

Contribution des Écologistes d'Indre-et-Loire à la concertation publique sur le SERM de Touraine

1. Un projet à la hauteur des enjeux

La multiplication des épisodes de pollution, les pathologies respiratoires chroniques, la crise climatique qui s'accélère et la dépendance énergétique aux carburants fossiles imposent une transformation en profondeur de nos mobilités. Dans ce contexte, le projet de Service Express Régional Métropolitain de Touraine (SERM) constitue une réponse d'intérêt général.

Inscrit dans le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle – qui fixe un objectif de -40 % d'émissions de NO_x et de particules fines – et conforme aux ambitions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), le SERM porte une promesse forte : celle d'une mobilité plus équitable, plus sobre et plus protectrice de la santé publique.

2. Une dynamique territoriale à saluer

Les Écologistes d'Indre-et-Loire saluent la démarche partenariale engagée entre la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire, les collectivités locales concernées, l'État, le Syndicat des Mobilités de Touraine, la SNCF, ainsi que les acteurs associatifs et citoyens.

La réactivation de l'étoile ferroviaire tourangelle – infrastructure structurante existante sous-utilisée depuis plusieurs décennies – répond à une demande ancienne et constante des Écologistes tourangeaux en faveur du renforcement du service public ferroviaire. Elle entre également en résonance avec les mobilisations citoyennes portées dans le Lochois et dans les départements voisins, notamment dans l'Indre, territoire durement touché par le démantèlement des lignes locales. La ligne Tours-Loches-Châteauroux, dont seule la première portion reste en exploitation pour les voyageurs, est emblématique de ces zones délaissées.

Cette contribution entre également en très forte résonance avec l'avis rendu par le Conseil de développement (CODEV) de Tours Métropole Val de Loire, dont l'avis adopté le 19 juin 2025 combine une vision territoriale forte, une expertise citoyenne précieuse et de nombreuses recommandations pragmatiques.

3. Nos priorités pour un SERM utile, accessible et juste

3.1. Intensifier rapidement l'offre ferroviaire

Le principal enjeu du SERM est de favoriser le report modal vers le train, aux dépens de la voiture individuelle. Ce report ne sera possible que si l'offre est visible, lisible et suffisamment étendue dans le temps. Elle suppose une amplitude horaire de 5h à 23h minimum (voire jusqu'à 0h30 sur les axes denses), une offre maintenue les week-ends et vacances, afin de couvrir tous les usages (travail, loisirs, démarches) ; un cadencement régulier, à la demi-heure sur l'axe ligérien, à l'heure sur les autres branches ; et enfin un prolongement des terminus au-delà des gares actuellement envisagées (Bléré, Limeray, Port-Boulet, Rivarennes) vers Saint-Aignan, Chinon, Saumur, Blois, afin que le réseau irrigue l'ensemble du bassin d'emploi, de vie et de loisir du territoire.

À l'horizon proche de Bourges 2028, Capitale européenne de la culture, l'augmentation rapide de l'offre ferroviaire peut d'ailleurs constituer un levier stratégique pour promouvoir un tourisme décarboné vers les destinations phares du territoire. De nombreux châteaux de la Loire – parmi les plus visités – sont situés à moins de 10 à 15 minutes à pied ou à vélo d'une gare. Le zoo de Beauval, autre générateur majeur de flux touristiques, est également accessible par train. Cette échéance est d'autant plus importante à anticiper, que le dossier de candidature de Bourges 2028 a fait du train un levier inédit d'intérêt pour un projet pensé en réseau, et dont la ville de Tours fait d'ailleurs partie avec, entre autres, le projet de Gare végétale.

3.2. Simplifier l'usage, garantir l'accès

Le report modal vers le SERM implique également le principe d'un service public fiable et accessible à toutes et tous. Il faut que le service rendu soit facile pour l'utilisateur.

Cela suppose :

- Tarification et billettique intégrées (train + car express + transport urbain), avec tarification zonale si nécessaire ;
- Accessibilité hors numérique : guichets physiques, achat en ligne optionnel mais non exclusif pour ne pas aggraver la fracture numérique ;
- Lisibilité de l'offre commerciale (le SERM doit avoir son identité propre entre le réseau Fil Bleu et la marque Rémi) et signalétique homogène sur l'ensemble du réseau.

3.3. Assurer une véritable intermodalité

Une mobilité fluide suppose des correspondances bien pensées et des infrastructures adaptées :

- Création de PEM (pôles d'échange multimodaux) sur les principaux sites : stationnement vélo sécurisé, emport vélo, covoiturage, cars express, information voyageurs ;
- Vélostations d'envergure à Tours et Saint-Pierre-des-Corps (modèle Chambéry ou Lyon) ;
- Rabattements cyclables sécurisés et connectés au réseau Vélival, avec attention particulière aux territoires en retard comme la vallée de l'Indre.



