



1^{ÈRE} RENCONTRE DU SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN DE TOURAINE

Le jeudi 24 avril se déroulait la première rencontre SERM de Touraine à Saint-Pierre-des-Corps qui a réuni de nombreux acteurs du territoire et des référents nationaux de la démarche des SERM : élus, partenaires techniques, acteurs de l'aménagement du territoire, représentants d'usagers. L'évènement a été organisé par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours.

Le colloque intervient quelques mois après la labellisation du SERM de Touraine par l'État le 24 juin 2024. Il a pour ambition de rappeler :

- la nécessité du dialogue entre les différents acteurs territoriaux et techniques
- l'importance de l'impact sur la ville des réseaux de transport
- les objectifs du SERM : l'intermodalité, la décarbonation, le désenclavement

INTRODUCTION ET OUVERTURE

Le colloque s'ouvre par une allocution d'Olivier CONTE (Maire de Saint-Pierre-des-Corps), qui souligne la pertinence de sa commune à accueillir l'événement : marquée par l'histoire industrielle et ferroviaire.

L'intervention suivante par Cathy SAVOUREY (Présidente de l'ATU), a rappelé les missions de l'agence d'urbanisme dans l'élaboration du projet SERM : rédaction du dossier de labellisation, réalisation des études urbaines et animation du dialogue partenarial. Puis Xavier LUCQUET, Secrétaire Général de la préfecture d'Indre-et-Loire, a précisé que le SERM de Touraine s'inscrit dans la continuité des politiques de mobilité bas carbone déjà engagées sur le territoire (plan vélo, tramway, autoroute bas-carbone), tout en soulignant la singularité de la Touraine avec son étoile ferroviaire à 8 branches.



CADRAGE DES DÉBATS

□ Édouard PARANT

Coordinateur national des SERM, il intervient sur le rôle de l'État dans la démarche : labellisation, cadrage, accompagnement technique et financier. Il décline les objectifs de la loi SERM en plusieurs volets : développement de l'offre de transport pour desservir les zones périurbaines, levée des freins à la mobilité (tarification, intermodalité, stationnement), amélioration de l'information voyageurs, et articulation avec le développement urbain. Fort de son expérience dans l'élaboration du SERM Girondin, il insiste sur la nécessité d'une stratégie de sobriété foncière dans les projets de développement des réseaux de transport.



□ Thomas ALLARY

Directeur national du programme SERM chez SNCF Réseau/Gares & Connexions, il intervient en tant que grand témoin. Il insiste sur la nature servicielle du SERM, dont l'infrastructure (notamment ferroviaire) n'est que le support. Il détaille les contraintes spécifiques que le transport ferroviaire implique en précisant l'enjeu de rattraper les retards d'investissements sur le réseau ferré national. L'élaboration d'un SERM se construit au fil du temps, étape par étape, dans une démarche progressive où l'on met en avant les mises en services.



À retenir

→ La situation favorable de l'agglomération tourangelle (étoiles ferroviaire et autoroutière) représente un atout indéniable pour le développement du SERM. L'enjeu est de s'appuyer sur ces infrastructures pour développer au fil du temps, des services efficaces et corrélés au développement des territoires.

TABLE RONDE N°1

Comment le SERM réinvente l'aménagement du territoire ?

Participants :

- **Emmanuel DENIS**, Maire de Tours, Vice-Président Mobilités de Tours Métropole Val de Loire, Président du Syndicat des Mobilités de Touraine ;
- **Philippe FOURNIÉ**, Vice-Président délégué aux mobilités, aux transports et aux intermodalités à la Région Centre-Val de Loire ;
- **Patrick MICHAUD**, Maire de Veigné, Vice-Président chargé des infrastructures routières, du transport scolaire et des mobilités douces du Département d'Indre-et-Loire ;
- **Brigitte DUPUIS**, Maire de Château-Renault, Présidente de la Communauté de communes du Castelrenaudois.

□ Emmanuel DENIS

Pour lui, le SERM est un moyen de prolonger le réseau de transport métropolitain en dehors du périmètre de l'agglomération. Cela permet d'offrir aux habitants de la métropole et aux habitants extérieurs à la métropole, des solutions de mobilité pour limiter l'usage individuel de la voiture. Le SERM met alors en place un système de réciprocité entre les territoires.

Il indique également que l'ensemble des usagers ne viennent pas au centre de Tours, et qu'il est donc nécessaire de créer de nouvelles centralités périphériques à l'hypercentre de Tours. Leur développement pourrait amener à réduire les temps de transport, et se rapprocher ainsi du concept de la « ville du ¼ d'heure ».

Enfin, il mentionne l'intérêt de privilégier l'optimisation des infrastructures existantes.

□ Philippe FOURNIÉ

Il renchérit sur l'importance du dialogue entre les territoires, en insistant sur la nécessité de co-construire, de co-choisir et de co-financer les projets du SERM. Il met en avant trois aspects essentiels des projets : les services aux usagers, les investissements sur les infrastructures et la décarbonation au travers de l'électrification des matériels roulants.



