

**SERM** Service Express  
Régional Métropolitain  
de Touraine

# SYNTHÈSE DOSSIER DE STATUT



# ÉDITO

---

Le présent dossier constitue la demande officielle de statut du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Touraine. Il comprend un corps principal détaillant les ambitions, les modalités de mise en œuvre, la gouvernance et les leviers de financement du projet, ainsi que plusieurs annexes techniques. Il est accompagné d'un courrier de demande de statut SERM, signé par l'ensemble des collectivités membres du comité de pilotage.

Ce dossier est l'aboutissement de plus de deux années de travail concerté, mobilisant l'ensemble des acteurs du territoire autour d'une vision commune : transformer durablement la mobilité du quotidien en Touraine. Il incarne une volonté unanime de répondre aux enjeux environnementaux, de désenclaver les territoires, et de soutenir le développement économique local.

Initialement non retenu parmi les projets à prioriser, le SERM de Touraine a su démontrer sa pertinence et sa maturité. Sa labellisation en juin 2024, parmi les premiers projets reconnus au niveau national, ainsi que l'organisation de la concertation publique à l'été 2025, comme aucun autre SERM n'a fait jusqu'à

présent, ont marqué des étapes décisives dans sa consolidation.

Les porteurs du projet remercient les services de l'État pour l'attention portée à ce dossier et saluent l'engagement de l'ensemble des contributeurs. Ils se tiennent pleinement disponibles pour tout échange complémentaire nécessaire à l'instruction de cette demande.

## LE SERM, UN PROJET PORTÉ PAR L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU TERRITOIRE



Le projet de Service Express Régional Métropolitain de Touraine est un projet piloté par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des Mobilités de Touraine.



Avec le soutien de l'État français et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, de l'ensemble des Établissements Publics de Coopération Intercommunale du territoire, de l'Agence d'Urbanisme de Touraine ainsi que des gestionnaires d'infrastructures de mobilité, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et VINCI Autoroutes.

Et avec la participation de représentants citoyens, comme le CESER (Conseil Économique, Social et Environnemental de la Région), le CODEV (Conseil de Développement) de Tours Métropole Val de Loire, et d'associations citoyennes, par exemple l'ADTT (Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine).



## QU'EST-CE QU'UN SERM ?

Un **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** est un projet visant à améliorer et faciliter les mobilités quotidiennes des habitants d'une métropole et de son aire d'attraction sous tous les aspects (cadencement de l'offre, volet environnemental, économique, social, serviciel, etc.).

Le SERM s'appuie principalement sur le ferroviaire, complété par d'autres modes de transport tels que les cars à haut niveau de service, la mise en place de réseaux cyclables et, le cas échéant, des services de covoiturage ou d'autopartage. Il vient en complément des offres de transport en commun urbaines (tram, bus) et régionales (trains et cars TER de plus long parcours au-delà du périmètre d'attraction de la métropole). Toutes ces offres de transport prennent appui sur la création ou l'adaptation de gares ou d'espaces qui concentrent en un même lieu plusieurs modes de déplacement, les pôles d'échanges multimodaux.

Introduits par la loi d'orientation des mobilités de 2019<sup>1</sup> et concrétisés par une loi dédiée en 2023<sup>2</sup>, des projets SERM ont émergé dans plus d'une vingtaine d'agglomérations de France.

<sup>1</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

<sup>2</sup> Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains

## LES OBJECTIFS DES SERM

- Repenser le territoire pour améliorer la qualité des transports du quotidien et offrir une meilleure accessibilité ;
- Désenclaver les territoires périphériques et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains ;
- Faciliter les déplacements pour privilégier les solutions alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, autopartage, covoiturage) ;
- Décarboner les mobilités et réduire la pollution atmosphérique.

Le SERM de Touraine s'inscrit dans une démarche de transformation des mobilités autour de Tours Métropole Val de Loire dans trois domaines :



**Les déplacements** : en augmentant l'offre en mobilités durables tous modes (trains, cars, autopartage, covoiturage...);



**Les services** : en connectant ces mobilités entre elles grâce à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (zones aménagées pour favoriser le passage d'un mode de transport à un autre), et grâce à des services multimodaux tels que des tarifs et des titres de transport adaptés ;



**L'aménagement** : en structurant le territoire autour de ce nouveau réseau. Il s'agit alors de coordonner les politiques d'aménagement avec les politiques de mobilité.

## COMMENT ÊTRE RECONNU SERM ?

Pour être reconnu SERM par l'État, deux étapes sont nécessaires :

- La réalisation d'un **dossier de labellisation**, présentant l'ambition du SERM, les acteurs mobilisés, le périmètre concerné et les orientations stratégiques.

Ce document offre également une vue d'ensemble sur les études réalisées ou à réaliser ainsi que sur les projets qui pourraient être portés dans le cadre de ce nouveau réseau. Le *27 juin 2024*, le SERM de Touraine a fait partie des 15 premiers projets qui ont obtenu la labellisation de l'État.

- Une fois la labellisation obtenue, les études se poursuivent pour préparer un plan de déploiement du projet SERM. Moins théorique que le dossier de labellisation, ce plan de déploiement a vocation à présenter le contenu opérationnel du projet, retraduit sous forme de feuilles de route thématiques, accompagnées d'un calendrier et d'un plan de financement. Il s'agit du **dossier de demande de statut**, objet de la présente synthèse.

# SOMMAIRE

- 1. Le SERM de Touraine : une mise en œuvre territorialisée au sein d'un contexte historique et politique favorables ..... p. 7**
- 2. La mobilité en Touraine : une politique partagée depuis de nombreuses années ..... p. 10**
- 3. Mobilités de demain : un SERM au service des usagers et du territoire ..... p. 16**
- 4. Le SERM dans les territoires ..... p. 20**
- 5. Le dialogue territorial et institutionnel au cœur du dispositif de gouvernance du projet ..... p. 29**
- 6. Trajectoire globale de mise en œuvre du projet ..... p. 34**
- 7. Synthèse du budget et financement ..... p. 36**
- 8. Évaluation du projet ..... p. 41**



# 1 Le SERM de Touraine : une mise en œuvre territorialisée au sein d'un contexte historique et politique favorables

## Un territoire au carrefour de l'histoire et de la mobilité

La Touraine, riche de son patrimoine historique et culturel, s'est affirmée comme un carrefour de mobilité depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Sa position géographique centrale, à l'intersection de grands axes nationaux (Paris - Bordeaux, Nantes - Lyon, Caen - Tours), a favorisé le développement d'un réseau ferroviaire dense, avec Tours et Saint-Pierre-des-Corps comme pôles majeurs. L'essor de l'automobile et des autoroutes (A10, A85, A28) au XX<sup>ème</sup> siècle a renforcé l'accessibilité, mais aussi la dépendance à la voiture et la périurbanisation.

L'ouverture des lignes à grande vitesse (LGV Atlantique en 1990, Sud Europe Atlantique en 2017) a consolidé le rôle de la Touraine comme moteur économique régional ; mais parallèlement, les lignes secondaires ont été délaissées. Des programmes de régénération, d'électrification et de réouverture de haltes depuis le début du XIX<sup>ème</sup> siècle ont amorcé la transition vers un modèle de mobilité plus durable.

## Un contexte de métropolisation et de transition écologique

La métropolisation de Tours a entraîné une forte croissance démographique et une concentration des emplois,

accentuant les flux domicile-travail dont près de 90% sont réalisés en voiture. Ce modèle génère congestion, pollution et dépendance énergétique. La transition vers des mobilités décarbonées (train, car express, vélo, covoiturage) devient une priorité, nécessitant une offre renforcée, interconnectée et accessible.

## Une mobilisation politique exemplaire autour du projet de SERM

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Touraine est porté par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole, le Département d'Indre-et-Loire et les intercommunalités. Dès janvier 2023, une déclaration d'intention pour un RER métropolitain a été signée, évoluant rapidement vers une démarche SERM, soutenue par la Loi d'Orientation des Mobilités (2019) et les annonces présidentielles de 2022.

La signature du volet « Mobilités » du CPER 2021-2027 en novembre 2023 a permis de lancer le projet. La phase de préfiguration, engagée fin 2023, a permis de poser les bases d'une gouvernance partagée, d'un calendrier de travail et d'une feuille de route structurée. La labellisation officielle du SERM de Touraine à l'été 2024 a marqué une reconnaissance nationale. Des actions concrètes ont suivi : réouverture de haltes ferroviaires, intégration tarifaire, études prospectives.



*Signature de la déclaration d'intention pour un RER Métropolitain en Touraine le 27 janvier 2023*

En avril 2025, la première rencontre du SERM à Saint-Pierres-des-Corps a rassemblé plus de 150 participants, illustrant l'adhésion locale.

## Les objectifs du SERM de Touraine

- 1 Désenclaver les territoires ruraux et périurbains.** Création de haltes ferroviaires et routières, renforcement des liaisons vers les zones d'activités.
- 2 Favoriser le report modal vers les mobilités décarbonées.** Réduction de 20 % de l'autosolisme, doublement de la part des transports collectifs, réduction de la pollution atmosphérique, triplement de

l'usage du vélo, réduction de 50 % des émissions de GES d'ici 2040.

- 3 Améliorer l'intermodalité et les connexions entre réseaux.** Développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour connecter train, car, bus urbain, covoiturage, tram et vélo.
- 4 Harmoniser les services et les politiques tarifaires.** Titres de transport unifiés (support multimodal), systèmes d'information partagés, équité tarifaire entre réseaux à l'échelle du SERM (intégration tarifaire).
- 5 Articuler mobilité et aménagement du territoire.** Densification urbaine autour des gares, limitation de l'étalement urbain, cohérence entre urbanisme et transport.

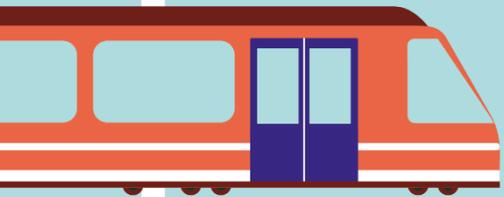
Le projet SERM vise donc à transformer la mobilité en Touraine, de manière à proposer une offre complète visant en priorité les déplacements domicile-travail, domicile-études, tout en veillant aux autres besoins (loisirs, tourisme, achats), et en permettant le désenclavement des territoires et au développement économique de la Touraine.

Grâce aux **engagements forts des partenaires politiques**, des projets phares émergent déjà :

- La **convention Autoroutes Bas Carbone** ;
- Le **Projet Partenarial d'Aménagement Porte Est Métropolitaine**.



## 2 La mobilité en Touraine : une politique partagée depuis de nombreuses années



## La gouvernance de la mobilité

La politique de mobilité en Touraine repose sur une gouvernance partagée entre plusieurs niveaux d'acteurs :

- **La Région Centre-Val de Loire** est l'autorité organisatrice principale, détenant la compétence mobilité sur 10 EPCI sur 15.
- **Les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)** structurent l'action sur 14 bassins, coordonnant les services ferroviaires, routiers et interurbains.
- **Les EPCI** développent des plans de mobilité locaux intégrant urbanisme, transition écologique et accessibilité.
- **Le Département et les communes** assurent la gestion du réseau routier et le développement des mobilités douces.

Cette organisation permet une approche cohérente et territorialisée, adaptée à la diversité des besoins.

