Autoroute



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF

4 L'AXE TOURS-ORLÉANS

Montlouis-sur-Loire (centre)





GARE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE (Centre)

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

Légèrement à l'écart du centre-ville, la gare de Montlouis-sur-Loire centre est située entre zones habitées et zone d'activités. Elle est facilement **visible et accessible depuis la RD751**.

Deux autres gares, Montlouis-Azay et Montlouis-Veretz, sont implantées au Sud de la commune.

Les communes limitrophes de Lussault-sur-Loire (à l'Est) et de Vouvray, Vernou-sur-Brenne, Noizay (au Nord) ne possèdent pas de gare.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec **12 trains par jour**, l'offre TER est légèrement supérieure à la desserte moyenne des gares TER du SCOT. Une augmentation de l'offre semble possible. En effet, Les capacités de la ligne ferroviaire, à double voie et électrifiée, permettent une augmentation de la desserte. De plus, les trains «Interloire» passent par la gare de Montlouis-centre sans s'y arrêter.

La gare est directement desservie par le réseau Fil Vert (ligne C). Les horaires TER et Fil Vert ne sont pas complémentaires et seuls les tarifs harmonisés (carte starter et multipass) permettent des échanges entre ces deux modes de transport. Parmi les trois gares de la commune, celle de Montlouis-centre présente l'offre ferroviaire la plus importante.

Temps de trajet

Le temps de trajet «gare à gare», de Montlouis-centre à Tours, est plus avantageux en train qu'en voiture (**13 minutes en train**), et cela malgré la présence de la RD751, route directe jusqu'au centre de l'agglomération. Ce gain de temps est accentué lorsque l'on prend en compte la congestion du trafic et le temps de recherche d'une place de stationnement. Le train, n'est toutefois avantageux que lorsque la destination est située à proximité de la gare d'arrivée ou accessible en transports en commun depuis la gare.

La fréquentation des trains est relativement importante (en comparaison avec les autres gares du SCOT). On remarque, par ailleurs, que l'utilisation des parkings n'est pas très élevée, ce qui laisse penser que le rabattement piéton ou mode doux est majoritaire.

Flux domicile-travail

Les actifs résidants à Montlouis-sur-Loire et travaillant à l'extérieur se déplacent principalement **vers les pôles d'emplois que sont Tours, Saint-Pierre-des-Corps et La-Ville-aux-Dames** (recensement général de la population 1999). La ligne passant à Montlouis-centre dessert les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps et permet aux actifs travaillant à proximité de ces gares de se rendre sur leur lieu de travail en train.

La commune de La-Ville-aux-Dames n'ayant pas de gare, une partie des actifs se rendront, quant à eux, sur leur lieu de travail en voiture (ou, plus difficilement en transports en commun ou modes doux).

La plupart des actifs des communes limitrophes de Vouvray, Vernou-sur-Brenne et Noizay travaillent principalement sur leur commune et sur Tours (RGP 1999).

A contrario, la majeure partie des habitants de Lussault-sur-Loire travaillent à Amboise et n'utilisent pas la gare de Montlouis-centre dans leurs mouvements domicile-travail (RGP 1999).

Détermination du périmètre

Contrairement à ce que l'agencement des gares peut laisser penser et en raison de barrières physiques, **le périmètre de rabattement semble peu s'étendre au-delà des limites communales.**

Au Nord de la gare, le pont Charles de Gaulle est trop éloigné pour assurer un rabattement sur la gare des habitants de Vouvray, Vernou-sur-Brenne et Noizay. Seul le rabattement en modes doux pourrait être envisageable depuis le hameau de La Frillière par le pont ferroviaire ouvert aux piétons.

Le périmètre d'attractivité s'étend donc peu au-delà de la Loire.

A l'Est, les habitants de Montlouis-sur-Loire sont susceptibles de se rabattre «naturellement» sur la gare.

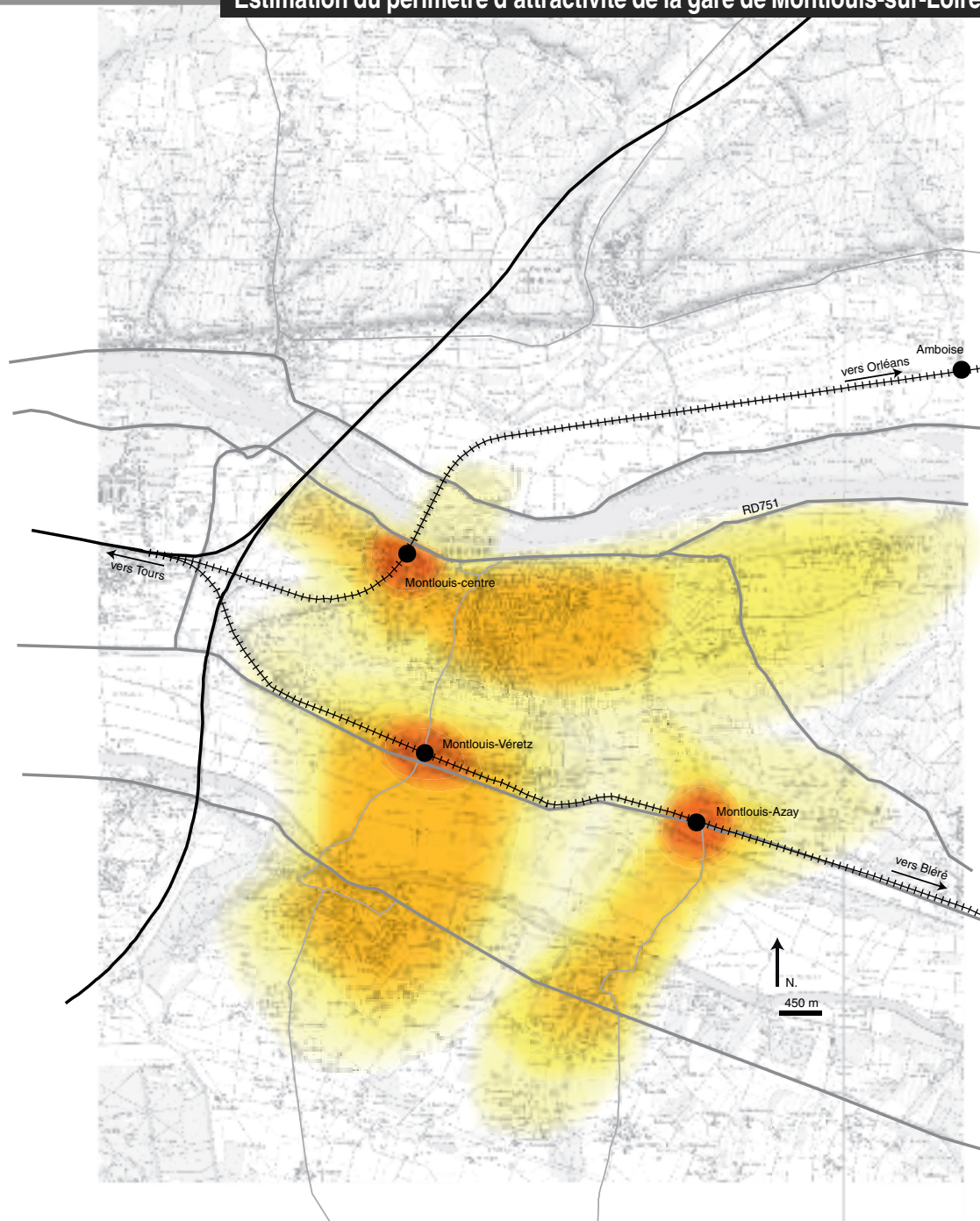
Celle-ci est, en effet, située sur la RD751, route empruntée pour se rendre au centre de l'agglomération. La commune de Lussault-sur-Loire est principalement en relation avec Amboise. Elle semble donc moins concernée par cette attractivité.

A l'Ouest, la zone d'activités de Conneuil est facilement accessible en mode doux depuis la gare (environ 1 km entre la gare et la ZA), notamment grâce à l'aménagement de la Loire à Vélo. Elle pourrait donc être comprise dans le périmètre d'attractivité. Le passage de la Ligne à Grande Vitesse semble constituer une limite au périmètre d'influence de la gare. Au-delà de cette limite, se rabattre sur la gare de Montlouis-centre pour se rendre à Tours constituerait un «retour en arrière».

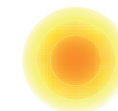
Enfin au Sud, le périmètre croise celui des gares de Vêretz et d'Azay-sur-Cher.

Afin de rejoindre le centre de l'agglomération, une partie des habitants des communes situées au Nord de la Loire (Vouvray, Vernou-sur-Brenne...) passent par la commune de La-Ville-aux-Dames. La création d'une halte ferroviaire sur cette commune pourrait intéresser ces personnes.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Montlouis-sur-Loire (centre)



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures

- Réseau de voiries primaires
- Réseau de voiries secondaires
- +++++ Voies ferrées
- Gares SNCF
- Ligne TGV

5 L'AXE TOURS-BLÉRÉ

Montlouis-sur-Loire (Véretz)

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





GARE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE (Véretz)

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Montlouis-Véretz est implantée au pied du coteau Sud de la commune de Montlouis-sur-Loire. Elle est située entre une zone pavillonnaire et une zone d'activités, **à environ 2 kilomètres du centre de Véretz.**

La commune de Montlouis-sur-Loire est équipée de deux autres gares, celle de Montlouis-centre et celle de Montlouis-Azay. La présence de ces deux gares limite l'aire d'influence de la gare de Véretz.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

L'offre TER est parmi la plus faible des gares TER du SCOT (7 trains par jour). Cependant, la création d'un terminus technique en gare de Bléré, préfigure l'augmentation de la desserte sur l'axe, dont pourrait profiter cette gare. Les deux voies et l'électrification de la ligne favoriseront cette augmentation.

La ligne C Fil Vert et le ramassage scolaire ne desservent pas directement la gare mais s'arrêtent à 100 mètres de la halte. La complémentarité horaire n'est cependant pas assurée. La halte ferroviaire est facilement accessible et visible depuis la RD140, axe Est-Ouest permettant de rejoindre le centre de l'agglomération.

Les temps de trajet

Le temps de trajet en train pour rejoindre la gare de Tours est plus avantageux que celui en voiture (**13 minutes en train** de «gare à gare»), notamment aux heures de pointe. Ce gain de temps s'offre essentiellement aux actifs travaillant à proximité des gares d'arrivée, et bénéficiant d'une correspondance intéressante avec le réseau urbain.

Les flux domicile-travail

Le recensement général de la population 1999 révèle que, sur les communes de Véretz et de Montlouis-sur-Loire, la plupart des mouvements pendulaires sont à destination de **Tours et de Saint-Pierre-des-Corps**. Ces deux pôles d'emplois sont desservis directement par la ligne passant à Véretz.

A l'inverse, le RGP 1999 indique que les principales entrées d'actifs sur les communes de Véretz et de Montlouis-sur-Loire sont originaires de Tours.

La fréquentation relativement importante du parking et des trains confirme l'attractivité de la gare de Véretz et son rôle dans les relations pendulaires.

Détermination du périmètre

Situé entre Montlouis-sur-Loire et Véretz, **le périmètre d'attractivité de la gare s'étend sur ces deux communes. Il englobe les zones d'activités**. En effet, une partie des actifs venant de Tours travaille dans ces zones d'activités et est donc susceptible d'utiliser le train.

A l'Est, le périmètre rejoint l'aire d'influence de la gare de Montlouis-Azay.

A l'Ouest, le périmètre est limité par un espace vert non peuplé, ne présentant de ce fait pas de potentiel de rabattement.

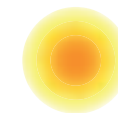
Au Sud, l'aire d'influence de la gare rejoint le centre de Véretz, mais le coteau et la RD976 peuvent constituer des freins au rabattement sur la gare.

