

la Revue du
SCOT



SYNDICAT MIXTE DE
L'AGGLOMERATION
TOURANGELLE

REVUE

M
O
B
I
L
I
T
É

atu

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3



DE QUOI
PARLE-T-ON ?

6



LE GROUPE
PARTENARIAL

9



DYNAMIQUES
TERRITORIALES

15



REVUE DE
PROJET

23



VISITE
INSPIRANTE

29



PRIORITÉS DE
DÉVELOPPEMENT

39



POUR EN
SAVOIR PLUS

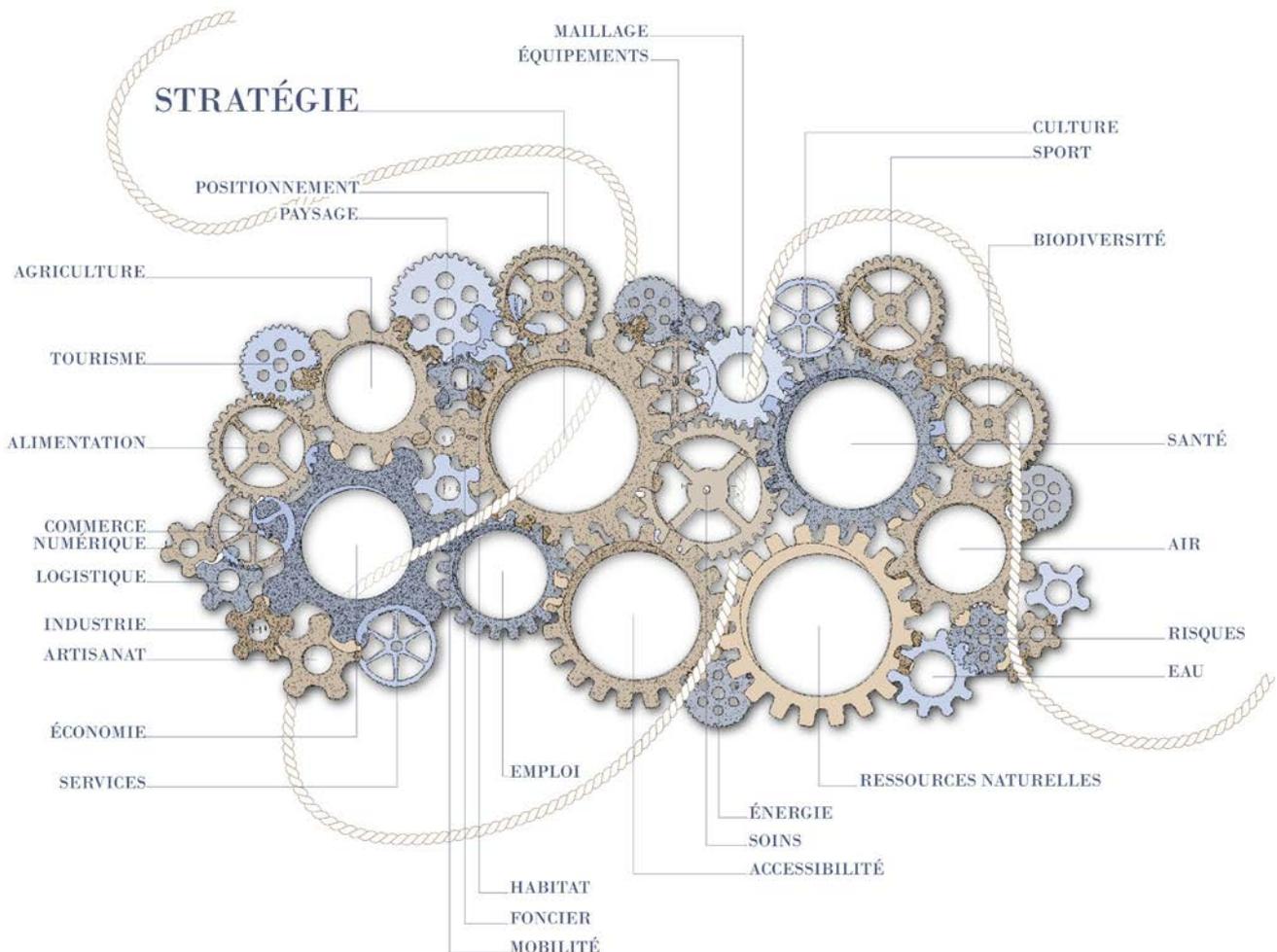
s
o
m
m
a
i
r
e

> LE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un SCoT ou Schéma de Cohérence Territoriale c'est un projet de territoire qui vise une meilleure articulation des sujets et des stratégies portées par les collectivités concernées, en recherchant équilibre et complémentarité. On le dit à la fois coordinateur dans le sens où il capitalise sur les similitudes et les spécificités des territoires qui le composent et intégrateur puisqu'il « digère » les normes supérieures (législation nationale, schémas régionaux, etc.).

Un SCoT comprend notamment une vision stratégique du développement du territoire appelée PAS (Projet d'Aménagement Stratégique) et une traduction opérationnelle de cette feuille de route dans ce que l'on appelle le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO). Ce DOO contient des règles avec lesquelles les documents tels que les Plans de Mobilité (PDM) et les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) doivent être compatibles.

En matière de documents de planification, le SCoT se situe entre le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Équilibre des Territoires) qui donne de grandes orientations à l'échelle régionale et le PLUi qui va jusqu'à spécifier les règles d'urbanisme à la parcelle. Il a notamment vocation à préciser les fonctions accueillies dans les différentes parties du territoire, leur articulation et leurs conditions d'implantation.

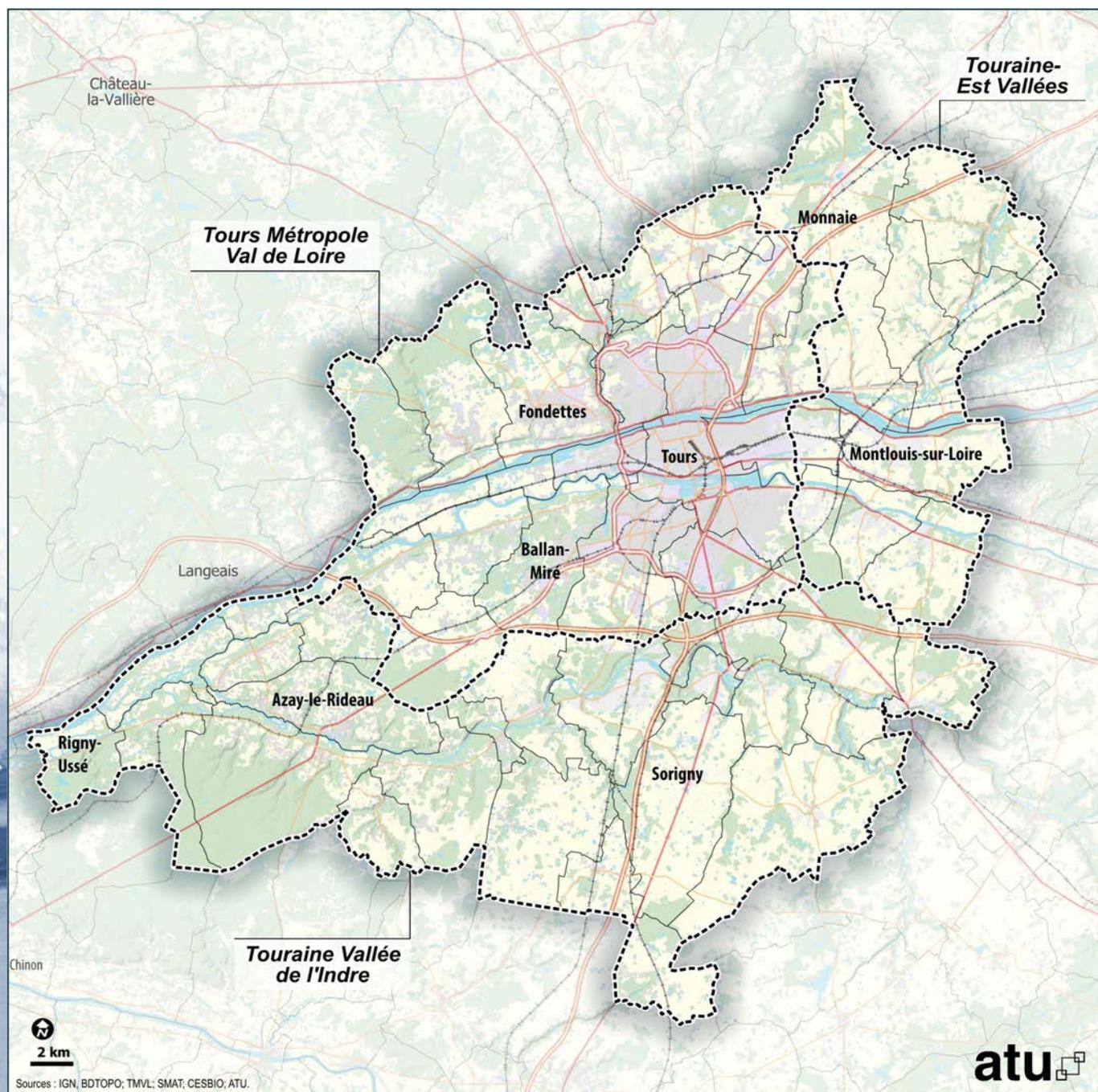


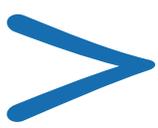


L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE : CONTOURS

Le SCoT de l'Agglomération Tourangelle ce sont trois intercommunalités qui ont décidé de se rassembler pour porter ensemble une même approche de l'avenir du territoire. Cet avenir se travaille sur le temps long, à un horizon de 20 ans.

Ainsi, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle approuvé en 2013 propose des ambitions à horizon 2030. Il couvre un territoire de 1 088 km² qui accueille plus de 392 000 habitants et 177 000 emplois en 2020.





RÉVISER LE PROJET DE TERRITOIRE : POURQUOI ? COMMENT ?

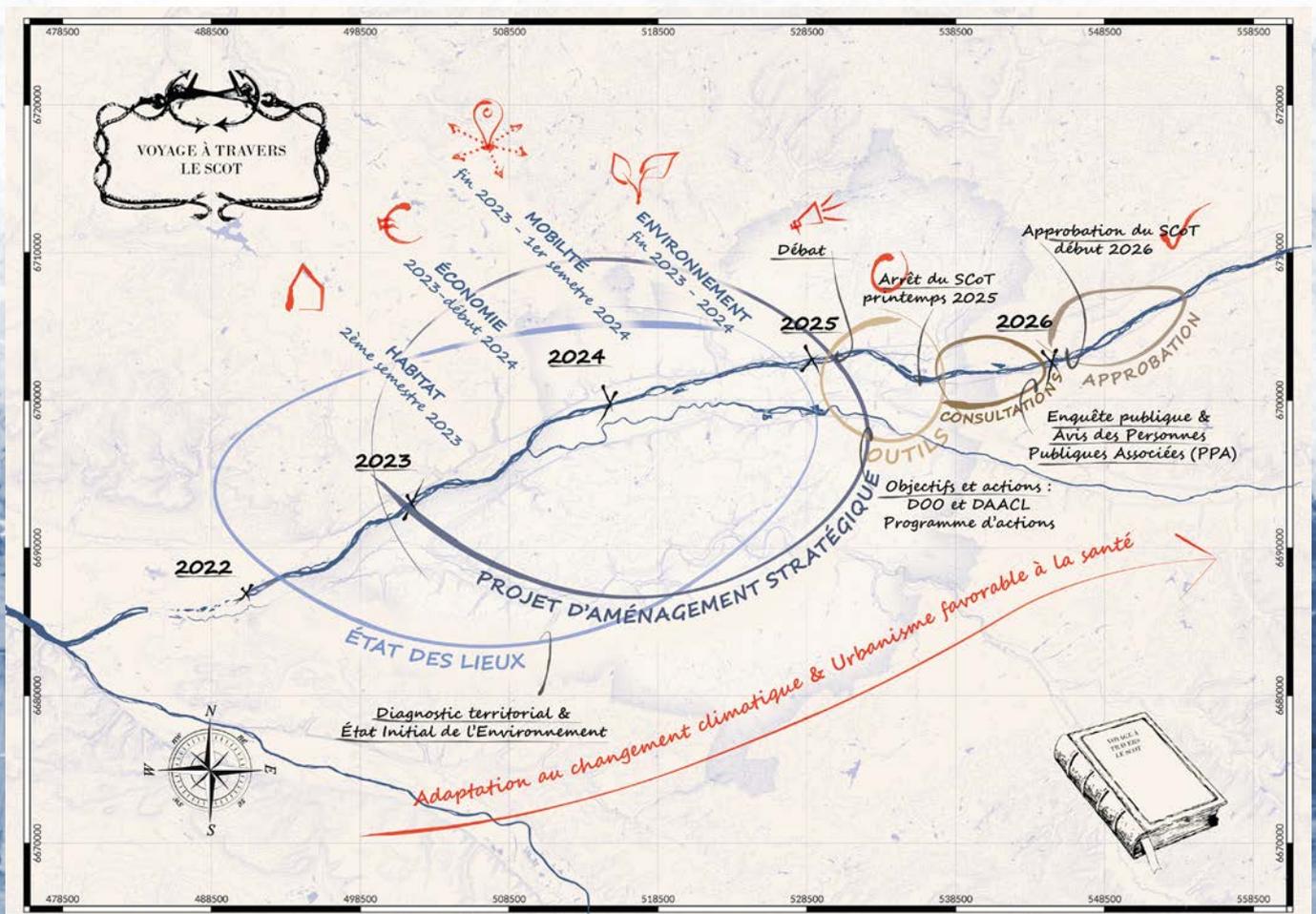
Compte tenu de différentes évolutions, il est apparu nécessaire de réviser le SCoT de l'Agglomération Tourangelle assez peu de temps après son approbation. En effet, le territoire même sur lequel porte le projet s'est élargi, passant de 40 communes en 2013 à 54 en 2017. De plus, les évolutions climatiques, socio-démographiques et économiques pour ne citer que celles-ci engendrent un renforcement de certaines problématiques préexistantes et l'apparition de nouvelles. Pour accompagner ces changements, des lois ont fait évoluer fond et forme des SCoT. Les SCoT « nouvelle

formule », comme le sera celui de l'Agglomération Tourangelle une fois la révision achevée, sont dits modernisés.

Ainsi, plusieurs motifs ont poussé à rediscuter le projet de territoire. Le rediscuter ce n'est pas tout remettre à plat car il y a des éléments, par exemple de diagnostic, qui n'ont pas changé et sur lesquels il s'agit de capitaliser tout en les réinterrogeant à l'aune des nouvelles problématiques. Il y a d'autres éléments qui nécessitent d'être investigués car non abordés ou sur lesquels il y a débat. Ce sont sur ces sujets ciblés que la révision du SCoT et notamment les travaux des groupes

partenariaux se concentrent.