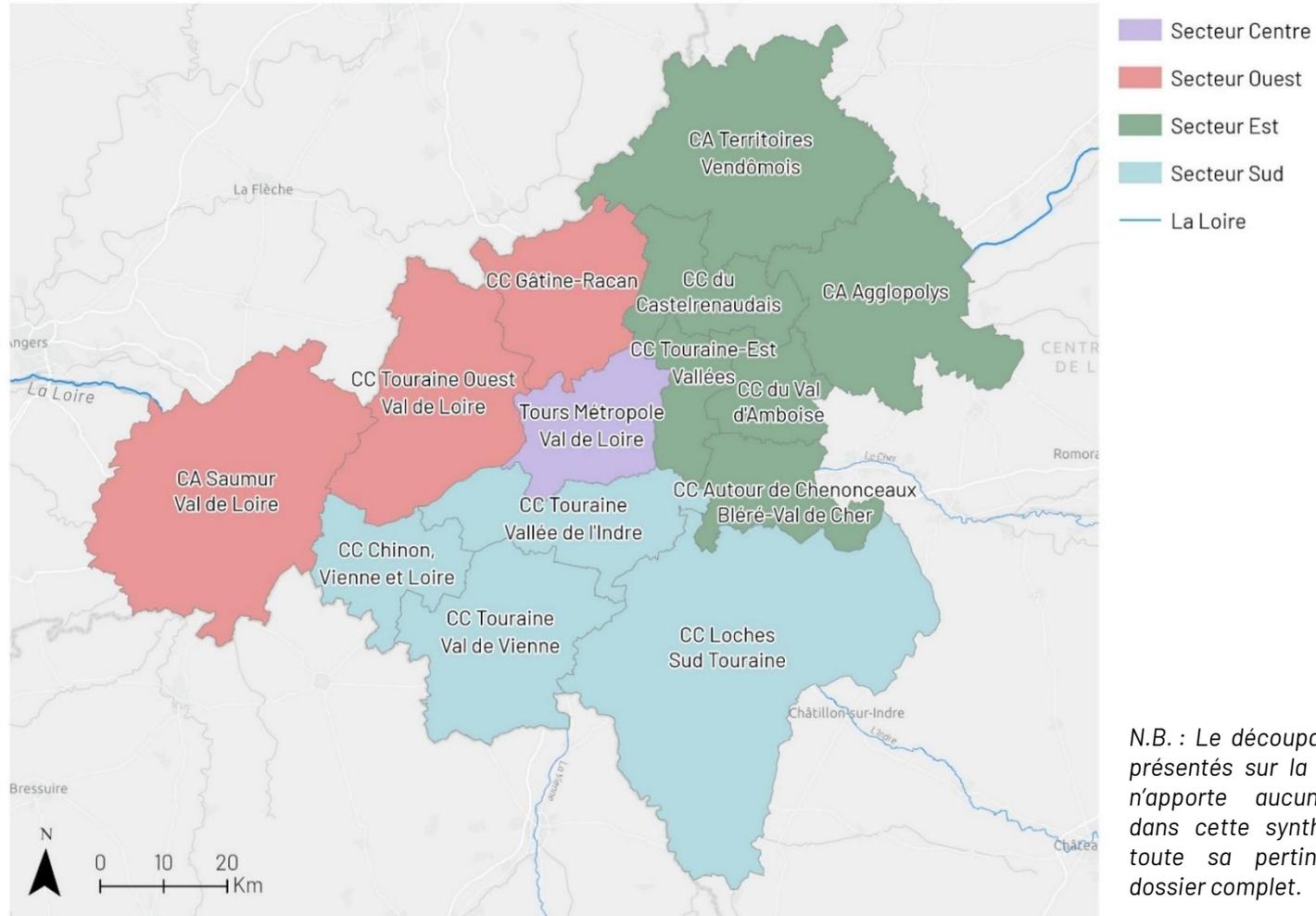
## Le périmètre du SERM de Touraine

Le périmètre du SERM de Touraine retenu :

- Inclut **l'intégralité du département d'Indre-et-Loire (37)**, cœur historique et démographique du projet ;
- **S'étend aux intercommunalités voisines** concernées par les échanges quotidiens :
  - La **Communauté d'agglomération Saumur Val de Loire (49)** ;
  - La **Communauté d'agglomération Blois Agglopolys (41)** ;
  - La **Communauté d'agglomération Territoires Vendômois (41)**, cette dernière ayant exprimé sa volonté d'intégrer le périmètre, validée lors du COPIL du 21 janvier 2025. Elle témoigne ainsi de la prise en compte des volontés locales dans la construction du périmètre du SERM.
- Repose sur **une lecture élargie des dynamiques ligériennes**, traduisant l'importance de l'axe Tours – Blois – Orléans mais aussi de la dorsale Tours – Saumur – Angers, en lien avec la Loire comme colonne vertébrale du développement régional.

Ce périmètre, aligné sur la réalité des flux, conditionne la pertinence et l'efficacité du SERM comme levier de mobilité durable à l'échelle du bassin de vie tourangeau.

## PÉRIMÈTRE DU SERM DE TOURAINE



*N.B. : Le découpage en secteurs présentés sur la carte ci-contre n'apporte aucune information dans cette synthèse ; il trouve toute sa pertinence dans le dossier complet.*

## Un territoire contrasté : atouts et vulnérabilités

### Structure démographique et économique

- **Forte polarisation autour de Tours**, moteur économique et centre des flux domicile-travail.
- **Contrastes marqués** : croissance démographique en périphérie métropolitaine, mais vieillissement et déclin dans les zones rurales.
- **Inégalités sociales marquées** : 19 quartiers prioritaires (QPV) concentrent 8 % de la population, avec des taux élevés de chômage et de précarité.

### Environnement et risques

- Occupation du sol dominée par l'agriculture et les forêts, mais avec des surfaces artificialisées récemment restant importantes.
- Plusieurs vallées (Loire, Indre, Cher...) où se concentre naturellement l'habitat, des plateaux inégalement denses
- Vulnérabilités croissantes face aux aléas climatiques, le principal risque étant le risque inondation
- Nécessité d'adapter les infrastructures et de préserver les espaces naturels.

## Diagnostic des mobilités

### Les modes de transports utilisés

- Parts modales :
  - Hors métropole : voiture > 70 %, marche 18-25 %, vélo marginal (1-4 %).
  - Tours Métropole Val de Loire : voiture 51,6 %, marche 32 %, vélo 3,4 %, transports en commun 10,8 %.
- Les QPV bien desservis montrent un usage plus élevé des modes actifs et collectifs.

### Les réseaux existants

- Ferroviaire : étoile tourangelle avec 8 branches, mais disparités de desserte et régularité d'offre inégale.
- Routier : maillage dense (A10, A85, A28), mais congestion importante autour de Tours.
- Cars interurbains Rémi : 41 lignes, surtout orientées vers Tours-Centre, peu attractives pour les actifs car historiquement pensées pour des scolaires et parfois redondantes avec le ferroviaire.
- Réseaux urbains : 5 réseaux (Fil Bleu à Tours, Azalys à Blois, Move à Vendôme, Ogalo à Saumur, Sittravel à Chinon) + initiatives communales (Amboise, Château-Renault).

## Nouvelles mobilités

- Covoiturage : fort potentiel, 39 aires existantes, plateformes actives (Blablacar Daily, Karos).
- Vélo : 1 756 km d'itinéraires, une étoile cyclotouristique avec des véloroutes majeures (La Loire à vélo...), plans directeurs locaux, services de location et d'aide à l'achat.
- Autopartage : offres existantes (Citiz, Rémi+, Ogalo), mais morcelées.
- Transport à la demande (TAD) : dispositifs adaptés aux zones peu denses, avec réservation mobile ou téléphonique.

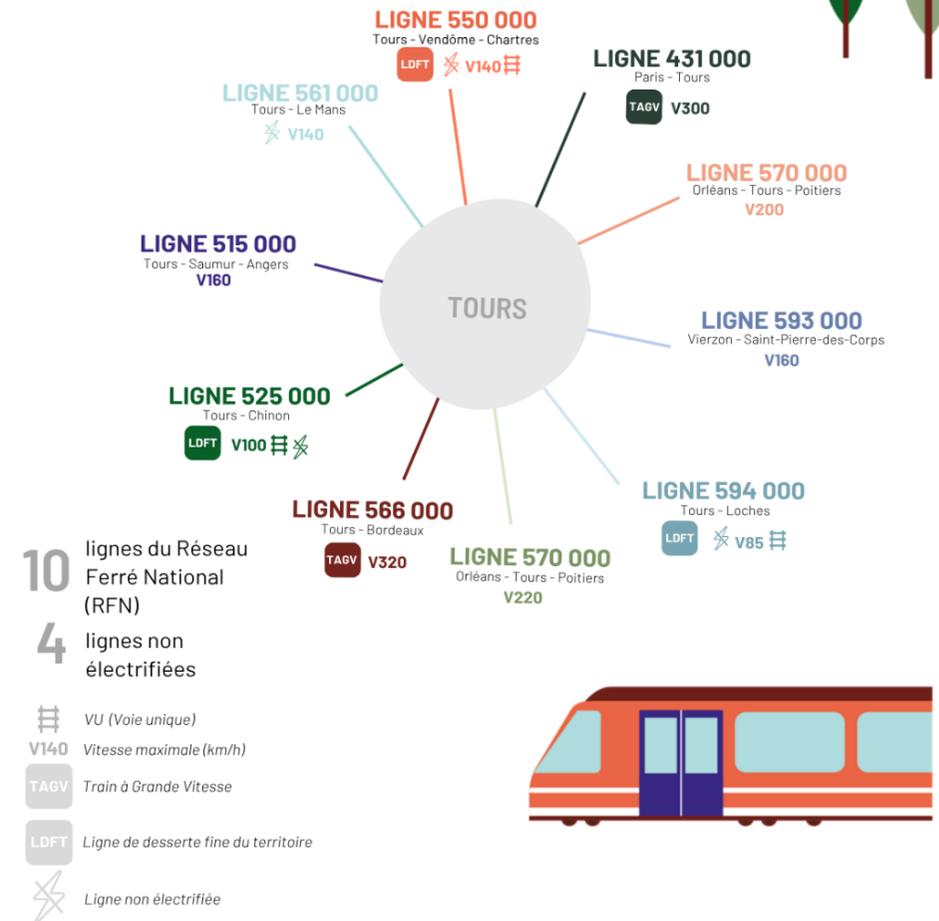
## Accessibilité PSH

- Schémas nationaux et régionaux en cours de mise en œuvre pour les gares ferroviaires (~10% des gares) et points d'arrêts routiers

## Tarifcation et intermodalité

- Multiplicité des grilles tarifaires selon les autorités organisatrices.
- Initiatives d'intégration : Rémi Zen Multi, carte JVMalin, correspondances intégrées.
- Démarche d'interopérabilité engagée, avec supports physiques et numériques variés.

## CARACTÉRISTIQUES NOTABLES DES LIGNES DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS



\*(Uniquement les territoires desservis dans le périmètre SERM)

## Constats et enjeux clés pour le SERM

### Points forts

- Ossature ferroviaire et autoroutière permettant une large couverture du territoire autour de Tours.
- Maillage cyclable en développement.
- Diversité d'offres urbaines et interurbaines.
- Des sites touristiques majeurs à proximité d'infrastructures de transport.

### Points à améliorer

- Forte disparité d'accessibilité et de desserte, notamment en zones rurales et QPV.
- Dépendance à la voiture individuelle, congestion, enclavement périphérique.
- Réseau de cars d'abord conçu pour des scolaires.
- Fragmentation des systèmes de transport, manque de lisibilité et de coordination.
- Faible accessibilité du réseau aux personnes en situation de handicap.