Au Nord, l'attractivité de la gare s'étend jusqu'au plateau, le long de la rue d'Azay. Au delà, l'aire d'attractivité se confond avec celle de la gare de Montlouis-centre, qui présente une offre plus importante.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Montlouis-sur-Loire (Véretz)



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF



Ligne TGV





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

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

Située sur la ligne Tours-Vierzon, la gare de Montlouis-Azay, présente une situation comparable à celle de Véretz.

Implantée dans une zone pavillonnaire peu dense au Sud-Est de la commune de Montlouis-sur-Loire, **la halte est éloignée du centre-bourg d'Azay-sur-Cher** (environ 2 km).

Les deux autres gares présentes sur la commune (Montlouis-centre et Montlouis-Véretz) sont plus attractives et mieux intégrées au tissu urbain.

A l'Est, Saint-Martin-le-Beau possède également une gare.

L'aire d'influence de la gare d'Azay se concentre essentiellement sur le territoire communal.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

L'offre TER est l'une des plus faibles des gares du SCOT (7 trains par jour). Cependant, la **création d'un terminus technique en gare de Bléré**, préfigure l'augmentation de la desserte sur l'axe, dont pourrait profiter cette gare.

Les deux voies et l'électrification de la ligne pourront également favoriser cette augmentation.

La gare n'est pas desservie par le réseau de transport en commun Fil Vert. Le ramassage scolaire passe cependant à quelques dizaines de mètres.

La gare est située à proximité de la RD140, route permettant de rejoindre directement le centre de l'agglomération tourangelle. Son manque de signalisation limite cependant sa visibilité.

Temps de trajet

Le temps de trajet de «gare à gare» pour rejoindre Tours est plus avantageux en train qu'en voiture (**18 minutes en train**), notamment aux heures de pointe, où le trajet en voiture est rallongé par la congestion du trafic, et l'éventuelle recherche d'une place de stationnement.

Flux domicile-travail

Selon le recensement général de la population 1999, la plupart des mouvements pendulaires originaires d'Azay-sur-Cher et de Montlouis-sur-Loire sont à destination de **Tours et de Saint-Pierre-des-Corps**. Ces deux communes sont desservies directement depuis la gare d'Azay-sur-Cher.

A l'inverse, les principales entrées d'actifs enregistrées sur les communes d'Azay-sur-Cher et de Montlouis-sur-Loire sont originaires de Tours (RGP 1999). La gare de Montlouis-Azay n'étant pas reliée aux centres de ces deux communes en transports collectifs, seuls les actifs travaillant à proximité de la gare (c'est-à-dire sur le territoire de Montlouis-sur-Loire) sont susceptibles de se rendre en train sur leur lieu de travail.

Au Nord, le périmètre rejoint celui de la gare de Montlouis-centre, qui est mieux desservie. La petite taille du parking Nord semble indiquer que peu de voyageurs venant du Nord ou de l'Est (Montlouis-sur-Loire et Saint-Martin-le-Beau) se rabattent en voiture sur la gare. L'utilisation, légèrement plus élevée, du parking Sud confirme que le flux principal de voitures vient d'Azay-sur-Cher.

La gare de Montlouis-Azay est moins attractive que celle de Montlouis-Véretz car relativement isolée, et donnant ainsi l'impression à l'utilisateur que sa voiture est moins en sécurité.

Détermination du périmètre

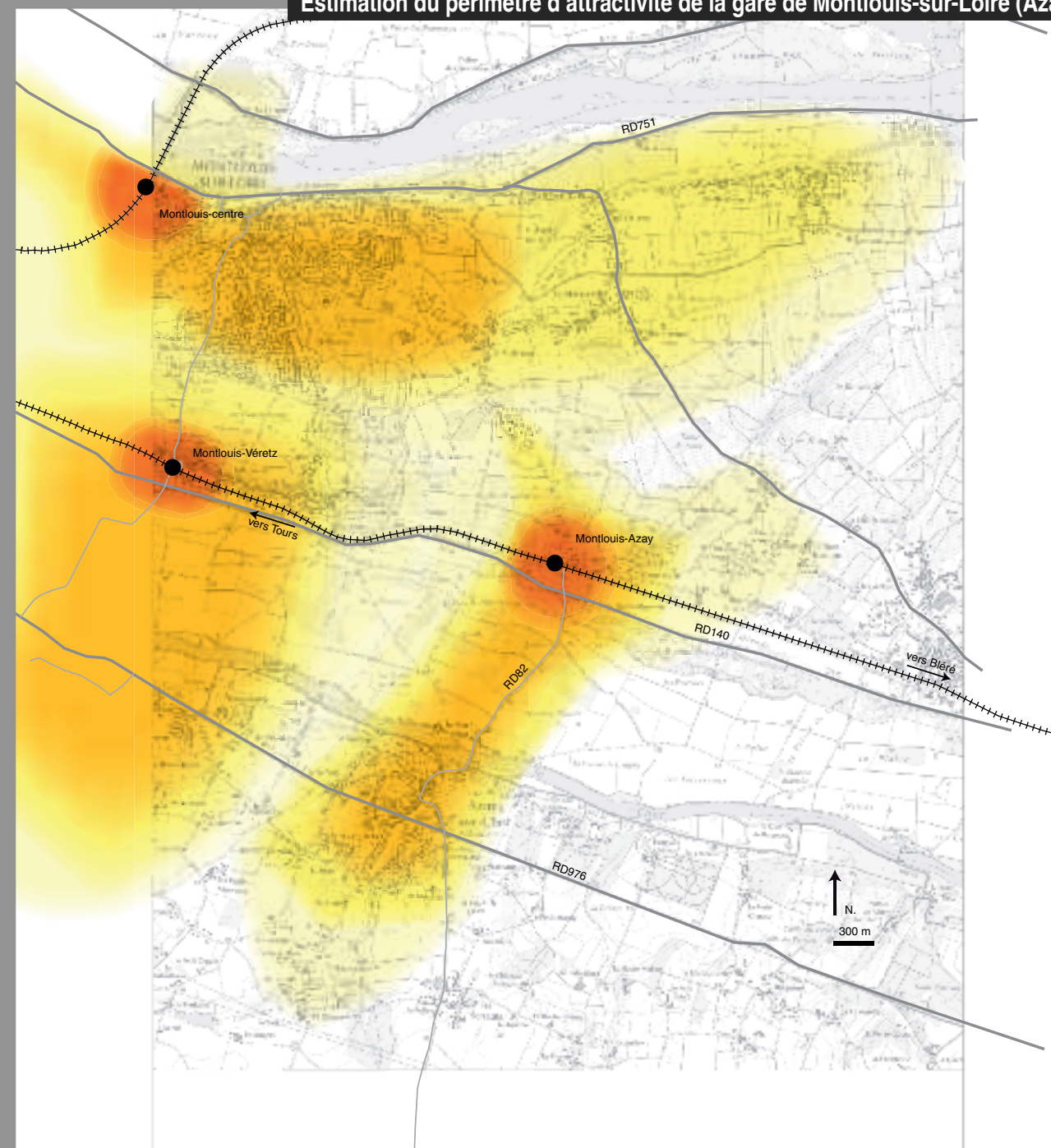
Situé entre Montlouis-sur-Loire et Azay-sur-Cher, **l'aire d'influence de la gare s'étend sur ces deux communes**.

Au Sud, elle longe la RD82 pour rejoindre le centre du bourg. La présence du coteau et de la RD976 limite, toutefois, le rabattement sur la gare.

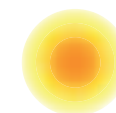
A l'Ouest, l'influence de la gare de Montlouis-Véretz croise celle de Montlouis-Azay.

A l'Est, le périmètre d'attractivité englobe le hameau situé à proximité immédiate de la gare et s'étend jusqu'à rencontrer l'aire d'influence de la gare de Saint-Martin-le-Beau.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Montlouis-sur-Loire (Azay)



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF

6 L'AXE TOURS-SAUMUR

**Saint-Genouph
Savonnières**





GARE DE SAINT-GENOUPH

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Saint-Genouph est implantée **en limite Sud de la commune**, sur la presqu'île entre la Loire et le Cher. L'ensemble du territoire communal est inondable et peu dense. Les communes limitrophes Luynes, Fondettes (au Nord) et La Riche (à l'Est) ne possèdent pas de gare (la gare de Fondettes n'est aujourd'hui plus desservie).

En revanche, à l'Ouest et au Sud, les communes de Savonnières, Berthenay et Ballan-Miré possèdent une gare.

Aucun réseau de bus ne dessert directement la gare.

L'absence de pont sur le Loire et sur le Cher limite l'accès à la gare pour les personnes venant du Nord et du Sud.

Temps de trajet

Le temps de trajet de «gare à gare» de Saint-Genouph à Tours est plus avantageux en train qu'en voiture (**8 minutes en train**).

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec 4 trains par jour, l'offre TER est l'une des plus faibles des gares du SCOT.

La ligne de chemin de fer, à double voie et électrifiée, permettrait probablement d'augmenter cette offre.

Flux domicile-travail

Les mouvements pendulaires des actifs résidant à Saint-Genouph sont principalement orientés **vers La Riche et Tours** (recensement général de la population 1999). Les déplacements à destination de La Riche se font essentiellement en voiture étant donné l'absence de gare sur cette commune. Les mouvements pendulaires des actifs des communes limitrophes de La Riche, Fondettes et Luynes sont principalement dirigés vers Tours (RGP 1999).

Les principales entrées d'actifs sur la commune de Saint-Genouph sont originaires de La Riche et de Tours. Depuis Tours, ces mouvements pendulaires peuvent s'effectuer en train à condition que le lieu de travail soit situé à proximité de la gare (sachant que l'on n'enregistre que 18 emplois dans un rayon de 500 mètres autour de la gare).

Détermination du périmètre

Tous les éléments énumérés ci-dessus indiquent que **l'aire d'influence de la gare ne s'étend pas au-delà du périmètre communal**.

Au Nord et au Sud, l'absence de pont sur la Loire et le Cher isole la commune de Saint-Genouph. Ces deux cours d'eau marquent les limites naturelles du périmètre d'attractivité. La construction d'un pont entre Luynes et Saint-Genouph pourrait assurer un rabattement des habitants du coteau Nord de la Loire vers la gare.

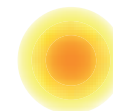
A l'Est de la gare, la RD88 rejoint rapidement le centre de Tours. Pour les habitants de ce secteur, prendre le train à Saint-Genouph constituerait un retour en arrière et serait dissuasif, d'autant que l'offre Fil Bleu va être renforcée sur La Riche à partir de 2009, offrant ainsi une possibilité de rabattement plus efficace.

A l'Ouest, l'aire d'attractivité s'étend jusqu'à la limite Est du périmètre d'influence de la gare de Savonnières.