□ Patrick MICHAUD

Il précise le rôle clé de l'usage des routes dans l'aménagement du territoire, et notamment son évolution qui s'est enclenchée déjà depuis plusieurs années. Le maire illustre son propos avec l'exemple de la halte des Gués de Veigné. Il démontre comment, dans un contexte périurbain, la LGV et les autoroutes A10 et A85, pourtant sources de nuisances, ont constitué un terrain propice à l'émergence du covoiturage. Le SERM est un moyen d'accompagner ces dynamiques à travers les études déjà engagées sur l'ouverture de la halte, et le renforcement de l'offre de transport routier.

□ Brigitte DUPUIS

Elle apporte le point de vue de son territoire et met en avant la diversité des mobilités sur l'ensemble des territoires d'Indre-et-Loire (travail, autres motifs, tourisme). Elle évoque notamment le nombre important d'habitants éloignés de la gare de Château-Renault et qui se rendent régulièrement dans la métropole. Cela implique la nécessité de développer des services de mobilités complémentaires au train. Elle approfondit le sujet avec les liens de son territoire vers le secteur d'Amboise et de Bléré, voire jusqu'à Loches. Ces relations inter-EPCI sont également à prendre en compte dans un projet de SERM. Ce débat a suscité de nombreuses questions du public sur l'accessibilité, le maillage du territoire ou encore la desserte des zones d'activités.



À retenir

- L'impact des nouvelles gares (Veigné, Verdun, Fondettes) sur le territoire est à anticiper. La diversité des usages des mobilités (professionnels, tourisme...) doit être mieux prise en compte. Intégrer les opportunités offertes par le réseau routier pour compléter les offres ferroviaires, notamment pour desservir les zones économiques à proximité des grands axes routiers et autoroutiers.

TABLE RONDE N°2

Urbanisme et mobilités, regards croisés

Participants :

- Hiba DEBOUK, Directrice déléguée - Territoires, AREP
- Pierre LANDEAU, Directeur du développement, VINCI Autoroutes / Réseau Cofiroute
- Isabelle CARRON, Directrice Générale de la SET

□ Hiba DEBOUK

Pour elle, le SERM pourrait avoir un impact sur l'étalement urbain comme cela a pu être le cas en Ile-de-France à la suite des mises en service des lignes RER. Ainsi, c'est aux acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement que revient la charge de maîtriser ces effets potentiels, en instaurant des stratégies sur le déploiement des pôles d'échanges multimodaux, et sur les maîtrises foncières. L'intensification urbaine doit être ciblée et corrélée au développement des réseaux de transport, en tenant compte des spécificités de chaque territoire. Tout ceci doit se traduire dans les documents d'urbanisme, et pourrait même aller jusqu'à la mise en place de contrats « urbains » entre les acteurs de l'aménagement et des transports.

□ Pierre LANDEAU

Il a poursuivi la réflexion avec l'exemple des impacts sur les territoires des mobilités sur le réseau autoroutier. Ce réseau émet actuellement 25% des émissions de CO² de secteur des transports routiers. Il est donc nécessaire de décarboner les usages autoroutiers. C'est l'esprit de la convention autoroute bas-carbone, signée en 2021 entre Cofiroute et Tours Métropole Val de Loire. Il cite en exemple les pôles d'échanges autoroutiers de Briis-sous-Forges et de Longvilliers en Essonne, sur l'A10, comme équipements qui ont apportés de nouvelles solutions de mobilités aux habitants de ces territoires ruraux. Il démontre ainsi que le SERM doit devenir un système dans lequel s'intègre l'infrastructure autoroutière, rendue complémentaire aux services ferroviaires.

□ Isabelle CARRON

Elle a apporté un regard d'aménageur, mettant en avant les opportunités économiques et sociales créées par les projets SERM, notamment le désenclavement des territoires et la réhabilitation des zones d'activités. Les pôles d'échanges ouverts dans les projets de SERM s'inscrivent comme des opportunités pour améliorer la distribution des fonctions urbaines dans les territoires desservis.

**À retenir**

- La mise en place d'un projet de mobilités de cette envergure implique la nécessité d'instaurer des stratégies foncières pour développer harmonieusement les territoires. Celles-ci peuvent s'effectuer par le biais de contractualisation, comme des « pactes urbains ». Le dialogue entre les différents acteurs devient alors essentiel à la réussite de ces démarches.