En effet, la révision du SCoT de l'Agglomération Tourangelle s'effectue dans une démarche participative de co-construction mobilisant les différentes parties prenantes du projet de territoire. Les groupes partenariaux répondent à ce principe en associant élus et techniciens des collectivités locales, acteurs institutionnels, représentants du monde socio-économique et de la société civile. Ces scènes d'échange poursuivent plusieurs objectifs : conforter le diagnostic, proposer des orientations stratégiques et formuler des pistes d'action.



La mobilité ne constitue pas une activité en soi, néanmoins elle assure les liens entre chacune de nos occupations quotidiennes. Si bien que se déplacer demeure une préoccupation majeure des habitants du territoire du SCoT, qui s'accroît avec la nécessité de réduire nos effets sur l'environnement, de décongestionner les routes, d'améliorer la sécurité des voyageurs, etc.

Les modalités de déplacement sont directement liées aux lieux que nous fréquentons (domiciles, emplois, achats, loisirs, etc.). C'est pourquoi, le groupe de travail « mobilités » s'inscrit dans la complémentarité des autres groupes de travail thématiques (habitat, économie, environnement, santé).

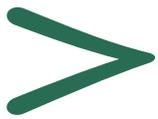
La révision du SCoT de l'Agglomération Tourangelle s'effectue dans une période faste en matière de projets de transport, avec des ambitions marquées pour développer les réseaux de transport en commun, accroître l'attractivité des déplacements en vélo, améliorer le confort et la sécurité des piétons, et de manière plus générale, mixer l'usage des modes de transport.

La proposition de déroulé de la séquence mobilité SCoT faite par l'ATU au SMAT s'inscrit pleinement dans ce contexte mouvant et dynamique.

Passagers :

• Marie ARNOULT	Cofiroute
• William BERRICHILLO	CC Pays de Limours
• Elisabeth BLESBOIS	CODEV Tours Métropole Val de Loire
• Christophe BOULANGER	Syndicat Mobilités Touraine
• Dany BOYER	CC Pays de Limours
• Morgane CADOT	Touraine Vallée de l'Indre
• Julien CAMPARA	Tours Métropole Val de Loire
• Jean-François CESSAC	Touraine-Est Vallées
• Laurent CHAPELLE	Tours Métropole Val de Loire
• Franck CHARNASSE	Tours Métropole Val de Loire
• Vincent CORVOISIER	Mairie La Riche
• Christophe COUTURIER	Cofiroute
• Gérard DAVIET	Mairie Chanceaux-sur-Choisille
• Bruno DEBRON	SEPANT
• Emmanuel DENIS	Tours Métropole Val de Loire / SMT
• Vincent DESGEORGE	Association Développement Transports Touraine
• Daniel DESLANDES	CODEV Tours Métropole Val de Loire
• Sylvie DEZE	Mairie Ballan-Miré
• Christian DRUELLE	Mairie Chanceaux-sur-Choisille
• Marlène DUPERAY	Ville de Tours
• Frédéric DUPEY	Touraine Vallée de l'Indre
• Christophe DUVEAUX	Touraine-Est Vallées
• Clotilde EL MAZOUNI	DDT 37
• Alain ESNAULT	Touraine Vallée de l'Indre
• Lucille ESNAULT	Tours Métropole Val de Loire
• Jean-François FLEURY	Mairie Savonnières
• Valérie FOUILLET	SGMG Marché de Gros
• Catherine GALERNE GLOAGUEN	Cofiroute
• Claude GARCERA-TRIAIY	Touraine-Est Vallées
• Jean-Christophe GASSOT	Touraine Vallée de l'Indre
• Christian GATARD	Tours Métropole Val de Loire / SMAT
• Francis GERARD	Tours Métropole Val de Loire
• Fatemeh GHALEHNOEE	Syndicat Mobilités Touraine
• Michel GUEGUEN	France Travail
• Clarisse HERMELIN	Tours Métropole Val de Loire
• Thomas HILSMANN	Région Centre Val de Loire





LES TEMPS FORTS DU GROUPE PARTENARIAL

Le premier temps de travail consiste à informer l'ensemble des participants de l'état d'avancement des grands projets de transport : le Service Express Régional Métropolitain (SERM), l'autoroute bas-carbone (ABC), les schémas directeurs cyclables des trois intercommunalités, le réseau Fil Bleu en 2028 avec une nouvelle ligne de tramway et la reconfiguration de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Sur la base de ces projets, les

participants sont interrogés pour exprimer leurs points de vue sur l'articulation entre urbanisme et transport.

Le second temps consiste en une visite de deux aménagements en Ile-de-France, qui assurent un accès multimodal au réseau de transport public francilien depuis une communauté de communes aux caractéristiques périurbaines et rurales. Cette proposition renvoie au projet d'Autoroute Bas Carbone, dans lequel

pourraient être mis en place des pôles d'échanges sur le réseau autoroutier.

Enfin, le troisième temps a pour vocation d'entrer plus concrètement vers les premières pistes d'orientations du SCoT, avec la visite d'un équipement multimodal aménagé sur la commune de Veigné et des réflexions menées sur un potentiel futur système de pôles d'échanges multimodaux et sur les secteurs à développer prioritairement en fonction de leur accessibilité.

- Philippe JALABERT
- Fabien JIMENEZ
- Danièle JULIEN
- Timothée KLAEYLE
- Sandra LAFAY
- Younsi LAKHDAR
- Pierre LANDAU
- Kevin LAURENT
- Fabrice LEBORGNE
- Sabine LECONTE
- Sophie LEJAY
- Jacques LEMAIRE
- Elodie LENORMAND
- Anséric LEON
- Christophe LYOYAU-TULASNE
- Olivier MACKOWIAK
- Franck MAZET
- Mohamed MEDJAHED
- Alexia MELLIER
- Patrick MICHAUD
- Cécile PINARD
- Sylvie RENAUX
- Catherine REYNAUD
- Céline ROCHERIEUX
- Elodie ROCHE-TERNOIR
- Franck SALGE
- Régis SALIC
- Éric SAUNER DA SILVA
- Laure SAVARD
- Nathalie SAVATON
- Gérard SERER
- Maxime SIMONOVICI
- Aude TALON
- Christophe THELLIER
- Djibril THIAM
- Nicolas THOMAS
- Benoit TURQUOIS
- Mathieu VEILLOT

- Scène citoyenne
- SNCF Réseaux
- CCI Touraine
- Région Centre Val de Loire
- Cofiroute
- Conférence citoyenne
- Cofiroute
- Région Centre Val de Loire
- Tours Habitat
- CESER
- Syndicat Mobilités Touraine
- Touraine-Est Vallées
- Cofiroute
- Touraine Vallée de l'Indre
- Mairie de Berthenay
- Tours Métropole Val de Loire
- Touraine-Est Vallées
- Saint-Pierre-des-Corps
- Cofiroute
- Touraine Vallée de l'Indre
- Cofiroute
- Conseil Départemental 37
- Tours Métropole Val de Loire
- Région Centre Val de Loire
- Touraine-Est Vallées
- SCoT Amboise Bléré Château-Renault
- Mairie Saint-Etienne-de-Chigny
- COFIROUTE
- Tours Métropole Val de Loire
- Tours Métropole Val de Loire
- Touraine-Est Vallées
- Insee Centre-Val de Loire
- Tours Métropole Val de Loire
- Touraine-Est Vallées
- SNCF Gares&Connexions
- Ville La Riche
- Ville de Tours
- SCoT Amboise Bléré Château-Renault

Le format du groupe partenarial permet, en partant d'une mise en commun des informations, d'aller de façon directe vers des formulations d'objectifs et d'orientations opérationnelles et en cohérence avec les autres sujets traités par le SCoT.

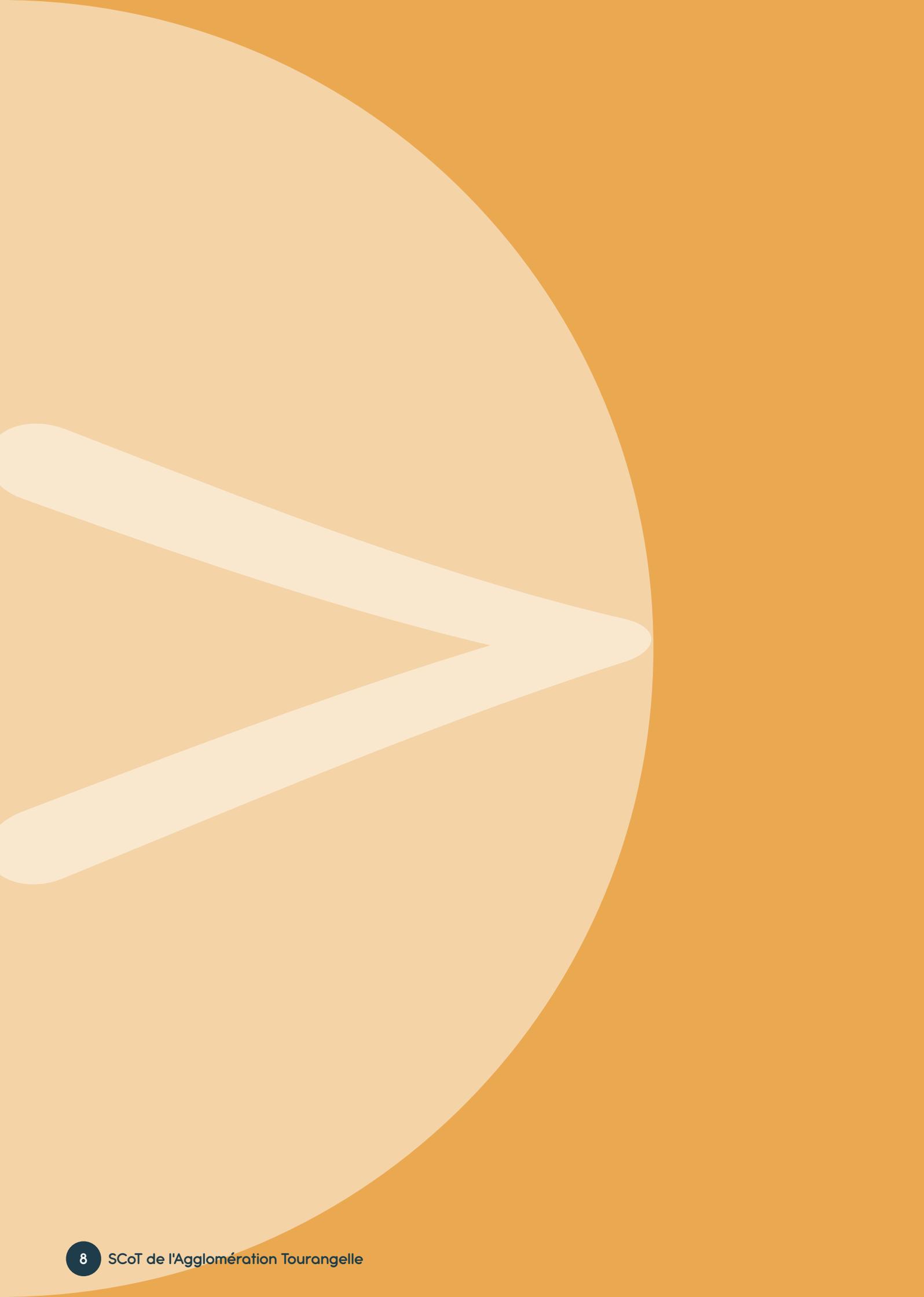
REGISTRE D'EMBARQUEMENT

Capitaine :

- Olivier Schampion, ATU

Membres d'équipage :

- Alexis BŒUF, ATU
- Émilie BOURDU, ATU
- Willy BUCHERON, ATU
- Fanny CHENU, ATU
- Jean-Charles DESIRE, ATU
- Béatrice GENTY, ATU
- Caroline MARTENOT, SMAT
- Bénédicte METAIS, ATU
- Sébastien PIVIDAL, ATU
- Aurélie RAVIER, ATU
- Raphaël SICOT, SMAT



DYNAMIQUES TERRITORIALES ET LES EFFETS SUR LES MOBILITÉS

Le groupe partenarial a pour mission de réfléchir à un développement conjoint et harmonieux du territoire avec les pratiques de mobilité des habitants et des visiteurs. Il ne s'agit pas de partir d'une feuille blanche, mais de s'appuyer sur les connaissances des pratiques relevées ces dernières années par des enquêtes auprès des habitants et sur les informations fournies par les gestionnaires de réseaux de transport, pour imaginer dans les grandes lignes, un système global de mobilité adapté aux enjeux économiques, sociétaux et environnementaux du territoire en 2050.

Sont ici présentés, quelques chiffres-clés sur les pratiques de déplacement des personnes et quelques données de fréquentation des réseaux de transport. Il ne s'agit pas d'un diagnostic exhaustif mais d'une vision ciblée des grandes tendances en matière de mobilité.

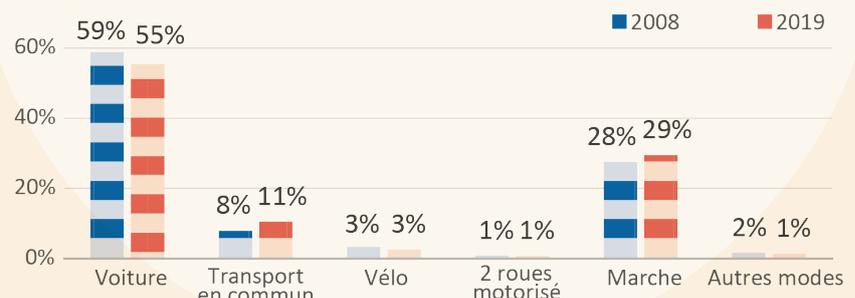
BILAN À 9 ANS DU SCOT APPROUVÉ EN 2013

- 24 300 habitants aux abords des gares ferroviaires (+ 2 600 par rapport à 2009) ;
- 75 100 habitants à proximité des stations du tramway (+ 3 400 par rapport à 2009) ;
- 1 500 places dans les parkings-relais, soit trois fois plus qu'en 2008 ;
- 500 places de stationnement pour les vélos aux abords des gares et des arrêts du réseau fil Bleu, soit un doublement depuis 2008 ;
- L'aménagement de 3 grands itinéraires cyclables européens (Cœur de France à Vélo, Saint-Jacques à vélo, Indre à Vélo) venant compléter la Loire à Vélo ;
- 5 aires de covoiturage alors qu'il n'y en avait aucune en 2008.