Plusieurs contraintes physiques et techniques empêchent la gare de Saint-Genouph d'être particulièrement attractive. L'amélioration de la desserte de la gare et des infrastructures d'accueil (parking, quais) pourrait permettre de conforter l'utilisation du train par les habitants de la commune.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Saint-Genouph

Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



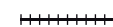
Autoroute



Réseau de voiries primaires



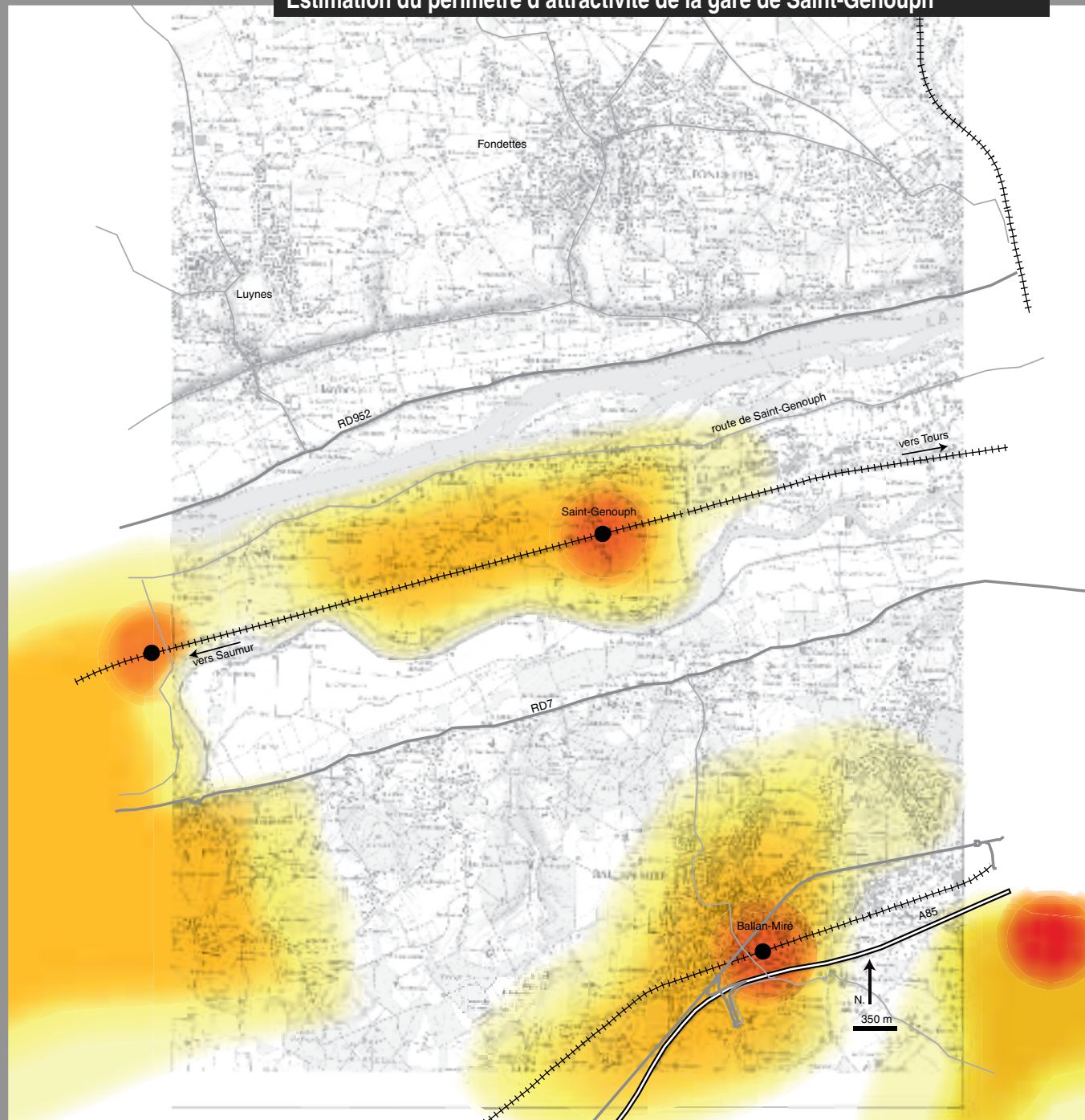
Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF







GARE DE SAVONNIÈRES

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Savonnières est située à l'écart du centre-bourg, sur la presqu'île entre la Loire et le Cher. En zone inondable et peu dense, elle est implantée en limite communale. Une zone d'activités est recensée à moins de 500 mètres de la gare. Berthenay (au Nord) et Villandry (à l'Ouest) ne possèdent pas de gare.

Le périmètre d'attractivité de la gare pourrait donc s'étendre sur ces trois communes (Savonnières, Berthenay et Villandry).

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec 5 trains par jour, la desserte de la gare de Savonnières est particulièrement faible. Cependant, comme pour la gare de Saint-Genouph, les caractéristiques de la ligne de chemin de fer, électrifiée et à deux voies, pourraient favoriser le développement de l'offre.

La gare n'est pas directement desservie par le réseau Fil Vert.

Un pont sur le Cher permet de relier la gare au centre de Savonnières. L'absence de pont sur la Loire rend impossible des échanges avec les territoires situés sur la rive Nord du fleuve.

Temps de trajet

Pour rejoindre le centre de Tours depuis la gare de Savonnières, le train propose aujourd'hui le trajet le plus rapide (13 minutes de «gare à gare»). Ce gain de temps par rapport à la voiture s'accroît lorsque le trafic est encombré ou lorsque l'on comptabilise le temps de recherche d'une place de stationnement.

Malgré cela, le parking de la gare est faiblement utilisé et les trains semblent peu utilisés.

Flux domicile-travail

Les mouvements pendulaires, depuis les communes de Savonnières, Berthenay et Villandry s'orientent principalement **vers Tours et Joué lès Tours** (recensement général de la population 1999). Les trajets pour Joué lès Tours nécessitent un changement en gare de Tours, et donnent l'avantage à la voiture sur le train.

La plupart des actifs travaillant à Savonnières résident sur cette dernière commune, quelques actifs habitent Joué lès Tours et Tours. L'absence de transports en commun entre la gare et le centre-ville (pôle d'emplois principal de la commune) rend difficile l'utilisation du train pour les actifs qui le souhaitent. Les 40 emplois générés par la zone d'activités de la gare sont, eux, accessibles en train.

Détermination du périmètre

Au Nord, le périmètre d'attractivité englobe l'ensemble de la commune de Berthenay et se limite à la Loire. La création d'un pont sur la Loire permettrait un rabattement des habitants des communes de Saint-Etienne-de-Chigny ou Luynes.

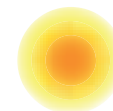
A l'Est, une partie de la commune de Savonnières n'est pas comprise dans le périmètre d'attractivité. La RD7, permet en effet de rejoindre directement le centre de Tours et fait, en ce sens, concurrence au train. Pour les habitants de ce secteur Est, prendre le train à Savonnières impliquerait un retour en arrière.

Au Sud, le périmètre d'attractivité englobe les espaces faiblement habités.

A l'Ouest, l'influence de la gare s'étend sur Villandry. En effet, rejoindre le centre de Tours en voiture depuis cette commune implique de passer par Savonnières c'est-à-dire à moins de 2 kilomètres de la gare. Un rabattement sur celle-ci peut donc être envisagé. Cependant, la faible fréquentation du parking montre que ce phénomène est marginal. L'amélioration de la visibilité de la gare depuis la RD7 et l'augmentation de l'offre de train pourrait encourager cette pratique.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Savonnières

Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Autoroute



Réseau de voiries primaires



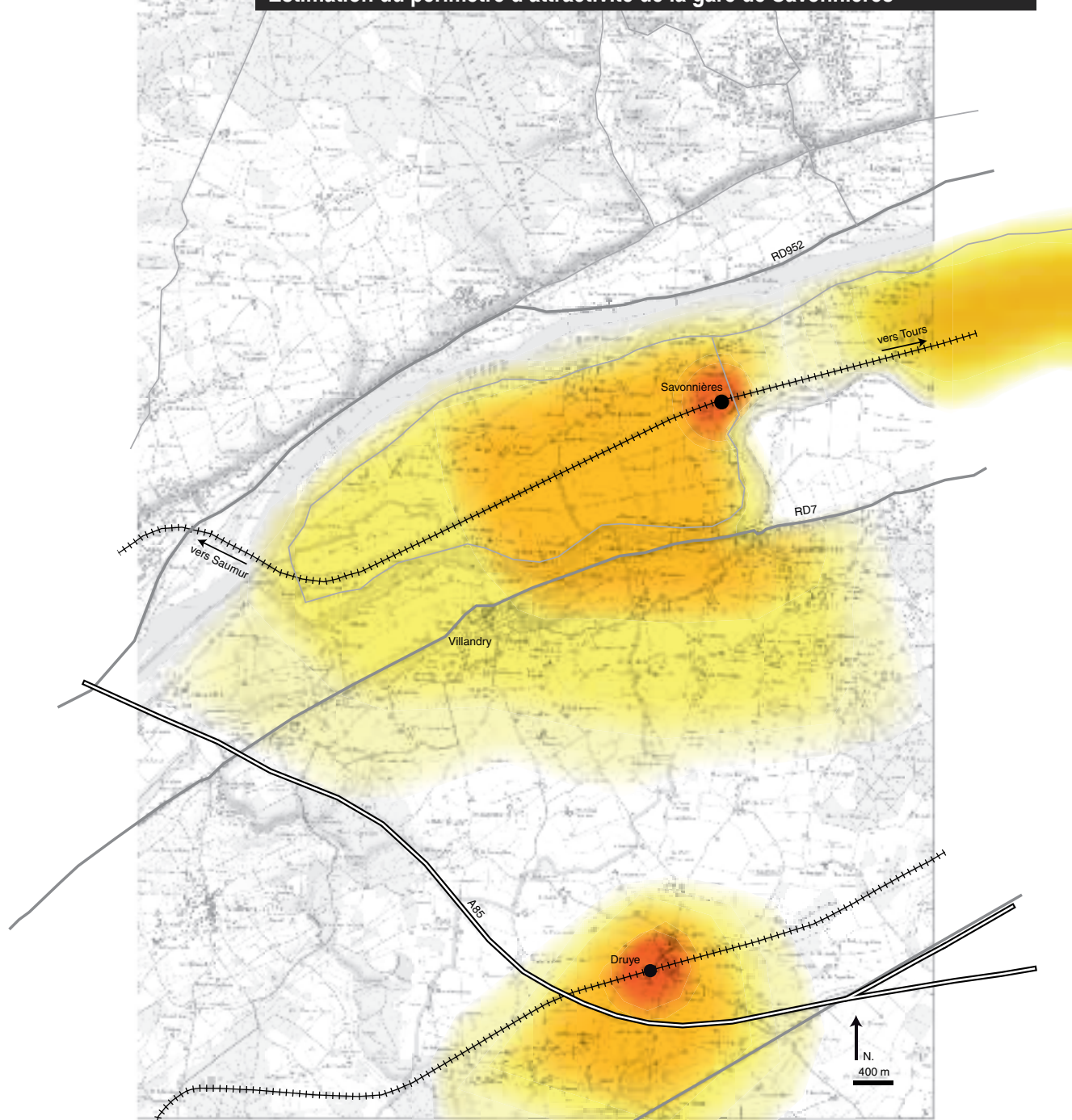
Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF



7 L'AXE TOURS-LOCHES

Joué lès Tours - La Douzillère
Montbazon
Veigné
Esvres-sur-Indre





GARE DE JOUÉ LÈS TOURS-LA DOUZILLÈRE

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de La Douzillère est située **au Sud de la zone urbaine** de Joué-lès-Tours. Elle est implantée dans un secteur pavillonnaire, **à proximité de deux établissements scolaires** importants (lycées Jean Monnet et Saint Gatien).

Au Nord de la commune, la gare de Joué-centre est mieux desservie et mieux équipée. Elle est donc plus attractive que celle de La Douzillère.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec 6 trains et 2 cars TER par jour, **la desserte de la gare est faible par rapport au «potentiel clients» que sa situation urbaine lui confère** (rappelons que l'intensité urbaine est de 45). Les caractéristiques de la ligne de chemin de fer, à voie unique et non électrifiée, limitent les possibilités d'augmentation de l'offre.

La gare est desservie par le réseau Fil Bleu (ligne 3). Cependant, il n'y a pas de complémentarité horaire entre les bus et les TER.

D'ici à 2013, **le terminus de la ligne de tramway sera implanté à moins de 500 mètres de la gare** (ainsi qu'un Parking Relais) ce qui pourrait renforcer son accessibilité. La distance séparant la gare de la station de tramway n'offre pas d'échanges directs entre les deux réseaux de transports.

Temps de trajet

Le temps de trajet de «gare à gare» La Douzillère - Tours est plus avantageux en train qu'en voiture (**12 minutes en train**). Ce gain de temps s'accroît lorsque l'on prend en compte l'encombrement des routes aux heures de pointe et le temps consacré à la recherche d'une place de stationnement.

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population de 1999 souligne que les destinations principales des actifs travaillant à l'extérieur de Joué lès Tours sont **Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin**. Les déplacements vers Saint-Avertin et Chambray-lès-Tours ne peuvent s'effectuer en train du fait de l'absence de gare dans ces communes.