PRÉSENTATION

Étude urbaine et d'aménagement autour des points d'accès au SERM

□ Olivier SCHAMPION

En charge des mobilités au sein de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU), il présente une synthèse de l'étude urbaine en cours dans le projet de SERM de Touraine et détaille la méthodologie en deux phases :

→ Phase 1 : un diagnostic multithématique élaboré sur un panel de 20 futurs points d'accès au SERM qui permet de dégager une typologie de ces espaces. Chaque type de site renvoie à un enjeu qui croise développement de l'accessibilité multimodale et développement ou préservation du contexte urbain et environnemental existant. Ce diagnostic sera accompagné d'un référentiel de planification urbaine qui proposera les outils réglementaires adéquats pour chaque type de points d'accès au SERM. Dans cette première phase, l'ATU a également réalisé un cahier des « sites inspirants », dont certains exemples sont présentés en fin d'intervention (le Bouscat et Gujan-Mestras dans le SERM de Gironde, La Bâtie dans le SERM de Grenoble, Chambésy dans le SERM franco-suisse du Léman Express, Barneveld Noord au Pays-Bas) ;

→ Phase 2 : 10 points d'accès au SERM diagnostiqués seront retenus pour des études plus approfondies sur les évolutions possibles de leurs environnements. Ces études démarreront à partir de la typologie et des enjeux définis en phase 1.



Étude urbaine et d'aménagement autour des points d'accès au SERM



□ L'IDENTITÉ DU SITE D'ÉTUDE

□ Typologie du site* :

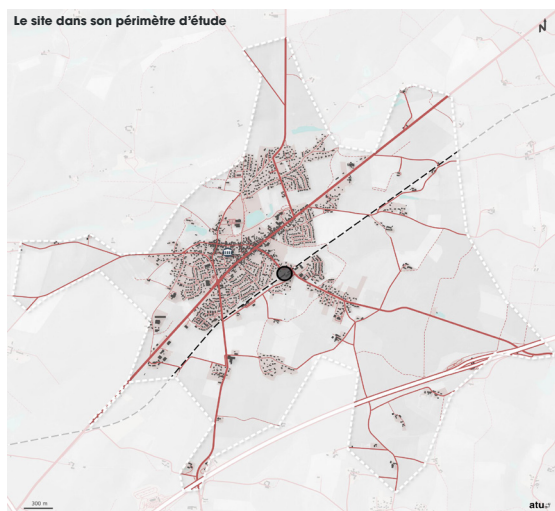
Pôle local intermédiaire : point d'accès au SERM situé entre les portes métropolitaines et les têtes de ligne.

*Référence à l'étude Convergence - ATU 2024

□ Superficie du périmètre d'étude :

(basée sur 10' en vélo)

12,1 km²



Réseau routier
— Autoroute
— Route rapide
— Route primaire
— Route secondaire
— Route tertiaire
— Chemin

Réseau ferré
— LGV
— Voie ferrée

Repères
— Point d'accès au SERM
— Mairie

□ LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Démographie

□ Nombre d'habitants dans le périmètre d'étude du site en 2019 :

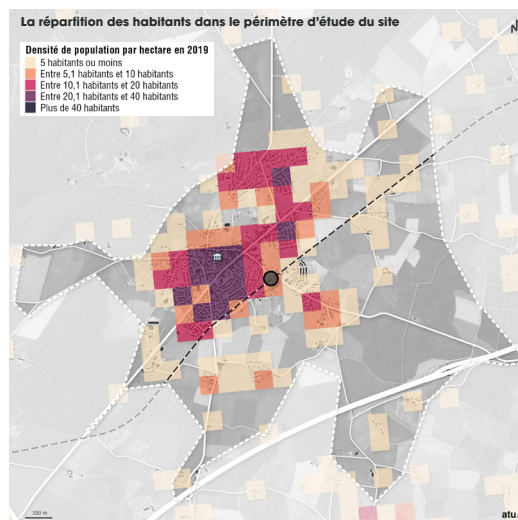
3 980

□ Part des habitants de Monnaie vivant dans le périmètre d'étude du site :

84%

□ Densité moyenne d'habitants par hectare dans le périmètre d'étude du site :

8





SYNTHÈSE ET CLOTURE

■ Emmanuel DENIS

En synthèse, le Maire de Tours et Vice-Président mobilités de Tours Métropole Val de Loire, retient que le SERM est projet de long terme marqué par des avancées progressives, et que celui-ci a déjà commencé, à travers l'ouverture de la gare de Fondettes ou l'harmonisation billettique prévue en décembre 2025. Il annonce que la décision vient d'être prise : les prochaines Journées des mobilités du quotidien, organisées par l'association Objectif RER métropolitain, seront accueillies à Tours. L'événement se tiendra en janvier 2026.

■ Frédéric AUGIS

Président de Tours Métropole Val de Loire, conclue en exprimant sa volonté de faire de la métropole un laboratoire d'expérimentation des mobilités. Il souhaite également que le SERM de Touraine devienne précurseur dans son approche sur l'aménagement du territoire. Il remercie l'ensemble des participants à cette première rencontre du SERM de Touraine pour la qualité des échanges, et confirme l'accueil en Touraine de la prochaine édition des journées nationales de la mobilité du quotidien, organisées par l'association Objectif RER métropolitain, en janvier 2026.