4. Des investissements prioritaires à sécuriser

4.1. Tours – Verdun : une halte stratégique

La création de la halte ferroviaire Tours – Verdun est une priorité incontestable car elle permettra de dé-saturer la gare centrale, en cul-de-sac, d'aménager un nœud intermodal d'envergure métropolitaine (tramway, bus, voirie, futur PEM), de faciliter la diamétralisation des lignes (condition de robustesse de l'exploitation) et de projeter l'aménagement d'une nouvelle centralité urbaine, potentiellement orientée vers l'implantation d'emplois tertiaires.

Nous soutenons pour son positionnement la variante 1.1, localisée à l'est de l'avenue de Grammont, à proximité immédiate du siège de la *Nouvelle République*.

4.2. Verdun – 2 Lions – Joué : réactiver la ligne de la Vendée

L'étude de la réactivation de l'ancienne "ligne de la Vendée" entre Tours – Verdun et Joué-lès-Tours, via les Deux-Lions, est stratégique car elle permettrait de consolider l'opportunité de la desserte de Tours – Verdun par toutes les branches de l'étoile ferroviaire. Elle pourrait ouvrir la voie à la création d'une halte aux Deux-Lions, au cœur d'un pôle universitaire et économique majeur. Elle dispose d'une emprise existante et d'une compatibilité technique établie (pont tramway conçu pour du matériel ferroviaire lourd).

Le CODEV en fait une proposition étayée. Nous demandons qu'elle soit intégrée aux études opérationnelles.

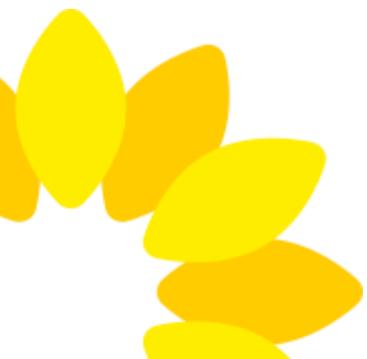
4.3. La vallée de l'Indre : un enjeu majeur sous-investi

La vallée de l'Indre est l'un des territoires les plus fortement concernés par les mobilités pendulaires. Pourtant, elle reste sous-desservie. Nous demandons une offre omnibus jusqu'à Cormery, avec des haltes fréquentes, des trains semi-directs vers Loches, en lien avec les pôles éducatifs et de santé, ainsi que la création ou le confortement de haltes : aux Gués de Veigné, à Joué-Gutenberg et à La Liodière.

La création d'un PEM à La Liodière, au sud de Joué-lès-Tours, à la jonction du futur échangeur A85/M86 et de la vallée de l'Indre, est une opportunité majeure pour favoriser le report modal voiture train.

5. Pour un SERM synonyme d'aménagement du territoire maîtrisé et de solidarité entre les territoires

Nous insistons avec force sur ce point : le SERM ne doit pas devenir un moteur d'étalement urbain mais bel et bien constituer un levier pour un aménagement du territoire frugal en artificialisation des sols. Il appartient donc aux collectivités d'encadrer les projets d'urbanisation autour des nouvelles haltes en limitant les constructions pavillonnaires dispersées, consommatrices de foncier et mal desservies, en favorisant la densification maîtrisée à proximité immédiate des pôles d'échange, dont certaines gares situées en centre-bourg, et en articulant le SERM aux documents d'urbanisme (PLU(i), SCoT), pour éviter les contradictions territoriales.



Au-delà de sa fonction résidentielle, le SERM constitue une opportunité inédite de redynamisation des centralités locales, avec la réimplantation possible de commerces, services de proximité et équipements publics autour des pôles d'échange multimodaux.

Il pourrait également ouvrir la voie à la mise en place de contrats de réciprocité intercommunaux, permettant à des usagers pendulaires d'accéder, là où ils transitent, à des services publics de qualité (accueil petite enfance, périscolaire, médiathèques...), même en dehors de leur commune de résidence. Une telle logique coopérative renforcerait l'attractivité des corridors du SERM tout en contribuant à la cohésion et à la solidarité territoriale.

6. Points de vigilance et d'amélioration

Volet cars express

L'ambition affichée reste insuffisamment déclinée. Nous appelons à :

- Supprimer les doublons entre les cars express et les liaisons ferroviaires, et/ou proposer des itinéraires alternatifs entre une même origine et une même destination, afin de renforcer la robustesse du réseau, notamment en cas d'avarie ou d'interruption du service ferroviaire (et inversement) ;
- Créer des transversales structurantes (Loches ↔ Chinon, Langeais ↔ Veigné...);
- Intégrer systématiquement le porte-vélos sur les cars, pour garantir l'intermodalité.