Il est également important de prendre en compte, dans les flux entrant, les mouvements pendulaires effectués par les élèves des collèges et lycées du secteur.

Détermination du périmètre

La faible fréquentation du parking indique que le rabattement voiture sur la gare est peu pratiqué. Les utilisateurs du train sont, probablement, principalement des riverains et des élèves. Le périmètre d'attractivité paraît être peu étendu.

Au Nord, l'attractivité semble être limitée par:

- le sentiment dissuasif de «retour en arrière», les mouvements pendulaires étant principalement orientés vers le Nord. Les habitants du Nord du périphérique choisiront probablement de se rabattre sur la gare de Joué centre,
- la coupure que représente le boulevard périphérique pour les piétons, malgré la présence d'un pont,
- la desserte Fil Bleu du secteur de la gare, qui permet une desserte fine en direction Tours,
- la présence d'un accès au boulevard périphérique, au Nord-Est de la gare, qui permet une liaison routière directe au centre de l'agglomération.

Seules les personnes travaillant dans le centre de Tours ou à proximité immédiate de la gare de Joué-centre seront susceptibles d'utiliser le train dans leurs mouvements pendulaires.

A l'Est, le périmètre se limite à la voie ferrée Tours-Poitiers difficilement franchissable : seuls 2 passages sous les voies permettent de relier les quartiers Est à la gare.

A l'Ouest, l'influence de la gare est limitée par la faible urbanisation du secteur. Demain, ces espaces potentiellement urbanisables seront sous l'influence des gares de Ballan-Miré et de la Douzillière.

Au Sud, l'attractivité s'étend le long de la rue de La Douzillière.

Cet axe permet de rejoindre le cœur de l'agglomération et passe devant la halte. Un rabattement serait donc envisageable, mais nécessiterait que l'offre de train soit suffisante et corresponde aux horaires des voyageurs.

L'attractivité de la gare de La Douzillière peut fortement évoluer car **l'urbanisation du secteur va se renforcer**. L'augmentation de l'offre ferroviaire et l'amélioration de l'accueil sur le site participeront à son développement.

A partir de 2013, le tramway, dont le terminus sera au Lycée Jean Monnet (à moins de 300 m de la gare de la Douzillière), permettra de relier ce secteur à la gare de Tours, ce qui est déjà rendu possible par le train aujourd'hui. On peut ainsi s'interroger sur la complémentarité entre ces deux modes, sachant cependant que l'échange sera plus lent par le tramway, mais la desserte du territoire sera plus fine. L'enjeu du développement des transports collectifs sur ce secteur de l'agglomération, consiste donc à inciter les automobilistes d'aujourd'hui à devenir demain des usagers du train ou du tramway. Le report modal devant se faire de la voiture vers le tramway ou le train, et non du train vers le tramway.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Joué-centre (la Douzillère)

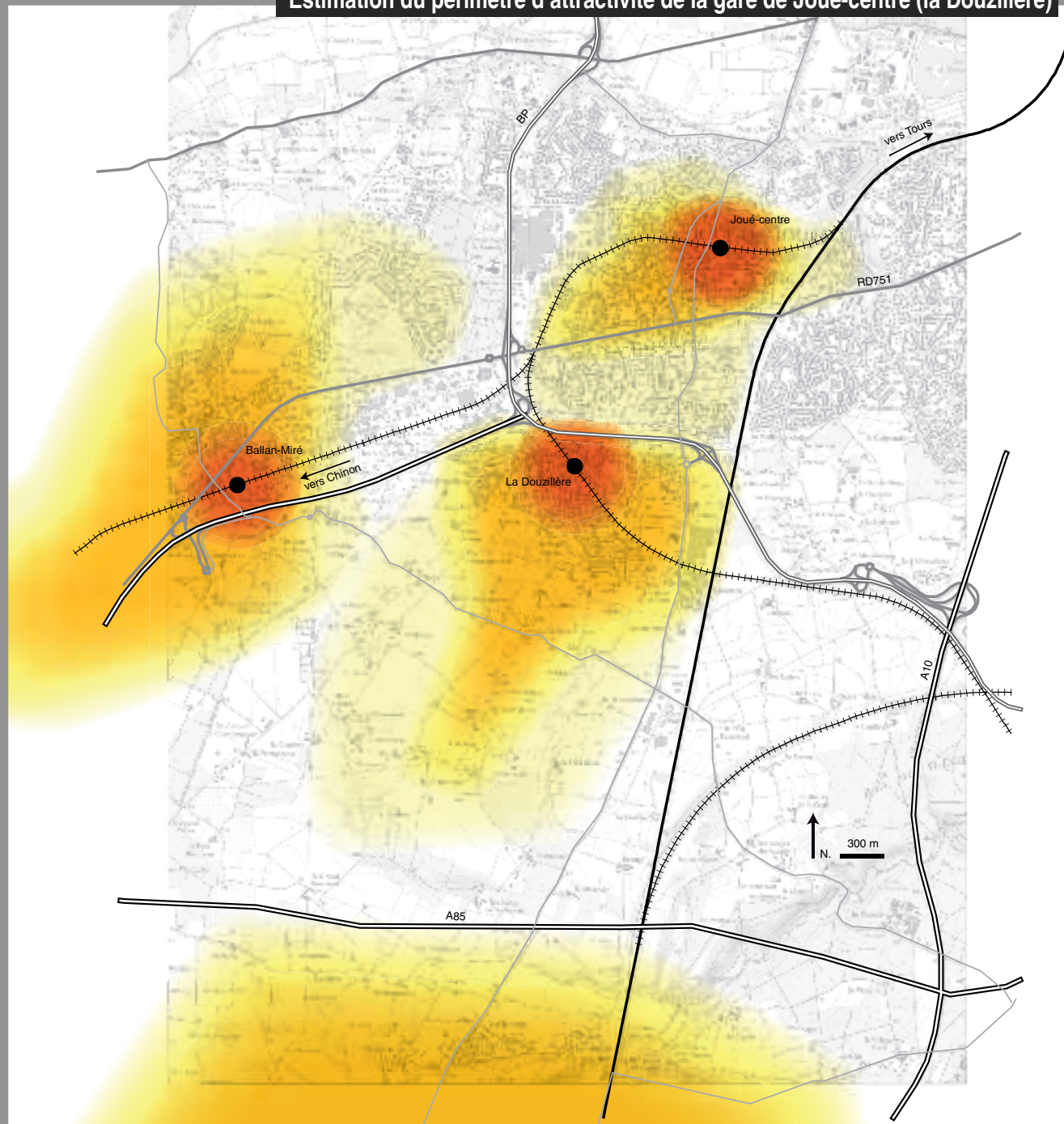
Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures

-  Autoroute
-  Boulevard périphérique
-  Réseau de voiries primaires
-  Réseau de voiries secondaires
-  Ligne TGV
-  Voies ferrées
-  Gares SNCF







GARE DE MONTBAZON

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et aux autres gares

La gare de Montbazon est située **en milieu urbain**, à l'Est du centre-bourg. Elle est facilement accessible depuis la RD910.

La gare de Veigné est implantée à moins d'1 kilomètre, à l'Est. Ces deux gares sont situées sur la même ligne et offrent la même desserte.

Au Sud, les communes limitrophes de Sorigny et de Saint-Branchs ne possèdent pas de gare.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec 6 trains et 8 cars TER par jour, **la desserte de la gare est dans la moyenne des gares du SCOT**. Une augmentation de l'offre semble envisageable mais devra prendre en compte les capacités limitées de la ligne de chemin de fer à voie unique et non électrifiée.

Aucun réseau de bus ne dessert directement la gare.

La RD910, qui passe à moins de 200 mètres de la gare, permet de rejoindre directement le centre de l'agglomération.

Temps de trajet

Depuis Montbazon, le train permet de rejoindre le centre de Tours en **20 minutes** (temps de trajet de «gare à gare»).

La RD910 permet également d'accéder rapidement au centre de Tours en voiture. Cependant, lorsque l'on prend en compte le temps lié à la congestion du trafic ou à la recherche d'une place de stationnement, le train devient beaucoup plus avantageux.

Dans le cas de liaison de «gare à gare» avec les gares de Joué-centre et La Douzillière, les trajets en train sont plus rapides que les trajets en voiture (respectivement 13 et 10 minutes en train).

Flux domicile travail

Le recensement général de la population de 1999 révèle que, depuis Montbazon, les mouvements pendulaires sont principalement à destination de **Tours, Chambray-lès-Tours et Joué lès Tours**.

Les actifs résidant à Sorigny et Saint-Branchs, se déplacent principalement vers Tours, Chambray-lès-Tours et Joué lès Tours. La ligne ferroviaire passant à Montbazon dessert les gares de La Douzillière, Joué-centre et Tours. Les mouvements pendulaires à destination de ces communes peuvent donc être assurés en train. Cela nécessite cependant que le lieu de travail soit situé à proximité de la gare d'arrivée et que l'offre soit adaptée aux besoins des voyageurs (fréquence et horaires des trains).

Une partie importante des déplacements est également dirigée vers Chambray-lès-Tours. Du fait de l'absence de gare sur cette commune (et de l'absence de liaison en transports collectifs), la majeure partie de ces déplacements s'effectuent en voiture.

Détermination du périmètre

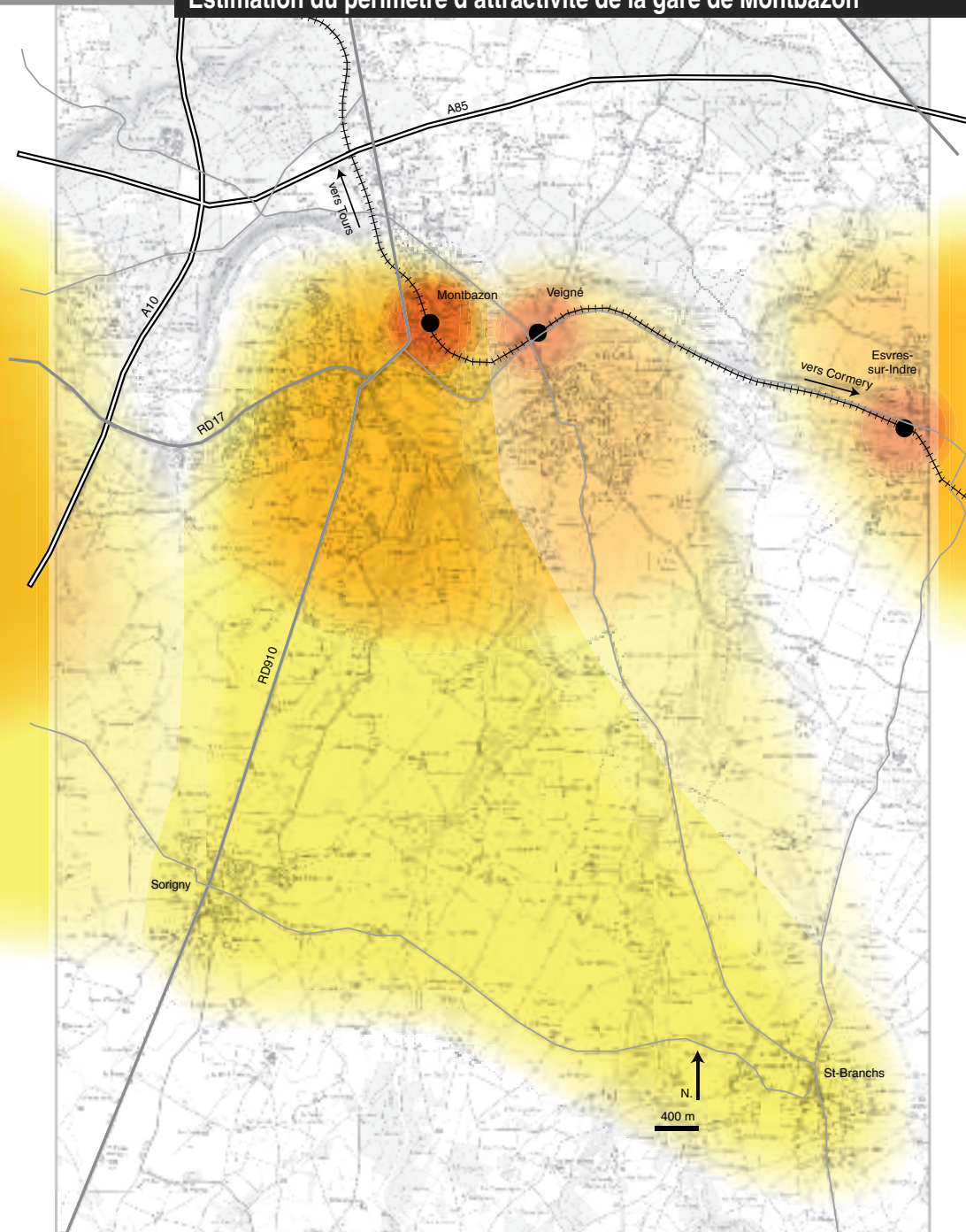
Au Nord, l'aire d'influence de la gare est limitée. En effet, la majeure partie des mouvements pendulaires est dirigée vers le Nord, les actifs seront donc probablement réticents à «revenir en arrière», pour prendre le train. De plus, depuis ce point, la RD910 et l'autoroute A10 permettent de rejoindre rapidement le centre de Tours.