### Les pistes de travail mises en œuvre dans le SERM

- **Maximiser l'utilisation** des 8 branches de **l'étoile ferroviaire** (voyageurs et fret) ;
- **Utiliser** les 5 branches **autoroutières** pour développer les mobilités durables là où c'est pertinent ;
- Repenser un **réseau de cars** comme un réseau d'abord à destination des voyageurs réguliers et **complémentaire au ferroviaire** ;
- Repenser les **services aux voyageurs** (tarification, distribution, information voyageurs...) pour simplifier le passage d'un mode de transport à un autre ;
- Développer les **pôles d'échanges multimodaux** (dont gares nouvelles), pour tous types d'usages, y compris en y développant les services ;
- Chercher à connecter certains **territoires ruraux** plus éloignés de la métropole ;
- Prendre en compte le **handicap** dans la conception de l'offre en transport d'aménagement du territoire ;
- Développer des offres complémentaires aux transports « lourds » via les **nouvelles mobilités** ;
- Développer le travail croisé entre mobilités et **aménagement**.

# 3

**Mobilités de demain : un SERM au service des usagers et du territoire**



Le SERM de Touraine représente une étape clé dans la transformation de la mobilité à l'échelle régionale. Ce projet incarne une volonté forte de doter le territoire d'un réseau de transport collectif performant, intégré et durable, offrant à l'ensemble des habitants, des usagers quotidiens comme des visiteurs, une alternative crédible et compétitive à la voiture individuelle.

## Un choc d'offre structurant et multimodal

Le SERM Touraine propose un **choc d'offre** sans précédent, fondé sur une montée en puissance coordonnée des services ferroviaires et routiers, avec une complémentarité forte avec les mobilités actives (vélo, marche), les nouvelles solutions partagées (covoiturage, autopartage) et le transport à la demande. Ce choc d'offre vise à améliorer **la fréquence et la régularité** sur tous les axes, avec une garantie d'au moins un train par heure (et **toutes les 30 minutes en pointe** sur 30 gares), et à **élargir l'amplitude horaire** de l'offre routière et ferroviaire (objectif 5h-23h).

Les offres ferroviaires et routières sont conçues de sorte à assurer une complémentarité train-car, éviter la concurrence sur un même axe, et garantir la desserte fine des territoires ruraux ou périphériques. Le réseau est structuré autour de pôles d'échanges multimodaux (PEM), connectés aux réseaux

cyclables, aux aires de covoiturage et aux offres de rabattement.

## Transition écologique et performance

**Le SERM s'inscrit dans une démarche de transition écologique ambitieuse**

- **Démarche de décarbonation** : Massification du report modal vers le transport collectif, verdissement accéléré des flottes (sortie du diesel pour les cars d'ici 2028, pour le ferroviaire d'ici 2035).
- **Gestion exemplaire des infrastructures** : Sobriété foncière, économie circulaire, préservation de la biodiversité, adaptation au changement climatique et à la résilience des ouvrages (entretien, choix des matériaux, anticipation des aléas).
- **Sécurité et robustesse** : Programme de sécurisation des passages à niveau, audits et prévention sur les arrêts routiers, analyses de robustesse sur l'exploitation ferroviaire pour garantir la ponctualité et la qualité de service.

Le projet prend aussi en compte les enjeux du transport de marchandises durable (développement du fret ferroviaire traversant et/ou desservant finement la Touraine, lien avec programmes logistique urbaine...)

## Expérience usager, inclusion et innovation

### Le SERM place l'usager au cœur de la transformation

- **Tarifification :**
  - Intégration tarifaire Rémi-Fil Bleu dès 2025 : utilisation possible du train à l'intérieur de la métropole pour les voyageurs Fil Bleu, et réciproquement sur certains trajets pour les voyageurs Rémi.
  - Déploiement d'une tarification unique sur le modèle du Pass Navigo (Pass SERM Touraine).
- **Billettique :** Développement d'une billettique numérique, du MaaS JVMalin pour permettre des achats de titres sans couture et l'information multimodale dès fin 2025, expérimentation du titre unique national.
- **Distribution et accompagnement :** Guichets physiques (maintenus dans certaines gares) et automatiques, formation des agents au conseil en mobilité, maintien de la vente à bord pour les cars.
- **Accessibilité universelle :** Feuille de route ambitieuse pour rendre accessibles 2/3 des gares et 100 % des arrêts routiers, adaptation continue du matériel roulant, aménagements systématiques pour les

personnes à mobilité réduite, les familles ou les seniors.

- **Amélioration et modernisation des services aux voyageurs :** Exigence accrue sur la ponctualité, la sécurité, la lutte contre la fraude et les violences sexistes, convergence des dispositifs régionaux et locaux, services innovants pour le tourisme durable.
- **Accompagnement au changement :** Information homogène (logo, onglets SERM, écrans dynamiques), campagnes de sensibilisation, conseil personnalisé.

#### Exemple de projet : le Pass SERM Touraine

- **Titre unique** pour tous les transports en commun du périmètre SERM (train, car, bus, tram) ;
- **Fonctionnement zonal** envisagé, avec tarif unique par zone ;
- Deux formules :
  - Courte durée avec support dématérialisé → usagers occasionnels ;
  - Longue durée avec support matérialisé (ex. carte JVMalin) → abonnés réguliers ;
- **Tarif attractif**, inférieur à la somme des abonnements actuels ;
- Accès aux **abris vélos sécurisés** en gare ;
- Coûts et investissements en cours d'analyse ;
- Déploiement progressif, débutant en Indre-et-Loire, objectif complet **avant 2030**.

## Articulation urbanisme-mobilité : des territoires en laboratoire

### Le SERM, un levier de transformation urbaine et territoriale

12 sites démonstrateurs ont été identifiés comme laboratoires urbains pour expérimenter des PEM exemplaires, de nouvelles formes de quartiers de gare, tester des montages opérationnels innovants et anticiper les usages de demain.

Chaque site fait l'objet d'un travail prospectif sur la programmation, les formes urbaines, la densification maîtrisée, la mixité fonctionnelle et la sobriété foncière, en lien étroit avec les stratégies locales de développement de l'habitat, de l'économie et des mobilités actives.

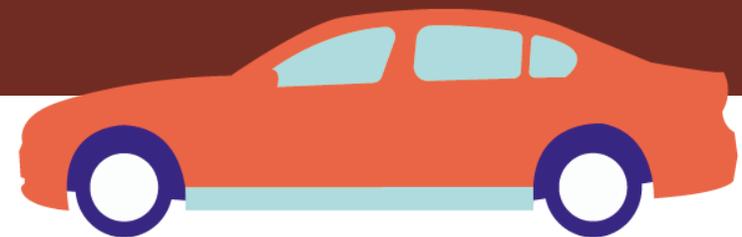
- **Intégration dans la planification** : Le SERM est inscrit dans le PDM du Syndicat des Mobilités de Touraine, le SRADDET, les SCoT, les PLU (avec leurs OAP), en cohérence avec les objectifs régionaux et nationaux (décarbonation, attractivité, urbanisme durable, mobilités actives).
- **Valorisation des centralités** : Les PEM et les haltes ferroviaires deviennent des leviers majeurs de recomposition urbaine, favorisant la densification autour des transports collectifs et limitant l'étalement urbain.

Le SERM de Touraine, par son choc d'offre multimodal, son approche inclusive, son exemplarité environnementale et son articulation fine avec l'aménagement du territoire, s'impose comme un catalyseur de changement pour une Touraine attractive, résiliente et accessible à tous.

### Accompagnement territorial du SERM Touraine

- **Desserte des populations** : ensemble des habitants et des emplois du SERM, dont les secteurs où résident les personnes les plus vulnérables ;
- **Secteurs stratégiques** : réflexions urbaines propres à chaque site, avec objectifs communs de rationalité du foncier ;
- **Documents d'urbanisme** : articulation avec les documents stratégiques (SRADDET, SCOT, PLU) en cours de révision ;
- **Documents de planification des mobilités** : articulation avec le PDM du Syndicat des Mobilités de Touraine en cours de révision ;
- **Méthode de travail** : l'étude urbaine qui porte sur 20 sites en phase 1 et 12 sites en phase 2 permet de mettre en place une méthode d'analyses et de travail collaboratif pour articuler le développement du SERM avec celui du territoire.

# 4 Le SERM dans les territoires



## Le projet en bref

Un réseau intégré multimodal pensé pour les mobilités du quotidien en Touraine.

### Chiffres-clés



30

**Gares** avec 1 train toutes les 30 minutes à horizon 2040  
Dont 16 gares en 2035, sur les 8 lignes ferroviaires



29

**Lignes de cars** représentant 1 000 km d'offre routière dont 8 lignes à haute performance (50 à 60 cars quotidiens)  
Soit un doublement de l'offre routière hiérarchisée et repensée pour un maillage renforcé des pôles d'échanges multimodaux



2

**Lignes de covoiturage**  
Développement du covoiturage, de l'autopartage, du transport à la demande et d'un réseau vélo



1 380  
km

D'un **réseau cyclable** structurant, dont 992 km s'appuyant sur le réseau Vélival de Tours Métropole Val de Loire



5

Projets de **nouvelles haltes ferroviaires** d'ici 2035 et plus d'une trentaine de pôles d'échanges multimodaux



De nouveaux services multimodaux comme un **titre unique** et de nouveaux espaces de vente.



Jusqu'à

22 500

voyageurs supplémentaires/jour sur l'**ensemble du réseau SERM** en 2040.