UNE DIMINUTION DE LA PART DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE, MAIS TOUJOURS AUTANT DE DISTANCES PARCOURUES PAR CE MODE

Entre les deux dates d'enquête (2008 et 2019), la part d'usage de la voiture a reculé de 4 points, qui se sont reportés essentiellement sur les transports en commun (+3 points) et dans une moindre mesure sur la marche (+1 point). La mise en service de la première ligne de tramway en 2013, accompagnée de la restructuration du réseau Fil Bleu, explique cette évolution.

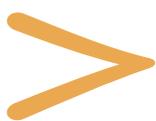
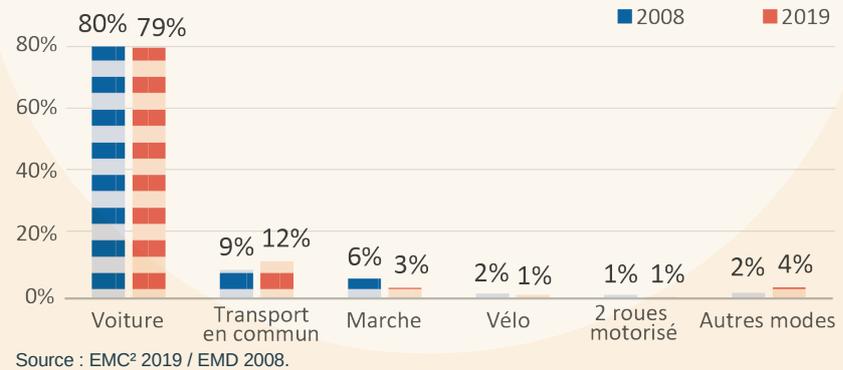
Évolution des parts modales des déplacements des habitants de l'agglomération tourangelle (périmètre de 2013 soit 40 communes)



Source : EMC² 2019 / EMD 2008.

Toutefois, ce résultat encourageant cache un usage global de la voiture qui stagne lorsqu'on regarde les distances parcourues par mode. Ceci s'explique notamment par la poursuite, sur cette période, de la périurbanisation. Selon cet indicateur, le gain sur l'usage des transports collectifs se confirme, alors que celui sur la marche, en régression, illustre les effets de l'étalement urbain, dont l'impact sur les allongements de parcours nuit fortement à la mobilité piétonne.

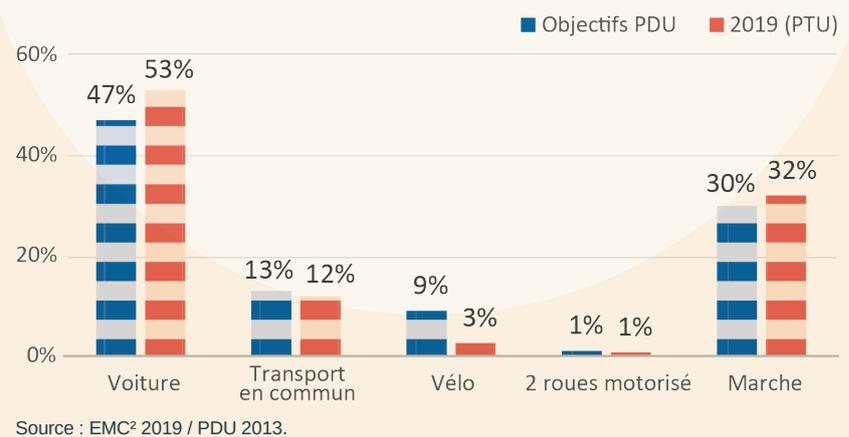
Évolution des parts modales selon les distances parcourues par les habitants du SCoT (à périmètre identique entre les 2 dates)



DES OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ÉVOLUTION DES MODES DE DÉPLACEMENT PARTIELLEMENT TENUS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2013 fixait des objectifs ambitieux de reports modaux de la voiture vers les autres modes de déplacements, à l'horizon 2023. Par exemple, à cette date, les déplacements quotidiens réalisés en voiture devaient devenir minoritaires, ceux en transports collectifs devaient atteindre 13% et la mobilité en vélo devait tripler par rapport à 2008. Ces projections se basaient sur un enchaînement du déploiement du réseau tramway suite à la mise en service de la ligne A et sur l'accélération des investissements sur le réseau cyclable et les services vélos. Ces projets s'étant décalés dans

Comparaison des parts modales constatées en 2019 avec les objectifs à l'horizon 2023 du PDU approuvé en 2013



le temps, les résultats de l'enquête de 2019 s'avèrent inférieurs aux objectifs attendus. Cela démontre l'importance de proposer des alternatives

à l'usage individuel de la voiture, sans quoi les habitants modifient peu leurs habitudes de déplacement.



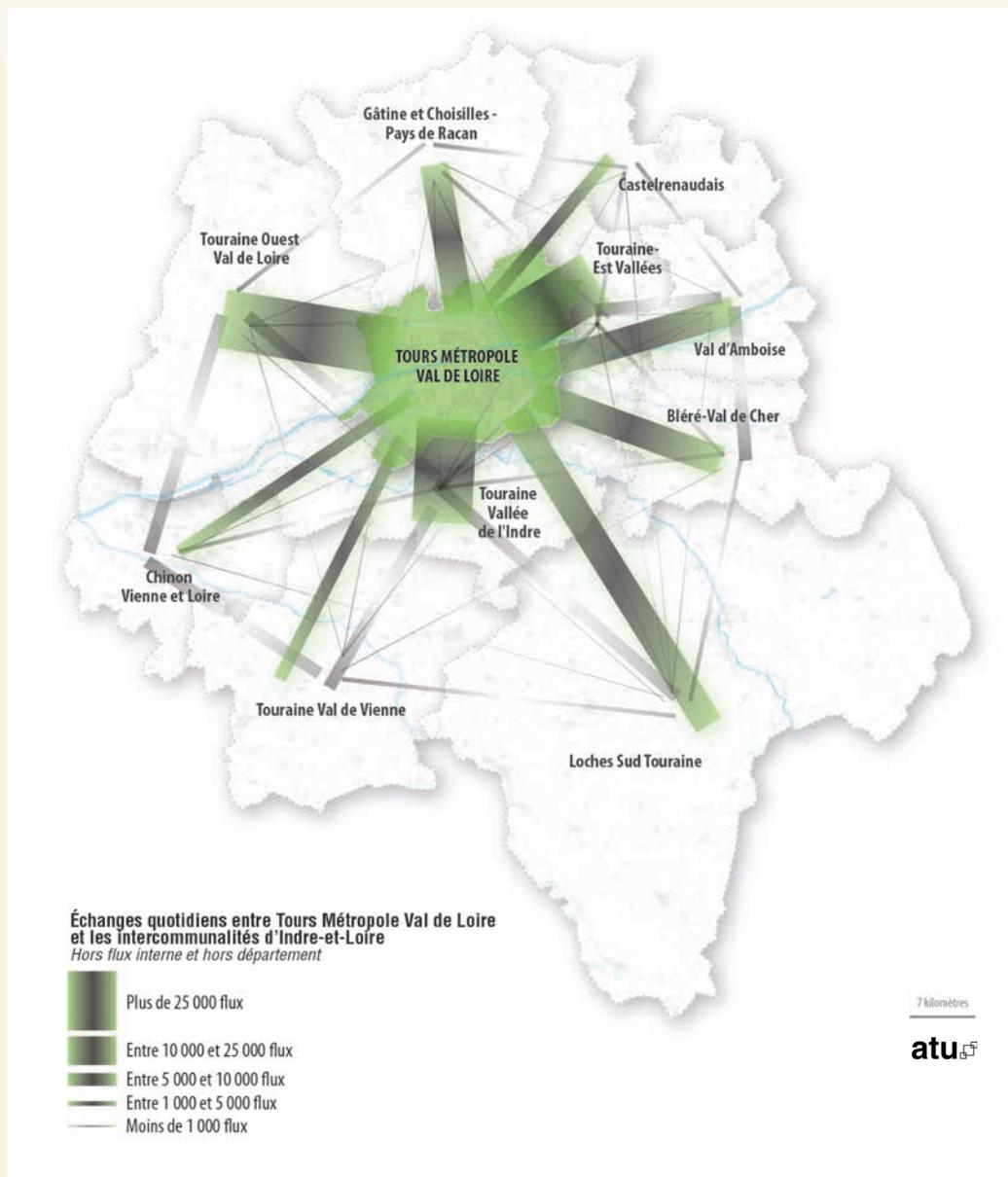
LE TERRITOIRE DU SCoT AU CŒUR DES FLUX DE MOBILITÉ

Parmi les plus de 2 000 000 de déplacements effectués quotidiennement par les habitants d'Indre-et-Loire, environ 60% s'effectuent intégralement à l'intérieur du territoire du SCoT de l'agglomération

tourangelle. Les flux qui s'échangent entre ce territoire et le reste du département représentent moins de 10% des déplacements en Indre-et-Loire, mais atteignent tout de même près de 200 000 flux.

Cette répartition des mobilités démontre la polarisation des activités humaines dans l'agglomération tourangelle, mais aussi son rayonnement à l'échelle départementale.

Les déplacements quotidiens entre les intercommunalités du département d'Indre-et-Loire

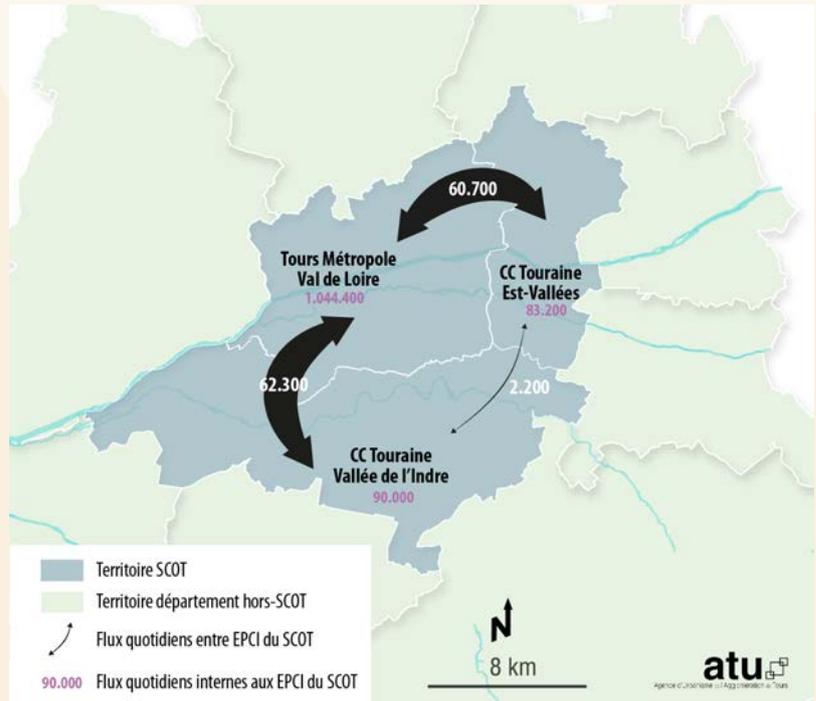


Source : EMC² 2019.

DES LIENS IMPORTANTS ENTRE LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET LA MÉTROPOLE, MAIS TRÈS FAIBLES ENTRE LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

À l'intérieur du territoire du SCoT, la métropole de Tours polarise une écrasante majorité des déplacements (près de 80%). Les niveaux des échanges entre elle et les Communautés de communes s'avèrent équilibrés, avec environ 60 000 déplacements quotidiens depuis et vers la Vallée de l'Indre et Est-Vallées. Les flux entre les deux communautés de communes sont extrêmement faibles, atteignant à peine les 2 000 par jour (soit moins de 1% des déplacements internes au SCoT). Ainsi, cette échelle d'analyse confirme la polarisation importante de la métropole de Tours.

Les déplacements quotidiens entre les intercommunalités du département d'Indre-et-Loire



Source : EMC² 2019.

UNE FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN QUI DÉPASSE CELLE D'AVANT-COVID

Le retour des usagers vers les transports en commun est enclenché depuis environ une vingtaine d'années en France. La Touraine n'échappe pas à ce phénomène, encouragé par les politiques publiques. Cependant, cette évolution a connu une rupture en 2020, due à la crise sanitaire mondiale de la Covid-19, avec une chute importante et logique de l'utilisation des transports publics. L'impact de cette pandémie s'est étalé sur plusieurs

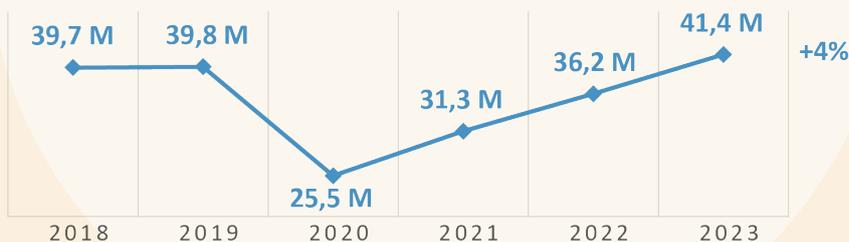
Évolution récente de la fréquentation des gares du SCoT



Source : SNCF-Open Data.

années. Malgré les craintes exprimées à l'époque, le niveau de fréquentation des transports en commun est revenu à son niveau d'avant crise très rapidement. En Touraine, ce constat se vérifie sur le réseau ferroviaire comme sur le réseau Fil Bleu (cf. graphique).

Évolution récente de la fréquentation du réseau fil bleu

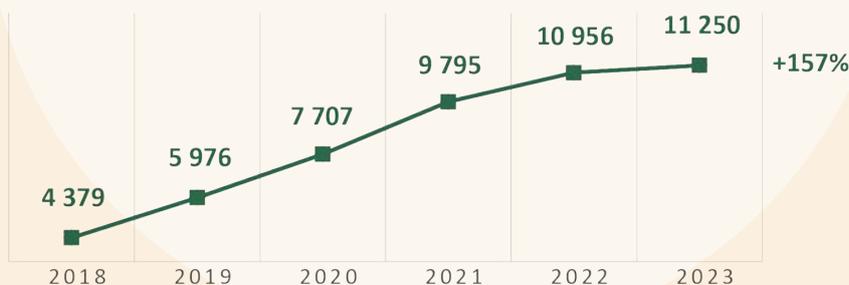


Source : Fil Bleu.

UN USAGE DU VÉLO EN TRÈS FORTE CROISSANCE

Économique, écologique et pratique à utiliser, le vélo s'impose comme un mode de déplacement incontournable pour les habitants, et ce depuis plus d'une décennie. La crise sanitaire de 2020 a confirmé la croissance de son intérêt. C'est dans cette optique que les collectivités accompagnent la demande citoyenne, avec l'élaboration de schémas directeurs cyclables. Cela se traduit par la mise en place de réseaux hiérarchisés répondant à des critères de qualité et de sécurité pour les usagers, notamment pour les plus vulnérables qui hésitent à se

Évolution récente des passages journaliers aux compteurs vélos installés dans Tours Métropole Val de Loire



Source : SMT.

mettre en selle. La Métropole de Tours et les deux communautés de communes qui forment l'agglomération tourangelle ont chacune accéléré

leur politique en faveur du vélo, avec l'élaboration de réseaux structurants, tout en coordonnant les connexions entre les trois territoires.

