

LA CONVERGENCE DES MOBILITÉS

Pour une articulation
des réseaux de mobilités
en Touraine



Février 2024

DES GRANDS PROJETS DE MOBILITÉS POUR RÉPONDRE À UNE PRÉOCCUPATION QUOTIDIENNE DES HABITANTS

L'engagement de la Touraine dans plusieurs grands projets de mobilités montre sa volonté de décarboner un secteur d'activités fortement contributeur aux émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, la redynamisation de l'étoile ferroviaire et des dessertes par les cars interurbains (projet de Service Express Régional Métropolitain - SERM), l'évolution du réseau autoroutier en « autoroute bas-carbone », la poursuite du déploiement des lignes à haut niveau de service dans la métropole (tramway, bus à haut niveau de service) et la mise en œuvre progressive de plusieurs schémas cyclables structurants présentent chacun une gouvernance, un financement et un calendrier propre.

L'idée de l'étude « convergence » provient du constat de la nécessité d'articuler l'ensemble de ces démarches. Pour ce faire, la réflexion engage les objectifs suivants :

- Identifier les points d'articulation des réseaux actuels et futurs ;
- Définir une typologie de ces points de « convergence » des réseaux ;
- Intégrer les enjeux de mobilités dans les démarches de planification territoriale.

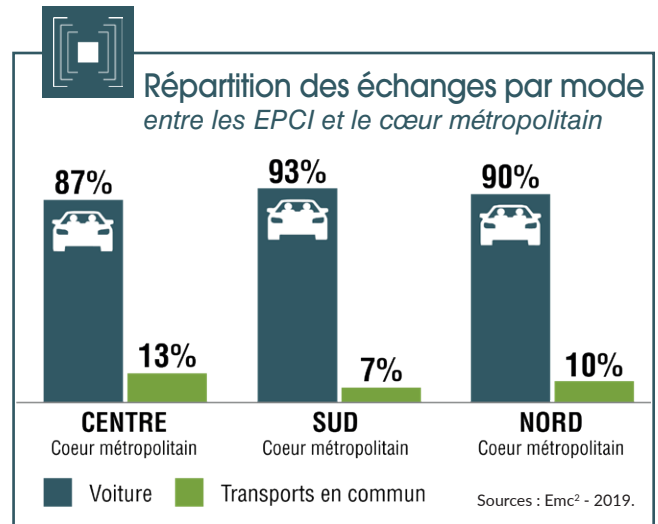
D'IMPORTANTES ÉCHANGES QUOTIDIENS ENTRE TOURS MÉTROPOLE ET LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES DU DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

Chaque jour, ce sont 230 000 déplacements qui s'effectuent entre le territoire de Tours Métropole et le reste du département. Parmi eux, 9 sur 10 concernent le cœur de la métropole (Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps). Au sein de ce territoire dense, on retrouve un équilibre entre les échanges des EPCI avec :