Une **amplitude horaire** en semaine des trains et cars allant de

5:00 à 23:00

avec des heures de pointes élargies 6:00-9:00, 16:00-19:00

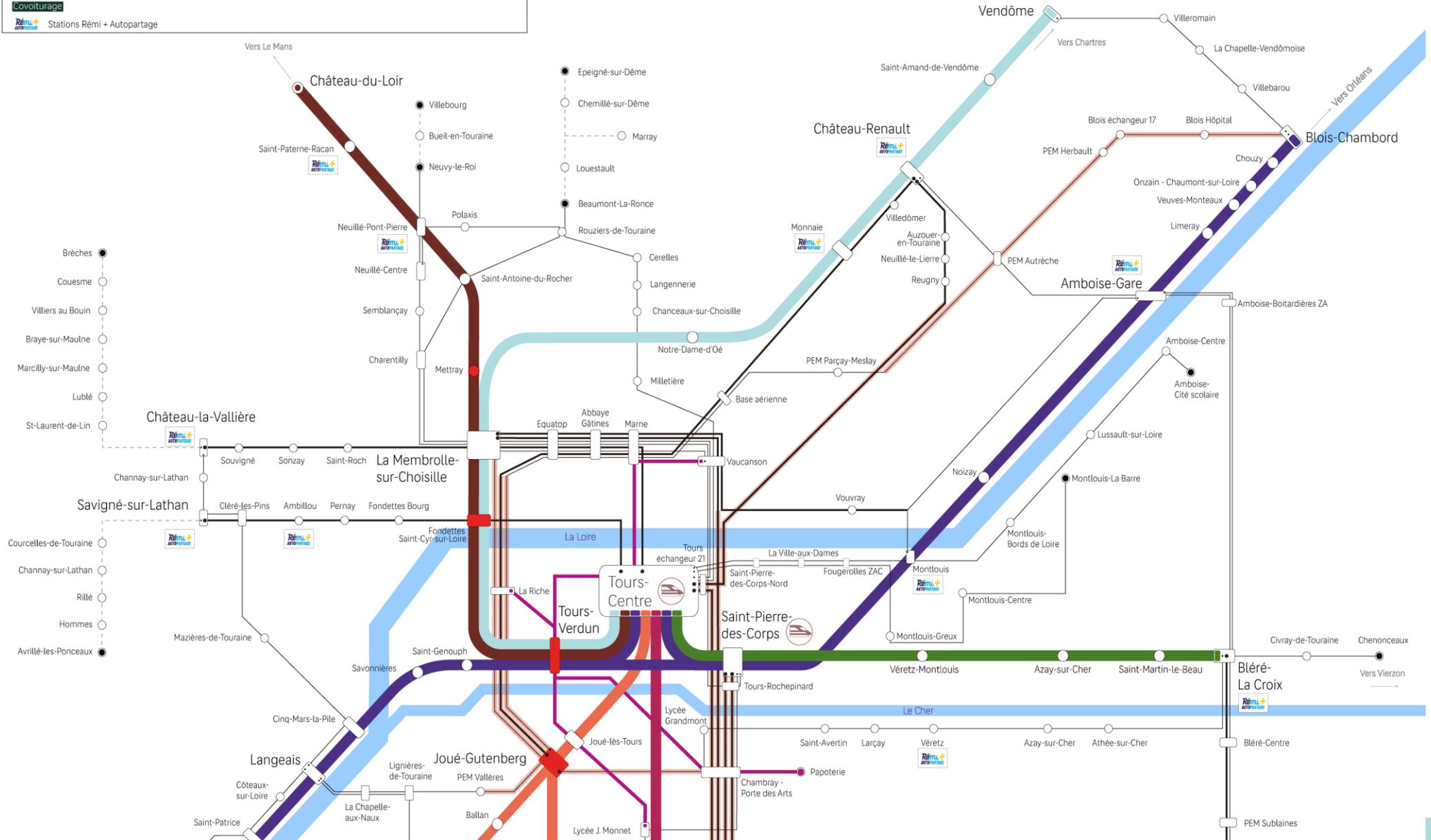
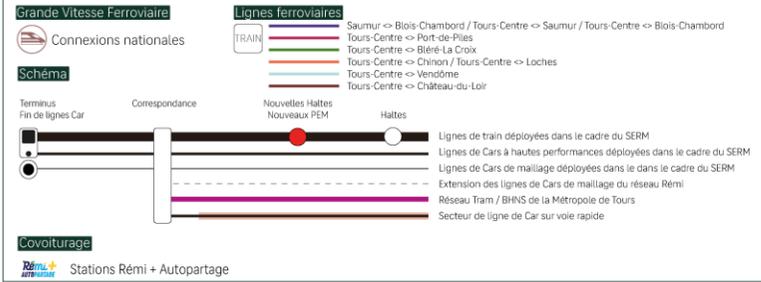
## Illustrations de ce « choc d'offre »

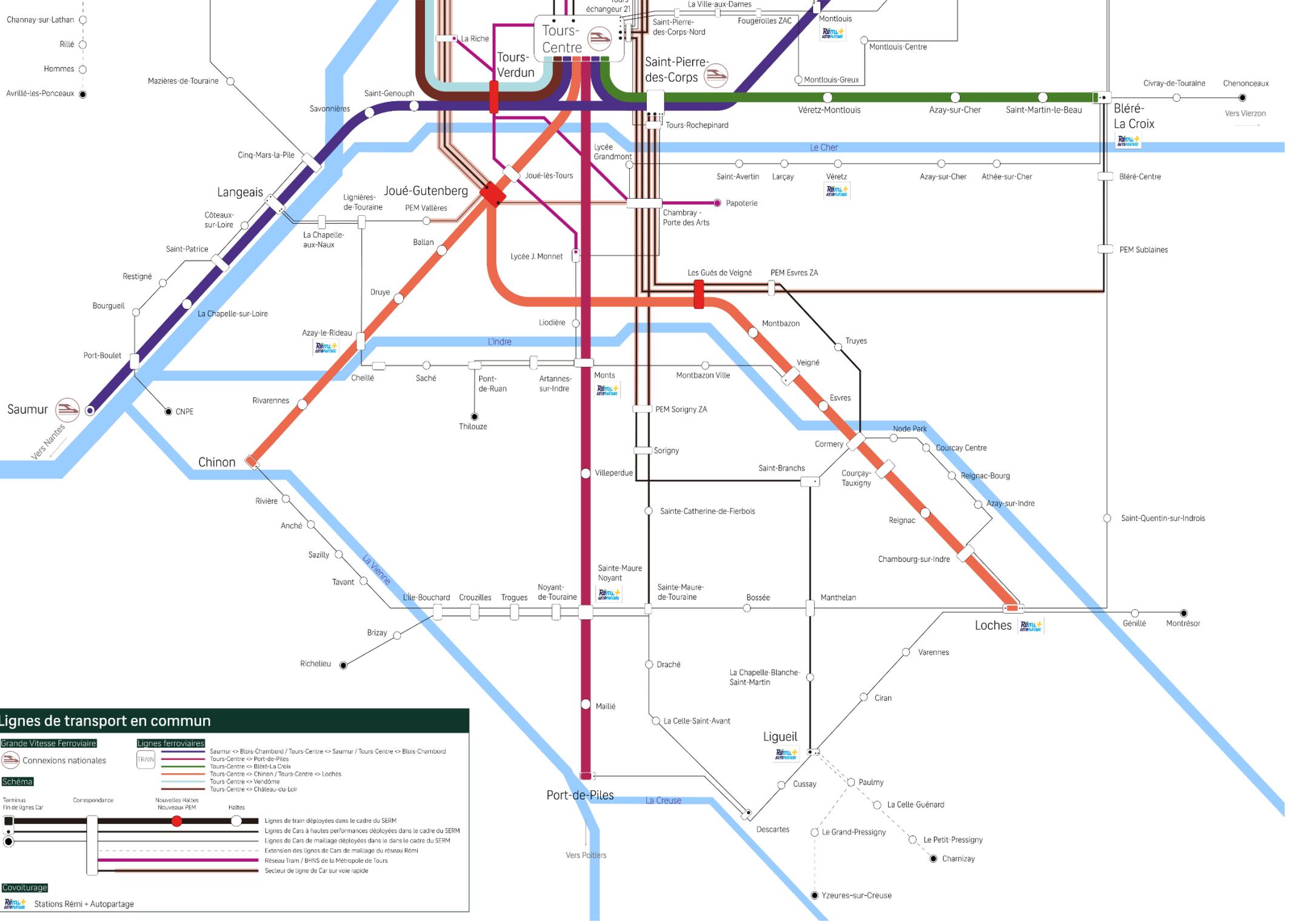
➔ Avant le SERM  
 ➔ Avec le SERM

<b>Vendôme</b>	<b>6</b> trains depuis/vers Tours <b>35</b> trains de/vers Tours en cible (intervalle de 1 heure toute la journée)
<b>Loches</b>	<b>12</b> trains depuis/vers Tours <b>48</b> trains de/vers Tours en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
<b>Sorigny</b>	<b>20</b> cars depuis/vers Tours <b>60</b> cars depuis/vers Tours <b>48</b> cars depuis/vers Saint-Pierre-des-Corps (intervalle de 12 minutes en moyenne vers la métropole) Desserte systématique de Chambray-Porte des Arts
<b>Sainte-Maure-Noyant</b>	<b>13</b> trains depuis/vers Tours <b>34</b> trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 1 heure toute la journée)
<b>Azay-le-Rideau</b>	<b>20</b> trains depuis/vers Tours <b>48</b> trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
<b>Port-Boulet</b>	<b>22</b> trains depuis/vers Tours <b>48</b> trains depuis/vers Tours en cible (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)

<b>Château-la-Vallière</b>	<b>10</b> cars depuis/vers Tours <b>36</b> cars/jour de/vers Tours (1 car par heure toute la journée) <b>48</b> cars depuis/vers Tours en cible (intervalle de 30 min en heure de pointe) avec un accès direct à Tours Nord.
<b>Saint-Paterne-Racan</b>	<b>6</b> trains depuis/vers Tours <b>36</b> trains depuis Tours en cible (intervalle de 1 heure toute la journée)
<b>Reugny</b>	40 minutes en car pour aller à Tours 25 minutes en cible (sous réserve accord technique ministère des transports)
<b>Herbault</b>	<b>Aucune</b> offre de car vers Tours <b>12</b> cars depuis/vers Tours-Nord par l'A10 (intervalle de 60 minutes en heure de pointe)
<b>Bléré-La Croix</b>	<b>36</b> trains/jour depuis/vers Tours <b>52</b> trains/jour depuis/vers Tours (intervalle de 30 minutes en heure de pointe)
<b>Amboise</b>	<b>56</b> trains/jour depuis/vers Tours <b>88</b> trains/jour depuis/vers Tours (intervalle jusqu'à 15 minutes en heure de pointe)

# Lignes de transport en commun





### Lignes de transport en commun

**Grande Vitesse Ferroviaire**

Connexions nationales

**Schéma**

Terminus  
Fin de Lignes Car

Correspondance

**Covoiturage**

Stations Rémi + Autopartage

**Lignes ferroviaires**

TRAIN

- Saumur <-> Blois-Chambord / Tours-Centre <-> Saumur / Tours-Centre <-> Blois-Chambord
- Tours-Centre <-> Port-de-Piles
- Tours-Centre <-> Bléré-La Croix
- Tours-Centre <-> Chinon / Tours-Centre <-> Loches
- Tours-Centre <-> Vendôme
- Tours-Centre <-> Château-du-Loir

Nouvelles Haltes  
Nouveaux PEM

Haltes

- Lignes de train déployées dans le cadre du SERM
- Lignes de Cars à hautes performances déployées dans le cadre du SERM
- Lignes de Cars de maillage déployées dans le cadre du SERM
- Extension des lignes de Cars de maillage du réseau Rémi
- Réseau Tram / BHNS de la Métropole de Tours
- Secteur de ligne de Car sur voie rapide

## Offre ferroviaire

L'armature principale du SERM repose sur une offre ferroviaire dense, s'appuyant sur l'étoile ferroviaire tourangelle à huit branches. A terme, l'ensemble des branches seront desservis par un minimum d'un 1 train par heure par sens toute la journée. Autour de Tours, les gares situées sur les troncs communs bénéficieront d'une desserte plus fréquente grâce à la ramification des lignes, notamment la nouvelle halte de Tours-Verdun ou la gare de Joué-lès-Tours.

### Offre ferroviaire cible

- Tous les axes sont desservis par au moins 1 train par heure par sens.
- En période de pointe, les axes Amboise, Saumur, La Membrolle-sur-Choisille, Chinon et Loches bénéficient d'une desserte d'un train toutes les 30 minutes par sens.
- Une ligne traversante est créée : Blois <> Saumur, permettant de renforcer la fréquence sur ces 2 axes.