DES ACTIONS PUBLIQUES NÉCESSAIREMENT DIVERSES POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE NEUTRALITÉ CARBONE

L'objectif national de neutralité carbone à horizon 2050, qui doit se décliner dans les territoires, ne peut être atteint qu'en misant sur la combinaison de trois axes d'intervention :

- **Les évolutions technologiques** : dans le domaine des transports, cela se traduit principalement par la conversion des véhicules thermiques en véhicules utilisant des

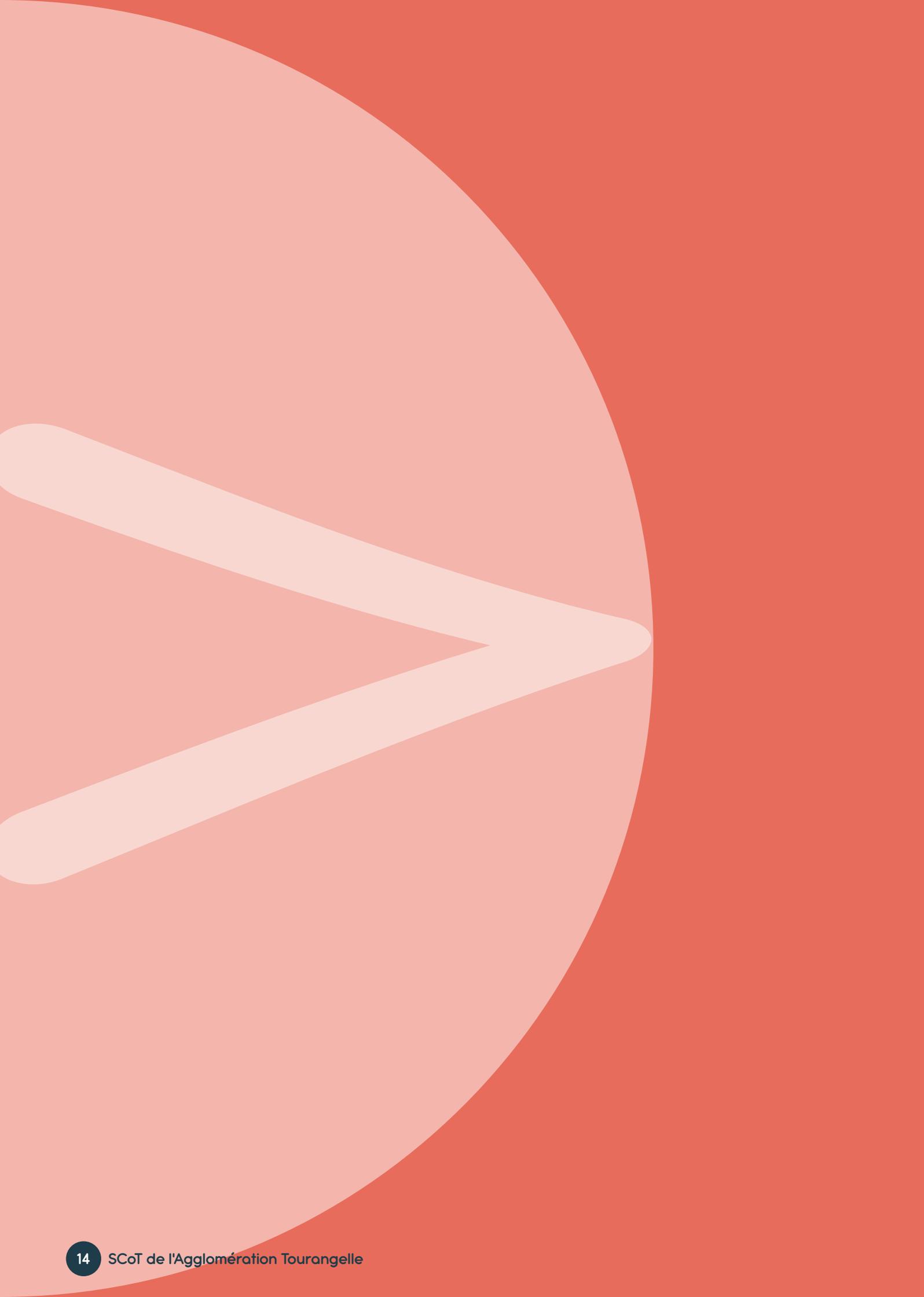
énergies non fossiles.

- **L'aménagement du territoire** : le modèle de développement des territoires en place depuis plusieurs décennies a favorisé l'usage automobile. Le SCoT, à son échelle, joue donc un rôle important pour rééquilibrer l'usage des modes de déplacement

- **Le report modal et l'évolution des modes de vie** : ce domaine est intimement

lié au précédent dans le sens où l'organisation du territoire (localisation des lieux de résidence, de travail, de loisirs, d'achats, etc.) oriente les façons de se déplacer, de consommer... tout simplement de vivre.

Le SCoT permet d'agir directement sur deux de ces trois volets.



ATELIER 1 : UN TOUR D'HORIZON DES GRANDS PROJETS DE TRANSPORT

> OÙ ET QUAND ?

2 AVRIL 2024
TOURS, MAME



© Leonard de Serres

> POURQUOI UN POINT D'INFORMATION SUR LES GRANDS PROJETS DE MOBILITÉ EN DÉBUT D'ATELIER ?

La révision du SCoT de l'Agglomération Tourangelle coïncide avec une période de grandes réflexions sur les projets de mobilité durable. La redynamisation du réseau ferroviaire, la création de réseaux cyclables structurants, la mise en service de la seconde ligne de tramway et la restructuration des lignes de bus à haut niveau de service marquent cette ambition. Ces initiatives, orchestrées par les démarches Service Express Régional Métropolitain (SERM) et Autoroute Bas-Carbone (ABC), nécessitent une



coordination étroite entre les différents acteurs. Une phase d'informations partagées est donc indispensable pour assurer une

compréhension commune des enjeux de mobilité et une mise en cohérence avec le développement attendu du territoire.

UNE SÉRIE D'OBJECTIFS POUR GUIDER LES PREMIÈRES ORIENTATIONS

Les participants ont été invités à exprimer les grands objectifs qu'ils envisagent en matière d'articulation entre les mobilités et l'évolution organisationnelle du territoire. La retranscription suivante reprend l'intégralité des avis exprimés, qu'ils relèvent ou non du SCoT.

Articuler développement urbain et desserte en transports collectifs

Ce thème vise, d'une part, à identifier dans quelle proportion le développement territorial doit s'articuler avec celui des dessertes par les réseaux de transports collectifs et d'autre part comment les infrastructures structurantes peuvent contribuer à la desserte rapide des communes.

L'aménagement du territoire ne peut se faire sans une bonne articulation entre le développement des activités humaines et la desserte par les réseaux de transports collectifs. Ce point est unanimement partagé par les participants à l'atelier.

Ce préalable ne doit toutefois pas empêcher des mesures adaptées aux contextes locaux, comme par exemple les gares isolées et intégrées dans un environnement naturel qualitatif, où il peut ne pas être opportun d'urbaniser. C'est pourquoi le SCoT et

le SERM (Service Express Régional Métropolitain) constituent deux démarches étroitement liées, notamment pour coordonner les évolutions urbaines avec les évolutions des axes structurants de transport.

Les territoires ruraux, à l'écart des axes structurants, doivent pouvoir bénéficier de services de mobilité adaptés et fonction des besoins recensés. Aussi, il est vivement recommandé de diversifier les activités humaines dans les secteurs où l'offre de mobilités collectives doit se renforcer, car

cela garantit le remplissage des véhicules.

Les zones d'activités économiques (ZAE) ne nécessitent pas toujours une desserte en transports en commun classique. Des solutions alternatives comme le transport à la demande (TAD) ou le covoiturage peuvent être plus adaptées. Il est préférable d'aménager des arrêts en limite des ZAE et d'organiser des systèmes de rabattement vers les entreprises plutôt que d'irriguer ces secteurs avec des lignes aux itinéraires sinueux.

Enfin, la desserte de sites touristiques et événementiels doit être adaptée en fonction de leur fréquentation et de leur environnement. Des solutions comme les navettes, la location de vélos ou les services de transport à la demande peuvent être envisagées.



© Christophe Mariot



Prendre soin des populations

Ce thème vise à rendre compatible le développement du territoire avec la santé des populations.

La santé des populations est une préoccupation majeure des acteurs de l'agglomération tourangelle et est donc fortement intégrée à la révision du SCoT. Elle en constitue un fil rouge et a fait l'objet d'une séquence de travail dédiée à l'urbanisme favorable à la santé. Or, la mobilité représente une source de nuisances importantes, qui peuvent même devenir insupportables pour une partie des habitants. C'est pourquoi, les participants à l'atelier plaident pour la mise en place de mesures adéquates telles que :

- **Limiter l'urbanisation dans les zones très exposées aux nuisances.** Il apparaît essentiel de freiner les projets immobiliers résidentiels qui aggraveraient la situation de riverains déjà impactés par le bruit ou la pollution.

- **Créer des barrières physiques.** L'implantation de bâtiments non résidentiels entre les habitations et les infrastructures de transport pourrait servir d'écran pour atténuer les nuisances.

- **Privilégier la rénovation.** Les bâtiments existants, particulièrement ceux abritant des populations sensibles (écoles, crèches), devraient faire l'objet de travaux d'isolation phonique et de ventilation pour améliorer leur confort.

- **Considérer le cas particulier des axes périurbains.** Les nuisances liées aux infrastructures de transport en périphérie des villes peuvent être plus importantes

et nécessitent une attention spécifique.

- **Préserver les zones calmes existantes.** Il est important de protéger les espaces où les niveaux de bruit et de pollution sont déjà faibles, tout en privilégiant le maintien voire le renforcement de la proximité entre habitants et équipements/services.

Ainsi, l'objectif est de trouver un équilibre entre la protection des populations, notamment des habitants les plus sensibles, et le développement urbain, en mettant l'accent sur l'amélioration de l'environnement sonore et atmosphérique des zones habitées, plutôt que sur une séparation stricte entre zones "calmes" et zones "bruyantes". L'idée d'inscrire un objectif de qualité de l'air au sein du territoire du SCoT fait consensus auprès des élus et des

techniciens locaux. Toutefois, le nombre actuel de capteurs de qualité de l'air sur le territoire est limité, ce qui pose la question de la pertinence et de la précision des mesures.

Il est proposé d'augmenter leur nombre ou de mettre en place un observatoire dédié pour obtenir des données plus fiables. De même, la végétalisation est identifiée comme un levier essentiel pour améliorer la qualité de l'air, notamment en augmentant la capacité de captage du carbone. Il est suggéré de développer la végétalisation aux abords des infrastructures routières et d'augmenter les surfaces boisées. Par ailleurs, tous les nouveaux projets d'aménagement doivent intégrer une démarche visant à réduire leur impact sur l'environnement et notamment sur la qualité de l'air.

L'objectif est de faire de l'agglomération tourangelle un territoire plus respirable en fixant des objectifs clairs en matière de qualité de l'air et en mettant en œuvre des actions concrètes telles que celles décrites ci-dessus.



© Frederic Henry

Favoriser les mobilités douces

Ce thème a pour objectif d'aller vers un territoire de plus en plus favorable aux mobilités douces, tant sur les infrastructures de circulation que sur les dispositifs de stationnement.

Rattraper le retard sur les aménagements doux, que ce soit en matière d'infrastructure comme en matière de stationnement, fait l'unanimité auprès des participants à l'atelier. Le constat est

partagé sur la trop forte place occupée par la voiture dans les espaces publics.

L'accueil sécurisé des vélos devient impératif, que ce soit de façon pérenne ou occasionnelle. Se pose la

question du dimensionnement et de la mutualisation des équipements. Concernant les consignes, des formes de gardiennage pourraient se développer par l'intermédiaire des commerces.

Organiser les flux de marchandises

La problématique des flux de marchandises et de leur acheminement s'accroît sur le territoire tourangeau du fait des contraintes de voiries et du développement des livraisons, notamment aux domiciles. Aussi, il semble essentiel aux participants à l'atelier que le SCoT aide à la mise en place d'actions favorisant une organisation plus adaptée au contexte territorial et aux évolutions des pratiques de consommation des populations.

Les acteurs de l'agglomération tourangelle proposent que les actions mises en place pour les derniers kilomètres de livraison s'appuient sur le tissu commercial existant, en développant notamment les points de collecte dans ces établissements. Dans cette perspective, les futurs points d'accès au SERM pourront aussi être utilisés pour

l'acheminement des biens de consommation dans le territoire. De même, l'usage accru de la cyclo-logistique doit permettre de réduire les nuisances des livraisons en milieux urbains et périurbains. Pour le transport de produits plus massifs et plus volumineux, les acteurs privilégient un maillage de plateformes de tailles adaptées aux

contextes locaux, plutôt que la concentration des acheminements sur quelques points importants. La mise en place de nouvelles solutions logistiques soulève toutefois des questions importantes en termes de financement et d'organisation, auxquelles le syndicat mixte porteur du SCoT ne peut répondre.



© VINCI Autoroutes/ P Le Doaré



Une mutation progressive des espaces de stationnement automobile

Les espaces de stationnement public impactent fortement l'organisation territoriale et orientent les choix modaux des usagers. La nécessité d'adapter le territoire et les habitudes de déplacement renforcent le rôle de ces espaces pour l'essentiel monofonctionnels et imperméabilisés.

La suppression des espaces de stationnement pour réduire l'usage automobile est louable, mais ne peut s'appliquer de manière soudaine. Ainsi, les acteurs de l'agglomération tourangelle s'y montrent favorables, à condition que des alternatives à la voiture soient mises en place pour ne pas pénaliser les usagers et qu'un accompagnement adapté permette de garantir l'acceptabilité de ces changements. Il convient également de tenir

compte des spécificités de chaque quartier et d'associer étroitement les riverains et les acteurs économiques, au premier rang desquels les commerçants, dans chaque projet.

Il y a un consensus sur la nécessité de végétaliser les zones de parking, en notant toutefois qu'il est préférable que ces actions s'intègrent dans des projets globaux de réaménagement urbain.



Privilégier l'évolution des grandes infrastructures routières existantes

Les grandes infrastructures routières ont façonné en partie le développement urbain de la Touraine, avec comme impact des habitudes de déplacement fortement orientées sur l'automobile. Le SCoT, en tant que projet de territoire prospectif, doit porter une vision sur le devenir de ces infrastructures.