A l'Ouest, le périmètre d'attractivité s'étend jusqu'à Sorigny. L'échangeur autoroutier permet aux habitants des abords de la RD84 et de Sorigny de rejoindre Joué lès Tours et Tours en voiture en moins de temps qu'en train. Cependant, ce trajet emprunte une section payante de l'autoroute et n'est pas toujours compétitif aux heures de pointe. Dans le cas de déplacements vers Joué lès Tours, prendre le train à Montbazon (qui dessert directement cette gare) paraît donc avantageux. Dans le cas de déplacements vers Tours, les habitants de cette commune trouveront plus d'intérêt à se rabattre sur la gare de Monts (qui bénéficie d'une offre supérieure et directe).

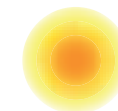
Au Sud, l'influence de la gare s'étend jusqu'à Saint-Branchs. Bien que plus proche de la gare de Veigné, on peut supposer que certains voyageurs préféreront se rabattre sur la gare plus attractive et «sécurisée» de Montbazon (situation en milieu urbain, présence d'un parking, accès au quai confortable).

A l'Est, le périmètre d'attractivité de la gare de Veigné marque la limite de celui de Montbazon.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Montbazon



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



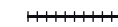
Autoroute



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF





GARE DE VEIGNÉ

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Veigné est située **à l'écart du centre de la commune**, sur la rive droite de l'Indre. Ce secteur inondable est très peu urbanisé.

Elle est implantée à moins d'1 kilomètre à l'Est de la gare de Montbazou. Situées sur la même ligne, ces deux gares offrent la même desserte.

Au Sud, la commune limitrophe de Saint-Branches ne possède pas de gare.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Comme sa voisine Montbazou, la gare de Veigné est desservie par **6 trains et 8 cars TER par jour** (étant moins rapides, les cars sont moins attractifs que les trains).

Une augmentation de l'offre semble envisageable mais devra prendre en compte les capacités limitées de la ligne de chemin de fer à voie unique et non électrifiée.

La gare est desservie, une fois par jour, par le réseau de bus Fil Vert.

Temps de trajet

Depuis Veigné, la liaison en train pour Tours s'effectue en 24 minutes, ce qui est proche du temps mis en voiture lorsque le trafic est fluide.

Les temps de trajet de «gare à gare» pour Joué-centre et La Douzillière semblent, eux, avantageux en train (respectivement 13 et 16 minutes en train).

La desserte moyenne et la mauvaise qualité d'accueil des voyageurs (parking, accès au quai, signalisation...) sont à l'origine de la faible attractivité de la halte. L'aire d'influence est donc restreinte.

Flux domicile-travail

Les mouvements pendulaires observés sur la commune en 1999 (recensement général de la population) sont principalement dirigés **vers Tours, Chambray et Joué lès Tours**.

Les actifs résidants à Saint-Branchs se déplacent également principalement vers Tours, Chambray-lès-Tours et Joué lès Tours. La ligne ferroviaire passant à Veigné dessert directement les gares de Tours et de Joué lès Tours. Les mouvements pendulaires à destination de ces communes peuvent donc être assurés en train. Cela nécessite cependant que le lieu de travail soit situé à proximité de la gare d'arrivée et que l'offre soit adaptée aux besoins des voyageurs (fréquence et horaires des trains).

Une partie importante des déplacements est également dirigée vers Chambray-lès-Tours (en 1999). Du fait de l'absence de gare dans cette commune (et de l'absence de liaison en transports collectifs), la majeure partie de ces déplacements s'effectuent en voiture.

Les principales entrées d'actifs proviennent essentiellement de Tours et de Montbazon. Cependant, l'enclavement de la gare de Veigné par rapport aux pôles d'emplois de la commune (principalement les «Gués de Veigné») et au réseau de transports en commun ne permet pas aux voyageurs de se rendre sur leur lieu de travail en train.

Détermination du périmètre

A l'Est, le périmètre d'attractivité ne dépasse pas la zone urbaine de Veigné. En effet, la faible urbanisation du secteur et, plus loin, la présence de la gare d'Esvres-sur-Indre limitent l'influence de la gare.

A l'Ouest, le périmètre est limité par la présence de la gare de Montbazon. Cette dernière gare est, en effet, plus attractive car :

- elle présente de meilleures infrastructures d'accueil des voyageurs (parking, accès au quai, milieu urbain...),
- elle est située sur la RD910, route empruntée pour rejoindre le centre de l'agglomération.

Au Sud, le périmètre s'étend le long de la RD50 jusqu'au centre urbain de Saint-Branchs, commune ne possédant pas de gare. La RD50, route empruntée pour rejoindre le centre de l'agglomération (sans passer par la section payante de l'autoroute) passe devant la gare de Veigné. Une correspondance pourrait donc être envisagée.

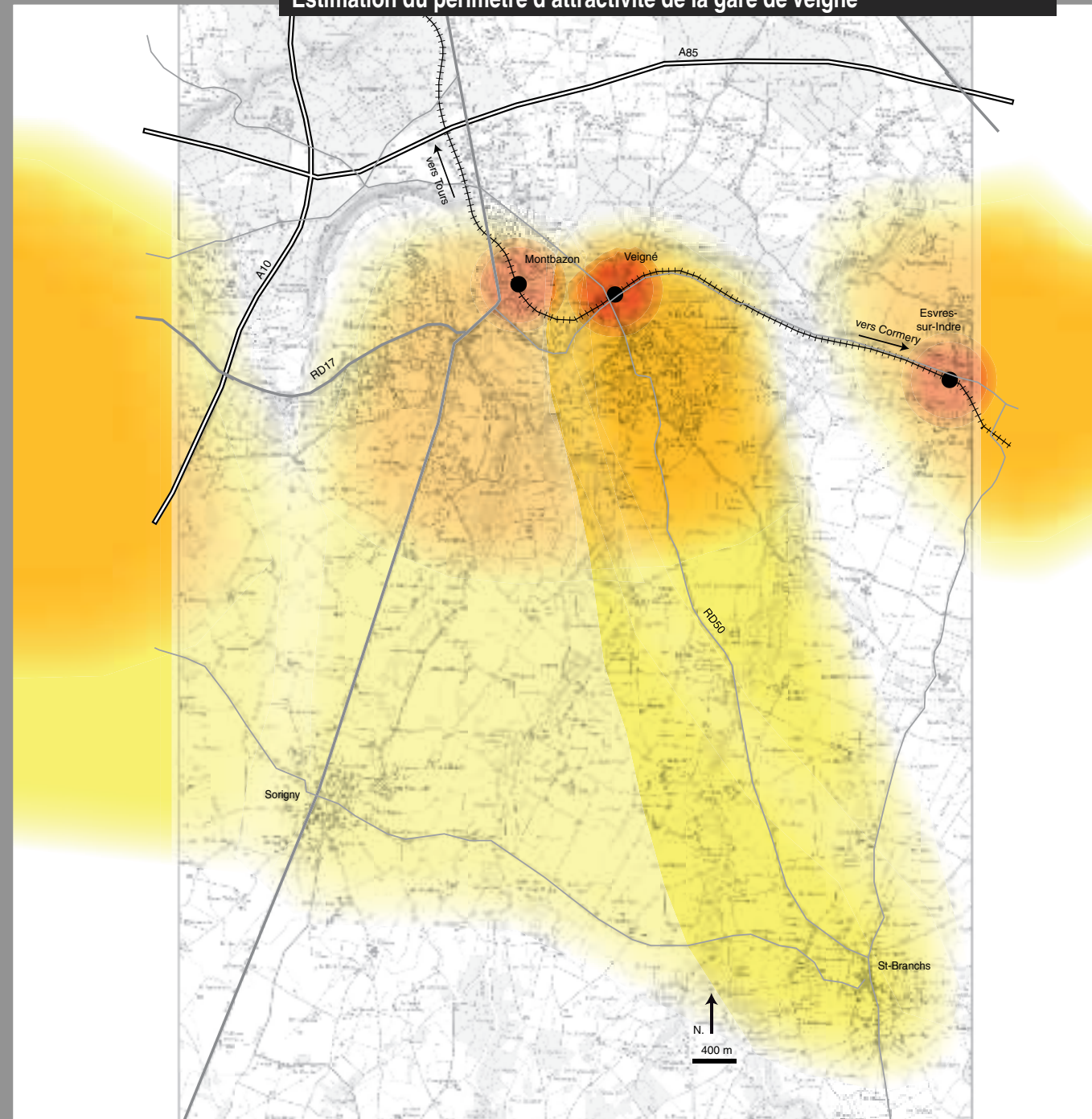
La commune de Saint-Branchs est également située dans l'aire d'attractivité de la gare de Montbazon. Bien que plus proche de la gare de Veigné, on peut supposer que certains voyageurs préféreront se rabattre sur la gare plus attractive de Montbazon.

Au Nord de la gare, le périmètre s'étend peu du fait :

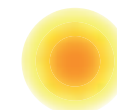
- du sentiment souvent dissuasif de «retour en arrière» par rapport à la destination finale pour prendre le train,
- de la présence de la RD50 qui constitue une liaison rapide avec le centre de l'agglomération.

Une partie importante de la commune de Veigné n'est pas située dans l'aire d'attractivité de la gare. En effet, le secteur de «Gués de Veigné» est plus proche de la gare de Montbazon que de la gare de Veigné. Il pourrait être intéressant d'envisager la création ou le déplacement d'une halte ferroviaire dans ce secteur dynamique et porteur d'emplois.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Veigné



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



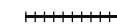
Autoroute



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF





GARE D'ESVRES-SUR-INDRE

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare d'Esvres-sur-Indre est implantée **dans le centre de la commune**, à proximité des équipements majeurs (Mairie, supermarché,...). Elle est visible et facilement accessible depuis la RD17.

Les communes limitrophes ayant toutes une gare ou une possibilité de rabattement intéressante, la gare semble être utilisée essentiellement par la population communale. Le périmètre d'attractivité d'Esvres-sur-Indre correspond donc globalement à l'emprunte urbaine de la commune.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

La desserte de la halte (6 trains et 6 cars TER par jour) est moins élevée que celle de Veigné et de Montbazou (gares situées sur la même ligne). Une augmentation de la desserte semble envisageable mais devra prendre en compte les capacités limitées de la ligne ferroviaire, à voie unique et non électrifiée.

La gare est desservie par le réseau Fil Vert (ligne G) mais aucune correspondance horaire avec les TER n'est organisée. La forte fréquentation du parking pourrait laisser penser que le potentiel de rabattement de la gare est important. Cependant, cette hypothèse est à nuancer : situé à proximité d'équipements majeurs, le parking semble en partie être utilisé par des personnes fréquentant le centre-ville.