	2025	2030	2035	2040	
<b>Axe Port de Piles</b>	13t/j	Cadence 60'	Cadence 60'	Cadence 60'	Offre actuelle
<b>Axe Chinon</b>	20t/j	Cadence 60'	Cadence 60'	Cadence 30' en HDP Chinon cadence 60'	Offre intermédiaire
<b>Axe Blois</b>	6t/j	6t/j	Cadence 30' en HDP Blois cadence 60'	Cadence 30' en HDP Blois cadence 60'	Offre cible
<b>Axe Saumur</b>	20t/j	20t/j	Cadence 30' en HDP	Cadence 30' en HDP	
<b>Axe Loches</b>	12t/j	12t/j	Cadence 60'	Cadence 30' en HDP	
<b>Axe Bléré</b>	19t/j	19t/j	Cadence 60'	Cadence 60'	
<b>Axe Château-du-Loir</b>	3t/j	3t/j	Cadence 60'	Cadence 60'	
<b>Axe Vendôme</b>	6t/j	6t/j	6t/j	Cadence 60'	

### Clés de lecture

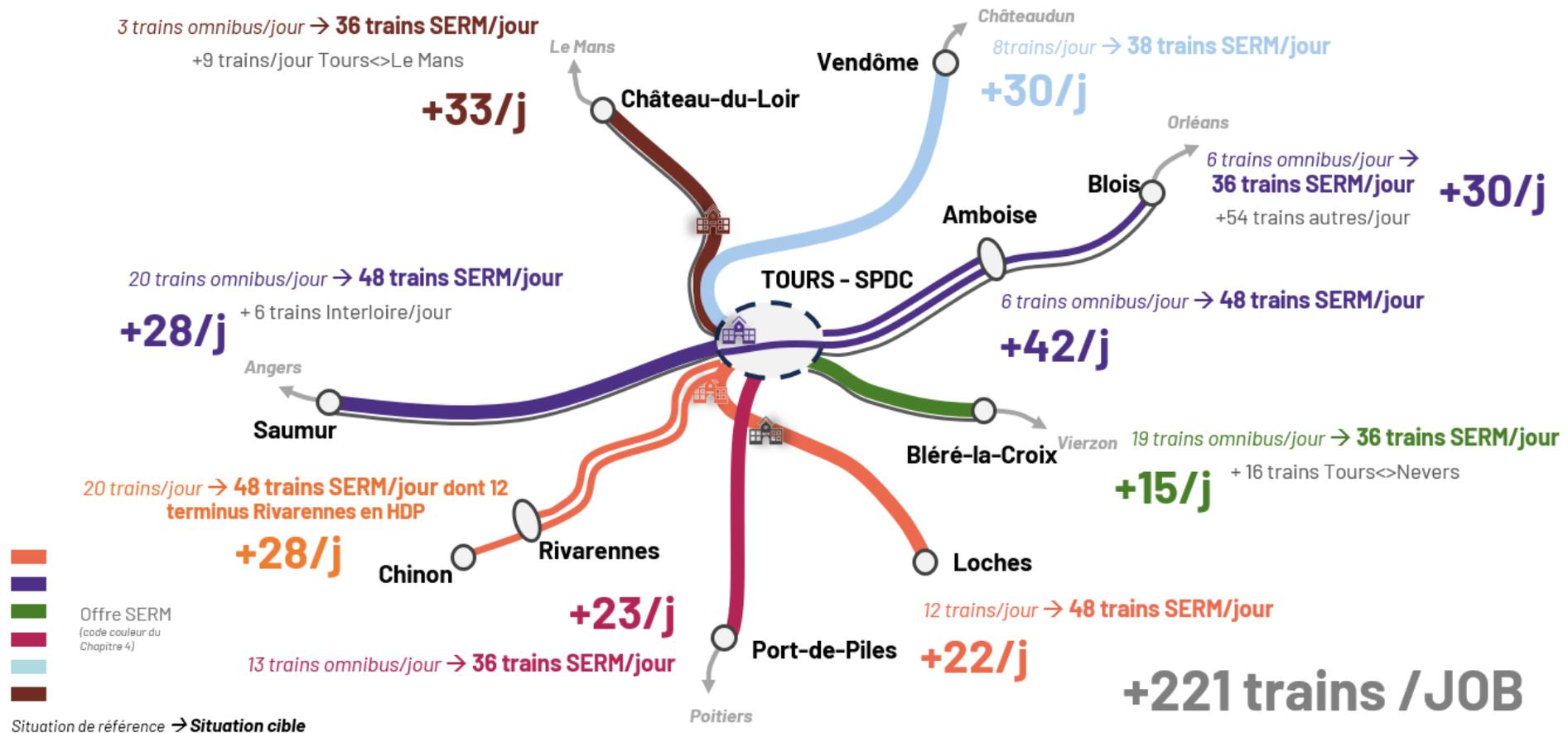
Une cadence de 60' correspond à un train par heure toute la journée, soit 18 trains par sens ou 36 en tout.

Une cadence de 30' en heure de pointe correspond à 2 trains par heure de 6h à 9h et de 16h à 19h, soit 6 trains supplémentaires par sens ou 12 en tout, ce qui porte l'offre total à 48 trains par jour sur les axes concernés.

# Evolution de l'offre ferroviaire

## Situation de référence vs. **Situation cible 2040**

Nouvelles haltes : 2030  Joué-Gutenberg  Les Gués  
2035  Tours-Verdun  Mettray



## Offre routière

L'ossature des lignes ferroviaires est en premier lieu complétée par les lignes routières. **29 lignes de cars** représentant 1 000 km d'offre routière dont 8 lignes à haute performance permettent un doublement de l'offre, ainsi que des solutions innovantes (ligne de covoiturage) et adaptés (TAD).



8

8 lignes à haute performance (50 à 60 cars quotidiens), permettant des dessertes compétitives, en limitant le nombre d'arrêts



21

21 lignes de maillage permettant de desservir l'essentiel des communes du périmètre et de réaliser des trajets sans correspondance à Tours



2

Lignes de covoiturage, avec aménagement d'aires et d'une ligne expérimentale



Développement du transport à la demande (TAD), pour garantir une desserte adaptée des zones les moins denses

## Un maillage de PEM

Véritables **portes d'entrée du réseau** SERM, plusieurs types d'aménagements sont prévus :

- Les PEM de gare, implantés autour des gares ferroviaires, lieux de desserte naturels.
- Les PEM autoroutiers, les « gares autoroutières », facilitant l'intermodalité entre la voiture et le réseau structurant.
- Les PEM de desserte locale, destinés à structurer la mobilité autour des pôles d'activités.

## Aménagement cyclable

**Un maillage ambitieux** est en pleine expansion. Il vise à desservir chacun des points d'accès au réseau SERM, destinés à devenir de véritables pôles d'échanges multimodaux. Ce développement s'inscrit dans la droite ligne de la stratégie cyclable du SERM :

- Relier les pôles d'échanges aux centralités urbaines, aux équipements structurants et aux sites touristiques majeurs.
- Étendre l'aire d'influence de ces pôles, en facilitant leur accessibilité à vélo.



1 380

Développement d'un réseau SERM de 1 380 km, dont 992 km s'appuyant sur le réseau Vélival de Tours Métropole Val de Loire

# Synthèse de l'offre routière

## Situation cible

### Légende

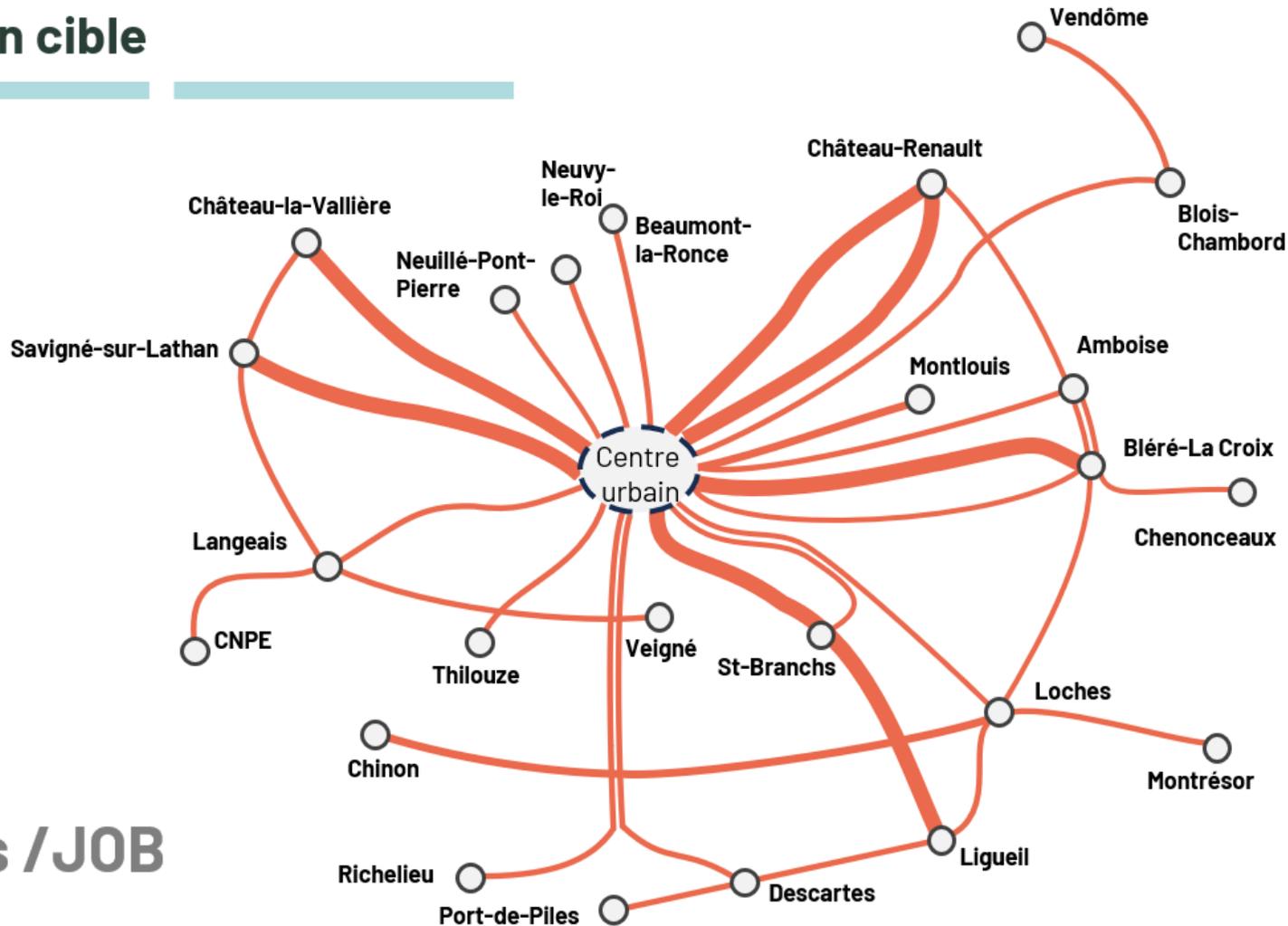
Déploiement de lignes  
SERM

 Nouvelle ligne  
avec offre cible

Typologie de lignes  
SERM

 Ligne forte  
 Ligne de maillage

Les arrêts dans le  
centre urbain sont :  
- Tours - Centre  
- Saint-Pierre-des-  
Corps  
- Joué-Gutenberg  
- La Membrolle-sur-  
Choisille  
- Vaucanson



**Nouveaux PEM :**  
Horizon 2030

 **PEM ABC**  
Tours-Échangeur 21  
Tours-Rochepinard  
Parçay-Meslay  
Chambray-Porte des Arts  
Sorigny ZA  
Esvres ZA  
Les Gués de Veigné  
Joué-Liardière