Les participants à l'atelier se montrent globalement favorables à l'idée d'interdire la création de nouvelles infrastructures routières. Cependant, il est souhaité de conserver une certaine marge de manœuvre pour faire face à des situations spécifiques ou à des besoins futurs non identifiés, notamment en matière de sécurité routière et de réduction des nuisances associées à la circulation automobile.

Un consensus apparaît clairement sur la nécessité de

développer les transports en commun en utilisant les infrastructures existantes, plutôt qu'en créant de nouvelles routes. Dans le cadre de cette mesure, le statut des échangeurs routiers interroge. Si le SCoT interdit la création de nouvelles infrastructures routières, l'interdiction s'applique-t-elle également à la construction d'échangeurs ? La question reste entière à l'issue de l'atelier.



© Frédéric Henry



© Christophe Mariot

Faciliter les mobilités touristiques

Le tourisme contribue fortement à l'activité économique locale et les facilités d'accès aux sites pour les visiteurs renforcent l'attractivité du territoire. Le SCoT porte donc des objectifs en la matière, d'autant que mobilités touristiques et mobilités quotidiennes présentent de nombreuses interactions.

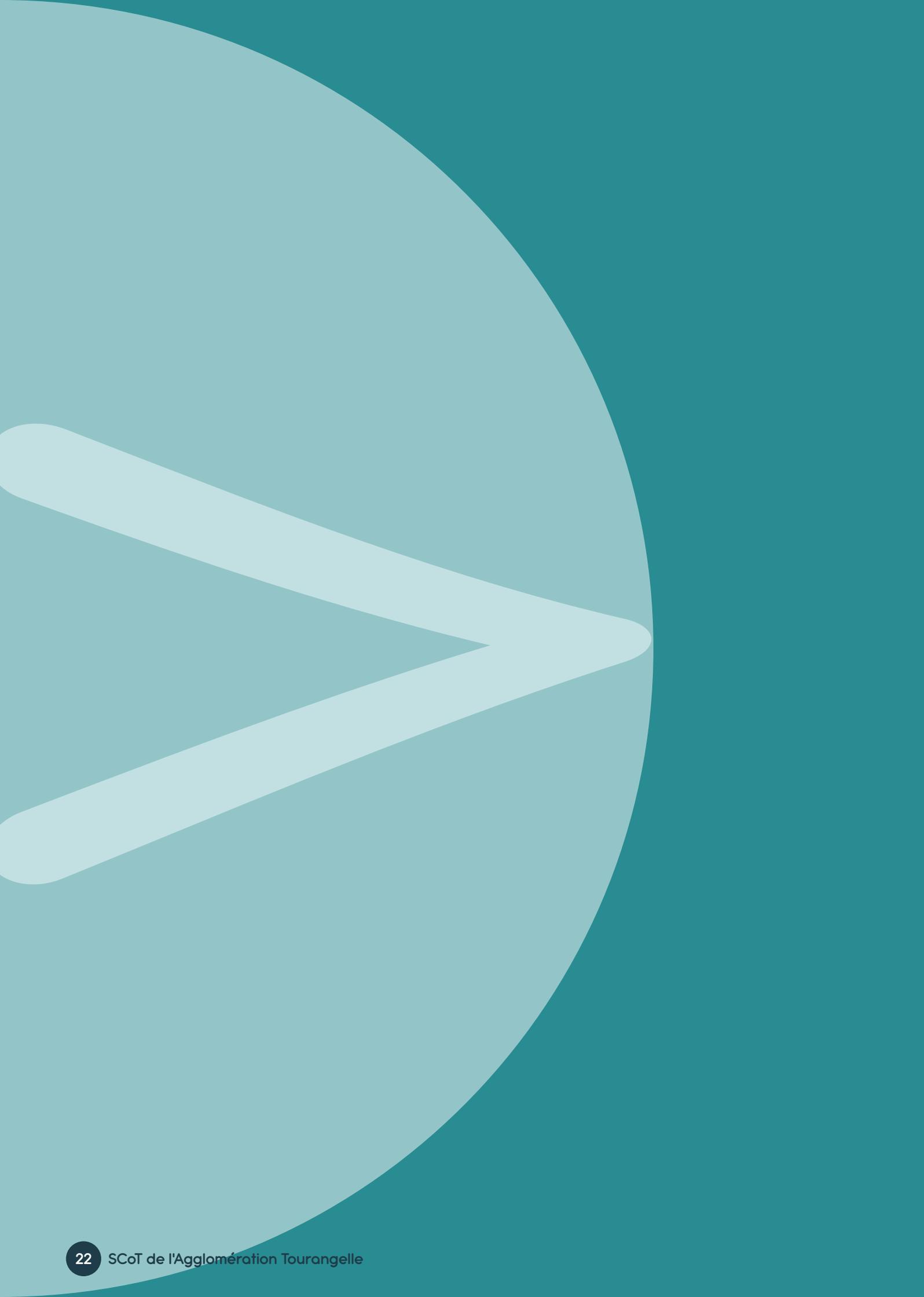
Les acteurs du SCoT expriment un large consensus sur la nécessité d'améliorer l'accueil des touristes et des cyclotouristes. Ainsi, ils sont favorables à la mise en place d'une signalétique spécifique pour guider les touristes et les cyclotouristes vers les différents sites touristiques du territoire. Dans ce domaine, une

approche départementale est essentielle pour assurer une cohérence et une efficacité maximales. La signalétique physique doit être complétée par des outils numériques (applications mobiles, sites internet) pour offrir une information plus complète et personnalisée. De même, l'intégration d'un volet touristique

dans le futur Pass Touraine, étudié dans la démarche de SERM, emporte l'adhésion de tous les acteurs du territoire. Sa concrétisation nécessite toutefois une collaboration étroite entre différents partenaires (collectivités, entreprises de transport, professionnels du tourisme, etc.).

Exemple de matières recueillies lors de l'atelier en groupe

SCOT		RÉVISION DU SCOT DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE		atu	
MOBILITÉS ET HABITAT					
Questions		Plutôt oui non		Remarques/ Commentaires / Suggestions	
<p>Le niveau de proximité et la densité conditionnent l'usage des transports collectifs par les habitants d'un territoire. Il est donc impératif de coordonner le déploiement des réseaux de transport avec celui des zones habitées, contrairement au modèle de développement des décennies précédentes.</p> <p>Etes-vous disposés à conditionner le développement résidentiel à la desserte par les transports en commun, notamment dans certains secteurs spécifiques (gares, centres-bourgs, zones commerciales...)?</p>				<p>Oui mais... pas facile TC, c'est tout... y a un lien entre densité d'habitat (qualité de l'habitat) et desserte (ce qui) ou habitat + desserte à développer.</p> <p>Ne pas exclure de l'entretien / habo.</p> <p>Ne pas exclure de l'entretien / habo.</p> <p>desserte TC ↔ développement de l'habitat + enjeu rattachement vers rési structurant</p>	
<p>Accroître la qualité de vie et la santé des populations est un objectif affiché par les élus du SCOT. Dans cette optique habiter à proximité des infrastructures nuisantes porte des risques.</p> <p>Doit-on interdire la production de nouveaux logements dans les périmètres des infrastructures de transport générant une pollution atmosphérique et/ou sonore importante et mettre en place des mesures de protections dans le tissu résidentiel existant?</p>				<p>À creuser</p> <p>Il faut être en proximité des infrastructures sans pour autant perdre la qualité de vie.</p> <p>Comment gérer les nuisances sonores / atmosphériques ?</p>	
<p>L'usage dominant de la voiture a atteint ses limites (pollution, congestion, accidentologie, cadre de vie...). Malgré cela, repenser les aménagements en défaveur de l'usage routier ne fait pas toujours l'unanimité.</p> <p>L'apaisement radical des circulations routières et la mise en place d'aménagements doux doivent-ils être systématisés dans les centres urbains (y compris les communes rurales) et dans les zones résidentielles afin d'encourager les déplacements doux et réduire les nuisances pour les riverains (bruit, pollution...)?</p>				<p>à développer en matière d'aménagement de routes, voiries, espace de place piétons.</p>	
<p>Le développement des achats en ligne engendre d'importantes rotations de livraison de petits et moyens colis, quel que soit le tissu urbain. Ces flux contribuent à l'encombrement des voiries et parfois des espaces piétons. Des nuisances sonores apparaissent selon les types de véhicules utilisés.</p> <p>Seriez-vous prêts à imposer l'implantation de plateformes de petites logistiques dans certaines zones résidentielles, en adaptant leur taille au contexte urbain?</p>				<p>Optimiser qui & pourquoi les plateformes.</p> <p>Les services à recevoir.</p> <p>Optimiser les plateformes (taille, emplacement, horaires...)</p>	
<p>Le foncier en milieu urbain devient rare, alors même qu'il reste encore beaucoup dédié au fonctionnement routier (circulation, stationnement). Or, l'impossibilité d'élargir les rues imposent de repenser la répartition des emprises en faveur d'usages moins routiers et de l'amélioration de l'ambiance urbaine. Ces choix nécessitent alors de renoncer à des usages dominants jusqu'à aujourd'hui, pouvant soulever quelques mécontentements.</p> <p>Etes-vous prêts à supprimer le stationnement automobile dans les espaces publics contraints pour affecter ces emprises aux mobilités décarbonées et à des espaces à usages communs (circulations douces, voies TC, végétalisation)?</p>				<p>Revenir à l'usage des espaces publics pour les usages communs.</p> <p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p> <p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p>	
<p>Jusqu'à maintenant, les réseaux de transport en commun cherchent à desservir les habitants au plus près de chez eux. Or, dans de nombreux cas, cela impacte la performance de la ligne de transport (allongement du temps de trajet, augmentation du coût d'exploitation...), qui devient alors moins intéressante à utiliser que la voiture. Pour y remédier, il est possible de « redresser » des lignes afin de rendre leurs itinéraires plus directs, donc plus rapides.</p> <p>Pouvons-nous envisager la mise en place de lignes de transports plus directes et plus rapides sur des axes structurants vers lesquels des rabattements seraient organisés depuis les secteurs habités (cheminements, ligneaire covoiturage, navettes spécifiques...)?</p>				<p>Performance - Facilité de changement de mode de la desserte.</p> <p>Arbitrage temps-coût.</p> <p>Plusieurs zones concernées sur plusieurs axes + better choix.</p>	
<p>La densité du réseau routier n'est plus à démontrer. Pourtant, son efficacité atteint ses limites aux heures de pointe. Les dernières décennies nous prouvent qu'augmenter les capacités routières n'aide pas à désaturer les routes, bien au contraire. De plus, l'application du ZAN dans le cadre de la loi Climat & Résilience intègre la consommation d'espaces dédiés aux infrastructures routières.</p> <p>Actez-vous l'arrêt de la construction d'infrastructures routières structurantes au profit du réaménagement du réseau existant ?</p>				<p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p> <p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p> <p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p>	
<p>Quid des nouvelles infrastructures de transport (voies, pistes...)?</p>				<p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p> <p>à l'attention d'habitants, voiries, espaces communs.</p>	



ATELIER 2 : UNE VISITE INSPIRANTE POUR IMAGINER UN FUTUR SYSTÈME GLOBAL DE MOBILITÉS

➤ OÙ ET QUAND ?

13 JUIN 2024
LONGVILLIERS ET BRIIS-SOUS-FORGES,
PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX
(PEM)



© VINCI Autoroutes

➤ POURQUOI L'ORGANISATION DE CETTE VISITE EN TERRE FRANCIENNE ?

L'évolution des mobilités nécessite d'améliorer les connexions entre les différentes offres de transport. Ces interconnexions se feront sur des espaces dédiés, connus sous le nom de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Une étude intitulée « Convergence des mobilités », réalisée récemment par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, a révélé le potentiel d'un système de PEM à l'échelle de l'Indre-et-Loire. Celui-ci faciliterait les liens entre les grands réseaux de transport et les offres de mobilité plus locales.

Les initiatives en cours concernant le SERM et l'autoroute bas-carbone s'appuient sur les conclusions de cette étude.

Plan des lignes de cars qui desservent les PEM autoroutiers franciliens



Le projet du SCoT devra donc intégrer un réseau de PEM, reposant sur des infrastructures telles que des gares ferroviaires, des parkings-relais, des gares routières et autoroutières. Ces dernières, encore rares en France, restent peu connues des acteurs de l'aménagement du territoire. Cependant, ces dernières années, deux sites ont été ouverts sur l'A10, au sud de la métropole

parisienne, à Longvilliers et Briis-sous-Forges.

Ces deux PEM autoroutiers, distants d'une dizaine de kilomètres, ont fait l'objet d'une visite par des élus de l'agglomération tourangelle, accompagnés par la société VINCI Autoroutes et des représentants politiques de la communauté de communes du Pays de Limours. Cette journée a offert l'opportunité d'appréhender concrètement

les aménagements, les principes de fonctionnement sur site, leur rôle dans le système des transports franciliens ainsi que leurs perspectives de développement. L'objectif était d'explorer la possibilité de créer des PEM autoroutiers en Touraine, une des actions prévues dans le cadre de la convention autoroute bas-carbone, et d'appréhender les effets pour le territoire.

> LA GARE AUTOROUTIÈRE DE BRIIS-SOUS-FORGES

Située au sud de la métropole parisienne, la gare autoroutière de Briis-sous-Forges constitue un modèle novateur en matière d'intermodalité des transports. Cet équipement, géré par la communauté de communes du Pays de Limours, offre aux usagers un accès facilité aux transports en commun qui circulent sur l'autoroute A10.

Mise en service en 2006, elle permet de passer facilement de la voiture aux transports en commun. En effet, elle est desservie par plusieurs lignes de cars « express » qui relient le territoire à la gare RER de Massy-Palaiseau et au plateau de Saclay. La gare autoroutière se distingue par une absence de connexion routière entre l'A10 et le réseau routier local. Ainsi, l'accès à l'autoroute pour les usagers

ne peut se faire qu'en utilisant les transports en commun, selon des conditions de sécurité optimales (voies réservées avec contrôle d'accès pour les cars, ouverture/fermeture des portes du bâtiment voyageurs connectée au positionnement des cars, etc.). Autrement dit, le PEM n'est pas associé à un échangeur.

Sur place, les usagers bénéficient de nombreux services :

- Parkings gratuits pour les voitures et les deux-roues ;
- Halte routière ;
- Aire de covoiturage ;
- Bâtiment voyageurs gardienné proposant quelques services (consignes, toilettes, distributeurs alimentaires, etc.) ;
- Informations en temps réel sur les horaires des cars et les perturbations éventuelles.

Plus de 1 000 personnes transitent chaque jour par ce pôle d'échange. Son succès en fait un modèle inspirant pour d'autres territoires souhaitant développer des solutions de mobilité durables à partir des grandes infrastructures routières.