Temps de trajet

Les temps de trajet de «gare à gare» d'Esvres-sur-Indre à Tours sont environ équivalents en train et en voiture (**27 minutes**). Le trajet en train devient compétitif si l'on tient compte de la congestion du trafic aux heures de pointe et du temps de recherche d'une place de stationnement.

Les temps de trajet de «gare à gare» d'Esvres-sur-Indre à Joué lès Tours (centre et La Douzillière) sont, pour leur part, plus avantageux en train qu'en voiture (respectivement 18 et 21 minutes).

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population de 1999 indique que les déplacements domicile-travail depuis Esvres-sur-Indre sont principalement à destination de **Tours, Chambray-lès-Tours et Joué lès Tours**.

La ligne passant à Esvres-sur-Indre dessert directement les communes de Tours et de Joué lès Tours. Les déplacements vers ces communes pourront donc se faire en train, à condition que le lieu de travail soit accessible depuis la gare d'arrivée et que l'offre de train corresponde aux attentes des actifs (fréquence et horaires des trains).

L'absence de gare à Chambray-lès-Tours et l'inexistence de liaison en transports en commun entre Esvres-sur-Indre et cette commune indiquent que la majeure partie des déplacements se fait en voiture.

Détermination du périmètre

Au Nord, l'influence de la gare englobe le noyau urbain de la commune. Au-delà, le périmètre paraît limité par :

- la faible urbanisation des secteurs alentours,
- le sentiment souvent dissuasif de retour en arrière par rapport à la destination finale
- la présence d'un échangeur autoroutier permettant de rejoindre rapidement le centre de Tours.

La zone industrielle de St Malo ne semble pas comprise dans le périmètre d'attractivité. Elle n'est, en effet, pas reliée à la gare par le réseau de transports en commun, les actifs y travaillant s'y rendront donc probablement en voiture.

A l'Est, l'aire d'influence de la gare s'étend peu du fait :

- de la faible urbanisation des secteurs alentours,
 - de la présence de la RD943 qui permet un accès à l'autoroute A85 pour rejoindre rapidement le centre de Tours
- Cette section de l'autoroute A85 étant payante, certaines personnes décideront probablement d'emprunter la RD943 ou de prendre le train (temps trajets de «gare à gare» environ identiques) pour rejoindre le centre de l'agglomération. Les limites Nord et Est du périmètre sont donc à nuancer.

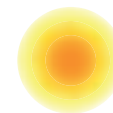
A l'Ouest, l'influence de la gare est limitée par la faible urbanisation du secteur et, plus loin, par la présence de la gare de Veigné.

Au Sud, le périmètre d'attractivité s'étend au-delà de l'Indre et recoupe le secteur urbanisé de «L'Hommais». En effet, depuis ce secteur, la plupart des déplacements vers le cœur de l'agglomération empruntent la RD50 qui passe devant la gare. Une correspondance avec le train peut donc s'envisager.

Au Sud-Est, le périmètre se limite à la zone d'influence de la gare de Cormery, où l'offre TER est deux fois plus importante.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare d' Esvres-sur-Indre

Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Autoroute



Réseau de voiries primaires



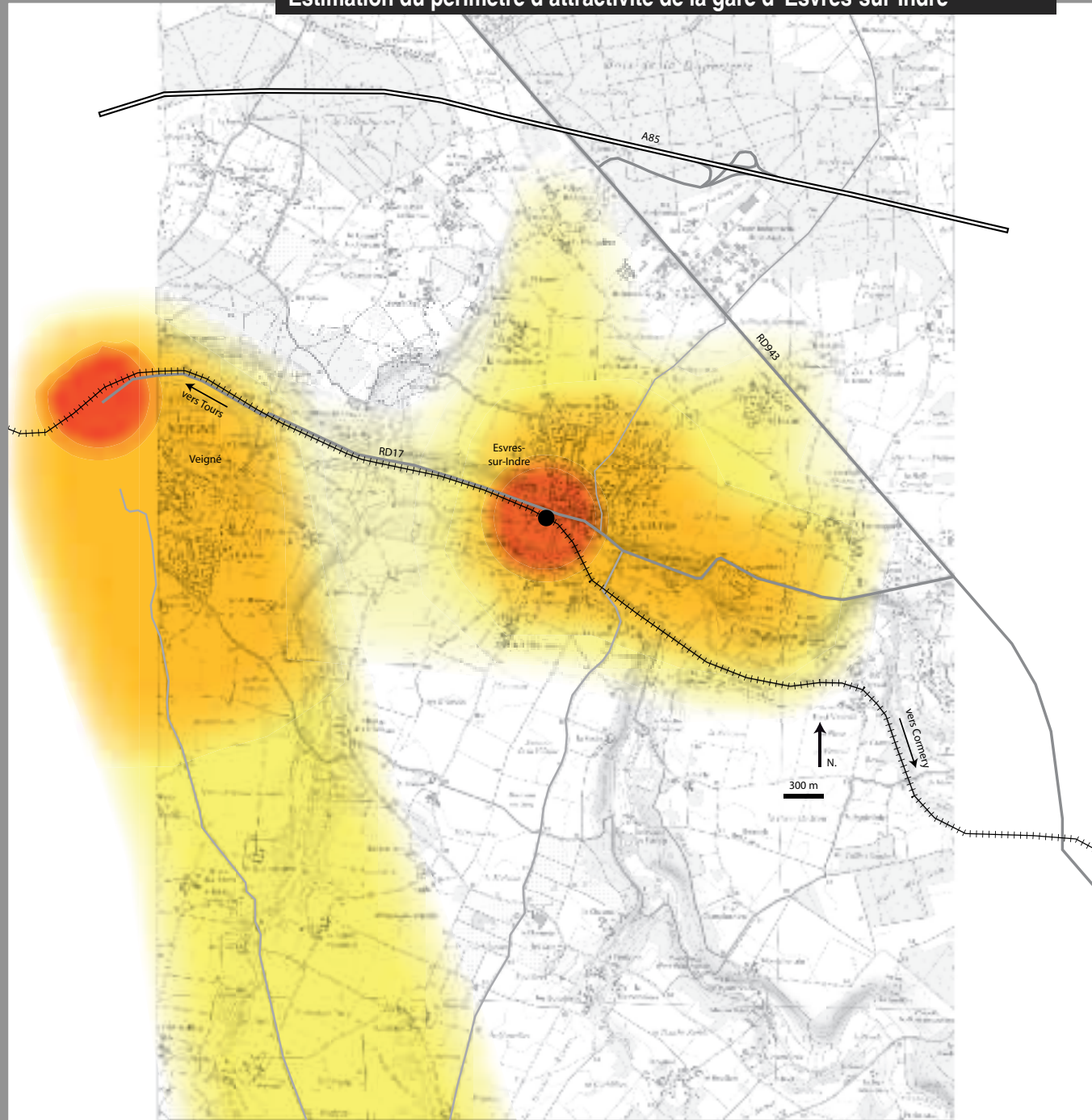
Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF



8 L'AXE TOURS-POITIERS

Monts





GARE DE MONTS

Localisation de la gare par rapport aux espaces urbains et autres gares

La gare de Monts est située **à l'écart du centre ancien de la commune**, entre zone résidentielle et zone d'activités. Elle est facilement accessible depuis la RD17.

Les communes limitrophes d'Artannes-sur-Indre et de Sorigny ne possèdent pas de gare. Les habitants de ces communes sont donc susceptibles de se rabattre sur la gare de Monts.

Desserte de la gare (tous modes), potentiel de la ligne

Avec **13 trains par jour**, l'offre en gare de Monts est légèrement supérieure à la moyenne des gares du SCOT. Elle voit passer des TGV, mais n'est desservie que par des TER. La ligne ferroviaire est à double voie et électrifiée.

La gare est desservie par le réseau Fil Vert (ligne I) mais aucune correspondance horaire avec les TER n'est organisée.

Temps de trajet

Les TER offrent la possibilité de rejoindre Tours en **10 minutes** (trajet de «gare à gare») ce qui est très compétitif par rapport au trajet en voiture.

Ce temps de trajet intéressant et la situation de la gare en milieu urbain et accessible, lui confèrent un potentiel de rabattement supérieur aux autres gares du SCOT.

Flux domicile-travail

Le recensement général de la population 1999 montre que les actifs résidant à Monts et travaillant à l'extérieur, se déplacent principalement vers **Tours, Joué lès Tours et Chambray-lès-Tours**.

Depuis les communes d'Artannes-sur-Indre et Sorigny, la plupart des mouvements pendulaires sont également à destination de Joué lès Tours et Tours.

Etant donné l'absence de gare à Chambray-lès-Tours et la liaison non directe avec les gares de Joué lès Tours, le train paraît essentiellement utilisé pour les échanges avec Tours.

Les principales entrées d'actifs proviennent de Tours et de Joué lès Tours. Plusieurs grandes entreprises étant situées à proximité de la gare, certains actifs, venant en particulier de Tours, peuvent se rendre en train sur leur lieu de travail.

Détermination du périmètre

La zone d'influence de la gare de Monts est la plus étendue des gares du SCOT.

Au Nord de la gare, le périmètre d'attractivité est limité par l'autoroute A85. En effet, au-delà de celle-ci :

- le secteur est peu urbanisé et présente un faible potentiel de voyageurs,
- la RD86 (et le boulevard périphérique) permet de se rendre rapidement au centre de l'agglomération,
- le sentiment de «retour en arrière» par rapport à la destination finale est dissuasif.

A l'Ouest, ce périmètre s'étend le long de la RD17, jusqu'à Artannes-sur-Indre. Cette route mène, en effet, directement à

la gare de Monts et est partiellement empruntée pour se rendre dans le centre de l'agglomération.

A l'Est de la gare, un échangeur autoroutier permet d'accéder à l'autoroute A10. Les personnes résidant sur la commune de Sorigny, ont donc la possibilité de se rendre rapidement dans le centre de l'agglomération en voiture. Cette section de l'autoroute étant payante et le train attractif aux heures de pointe, le **périmètre d'attractivité pourrait s'étendre jusqu'au centre de la commune de Sorigny**.