Covoiturage

Le covoiturage, pourtant prévu par la LOM, reste absent du projet SERM. C'est une lacune majeure. Il doit faire l'objet d'un plan d'action spécifique, avec aires, lignes spécifiques, incitations, articulation aux PEM.

Fret ferroviaire

Les infrastructures fret (triai de Saint-Pierre-des-Corps, terminal Naviland) doivent être maintenues et développées. Le SERM ne doit pas affaiblir la capacité de fret ferroviaire.

Logistique et dernier kilomètre

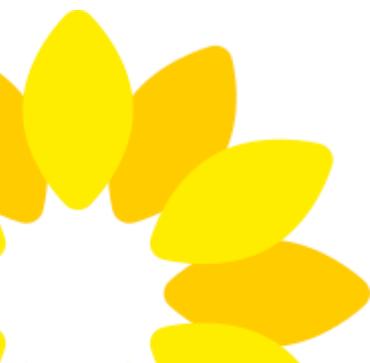
Nous recommandons une intégration des enjeux logistiques (colis, messagerie, circuits courts) aux pôles de mobilité, en lien avec les zones économiques et commerciales du territoire.

Tourisme

Le SERM ne doit pas être pensé uniquement comme une solution de mobilité quotidienne : il peut et doit devenir le socle d'une stratégie départementale ambitieuse de décarbonation du tourisme.

Cela suppose de renforcer l'accessibilité directe des destinations touristiques depuis les gares, en facilitant l'implantation ou le ré-ancrage des offices de tourisme, campings et services d'accueil dans l'hyperproximité des pôles d'échange.

L'aménagement des horaires aux extrêmes de la journée – pour permettre aux usagers de prendre le train après un concert, une pièce de théâtre ou une dernière séance de cinéma – est également essentiel pour garantir un véritable accès bas carbone à l'offre culturelle et de loisirs.



Ce tourisme décarboné ne concerne pas uniquement les visiteurs extérieurs. Il est aussi l'occasion d'un tourisme de proximité pour les habitantes et habitants d'Indre-et-Loire eux-mêmes : faire du train un levier de redécouverte du territoire par les Tourangeaux, à la journée ou sur un weekend, est une voie concrète vers un usage désirable et réapproprié du service ferroviaire.

Le SERM peut devenir l'infrastructure de référence d'un tourisme accessible, non motorisé, convivial et intergénérationnel.

Le réseau cyclo touristique existant, particulièrement dense (Loire à Vélo, Indre à Vélo, Scandibérique, Saint-Jacques à Vélo...), constitue un allié stratégique du train. Il faut en tirer parti pour développer des boucles combinées train + vélo + train, lisibles, sûres, faciles à planifier et à valoriser dans les offres touristiques.

Cette complémentarité doit devenir un marqueur identitaire fort du territoire : un territoire que l'on découvre ou redécouvre autrement, sans voiture.

7. Conclusion : un droit à la mobilité, un droit à respirer

Le SERM est une opportunité historique pour faire basculer nos mobilités vers un modèle plus juste, plus sobre et plus résilient. Il peut répondre simultanément à trois urgences majeures : écologique, sociale et sanitaire. Mais pour être à la hauteur des attentes, il ne doit pas se contenter d'être un ajustement technique ou un projet de plus dans la galaxie des politiques publiques.

Il doit être un marqueur fort de la transformation du territoire, pensé au service des habitant-es, et non des promoteurs, articulé à une vision d'ensemble, claire dans ses priorités, exigeante dans ses choix, et offrant une alternative crédible à la dépendance à la voiture individuelle.

Le SERM, c'est le droit à la mobilité pour toutes et tous, sans condition de lieu de résidence, de revenu ou de maîtrise du numérique. C'est aussi le droit de vivre dans un territoire respirable, où l'on n'oppose plus qualité de vie et accessibilité, transition écologique et vitalité économique.

À une époque marquée par le doute démocratique, l'abstention et les fractures territoriales, porter un projet comme le SERM, c'est réaffirmer une promesse républicaine : celle de l'égalité d'accès aux services essentiels, à commencer par se déplacer.

Les Écologistes d'Indre-et-Loire y contribuent déjà, à travers l'action résolue de leurs élu-es à Tours, à la Métropole, au Département, à la Région et à l'Assemblée Nationale. Ils continueront d'y contribuer avec constance, exigence et détermination, aux côtés de toutes les forces qui œuvrent à un avenir soutenable et désirable pour notre territoire.