Accès au quai 1



Sas d'accès aux cars



Station vue depuis l'A10



Couloir d'accès au quai



Stationnements vélos à proximité de l'accès aux quais



Hall du bâtiment d'accueil des voyageurs



LE PARKING MULTIMODAL DE LONGVILLIERS

Le parc multimodal de Longvilliers est plus récent que la gare autoroutière de Briis-sous-Forges (mis en service en 2021). Il se distingue par une connexion directe à l'autoroute A10, via un échangeur existant. Malgré cela, son rôle reste identique à celui de Briis-sous-Forge, avec l'objectif de proposer une solution de mobilité efficace entre un territoire périurbain francilien et le centre de Paris. Ainsi, les lignes de cars express qui desservent le PEM de Longvilliers assurent des liaisons rapides avec la gare RER de Massy-Palaiseau et le plateau de Saclay.

Ces services transitent également par la gare autoroutière de Briis-sous-Forges.

Sur site, l'usager trouve à sa disposition :

- Un parking gratuit et sécurisé de grande capacité (250 places) ;
- Des bornes de recharges électriques de différentes puissances ;
- Un bâtiment voyageurs vidéosurveillé qui propose différents services du quotidien (consignes, vente de paniers fraîcheur, bibliothèque, toilettes, wifi gratuit, espace de coworking, etc.) ;
- Un espace dédié au covoiturage ;
- Un parc à vélos abrité.

À l'origine, le lieu ne proposait qu'une aire de parking pour faciliter le covoiturage et un arrêt de bus pour le transport local. Du point de vue des représentants politiques accompagnateurs de la visite, l'évolution du site en un véritable pôle d'échange multimodal a considérablement renforcé l'attractivité des communes riveraines.

Actuellement, environ 3 000 personnes utilisent quotidiennement le parc multimodal (la communauté de communes du Pays de Limours compte 27 000 habitants).

Quai d'accès aux cars



Stationnements pour véhicules électriques



Affichage dynamique des horaires de cars installé dans le hall d'accueil des voyageurs

Borne		Prochain	Suivant
Ligne	Destination	2 min	11h02
H-03	Gare du Guichet	-16 min	13h04
H-03	Gare de Dourdan	28 min	-58 min
H-03	Gare de Massy-Palaiseau	30 min	12h37
H-03	Gare de Dourdan	12h19	12h49
H-03	Gare de Massy-Palaiseau	12h30	13h00
H-03	Gare de Dourdan	13h19	13h49

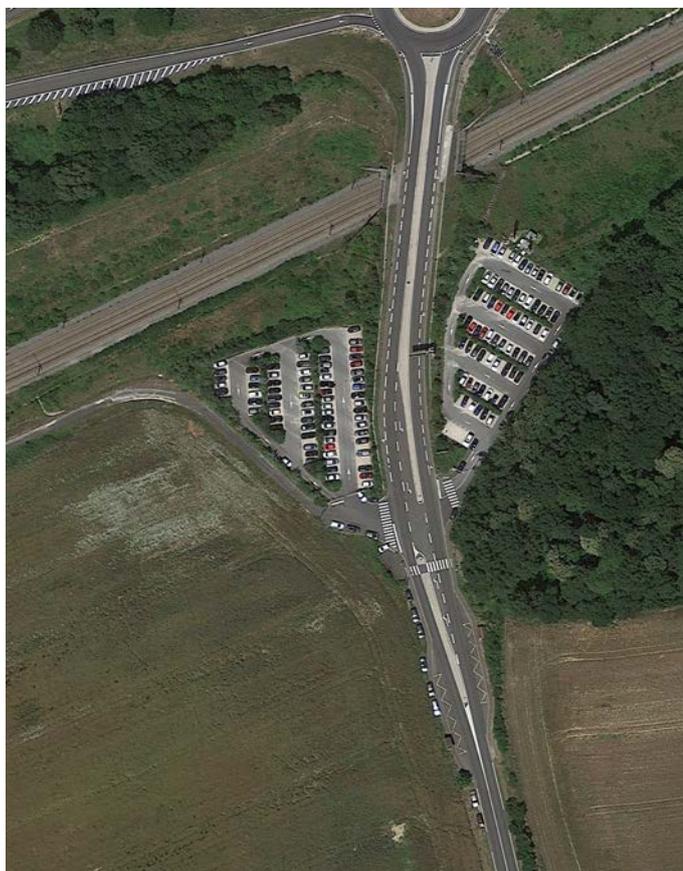
Consignes « paniers fraîcheurs » à la disposition des voyageurs dans le hall d'accueil



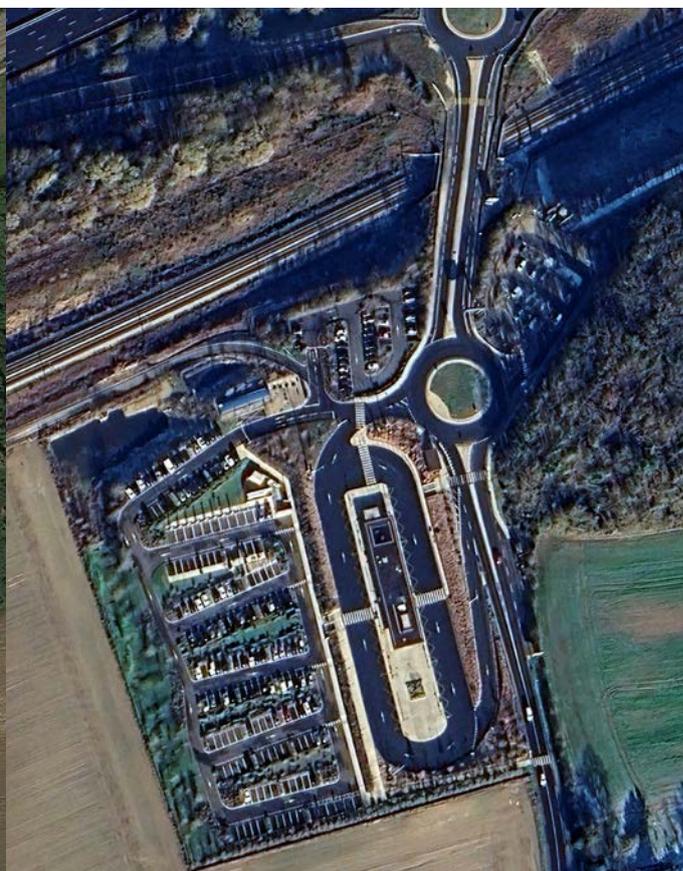
Bibliothèque à la disposition des voyageurs dans le hall d'accueil

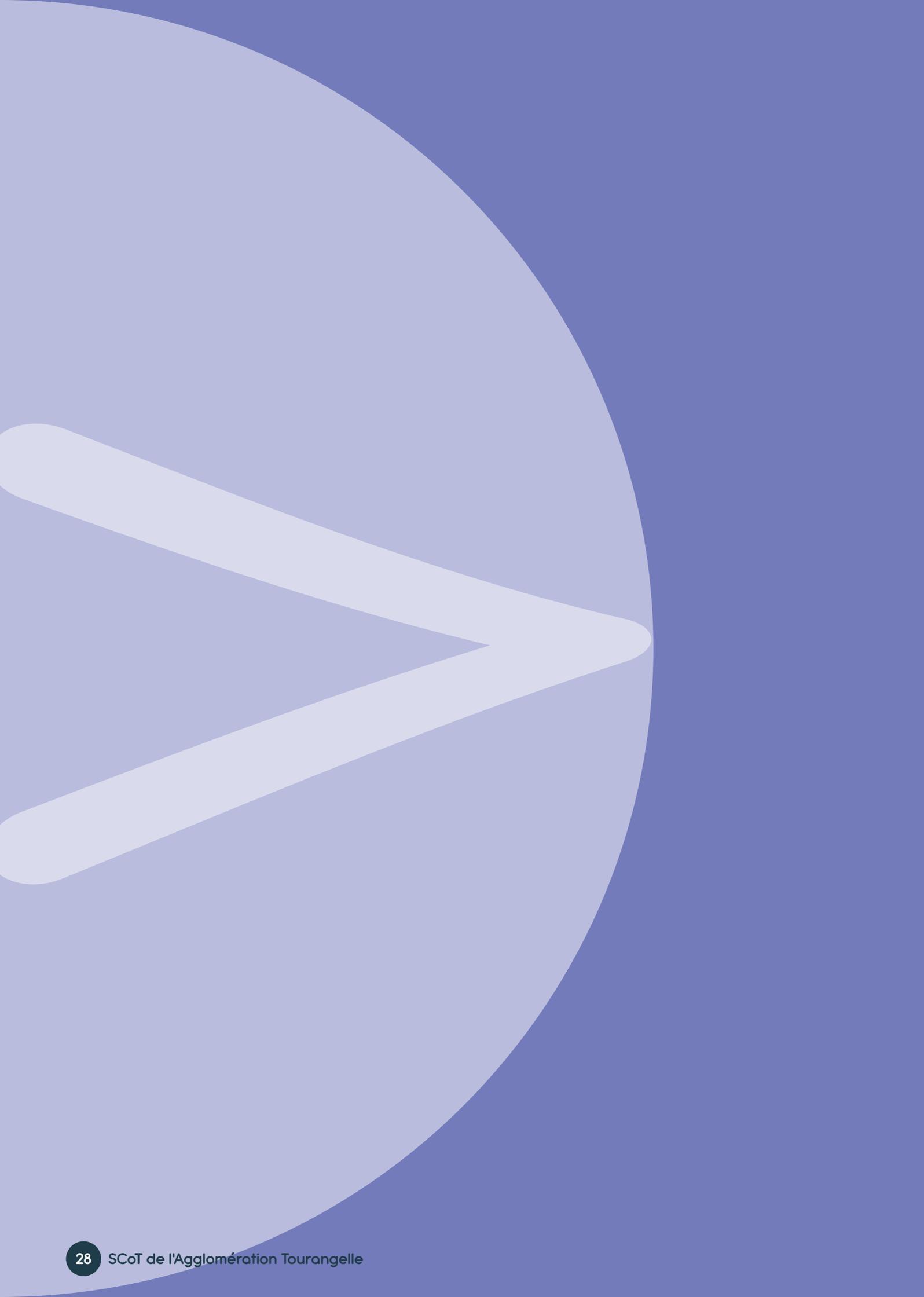


Le site du parc multimodal de Longvilliers en 2018 (simple aire de covoiturage)



Le parc multimodal de Longvilliers en 2024 (pôle d'échange multimodal)





ATELIER 3 : LES PRIORITÉS STRATÉGIQUES PROPOSÉES POUR UNE MEILLEURE ARTICULATION ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET SON ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

> OÙ ET QUAND ?

27 JUIN 2024
GUÈS DE VEIGNÉ,
PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL



> POURQUOI L'ORGANISATION DE L'ATELIER SUR CE SITE ?

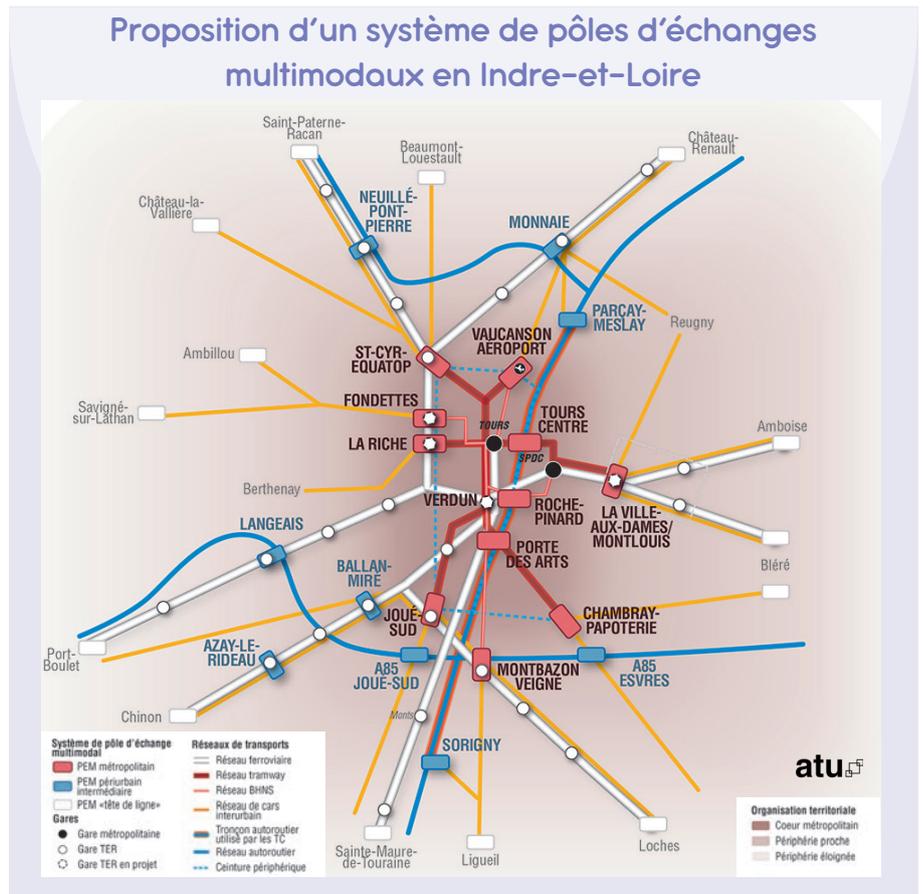
Le premier atelier a permis de clarifier le positionnement des participants sur le développement du territoire à horizon 2050. Le deuxième, sous la forme d'une visite inspirante, a donné à voir deux pôles d'échanges multimodaux en fonction aux abords d'une autoroute. Ce troisième et dernier atelier engage des réflexions plus précises sur les secteurs à développer en lien avec l'accessibilité multimodale. Dans cette perspective, il est proposé aux acteurs de l'agglomération tourangelle de mener leurs réflexions

« in situ », dans un lieu qui présente des caractéristiques intéressantes pour organiser un système d'intermodalité performant aux portes de la Métropole de Tours : les Guès de Veigné.

Ce site concentre de nombreuses infrastructures de transport (voie ferrée, autoroute, ancienne route nationale, etc.) sur lesquelles s'appuient ou vont se déployer plusieurs réseaux de mobilités (train, car, vélo, covoiturage, etc.). Son développement urbain s'achève, avec une opération d'ampleur mixte

qui devrait accueillir à terme environ 5 000 habitants, des activités économiques et des équipements publics. Dans cet espace, la commune de Veigné termine l'aménagement d'une aire multimodale au contact de l'ensemble des grandes infrastructures de transport. Toutes ces caractéristiques font de ce lieu un pôle d'échange multimodal incontournable entre la Métropole de Tours et les territoires du sud de l'Indre-et-Loire, comme l'avait mis en avant l'étude « Convergence des mobilités ».