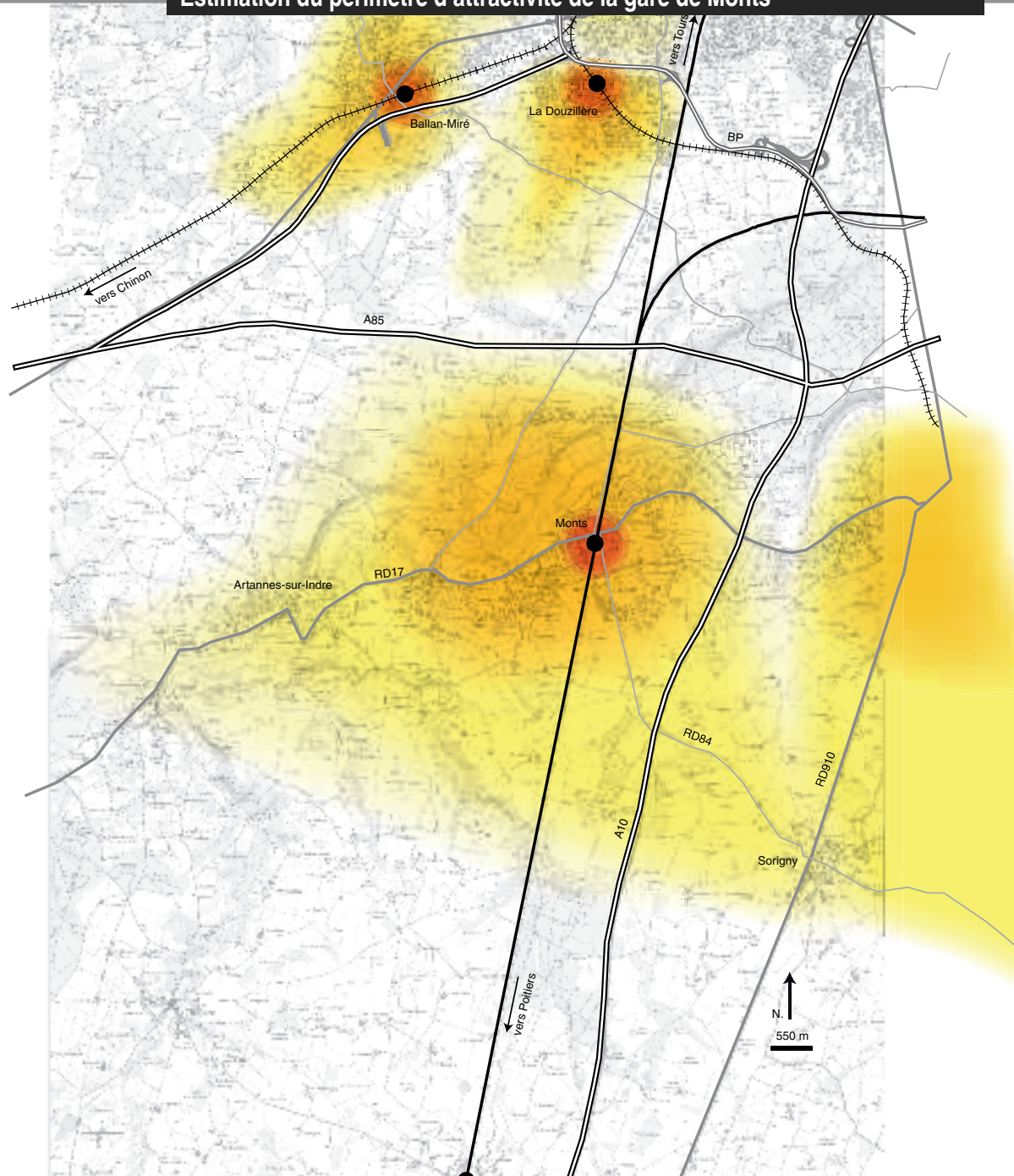
Cette commune se situe également dans la zone d'influence de la gare de Montbazon. En effet, les voyageurs se rendant à Joué lès Tours se rabattront essentiellement sur la ligne passant à Montbazon qui permet une liaison directe avec les gares de Joué centre et de La Douzillère.

Au Sud, la limite du périmètre d'attractivité est liée à la faible urbanisation du secteur et à la présence de la gare de Villeperdue.

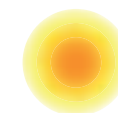
La présence de services billettiques en gare de Monts renforce encore son attractivité.

Actuellement les parkings arrivent à saturation. Une extension semble nécessaire pour permettre l'augmentation de la fréquentation.

Estimation du périmètre d'attractivité de la gare de Monts



Attractivité



Intensité du rabattement
sur la gare

Infrastructures



Autoroute



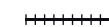
Boulevard périphérique



Réseau de voiries primaires



Réseau de voiries secondaires



Voies ferrées



Gares SNCF



Ligne TGV

DES GARES TER BIEN RÉPARTIES SUR LE TERRITOIRE DU SCOT, MAIS DONT L'INFLUENCE RESTE À DÉVELOPPER

Dans le territoire du SCOT, il est estimé que :

■ 22 % de la population est située dans le périmètre d'attractivité d'au moins une gare TER³.

■ 28 % du territoire est situé dans le périmètre d'attractivité d'au moins une gare TER,

NB : il faut noter que ces pourcentages seraient plus élevés en déduisant les surfaces des zones non peuplées (cours d'eau, espaces boisés,...) et celles des communes possédant une gare TGV (Tours et Saint-Pierre-des-Corps).

La carte générale des aires d'influence des gares TER du SCOT montre que l'étoile ferroviaire à huit branches et ses 16 gares TER permettent une bonne desserte des communes périurbaines de l'agglomération tourangelle. Environ 30% du territoire du SCOT et 22 % de la population sont situés sous l'influence d'au moins une gare TER. Les vallées de l'Indre, de la Loire, et du Cher, le plateau du Nord de l'agglomération, et les communes situées sur l'axe Tours / Chinon sont desservis par le train. Toutefois, sur ces corridors, certains axes offrent des liaisons plus performantes par la route que par le rail, en raison de la qualité du réseau routier (exemple : la RD7 concurrence fortement le train sur les communes de Villandry, Savonnières et Ballan-Miré).

En comparant les aires d'influence de chaque gare, il convient de noter que le «potentiel clients» du train n'est pas proportionnel à la taille du périmètre de rabattement estimé. En ce sens, la gare de Joué-centre dispose d'une aire d'influence parmi les moins importantes des gares TER du SCOT. Cependant, son insertion dans un tissu urbain dense lui assure un potentiel d'usagers important. Inversement, le périmètre d'attractivité de la gare de La Membrolle-sur-Choisille est relativement étendu, or son manque de visibilité et ses accès difficiles peuvent limiter son utilisation.

L'analyse met en évidence trois grands espaces du territoire du SCOT qui se situent «hors de portée» d'une gare TER :

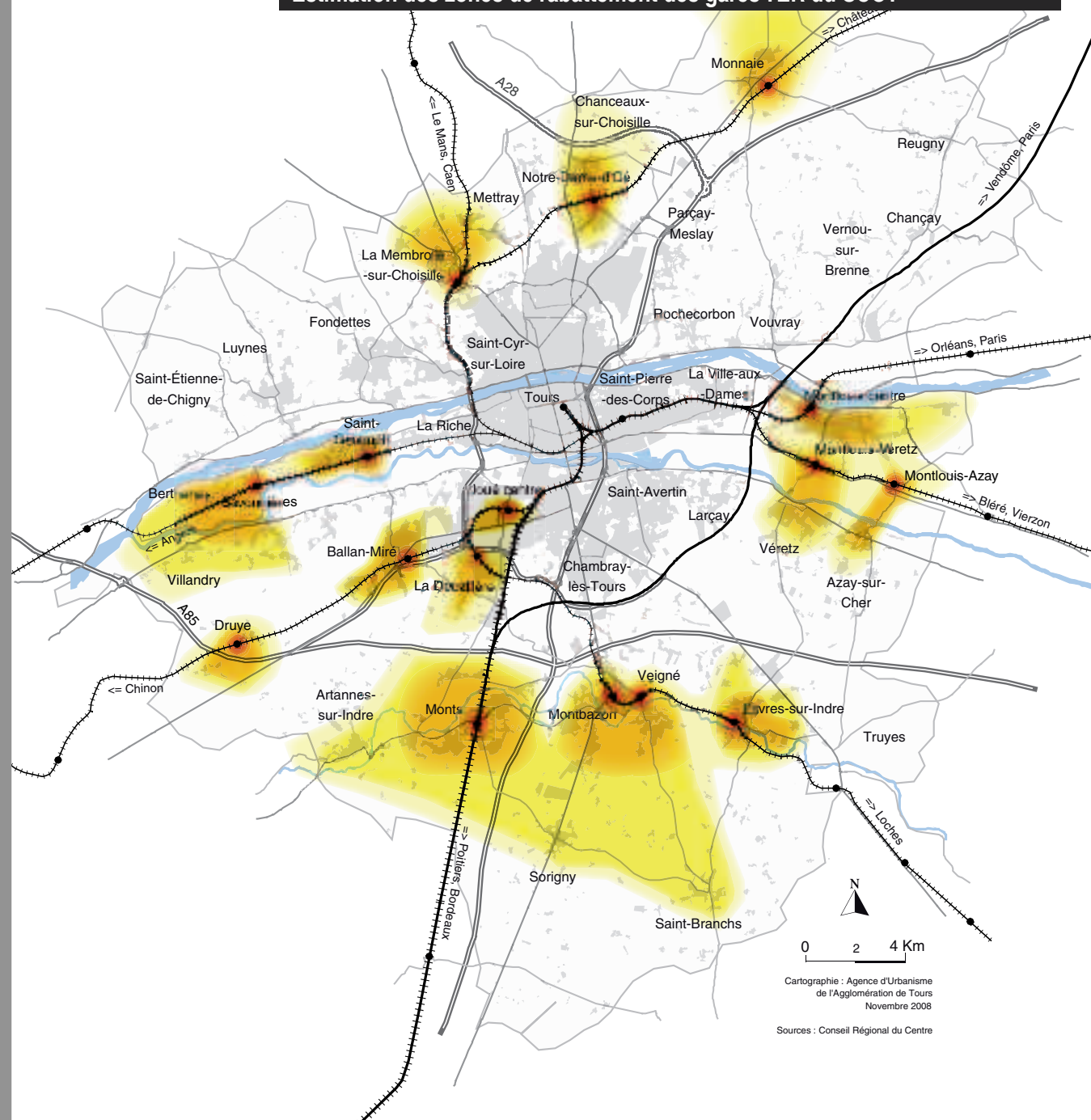
■ A l'Ouest de l'agglomération, les communes de Saint-Etienne-de-Chigny, Luynes et Fondettes ne possèdent pas de gare (en service). Pour les habitants de ces bourgs, les possibilités de rabattement sur une halte ferroviaire se limitent à celle de La Membrolle-sur-Choisille. Or, les flux dominants se dirigent principalement vers le centre de l'agglomération, par des itinéraires exclusivement routiers qui ne croisent aucune halte ferroviaire. La souplesse d'utilisation qu'offre la voiture et l'absence d'aménagements favorisant un rabattement sur une gare (ouverture d'une halte ferroviaire à Fondettes, création d'un pont sur la Loire pour relier la gare de Saint-Genouph,...) rendent ainsi très peu probables un report de ces déplacements vers le train.

■ A l'Est de l'agglomération, les communes de Vouvray, Vernou-sur-Brenne, Chancay et Reugny ne sont pas non plus équipées de gare. Les haltes ferroviaires les plus proches sont celles de Monnaie et de Montlouis-sur-Loire. Or, comme pour le secteur Ouest de l'agglomération, ces gares ne se situent pas sur les itinéraires des principaux flux générés par les habitants de ces communes (vers le centre de l'agglomération tourangelle). Un report sur le train paraît donc aujourd'hui très peu probable. On peut toutefois s'interroger sur l'impact qu'aurait l'ouverture d'une halte ferroviaire à La Ville-aux-Dames où s'organiserait un système performant de rabattement cadencé vers les gares du centre de l'agglomération (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué lès Tours,...).

■ Enfin, au Sud, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin et Larcay sont traversées par la LGV, mais ne bénéficient d'aucune desserte TER, et sont éloignées de toutes gares existantes. Etant très proches du centre de l'agglomération tourangelle, ces communes sont desservies par les réseaux Fil Bleu ou Fil Vert, dont les projets de restructuration amélioreront les offres de transports publics. En conséquence, les possibilités d'utiliser le train pour se rendre dans ces communes ou pour en sortir sont inexistantes, et paraissent difficiles à développer. Pour les habitants de ces communes, ou pour ceux qui viennent y travailler, l'alternative à la voiture réside davantage sur les transports collectifs routiers, voire les modes doux, plutôt que sur le train.

³ Estimation réalisée à partir des données Filocom 2005 (sur la taille des ménages), des données cadastrales de la DGI 2005 (sur le nombre de logements occupés) et des données du recensement général de la population 1999.

Estimation des zones de rabattement des gares TER du SCOT³



Attractivité



Intensité du rabattement

Infrastructures

- ===== Autoroute en service
- ===== Boulevard périphérique en service
- = = = = Boulevard périphérique en travaux
- Réseau de voiries primaires
- Réseau de voiries secondaires

Infrastructures ferroviaires :

- ===== Ligne TGV
- Voies ferrées et gares TER



Cartographie : Agence d'Urbanisme
de l'Agglomération de Tours
Novembre 2008

Sources : Conseil Régional du Centre

SYNTHÈSE GÉNÉRALE SUR LE POTENTIEL D'URBANISATION DES GARES TER (LOCALISATION, DISPONIBILITÉS FONCIÈRES, ACCESSIBILITÉ, INTENSITÉ URBAINE,...) ET LEUR ATTRACTIVITÉ.