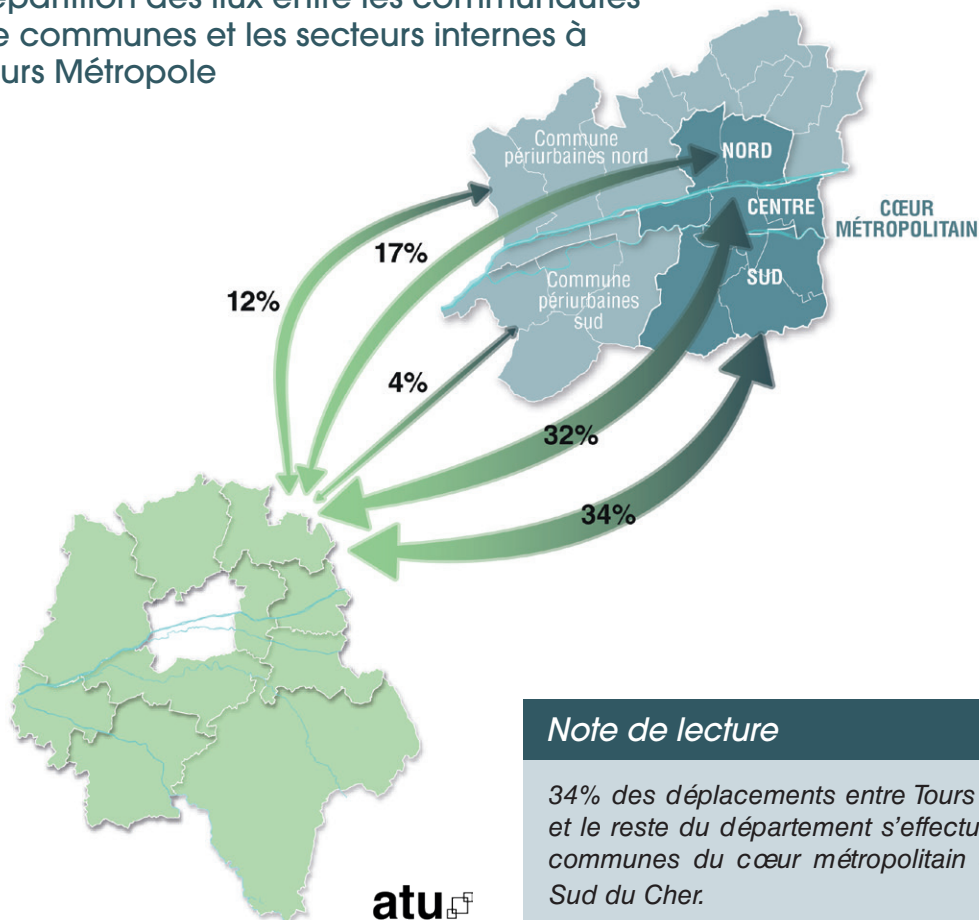
- ➔ les secteurs situés entre la Loire et le Cher (Tours Centre, La Riche et Saint-Pierre-des-Corps) ;
- ➔ les secteurs situés au sud du Cher (Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin).

Ce résultat, issu de l'enquête déplacements réalisée en 2019, démontre l'intérêt de diversifier les points d'échanges entre réseaux de transports au-delà de l'hypercentre de Tours.

Dans ces échanges, la voiture est utilisée à plus de 90%, montrant alors le potentiel de report d'automobilistes vers d'autres modes de déplacement.



Répartition des flux entre les communautés de communes et les secteurs internes à Tours Métropole



Sources : Emc² - 2019 ; IGN, BD Admin Express (2023).