L'organisation de l'atelier sur le site des Guès de Veigné offre ainsi aux participants une expérience concrète et inspirante. La visite de l'aire multimodale en cours d'aménagement permet de visualiser les enjeux et les opportunités liées à la création d'un PEM à grande échelle. Ce terrain d'expérimentation aide à affiner la réflexion sur l'organisation du futur réseau de PEM, à adapter les principes mis en œuvre aux Guès de Veigné aux spécificités des autres sites identifiés et à articuler le futur système de mobilités avec le développement global du territoire.



L'AIRE MULTIMODALE DES GUÈS DE VEIGNÉ

L'aire multimodale a été créée à l'initiative de la commune de Veigné, selon les objectifs suivants :

- Encourager les mobilités douces, le covoiturage et les transports collectifs ;
- Anticiper les futurs besoins des habitants du nouveau quartier et des habitants actuels ;
- Inscrire la commune comme acteur de la transition écologique.

Son coût total s'élève à 502 000 € TTC, subventionné à hauteur de 200 000 € au titre de la Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR).

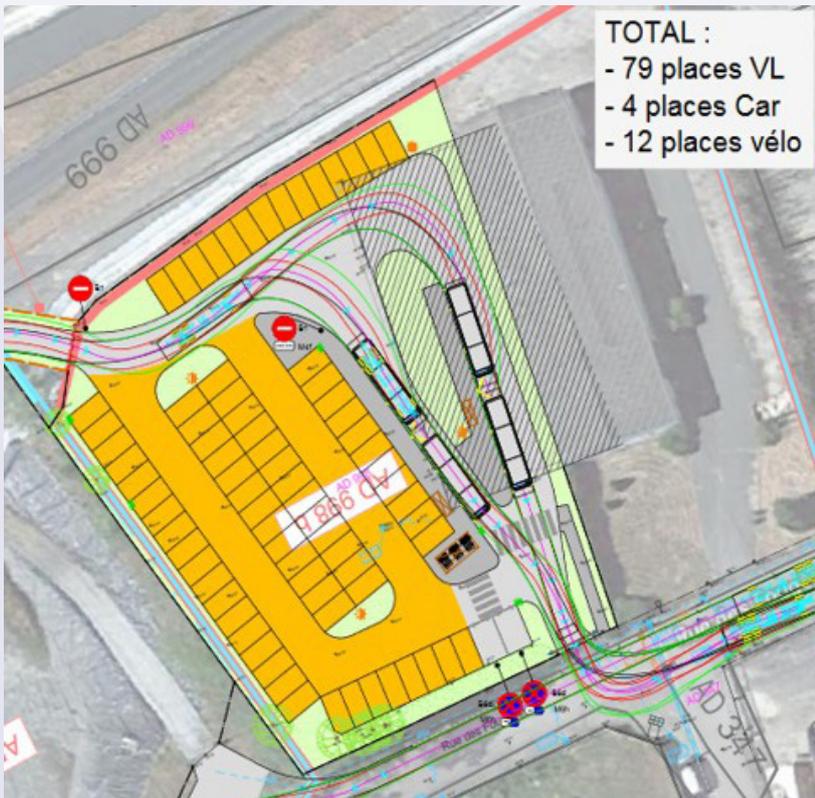
Le site est équipé de :

- Un parking automobile de 79 places, dont 5 dédiées aux personnes à mobilité réduite ;
- Une aire de covoiturage ;
- Un local abrité et sécurisé pour le stationnement des vélos (12 places) ;

- Un espace pour le stationnement des cars avec aménagement de quais aux normes d'accessibilité.

Des ombrières photovoltaïques couvrent l'espace de stationnement automobile et des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont prévues. Le site est vidéosurveillé.

Plan d'aménagement de l'aire multimodale des Guès de Veigné



Source : Ville de Veigné.

COMMENT MIEUX ARTICULER SYSTÈME DE MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Pour approfondir le sujet, deux axes de réflexion ont été traités.

Une partie des participants à l'atelier se sont intéressés plus finement à la localisation des sites de PEM sur le territoire du SCoT de l'agglomération tourangelle. Les objectifs recherchés pour ce groupe de travail étaient de :

- Tenter d'éclaircir la stratégie de développement des PEM ;
- Essayer de faire ressortir un ordre de priorité de PEM à mettre en place ;
- Imaginer les orientations du SCoT qui permettront de faciliter leur mise en œuvre.

L'autre partie des acteurs présents s'est concentrée sur l'articulation urbanisme-transport, en réfléchissant aux secteurs de l'agglomération tourangelle à développer en priorité au regard de leur accessibilité multimodale actuelle et projetée.

Les objectifs recherchés ici étaient de :

- Identifier les secteurs où le développement territorial devrait être priorisé au regard de l'évolution du système de mobilité ;
- Proposer des orientations qui permettront au SCoT de faciliter le développement de ces secteurs.

L'organisation des réflexions était libre. Ainsi, les participants pouvaient cibler des lieux précis, des espaces plus grossiers, des typologies urbaines ou encore des axes/corridors de déplacement.

Les principaux pôles d'échanges multimodaux qui seraient à développer

En préambule, il convient de préciser que les participants ont collégialement fait part de la difficulté de l'exercice, souvent en raison d'une vision propre à chacun, plus sectorielle, et d'une faible connaissance des enjeux de développement du territoire à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération tourangelle.

Certains participants ont pointé le risque d'une localisation trop urbaine des PEM et la nécessité que l'intermodalité soit prioritairement organisée en milieux périurbains et en limite des zones urbaines denses.

Enfin, les participants mettent en avant l'intérêt d'entrevoir le développement de PEM au regard de secteurs et de grands équipements à desservir (zones d'emplois, zones commerciales, pôles d'enseignements, pôles de santé, etc.). Cela permettrait de garantir un maillage équilibré du territoire.

Une dizaine de sites sont jugés prioritaires pour développer des PEM :

- **Carrefour de Verdun - Tours**

Ce lieu est cité car il est situé à la croisée d'axes ferroviaires, de voiries urbaines importantes, des lignes de tramway (ligne A et future ligne B) et de plusieurs itinéraires cyclables Vélival. Du foncier pourrait se libérer pour permettre l'insertion d'une halte ferroviaire, dont les interactions avec les réseaux riverains et l'environnement urbain existant seraient alors à organiser. Ce site présente toutefois la difficulté de se trouver en zone urbaine dense, ce qui rend plus complexe son intégration.

- **Prieuré Saint-Cosme - La Riche**

Ce lieu verra prochainement arriver le terminus de la ligne B du tramway. Un parking-relais sera directement raccordé au boulevard périphérique. La voie ferrée traverse le site, sans qu'aucun des trains qui circulent sur les lignes du Mans et de Châteaudun ne puisse s'y arrêter (pas de gare). Ce contexte multimodal en entrée de ville ouvre la perspective de constituer un PEM dans ce secteur.

- **Halte ferroviaire de Fondettes / Saint-Cyr-sur-Loire**

Cet ancien équipement ferroviaire se situe au bord du boulevard périphérique et de son échangeur n°11 (porte de Luynes), au nord de la Loire. Sa desserte par des services ferroviaires s'est arrêtée en 1992, alors que le site continue de voir circuler des trains quotidiennement depuis cette date. Sa réouverture est fortement soutenue par les élus locaux et programmée pour 2026.

- **Gutenberg – Joué-lès-Tours**

Un projet bien avancé de nouveau quartier mixte (habitat et activités économiques) se finalise sur la friche de l'ancienne usine Michelin. Le tronçon commun ferroviaire Tours/Chinon et Tours/Loches borde le site, sans qu'aucune connexion ne soit présente actuellement. L'ampleur du projet urbain et sa proximité avec le boulevard périphérique en font un lieu d'intermodalité extrêmement intéressant pour les secteurs sud-ouest de la Métropole de Tours.

Sur la même commune, est

exprimé l'intérêt d'ouvrir un autre lieu d'intermodalité dans le secteur de la Douzillière.

- **Halte ferroviaire de La Ville-aux-Dames**

Exprimée depuis de nombreuses années, la création d'une halte ferroviaire trouve son intérêt dans la convergence de deux axes ferroviaires Intercités/TER (Tours/Orléans et Tours/Bourges) et dans la proximité d'axes routiers support d'échanges routiers importants entre le cœur métropolitain tourangeau et l'est du département d'Indre-et-Loire. Toutefois, les contraintes d'inondabilité de la commune limite le potentiel de développement urbain autour de ce potentiel PEM.

- **Porte des Arts – Chambray-lès-Tours**

Ce site se trouve à la croisée de l'autoroute A10 et de deux grands axes urbains (avenue du Grand-Sud et avenue de la République), dont l'un accueille déjà une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) avec son parking-relais de la Sagerie. Cette ligne BHNS sera remplacée par la ligne B de tramway d'ici 2028. Un foncier important



se trouve en friche (ancienne concession automobile) et un autre est le fruit d'un ancien projet immobilier inabouti. Une étude urbaine en cours vise à penser l'aménagement du secteur dans sa globalité, avec des connexions entre les différentes entités et l'intégration d'espaces naturels. Cette réflexion intègre l'interconnexion du parking-relais avec un projet de PEM autoroutier (projet autoroute bas-carbone). L'ensemble de ce contexte démontre un potentiel intermodal évident.

● Halte ferroviaire de Monnaie

Situé sur l'axe Tours / Château-Renault, Monnaie connaît un développement important depuis plusieurs années. Son lien avec les quartiers de Tours nord se renforce, sans que de nouvelles solutions de mobilité, notamment décarbonées, ne soient proposées.

● Secteur allant de Parçay-Meslay à Tours - Vaucanson

Cet axe se compose de plusieurs sites pouvant prétendre à l'aménagement d'un PEM (accès A10 à Parçay-Meslay, Vaucanson/Aéroport et Carrefour de la Marne à Tours). L'offre intermodale serait une réponse aux nombreux flux qui s'échangent entre le secteur nord-est de la Métropole de Tours et les territoires nord-est du département ainsi qu'au développement urbain des quartiers métropolitains et périurbains (exemple : commune de Monnaie).

● Isoparc – Sorigny

Ce lieu est déjà ciblé comme PEM autoroutier dans la convention autoroute bas-carbone. Son intérêt réside dans la convergence de plusieurs axes routiers qui irriguent le sud du département et dans sa proximité avec une zone

économique en plein développement. Ce site ne présente cependant pas de connexion au réseau ferroviaire.

Pour l'ensemble de ces sites, les participants précisent que la fréquence des services de transport en commun est une condition nécessaire à leur attractivité. Ils mentionnent également que le développement urbain et les services qui peuvent accompagner les PEM ne doivent pas se faire au détriment de l'existant. Autrement dit, en fonction de la localisation des PEM et du développement potentiel qu'ils pourraient accueillir à leur proximité immédiate, il y a un risque d'étalement urbain et de concurrence avec les centres-villes et centres-bourgs, dont la vitalité demeure une ambition forte.

Les axes de transport et les secteurs de développement qui seraient à privilégier dans la perspective d'une meilleure adéquation urbanisme - transport

Avant de se lancer dans l'identification des secteurs à développer, les participants à l'atelier ont également souhaité poser quelques préalables. Ils conviennent ainsi que les futures offres de mobilité se concentrent prioritairement dans les secteurs déjà desservis par les réseaux de transport publics. Ce développement doit être associé à la mixité des fonctions urbaines (habitat, activité, équipement, etc.), de manière à garantir un usage plus diversifié des réseaux de transport. Enfin, les participants estiment plus pertinent de penser le développement urbain et son accessibilité dans une logique d'axe, tout en veillant au risque d'étalement urbain de manière à protéger le socle-agro naturel.

Cinq axes de transport ressortent comme prioritaires à développer, sous réserve de certaines conditions :

● **Monnaie / Tours Nord**

Cet axe routier et ferroviaire voit de nombreux flux quotidiens qui engendrent une congestion remarquable des voiries en entrée nord de la Métropole de Tours pendant les heures de pointe. De plus, il se ponctue de zones d'activités économiques (ZAE) et de centres urbains ayant connu un développement récent. Les conditions exprimées sont :

- **Combiner** le développement des transports en commun ferroviaires et routiers ;

- **Organiser** l'intermodalité à plusieurs échelles et en plusieurs points de l'axe ;

- **Aménager** des itinéraires cyclables tout le long de l'axe pour raccorder les centres urbains aux grandes zones d'emplois de Tours nord.

● **Saint-Pierre-des-Corps / Montlouis-sur-Loire**

Plusieurs infrastructures routières et ferroviaires assurent les nombreux échanges entre le cœur métropolitain et l'est du département. La gestion des flux routiers en entrée de la Métropole de Tours ne cesse de se compliquer, dans le même temps où le développement

des communes périurbaines se poursuit.

- **Développer** la desserte par les transports publics, notamment le train ;

- **Organiser** l'intermodalité selon plusieurs échelles et en plusieurs points de l'axe ;

- **Aménager** des itinéraires cyclables tout le long de l'axe pour raccorder les communes périurbaines au quartier de la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

● **Sorigny / Chambray-lès-Tours**

Un axe majeur du sud de la Métropole de Tours, qui entremêle réseaux routiers et ferroviaires. Il enregistre des flux importants, notamment portés par les grandes ZAE du territoire et largement dominés par les modes routiers.

- **Combiner** le développement des transports en commun ferroviaires et routiers ;

- **Organiser** l'intermodalité à plusieurs échelles et en plusieurs points de l'axe ;

- **Aménager** des itinéraires cyclables tout le long de l'axe pour raccorder les communes périurbaines aux quartiers sud de la métropole.

● **Axe Cormery / Chambray-lès-Tours**

Autre axe majeur du sud de la Métropole de Tours, orienté en direction du Lochois. On

constate des flux volumineux qui empruntent principalement le réseau routier, et dans une moindre mesure les réseaux de transport en commun ferroviaire et routier.

- **Combiner** le développement des transports en commun ferroviaires et routiers ;

- **Organiser** l'intermodalité à plusieurs échelles et en plusieurs points de l'axe ;

- **Aménager** des itinéraires cyclables tout le long de l'axe pour raccorder les communes périurbaines au quartier de la Papoterie à Chambray-lès-Tours, futur terminus de la ligne B de tramway.

● **Axe Joué-lès-Tours / Monts**

Encore un autre axe du sud de la Métropole de Tours, cette fois-ci situé en marge des grandes infrastructures. Pour autant, il enregistre des flux importants issus / à destination de plusieurs communes de la vallée de l'Indre. Ce secteur a récemment connu un développement urbain majeur et présente encore des possibilités de projet qui pourraient renforcer la demande en déplacement.

- **Combiner** le développement des transports en commun ferroviaires et routiers ;

- **Organiser** l'intermodalité selon plusieurs échelles et en plusieurs points de l'axe ;



- **Aménager** des itinéraires cyclables tout le long de l'axe pour raccorder les communes périurbaines aux quartiers sud de Joué-lès-Tours.