**Nouveaux PEM :**  
Horizon 2035

 **PEM ABC**  
Autrèche  
Sublaines ZA  
La Membrolle-sur-  
Choisille  
Joué-Gutenberg

**Nouveaux PEM :**  
Horizon 2040

 **PEM ABC**  
Vallières  
Herbault

**900 cars /JOB**



# 5 Le dialogue territorial et institutionnel au cœur du dispositif de gouvernance du projet

## Gouvernance et dialogue territorial

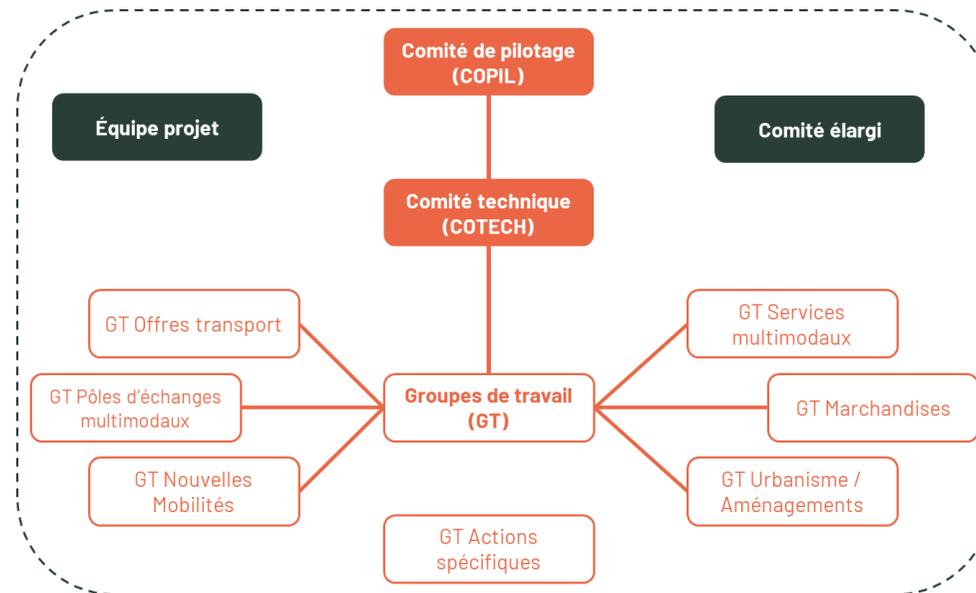
Le projet SERM repose sur une collaboration entre la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine et d'autres partenaires locaux.

Lors du lancement du projet à la fin 2023, les acteurs du territoire ont mis en place une gouvernance qui avait pour objectif de porter de manière efficace le projet du SERM de Touraine, et de permettre une synergie entre les acteurs impliqués dans le projet.

Cette gouvernance peut être divisée en plusieurs niveaux :

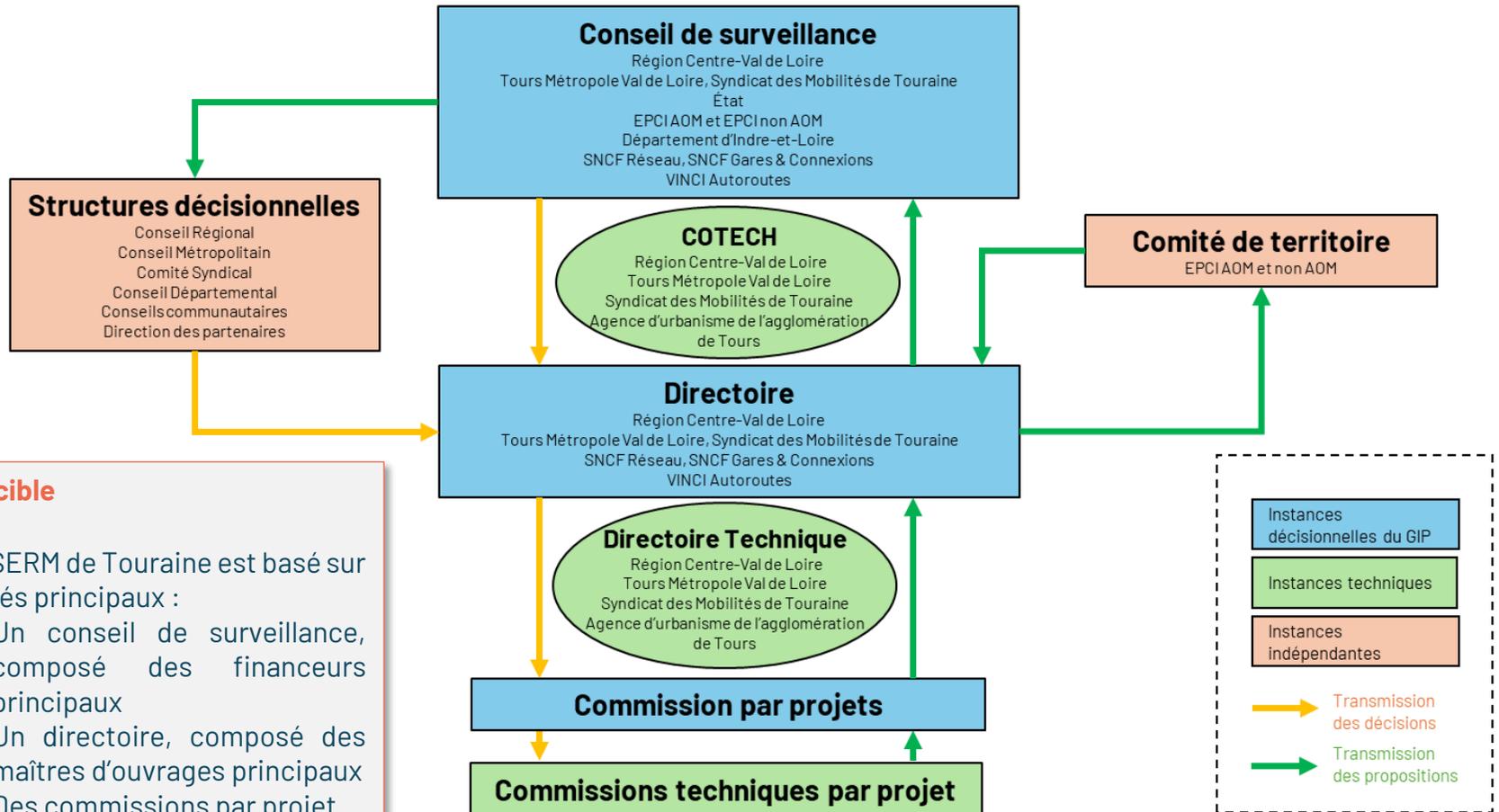
- L'**équipe projet** ;
- Les **comités** (comités de pilotage, comités techniques, comités élargis) ;
- Les **groupes de travail** et **COTECH par projet**.

Le rythme de travail était d'environ un rendez-vous par semaine en présence de l'ensemble des partenaires (comités ou groupes de travail), relativement intense mais nécessaire à une large co-construction du projet avec le territoire.



À partir de 2026, une évolution vers une gouvernance pérenne sous forme d'un **Groupement d'Intérêt Public (GIP) SERM** est prévue.

### LOGIGRAMME GOUVERNANCE DU GIP SERM - ACTEURS



#### Gouvernance cible

- Le GIP SERM de Touraine est basé sur 4 comités principaux :
  - Un conseil de surveillance, composé des financeurs principaux
  - Un directoire, composé des maîtres d'ouvrages principaux
  - Des commissions par projet
  - Un comité des territoires
- Création lancée à partir de fin 2026

## Études et travaux techniques

Près de **6 études amont** ont été menées pour consolider le projet, parmi lesquelles :

- **Étude prospective des mobilités** pilotée par la Région pour identifier les **besoins de transport** (ferroviaire, routier, mobilités actives) et **hiérarchiser les offres selon leur faisabilité technique, économique et environnementale**, qui a fait l'objet d'un accompagnement par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
- **Étude d'aménagement urbain**, pilotée par l'Agence d'Urbanisme de Tours, pour garantir la cohérence entre mobilités et urbanisme.
- **Étude de stratégie lignes et aires de covoiturage**, confiée au Cerema.
- **Deux études de gouvernance et financement**, menées en lien avec le SERM de l'Orléanais pour mutualiser les ressources et identifier les meilleures structures organisationnelles.
- Étude de **potentiel fluvial**, menée en régie.

À cette liste s'ajoutent des études techniques menées par SNCF Gares & Connexions ou Vinci Autoroutes sur certains objets plus avancés, comme la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire ou les PEM autoroutiers.

## Partenariats et coopérations

Le projet repose sur des **collaborations techniques inédites** :

- **Accompagnement de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à l'étude prospective des mobilités**, pour garantir la faisabilité technique et l'intégration des nouvelles offres ferroviaires.
- VINCI Autoroutes, à travers la **convention Autoroute Bas Carbone (ABC)**, qui prévoit la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et d'infrastructures pour mobilités douces travaillés avec la Région et la Métropole.
- Accompagnement de **l'ATU par SNCF Gares & Connexions** et Arep à la conduite de l'étude urbaine sur le volet flux/intermodalité.
- **Aménageurs locaux**, comme la SET (Société d'Équipement de Touraine), pour coordonner l'urbanisme et les aménagements autour des nouvelles gares et haltes ferroviaires.

## Le rôle des citoyens dans la préparation du projet

Le projet de SERM de Touraine souhaite **associer le public à la préparation du projet, des étapes amonts aux étapes opérationnelles**.

Plusieurs **organisations citoyennes** (CODEV de la Métropole, CESER, FNAUT Centre-Val de Loire et Collectif Cycliste 37) ont été associées aux groupes de travail et ont contribué à enrichir les réflexions.

Le projet s'est distingué par une démarche de **concertation publique** inédite à l'échelle nationale, réalisée quelques mois avant la finalisation du dossier statut. Une concertation visant à informer le public et solliciter son avis sur les offres proposées s'est tenue à l'été 2025, permettant **à près de 1000 citoyens et 14 organisations collectives de contribuer**.

Les principaux enseignements sont :

- Un soutien du projet largement exprimé par la population.
- Un intérêt marqué par le renforcement de l'offre train et car proposé.

- Une préférence pour une offre principalement orientée vers la gare de Tours, à l'exception d'une liaison traversante Blois <> Saumur.
- Des attentes fortes sur l'accessibilité aux personnes en situation de handicap et de nouvelles tarifications.

Par ailleurs, des concertations spécifiques seront menées par projet ou secteur, comme ce fut le cas pour le projet de réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire.

### Concertation publique sur le SERM de Touraine

Du 16 juin au 15 juillet, cette période de communication et d'échanges a permis aux citoyens de découvrir le projet et d'exprimer leur préférence vis-à-vis de deux scénarios du schéma d'offre ferroviaire alors à l'étude.