Le diagnostic sur le potentiel d'urbanisation dans un rayon de 500 mètres autour des gares et celui sur l'estimation des périmètres d'attractivité permettent de classer les gares selon leur insertion urbaine (localisation par rapport aux zones urbaines, possibilité de densité et de densification, accessibilité,...) et leur rayonnement sur le territoire. Il en ressort ainsi quatre catégories de gares :

Les gares ayant une insertion urbaine intéressante et un rayonnement important (catégorie 1)

Les gares de Montlouis-centre et Monts bénéficient d'une attractivité intercommunale, qualifiant leur rayonnement «d'important». Ces gares enregistrent des fréquentations élevées en raison, notamment, de leur insertion dans le tissu urbain, de leur proximité avec des zones d'emplois et d'une offre ferroviaire intéressante. Leur attractivité peut également s'expliquer par la grande compétitivité des temps de trajet en train par rapport à la voiture, notamment en période de fort trafic routier.

Les gares ayant une insertion urbaine intéressante et un rayonnement limité (catégorie 2)

Les gares de Ballan-Miré, Joué-centre et La Douzillière sont plutôt bien insérées dans leur tissu urbain respectif, mais leur rayonnement reste limité. Leur fréquentation et leur desserte sont relativement similaires aux gares de catégorie 1. Cependant, leur situation géographique, à proximité du centre de l'agglomération, cantonne leur rayonnement à la commune (voire uniquement à certains quartiers), car le train se retrouve en «concurrence» avec d'autres réseaux de transports en commun. Malgré cela, la densité élevée d'habitants et parfois d'emplois, apportent un «potentiel clients» intéressant à conquérir. Le développement de services sur ces gares, ainsi que l'arrivée du tramway à proximité des deux gares de Joué lès Tours pourraient élargir les aires d'influence.

Classées en catégorie 1 ou 2, les gares de Ballan-Miré, Joué-centre, La Douzillière, Montlouis-centre et Monts s'illustrent par leur relative bonne insertion dans leur tissu urbain. Elles représentent également les cinq gares TER les plus fréquentées sur le territoire du SCOT.

Les gares ayant une insertion urbaine limitée et un rayonnement important (catégorie 3)

Six gares sont désignées comme étant moins bien insérées dans leur tissu urbain, mais bénéficiant d'un rayonnement relativement important. Certaines de ces gares sont situées en zone urbaine (Montbazou, Notre-Dame-d'Oé), mais le faible potentiel de zones à urbaniser à proximité les classe dans cette catégorie. D'autres gares sont implantées en limite de zones urbanisées (Monnaie, Savonnières) ou à proximité de zones d'activités (Montlouis-Véretz). Ces atouts ainsi que l'absence de gare dans la plupart des communes limitrophes justifient l'étendue de leur rayonnement. On peut supposer qu'un développement de l'offre ferroviaire et/ou une amélioration de la qualité des infrastructures d'accueil de ces gares augmenterait l'usage du train dans ces communes.

Les gares ayant une insertion urbaine limitée et un rayonnement limité (catégorie 4)

Les gares de Druye, de Montlouis-Azay et de Saint-Genouph sont moins intégrées dans les tissus urbains communaux et bénéficient d'un périmètre de rabattement plus limité. En raison de leur faible desserte ferroviaire et de leur implantation dans des espaces parfois moins accessibles ou peu urbanisés, elles paraissent peu attractives pour les populations riveraines et encore moins pour les habitants des communes voisines. Le peu de possibilités de densification et de développement urbain à proximité de ces gares justifient leur classement en 4ème catégorie.

Malgré une zone d'influence plus étendue, la gare de La Membrolle-sur-Choisille est aussi classée dans cette catégorie. Les caractéristiques actuelles de cette gare, en particulier son enclavement dans le vallon de la Choisille, justifient cette position. Il convient de s'interroger sur son repositionnement ou sur des aménagements pour en faire une gare plus attractive.

La gare d'Esvres-sur-Indre connaît une situation particulière. Elle est bien insérée dans la commune, mais le potentiel de développement urbain à proximité est relativement faible. De plus, située entre des communes desservies par une gare (Veigné à l'Ouest et Cormery à l'Est), le potentiel de rabattement s'en trouve limité.

Classées en catégorie 3 et 4, ces gares ne sont pas pour le moins inintéressantes. Elles représentent plus de la moitié des gares TER du territoire du SCOT, et participent ainsi au maillage ferroviaire du territoire. Pour la plupart d'entre-elles, quelques mesures permettraient d'en optimiser leur fréquentation.

Classification des gares TER suivant leur insertion urbaine et leur attractivité

Attractivité

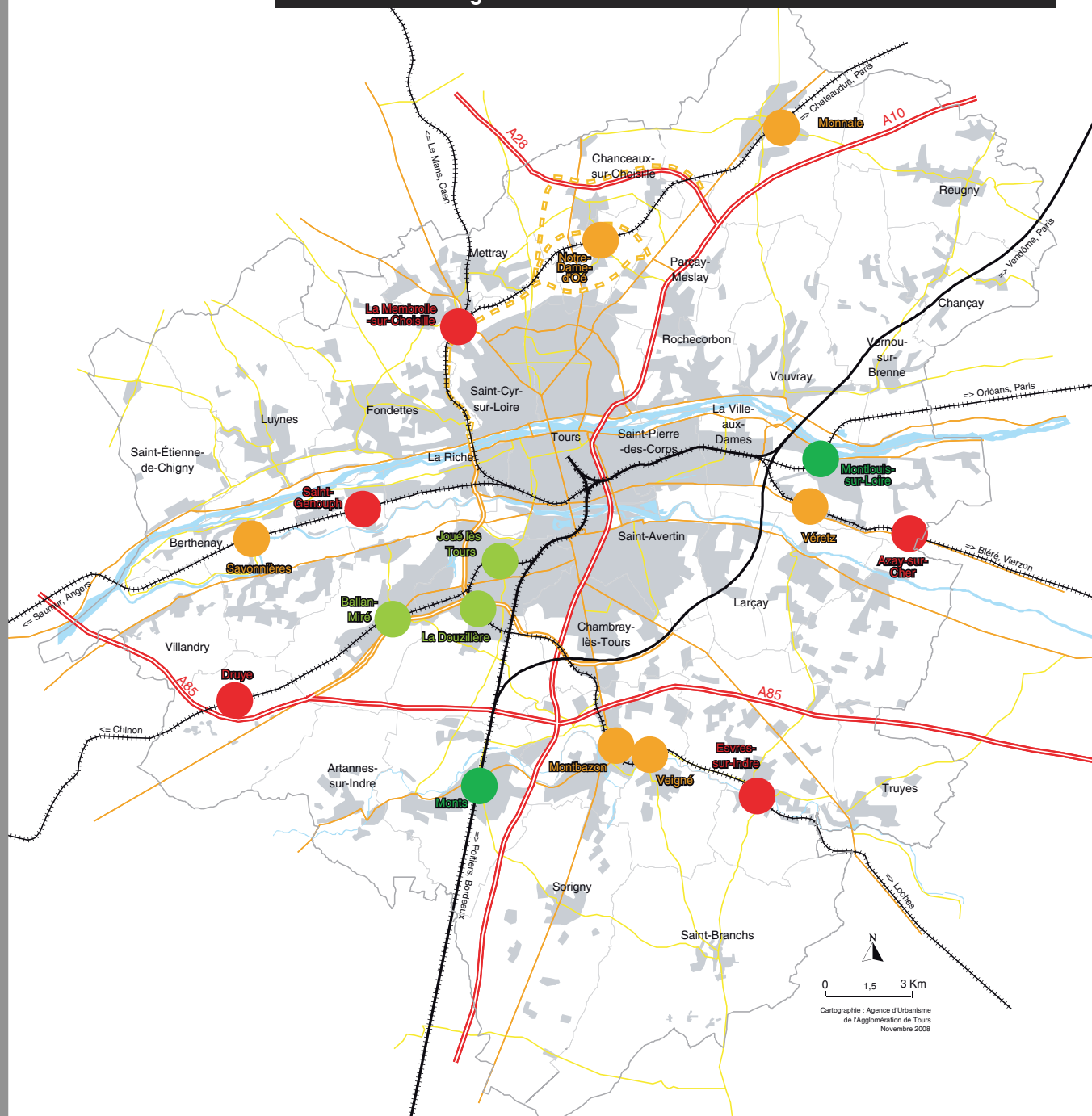
1. ● Insertion urbaine intéressante et attractivité importante
2. ● Insertion urbaine intéressante et attractivité limitée
3. ● Insertion urbaine limitée et attractivité importante
4. ● Insertion urbaine limitée et attractivité limitée

Infrastructures routières

- Autoroute en service
- Boulevard périphérique en service
- - - Boulevard périphérique en travaux
- - - Boulevard périphérique (scenario à l'étude)
- Réseau de voiries primaires
- Réseau de voiries secondaires

Infrastructures ferroviaires

- Ligne TGV
- Voies ferrées et gares TER



FAIRE DU SCOT UN TERRITOIRE D'EXCELLENCE EN MATIÈRE DE DESSERTE FERROVIAIRE

74

Le classement des gares fait ressortir trois grandes catégories d'enjeux.

Enjeu d'intensification urbaine

Afin de renforcer le secteur de la gare, le développement urbain de la commune doit être pensé, en priorité, à proximité de la halte ferroviaire. Ce développement peut se traduire par une densification de certains secteurs (en accord avec les documents réglementaires actuels) et par des actions de régénérations urbaines. Dans la mesure du possible, les communes doivent donc veiller à remettre les gares au centre du fonctionnement urbain. Les documents d'urbanisme sont des outils pour répondre à ces exigences de densité et de proximité entre les zones à urbaniser et la halte ferroviaire.

Enfin, le développement de services en gare a des impacts sur leur attractivité et leur usage. Ces services peuvent être liés à l'activité ferroviaire (billettique, information des voyageurs, aménagements pour les personnes à mobilité réduite, ...) ou être indépendants (commerces, services à la personne, ... sur le site de la gare ou à proximité).

Enjeu d'amélioration de l'accessibilité

L'accessibilité à la gare peut facilement être améliorée par une meilleure signalisation depuis les principaux axes routiers. Un jalonnement depuis des «lieux repères» (église, mairie,...) renforce également la visibilité de la gare.

Les infrastructures d'accueil doivent être suffisamment dimensionnées pour répondre aux besoins des voyageurs. En ce sens, les capacités de stationnements voitures et vélos pourraient augmenter sur plusieurs gares TER du SCOT.

Aux abords des gares, un soin doit être porté sur les

cheminements piétons. Leur qualité et leur sécurité permettent un rabattement piéton, et limitent ainsi la congestion des parkings et le blocage de voies adjacentes à la gare (stationnement «sauvage»).

Enfin, la réduction de l'impact de certaines coupures (cours d'eau, relief, passage de voies ferrées ou d'autoroutes, routes dangereuses,...) par la création d'un pont ou de franchissements doux peut participer à l'extension du périmètre d'attractivité d'une gare.

Enjeu de déplacement et de création de nouvelles gares

Certains territoires sont mals, ou pas, desservis par le train, soit parce que la gare a perdu de son utilité dans le transport de voyageurs, soit parce qu'il n'y a jamais eu de gare dans ce secteur, malgré la présence d'une ligne ferroviaire. Pour améliorer l'attractivité du train, on peut s'interroger sur le repositionnement de certains gares, voire la création de haltes nouvelles. Cet enjeu participe au renforcement du maillage de l'étoile ferroviaire pour faire du train un mode de transport plus utilisé sur le territoire du SCOT.

— — — — —



Attractivité

-

Questions à étudier

-

Infrastructures routières

-

Infrastructures ferroviaires

-

Étude réalisée à partir de données fournies par :

- la Région Centre
- la SNCF
- l'INSEE
- la DGI

atu