82 SITES OÙ SE CROISENT DÉJÀ PLUSIEURS RÉSEAUX DE TRANSPORT EN INDRE-ET-LOIRE

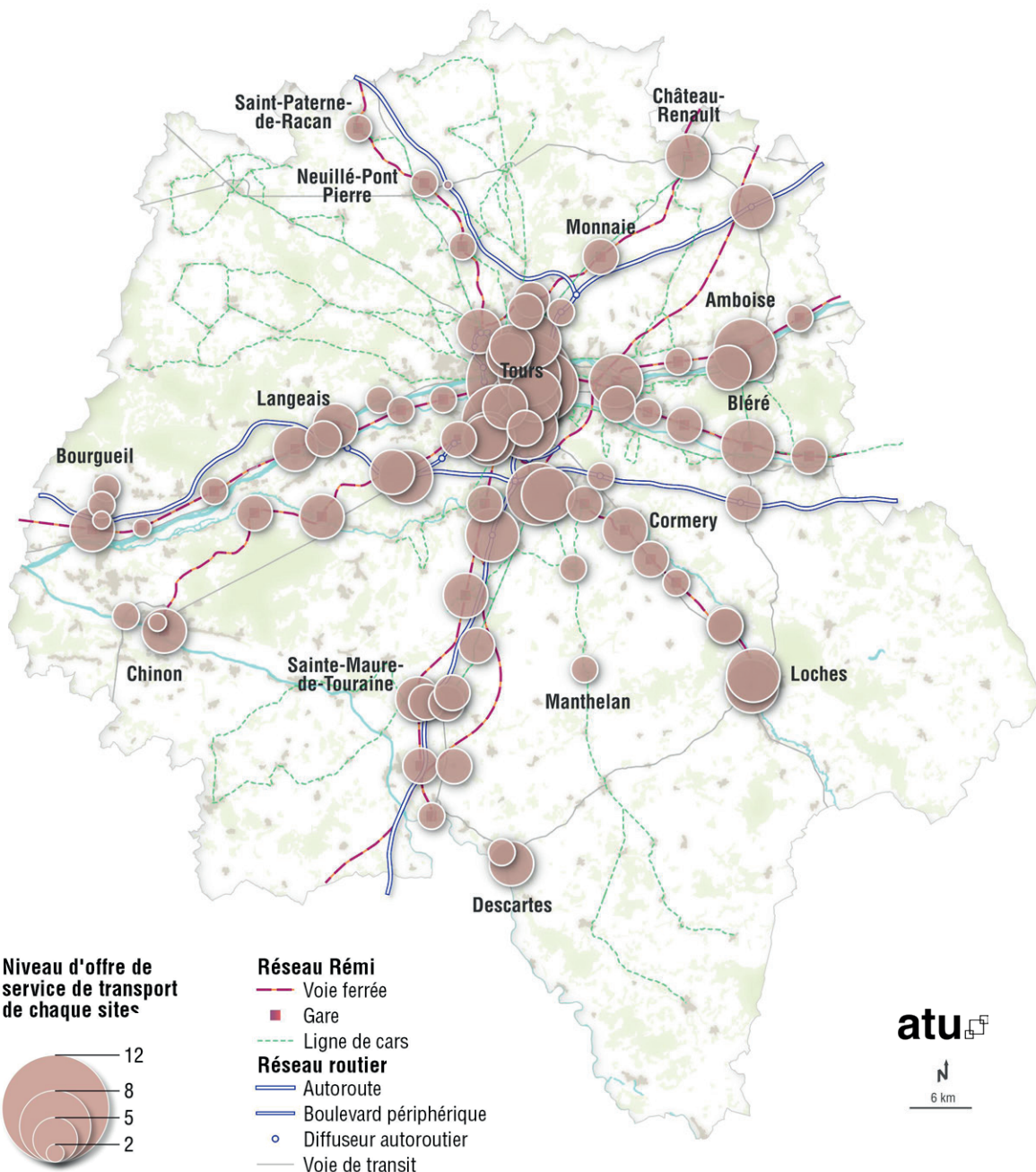
Les grands réseaux de transport actuellement en place se connectent déjà partiellement en 82 points du département. Ils se concentrent principalement dans le cœur métropolitain et le long des grands réseaux de transport (autoroutes, voies ferrées, réseau routier primaire).

Point méthodologique

Les points de convergence recensés sont issus des gares ferroviaires, parkings-relais, aires de covoiturage, échangeurs autoroutiers. Un score leur a tous été attribué en fonction de leur niveau de desserte actuelle.



Les points de convergence des réseaux en Indre-et-Loire



Sources : IGN, BD Admin Express, BD Topo, BD Carto (2023) ; Tours Métropole Val de Loire – Kéolis (2022) ; Région Centre Val de Loire, Réseau Rémi (2022) ; CD37, Comptage routier (2020) ; traitement ATU.