*Rencontre de proximité au marché de Saint-Paterne-Racan, le 10 juillet 2025*



# 6 Trajectoire globale de mise en œuvre du projet

	Horizon 2025	Horizon 2030	Horizon 2035	Horizon 2040		
OFFRE FERROVIAIRE	<b>Offre TERREMI</b> Tours-Centre <> Vendôme : +2 AR	<b>Offre SERM</b> Tours-Centre <> Port-de-Piles : 1/h Tours-Centre <> Chinon : 1/h Investissements [18,1; 33,7] M€ Exploitation [9,3; 17,2] M€/an SERM uniquement	<b>Offre SERM</b> <b>Nouveau Matériel Roulant</b> Tours-Centre <> Bléré-La Croix : 1/h Tours-Centre <> Château-du-Loir : 1/h Tours-Centre <> Loches : 1/h Tours <> Blois-Chambord : 1/h Tours <> Amboise : 1/h en HC ; 2/h en PP Tours <> Saumur : 1/h en HC ; 2/h en PP Investissements [113,9; 211,5] M€ Exploitation [37,5; 69,7] M€/an SERM uniquement	<b>Offre SERM</b> <b>Nouveau MR</b> Tours-Centre <> Vendôme : 1/h Tours-Centre <> Loches : 1/h en HC ; 2/h en HP Tours-Centre <> Rivennes : 1/h en HC ; 2/h en HP Investissements : [192,5; 357,4] M€ Exploitation : [46,9; 87,2] M€/an		
OFFRE ROUTIÈRE		<b>Offre REMI renforcée</b> + <b>Nouvelles lignes SERM</b> <b>Nouveau MR</b> REMI Ligne P (2026) REMI Ligne R (2026) REMI Ligne I (2027) REMI Ligne M (2027) REMI Ligne N2 (2027) REMI Ligne TC (2030) <b>Lignes fortes</b> Tours-Nord <> Ch. Renault (2028) puis Joué-Gutenberg <> Ch. Renault (2030) Tours-Nord <> Bléré-La Croix (2030) <b>Lignes de maillage</b> Ch. Renault <> Amboise (2028) Vendôme <> Blois-Chambord (2029) <b>Ligne forte</b> : 2-3 cars/h en HP et 1 car/h en HC <b>Ligne de maillage</b> : 1 car/h en HP et 1 car/2h en HC Investissements : [6,2; 11,6] M€ Exploitation : [1,3; 19,9] M€/an (yc REMI)	<b>Evolution de l'offre REMI actuelle en offre SERM uniquement</b> <b>Nouvelles lignes SERM</b> <b>Nouveau Matériel Roulant</b> <b>Lignes fortes</b> Joué Gutenberg <> Bléré Tours <> Ch. La Vallière Tours <> Savigné <b>Lignes de maillage</b> Tours <> Amboise/Montlouis Tours-Nord <> Montlouis Tours-Nord <> Amboise SPDC <> Loches/St-Branches Langeais <> Ch. La Vallière P. De Piles <> Montrésor Tours <> Neullé Tours <> Beaumont Tours <> Ch. Renault SPDC <> Neuvy-le-R. SPDC <> Descartes Veigné <> Langeais Ch. Renault <> Loches + augmentation d'offre sur les lignes déployées pour 2030 Investissements : [1,3; 2,3] M€ Exploitation : [20,8; 38,6] M€/an	<b>Nouvelles lignes SERM</b> <b>Nouveau MR</b> <b>Lignes de maillage</b> Joué Gutenberg <> Blois Tours-Nord <> Langeais SPDC <> Richelieu SPDC <> Thilouze Chinon <> Loches CNPE <> Langeais Amboise <> Chenonceaux + augmentation d'offre sur les lignes fortes déployées pour 2035 Investissements : [5,2; 7,4] M€ Exploitation : [32,9; 61,1] M€/an		
HALTES ET PEM	<b>Haltes</b> Fondettes - Saint-Cyr-sur-Loire	<b>Haltes</b> Joué-Gutenberg Les Gués de Veigné + PEM Communes	<b>PEM Autoroutiers (dont ABC)</b> Parçay-Meslay Tours-Ech. 21 Tours-Rochepinard Joué-Liodière Les Gués de Veigné Chambray-P. des Arts Autrèche-Ech. 18 Blois-Ech. 17 Sorigny ZA Esvres ZA	<b>Haltes</b> Tours-Verdun Mettray	<b>PEM Routiers</b> La Membrolle-sur-Choisille Joué-Gutenberg <b>PEM Autoroutier</b> Sublaines + PEM Communes	<b>PEM Autoroutier</b> Herbault Vallères
AMÉNAGEMENTS	1 <sup>ers</sup> aménagements Etudes urbaines aux abords des PEM	Poursuite de la réalisation des aménagements urbains	ZAC des Carmeries PPA « Porte Métropolitaine Est »	Poursuite de la réalisation des aménagements urbains	Poursuite de la réalisation des aménagements, dont ceux lancés avec le SERM	
NOUVELLES MOBILITÉS	<b>VE en autopartage</b> 1 <sup>ers</sup> déploiements <b>TAD</b> dans chaque EPCI	1 <sup>ère</sup> étape des schémas vélo Déploiement de l'autopartage 2 lignes de <b>covoiturage</b> <b>TAD</b> de rabattement	Complétion de la <b>feuille de route</b> nouvelles mobilités	Complétion de la <b>feuille de route</b> nouvelles mobilités	Complétion de la <b>feuille de route</b> nouvelles mobilités	
SERVICES	<b>Intégration tarifaire</b> REMI-Fil Bleu <b>MaaS</b> « Touraine »	<b>Pass SERM</b> Déploiement de la nouvelle information voyageurs	Evolution <b>accessibilité PMR</b>	Evolution <b>accessibilité PMR</b>	Evolution <b>accessibilité PMR</b>	

# 7 Synthèse du budget et financement



Le financement du SERM de Touraine repose sur un modèle multi-partenarial, associant l'État, la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), le Département de l'Indre-et-Loire, les intercommunalités, ainsi que les gestionnaires d'infrastructures tels que SNCF Gares & Connexions ou VINCI Autoroutes. Ce montage permet de répartir équitablement les efforts d'investissement et d'assurer la soutenabilité des dépenses dans la durée.

La programmation budgétaire du SERM prévoit, sur la période 2025-2040, **un investissement global entre 410,5 M€ et 745,8 M€** hors financement privé (PEM Autoroute Bas Carbone) et hors coûts du matériel roulant, de sécurisation des passages à niveau et traversées des voies par le public.

Le principe retenu **est un principe « gagnant-gagnant » entre les partenaires :**

- **La Région et la Métropole financent les objets les plus lourds :** infrastructures nouvelles (avec l'État), matériel roulant et coûts de fonctionnement.
- **Le Département et les EPCI financent les projets concourant au SERM alignés avec leurs compétences :** pôles d'échanges, pistes cyclables, arrêts de car, densification quartiers de gare/PEM...

À titre d'exemple, la réouverture de la halte de Fondettes-Saint-Cyr-sur-Loire a été **financée à hauteur de 4,6 M€ par l'État, la Région et la Métropole, chacune pour un tiers**. De même, les **deux allers-retours supplémentaires sur la ligne TER Tours <> Vendôme prévus fin 2025 sont financés à parité** entre la Région et la Métropole, pour un coût annuel de 750 000 €.

Les **surcoûts d'exploitation** engendrés par le SERM sont estimés **entre 70 et 95 M€ par an à horizon 2040**. Ces montants de fonctionnement sont **maximalistes** : ils ne tiennent pas compte des économies d'échelle attendues.

## Synthèse et trajectoire des coûts d'investissement

Dans le cadre des études relatives au SERM de Touraine, l'évaluation des besoins en investissements repose sur une série d'estimations financières intégrant les aménagements en gares, en ligne ainsi que la création de nouvelles haltes. Les chiffrages sont établis sur la base d'une fourchette -30/+30%, permettant de tenir compte des incertitudes de phases lié au manque de données d'entrée ou aux évolutions de programme.

L'investissement est échelonné sur les 4 horizons de la trajectoire.

Trajectoire des coûts d'investissement hors matériel roulant

Coûts [-30% / +30%] (CE 2025)	
<b>2025</b>	<b>12,1 M€</b>
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	<b>7,5 M€</b>
<b>PEM / halte</b>	<b>4,6 M€</b>
<b>2030</b>	<b>[58,8 M€ - 74,4 M€]</b>
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	<b>[7,4 M€ - 13,8 M€]</b>
<b>Infrastructures routières</b>	<b>[0,7 M€ - 0,7 M€]</b>
<b>PEM / halte</b>	<b>[50,7 M€ - 59,9 M€]</b>
<b>2035</b>	<b>[182,3 M€ - 333,6 M€]</b>
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	<b>[53,6 M€ - 121,8 M€]</b>
<b>Infrastructures routières</b>	<b>[1,7 M€ - 2,5 M€]</b>
<b>Mise en accessibilité</b>	<b>[15 M€ - 27,8 M€]</b>
<b>PEM / halte</b>	<b>[112 M€ - 181,5 M€]</b>
<b>2040</b>	<b>[197,3 M€ - 365,7 M€]</b>
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	<b>[181,7 M€ - 337,4 M€]</b>
<b>Infrastructures routières</b>	<b>[0,7 M€ - 0,7 M€]</b>
<b>Mise en accessibilité</b>	<b>[10,5 M€ - 19,5 M€]</b>
<b>PEM / halte</b>	<b>[4,4 M€ - 8,1 M€]</b>
<b>Total général</b>	<b>[450,5 M€ - 785,8 M€]</b>
<b>Total hors PEM ABC</b>	<b>[410,3 M€ - 745,6 M€]</b>

Les coûts d'acquisition du matériel roulant (MR) ferroviaire, ainsi que les provisions pour les sites de maintenance et de remisage (SMR) et pour la sécurisation des passages à niveaux (PN) et des traversées des voies par le public (TVP) sont indiqués dans le tableau suivant.

### Coûts d'investissement supplémentaires

<b>MR Fer + SMR</b>	<b>[256 M€ - 295 M€]</b>
<b>PN</b>	<b>Provision de 108,8 M€</b>
<b>TVP</b>	<b>Provision de 5 M€</b>
<b>Total (CE 2025)</b>	<b>[369,8 M€ - 408,8 M€]</b>

Répartis entre [232,4 M€ - 271,4 M€] en 2035  
 et 137,4 M€ en 2040

## Répartition des financements d'investissement

Le financement de l'**investissement** en **infrastructures ferroviaires et routières** (études à partir de l'AVP et travaux) repose sur :

- Pour les études à partir de l'AVP et les travaux, un partage des charges aux **trois tiers** entre :

- L'État.
- La Région Centre-Val de Loire.
- Les 2 autorités organisatrices de la mobilité du département de l'Indre-et-Loire :
  - Tours Métropole Val de Loire / Syndicat des Mobilités de Touraine.
  - Communauté de communes Chinon Vienne et Loire.
- Pour les études amont, un financement par l'État et la Région exclusivement.

Le financement du **matériel roulant** (train et car) repose sur un partage des charges à **parité** entre :

- La Région Centre-Val de Loire.
- Les 2 autorités organisatrices de la mobilité du département de l'Indre-et-Loire :
  - Tours Métropole Val de Loire / Syndicat des Mobilités de Touraine.
  - Communauté de communes Chinon Vienne et Loire.

Les **EPCI** et le **Département** s'engagent à flécher leurs crédits vers les actions suivantes dans leur domaine de compétence en lien avec le SERM :

- L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM).
- La création ou modernisation des arrêts de car et des pistes cyclables.
- La densification et l'animation urbaine autour des gares et PEM (projets urbains, services publics, commerces...).