En complément des axes mentionnés ci-dessus, les participants ont souhaité identifier des secteurs spécifiques, dont les potentiels en développement pourront augmenter les besoins en déplacement, et donc risquer une surcharge des réseaux routiers si aucune mesure d'accompagnement n'est prise :

- **ZA Even Park à Esvres-sur-Indre**

Un site qui présente encore des réserves foncières. Toutefois, il est situé à l'écart du tissu urbain existant « habité » et comporte à proximité des espaces naturels, agricoles et forestiers (Enaf) et des noyaux de biodiversité.

- **Commune de Notre-Dame-d'Oé**

Cette commune a connu une croissance urbaine importante ces dernières années, qui devrait être contenue à l'avenir. Son positionnement incite à ce qu'elle joue un

rôle d'articulation entre les secteurs ruraux du nord du département et la Métropole de Tours, en s'appuyant sur les réseaux de transport existants (routier et ferroviaire).

- **Zone de la Papoterie à Chambray-lès-Tours**

Cette zone, située en extrémité de l'axe République déjà évoqué, montre un potentiel d'articulation entre la Métropole de Tours et les communes périurbaines du sud-est. Toutefois, des contraintes naturelles limitent les potentialités de développement urbain.

- **Zone de la Morinerie à Saint-Pierre-des-Corps**

Ce secteur se situe également en extrémité d'un axe évoqué par les participants (axe Saint-Pierre-des-Corps / Montlouis-sur-Loire). Sa situation est très favorable pour organiser de l'intermodalité, mais le site montre un déficit important en matière d'accueil des piétons et des cyclistes et plus globalement en termes de qualité des espaces publics. Des efforts sont à fournir dans ces domaines pour maximiser le potentiel du secteur.

- **Commune de La Ville-aux-Dames**

La volonté d'ouvrir une halte ferroviaire sur cette commune vient de la convergence de plusieurs réseaux de transport (routiers et ferroviaires) fortement utilisés. Toutefois, la commune est soumise à un fort risque d'inondabilité et le lieu précis de la future halte ferroviaire ne fait pas consensus à ce jour.

- **Nord de Saint-Cyr-sur-Loire**

Ce site correspond à l'une des entrées routières les plus chargées de la Métropole de Tours, la congestion étant induite par la convergence de plusieurs grands axes routiers. Le réseau ferroviaire traverse le secteur et le dessert par une halte très faiblement accessible. À noter : les participants alertent sur le risque d'une surconsommation foncière liée aux extensions urbaines déjà prévues.

- **Sud de Joué-lès-Tours**

La présence de nombreuses infrastructures de transport routières et ferroviaires associée à un niveau d'urbanisation relativement intense, qui pourrait se renforcer à court

et moyen termes, incitent les participants à identifier ce secteur comme ayant un rôle intermodal essentiel à jouer dans le système global. Le site se trouvant en limite d'urbanisation, ils soulèvent par ailleurs un risque d'étalement urbain.

● **Zone ISOPARC à Sorigny**

Directement connectée à l'A10 et très proche de la RD910, cette ZAE constitue à la fois un lieu de transit incontournable pour les flux d'échange entre la Métropole de Tours et le sud du département et un site à desservir pour les nombreux employés des entreprises et administrations présentes et à venir. La convention autoroute bas-carbone prévoit la création d'un

PEM autoroutier au niveau de l'accès à l'A10. Le risque d'accentuer la consommation foncière est également soulévé par les participants pour ce qui est de ce projet.

● **Commune d'Azay-le-Rideau**

Située sur l'axe Tours/Chinon, pratiquement à mi-chemin entre la Métropole de Tours et le Chinonais, Azay-le-Rideau constitue un pôle urbain local et un pôle touristique majeur. La mixité de l'offre routière et ferroviaire représente un atout, à nuancer toutefois en raison de la localisation de la gare à distance du centre-bourg. L'accessibilité locale et la combinaison des besoins de transport entre les usagers quotidiens et touristiques

constituent des points d'appui importants pour le développement du système de mobilité, mais aussi un challenge pour l'accessibilité de ce territoire.

● **Commune de Villandry**

L'attractivité touristique amène les participants à désigner ce site comme ayant des enjeux de mobilité. Il n'est pas envisagé de fort développement urbain de la commune, compte tenu de sa configuration. Toutefois, l'accessibilité en transport en commun actuelle du site touristique majeur que représentent le château et ses jardins constitue une faiblesse. L'amélioration potentielle de la situation pourrait aussi servir les habitants.

En synthèse : proposition d'articulation entre système de mobilité et aménagement du territoire dans l'agglomération tourangelle à horizon 2050

Les propositions des participants portent sur trois types d'espaces :

- Les sites pouvant évoluer en pôle d'échanges multimodaux (PEM) ;
- Les secteurs urbains et périurbains pouvant se développer ;
- Les axes urbains et périurbains pouvant se développer.

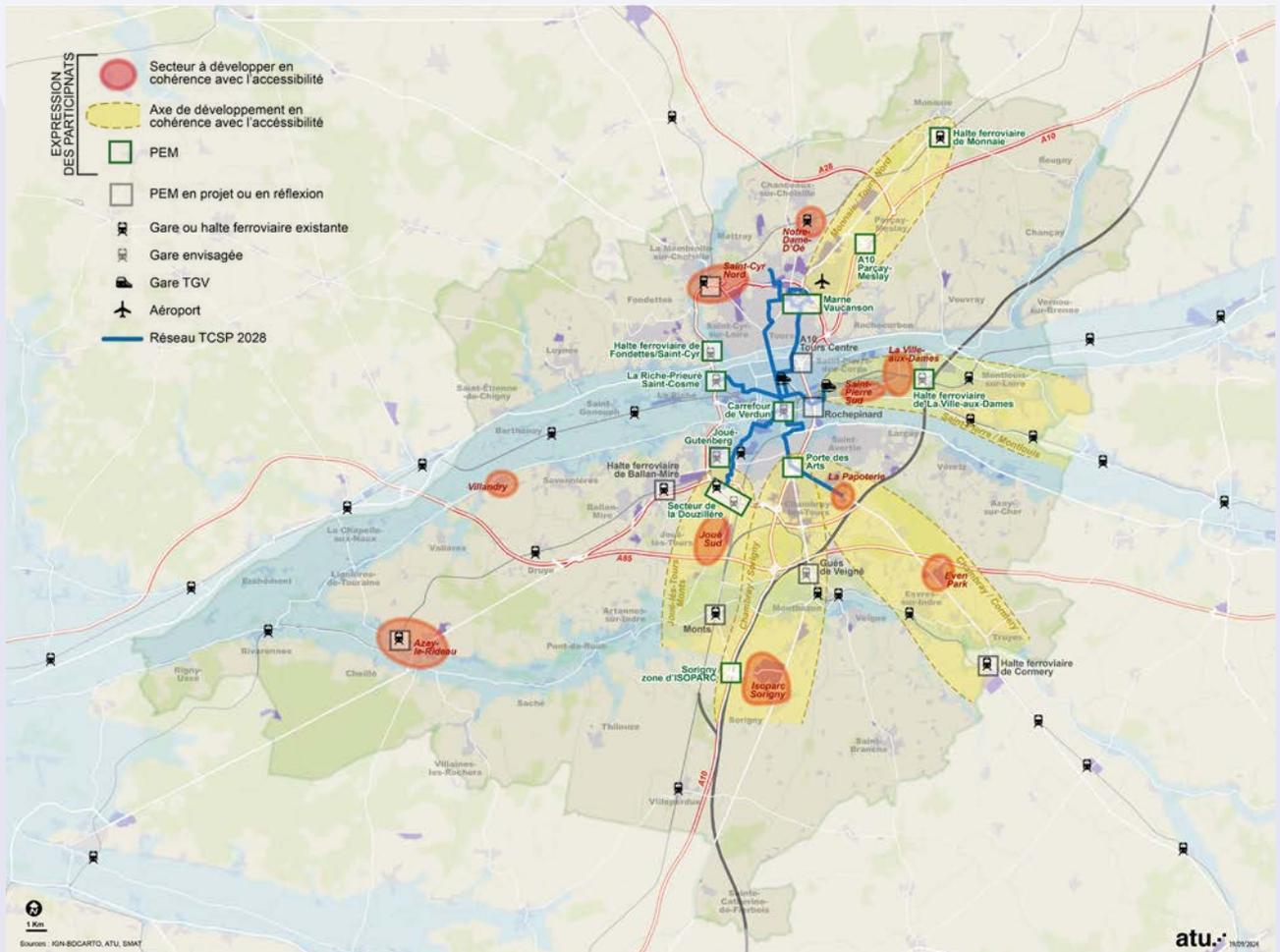
Elles coïncident pour la plupart avec les différentes réflexions en cours sur le territoire de l'agglomération tourangelle. On retrouve ainsi les axes :

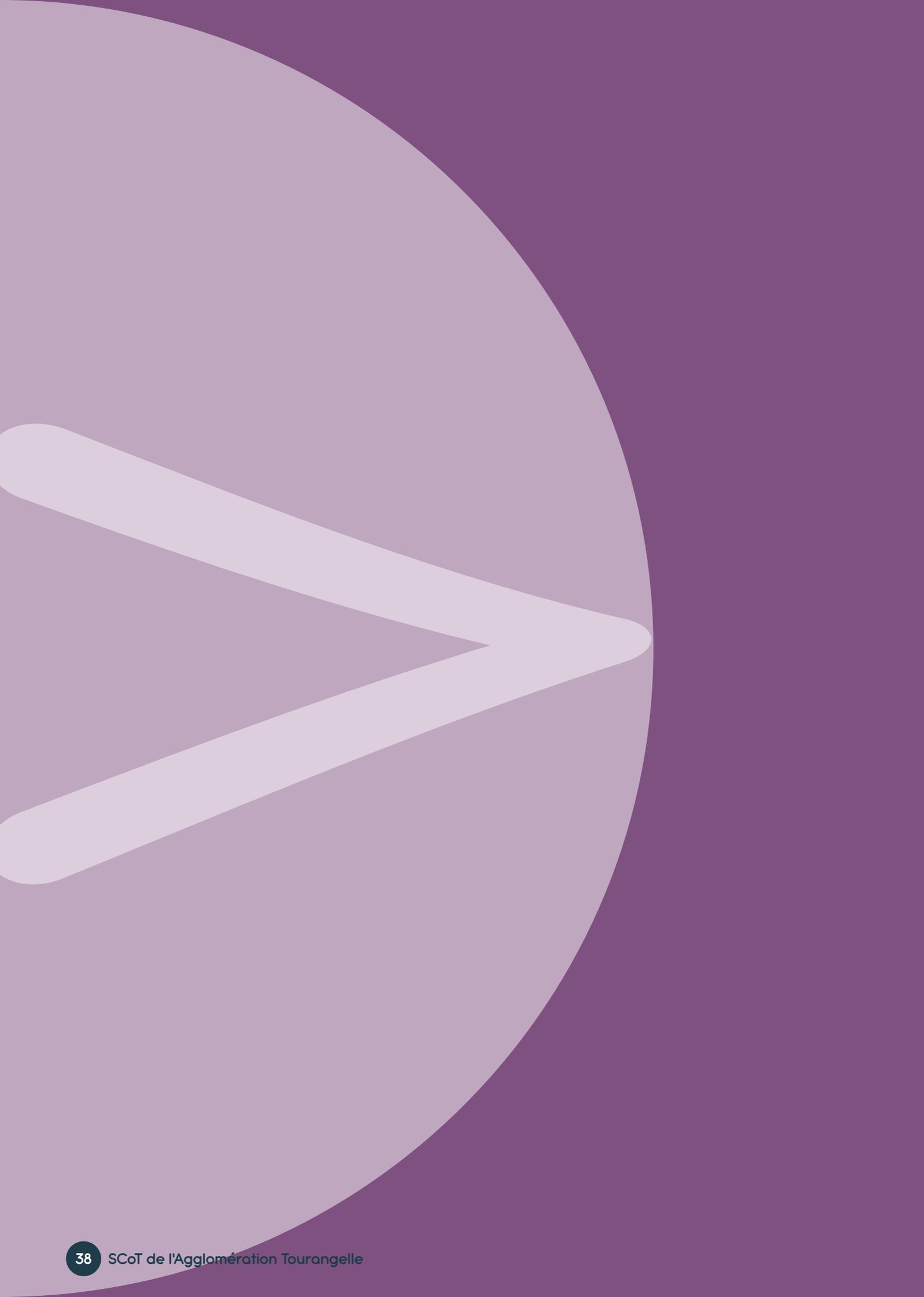
- Vaucanson - Monnaie
- Rochepinard - Montlouis-sur-Loire
- Grandmont - Cormery
- Grandmont - Sorigny
- Joué sud - Monts.

À l'intérieur de ces axes, figurent quelques secteurs que les participants estiment avec un potentiel de développement et d'intermodalité plus marqué (cf. carte ci-contre). Par ailleurs, les participants ont également relevé d'autres secteurs à forts enjeux de développement et d'intermodalité, en-dehors de ces axes.

Concernant les sites potentiels pour l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, l'atelier a permis de confirmer plusieurs lieux intégrés aux démarches de Service Express Régional Métropolitain (SERM) et d'Autoroute Bas-Carbone (ABC). Toutefois, les sites des Gués de Veigné, des haltes ferroviaires de Ballan-Miré, de Cormery et de Monts n'ont pas été mentionnés par les participants. Ils sont néanmoins repris dans la carte de synthèse page suivante.

Plan de synthèse des propositions des participants sur la cohérence entre développement urbain et accessibilité





POUR EN SAVOIR PLUS

> QUELQUES LECTURES INSPIRANTES

- Convergence des mobilités : étude prospective pour une articulation des réseaux de mobilité en Touraine, ATU avril 2024 : <http://www.atu37.org/blog/2024/02/convergence>
- Étoile ferroviaire de Tours, analyse du potentiel humain de chaque corridor, ATU 2017 : <http://www.atu37.org/Download/pdf/EFdeTours.pdf>
- Les transports face au défi de la transition énergétique : exploration entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Thèse Aurélien BIGOT, 2020 : <https://theses.hal.science/tel-03082127>
- Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités, 20 ans pour réussir collectivement les déplacements de demain, CGEDD et France Stratégie, 2022 : <https://www.strategie.gouv.fr/publications/prospective-2040-2060-transports-mobilités-20-ans-reussir-collectivement-deplacements>

> DES PERSONNES RESSOURCES

- Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle :
Caroline Martenot-Manac'h, c.martenot@scot-agglotours.fr, 02.47.80.11.68 ;
<https://www.SCoT-agglotours.fr/>
- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours :
Olivier Schampion, schampion@atu37.fr ; 02.47.71.70.88 ;
<http://www.ATU37.org/>

M
O
B
I
L
I
T
É