## Synthèse et trajectoire des coûts de fonctionnement

### Trajectoire des coûts de fonctionnement supplémentaires

Coûts 2024    21,5 M€                    14,0 M€                    35,5 M€

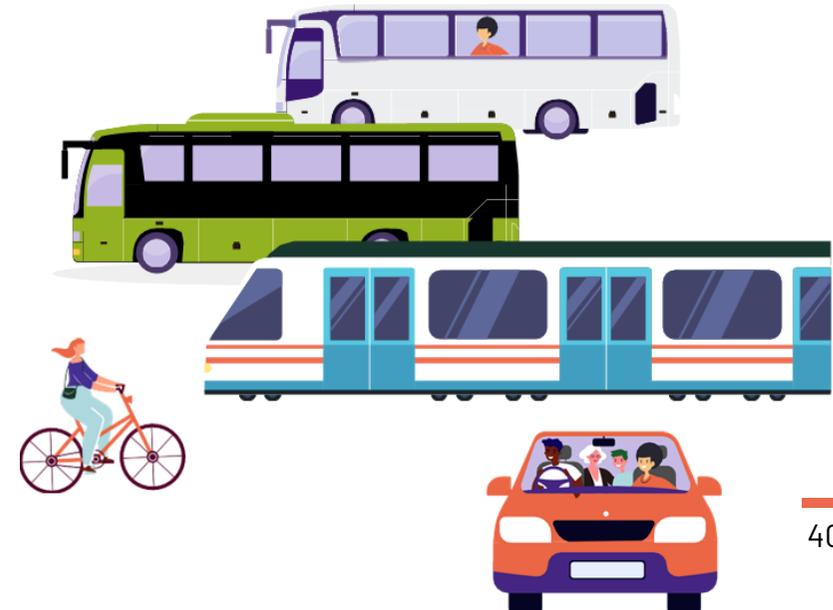
	Surcoûts ferroviaires (€ / an, €2025)	Surcoûts routiers (€ / an, €2025)	TOTAL des surcoûts (€ / an, €2025)
<b>2025</b>	<b>+ 0,6 M€</b>	<b>+ 1,1 M€</b>	<b>+ 1,7 M€</b>
<b>2030</b>	<b>+ 8,8 M€</b>	<b>+ 2,8 M€</b>	<b>+ 13,3 M€</b>
<b>2035</b>	<b>+ 42,4 M€</b>	<b>+ 18,4 M€</b>	<b>+ 62,5 M€</b>
<b>2040</b>	<b>+ 55,4 M€</b>	<b>+ 39,1 M€</b>	<b>+ 94,5 M€</b>

## Répartition des financements de fonctionnement

Le financement du **fonctionnement** repose sur un partage des charges à **parité** entre :

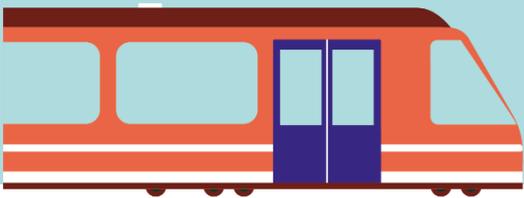
- La Région Centre-Val de Loire.
- Les 2 autorités organisatrices de la mobilité du département de l'Indre-et-Loire :
  - Tours Métropole Val de Loire / Syndicat des Mobilités de Touraine.
  - Communauté de communes Chinon Vienne et Loire.

La répartition précise pour chaque poste reste à définir.





# Évaluation du projet



La mise en œuvre du SERM de Touraine engendre des **impacts positifs majeurs et mesurables sur le territoire**, tant au niveau des pratiques de mobilité que des retombées environnementales et économiques. À horizon 2040, la fréquentation des transports collectifs sur le réseau devrait progresser d'environ 110 %, ce qui représente **plusieurs dizaines de milliers de voyageurs supplémentaires chaque jour**. Le mode ferroviaire constitue le principal moteur de cette croissance. La fréquentation passe de 16 500 à 31 300 voyageurs/jour, soit une hausse d'environ 90%. Sur le mode routier, la fréquentation progresse également de manière soutenue, passant de 7 900 à 20 300 voyageurs/jour, soit une hausse de +156 % sur la période.

Cette évolution permet à la part modale des transports collectifs de dépasser la barre symbolique des 10%, alors que près de 70 % des déplacements domicile-travail s'effectuent aujourd'hui en voiture, avec un autosolisme qui dépasse les 60 % dans plusieurs intercommunalités du périmètre SERM.

Ce report modal aura des effets directs sur la réduction de la congestion routière, sur la qualité de vie et sur l'environnement. Les émissions de CO<sub>2</sub> évitées grâce à la massification du transport collectif et le développement des mobilités douces sont estimées à plusieurs dizaines de milliers de tonnes sur la période, en lien avec la baisse de la consommation énergétique du secteur transport. Cela résulte principalement de la montée en puissance des véhicules

électriques, du covoiturage et de l'autopartage, qui accompagnent la modernisation du réseau et l'évolution des usages.

La préservation des milieux naturels et la valorisation des corridors écologiques figurent également parmi les effets attendus du projet, puisque les aménagements privilégient la limitation de l'artificialisation des sols et la densification autour des gares et pôles d'échanges multimodaux (PEM). Le développement de mobilités alternatives s'appuie sur la création de 1380 kilomètres de réseau cyclable SERM, dont une large part s'intègre au réseau Vélival métropolitain, favorisant la transition vers des modes actifs, moins polluants et plus inclusifs.

Enfin, l'ensemble des externalités négatives évitées – réduction des émissions, du bruit, de l'accidentologie, et de la congestion – se traduit par des bénéfices économiques et sociaux estimés à plusieurs millions d'euros par an pour le territoire. Ces résultats confirment que le SERM de Touraine est un levier essentiel pour une mobilité durable, inclusive et attractive, et qu'il s'inscrit comme un modèle reproductible à l'échelle nationale.

## Indicateurs socio-économiques de la trajectoire

	Situation actuelle	2025/2026		2030		2035		2040	
		MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
Trajectoire d'investissement* (M€ 2025)	-	12	12	31	46	446	651	781	1154
Trajectoire des coûts d'exploitation** (M€ 2025/an)	35,5	37,2		48,8		98,0		130,0	
Trajectoire de fréquentation de l'offre SERM (M de voy./an)	8,4	9,2	10,2	11,9	13,1	14,9	16,4	17,7	19,5
Trajectoire de la part modale des TC*** (en %)	9%	9%	9,4%	9,5%	9,5%	9,6%	10,0%	10,1%	
Trajectoire des VP.km évitées (M de VP.km/an)	-	-	-	18		33		50	
Trajectoire des t.ég.CO2 émises par les VP et % de variation par rapport à la situation actuelle (t.ég/CO2/an - %)**	653 100	-	-	544 800 (-17%)		415 400 (-36%)		281 900 (-57%)	
Trajectoire des t.ég.CO2 évitées avec le report modal (t.ég.CO2/an)	-	-	-	1 720		3 080		4 700	
Valorisation des gains socio-économiques nets annuels (M€ 2025 /an)	-	-	-	3,8		6,51		21,4	

VP = voiture particulière TC = transports collectifs TCU = transports collectifs urbains

\* La trajectoire d'investissement comprend ici le matériel roulant ferroviaire ainsi les aménagements nécessaires à la sécurisation des PN et des TVP.

\*\* La trajectoire d'exploitation repose notamment sur une estimation prudente du coût du car.km supplémentaire qui intègre notamment l'amortissement sur le matériel roulant.

\*\*\* Tous déplacements confondus. La part TC n'intègre pas les évolutions du taux d'occupation de la voiture, notamment induites par la réduction de l'autosolisme et au déploiement des lignes de covoiturage.

\*\*\*\* La trajectoire des t.ég.CO2 émises par les VP intègre la trajectoire de référence d'électrification du parc automobile.

*Indicateurs socio-économiques supplémentaires*

	2035		2040	
	MIN	MAX	MIN	MAX
<b>Indicateur n°1</b> : Echelle de la dépense par rapport au territoire				
Investissement projet / population touchée par le SERM au moment de sa mise en service ( <b>€/population touchée</b> )	596	871	999	1 478
<b>Indicateur n°2</b> : Coût de l'augmentation d'offre				
Investissement projet / nombre de sièges.km annuel additionnels par rapport à la référence ( <b>€/sièges.km</b> )	0,429	0,627	0,491	0,727
<b>Indicateur n°3</b> : Effort nécessaires pour les collectivités locales				
Surcoût d'exploitation SERM / budget d'exploitation des TER et des cars interurbains de la Région CVL et de celui des TCU de la Métropole de Tours (%)	13,8%	15,0%	20,3%	21,4%
<b>Indicateur n°5</b> : Amélioration de la desserte des populations				
Population additionnelle vivant dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express » / Investissement projet ( <b>Nombre de personnes touchées/€</b> )	0,00050	0,00073	0,00039	0,00057
<b>Indicateur n°6</b> : Desserte des quartiers défavorisés				
Population additionnelle 2022 vivant dans les IRIS dont le revenu médian se situe dans les 3 premiers déciles de l'INSEE ou contient un QPV et dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express » / Investissement projet ( <b>Nombre de personnes touchées/€</b> )	0,000058	0,000085	0,000040	0,000059
<b>Indicateur n°7</b> : Coût du renforcement des fréquences de passage				
Différence de temps moyen d'attente un JO / Investissement projet ( <b>min/€</b> )	0,092	0,134	0,051	0,076
<b>Indicateur n°8</b> : Report modal				
Usagers.km reportés de la voiture par an / Investissement projet ( <b>Usagers.km reportés/€</b> )	0,0503	0,0809	0,0433	0,0704
<b>Indicateur n°9</b> : Amélioration de la desserte des emplois				
Emplois additionnels dans une zone de chalandise d'un arrêt ferroviaire ou routier qualifié de « service express » / Investissement projet ( <b>Nombre d'emplois touchés/€</b> )	0,00014	0,00021	0,00010	0,00015

Indicateur n°4 : Adéquation offre/demande			Taux de remplissage 2024		
Axe SERM	Mission	Typologie	HPM	HPS	JO
<b>Blois</b>	Tours <> Blois (<> Orléans)	Omnibus	26,8%	26,9%	21,1%
	Tours <> Blois <> Orléans	Semi-Directe	27,6%	27,6%	26,4%
	Interloire (Orléans <> Le Croisic)	Semi-Directe	49,4%	59,6%	35,2%
	Tours <> Blois <> Paris	Semi-Directe	19,5%	16,0%	20,9%
	Tours <> Blois <> Orléans	Directe	29,6%	28,4%	27,6%
<b>Saumur</b>	Tours <> Saumur (<> Nantes)	Omnibus	36,2%	54,7%	20,4%
	Tours <> Saumur <> Nantes/Bressuire	Semi-Directe	22,2%	24,7%	21,9%
	Interloire (Orléans <> Le Croisic)	Directe	35,5%	46,6%	34,3%
<b>Bléré-La Croix</b>	Tours <> Bléré (<> Saint-Aignan)	Omnibus	19,2%	14,6%	11,3%
	Tours <> Bléré <> Vierzon (<> ...)	Semi-Directe	25,1%	37,5%	23,1%
<b>Château-du-Loir</b>	Tours <> Château-du-Loir <> Le Mans	Omnibus	37,0%	56,7%	34,7%
	Tours <> Château-du-Loir <> Le Mans	Semi-Directe	42,1%	22,6%	35,2%
<b>Vendôme</b>	Tours <> Vendôme <> Châteaudun	Omnibus	35,4%	41,5%	27,7%
<b>Loches</b>	Tours <> Loches	Omnibus	26,7%	20,8%	17,3%
<b>Chinon</b>	Tours <> Chinon	Omnibus	20,8%	28,9%	19,9%
<b>Port-de-Piles</b>	Tours <> Port-de-Piles	Omnibus	30,8%	44,9%	29,9%

*Mission amenée à évoluer en offre SERM*

Plus de détails sur les taux de remplissages, notamment sur les valeurs modestes des axes Tours <> Orléans, Tours <> Bléré, Tours <> Loches et Tours <> Blois, sont indiqués dans l'annexe F du dossier statut.