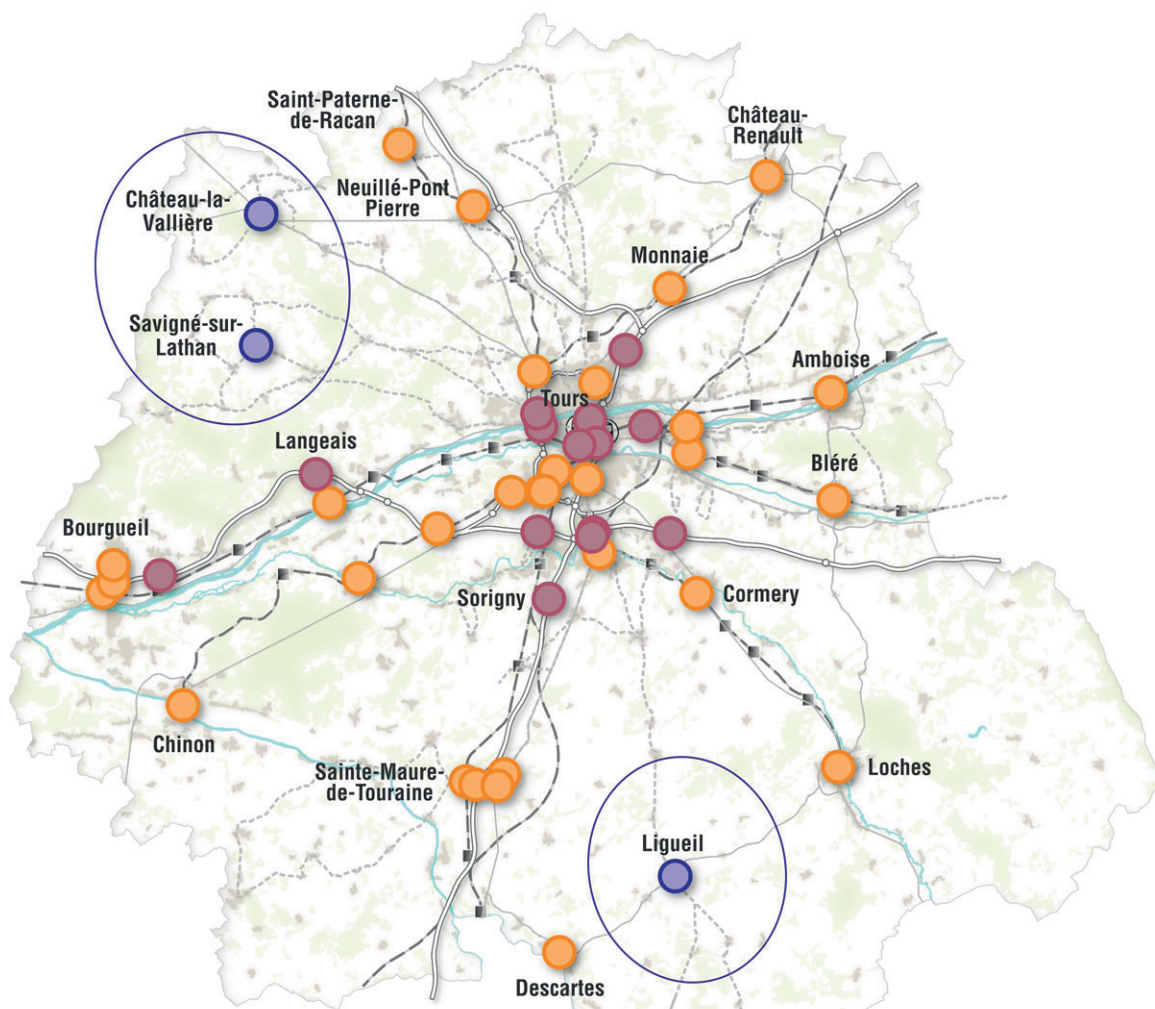
46 POINTS DE CONVERGENCE PRÉSÉLECTIONNÉS DANS LE DÉPARTEMENT

Le diagnostic de l'étude et les projets connus à ce jour (gares ferroviaires, parkings-relais, échangeurs autoroutiers) ont permis de retenir 41 sites potentiels dans l'ensemble du département. Les deux gares métropolitaines (Tours et Saint-Pierre-des-Corps) s'ajoutent à cette présélection.

L'analyse fait ressortir deux zones « blanches », l'une située au nord-ouest du département, et l'autre au sud. Pour couvrir ces territoires en marge des grands axes de communication, l'étude propose de retenir les secteurs de Château-la-Vallière, Savigné-sur-Lathan et Ligueil comme pouvant accueillir chacun un point de convergence.



Les points de convergence des réseaux, présélectionnés en Indre-et-Loire



Points de convergence présélectionnés

- Identifié
- En projet
- Proposé en zone blanche
- Gare métropolitaine
- Zone blanche

Réseau Rémi

- Voie ferrée
- Gare
- Ligne de cars

Réseau routier

- Autoroute
- Boulevard périphérique
- Diffuseur autoroutier
- Voie de transit

atu



Sources : IGN, BD Admin Express, BD Topo, BD Carto (2023) ; Région Centre Val de Loire, Réseau Rémi (2022) ; traitement ATU.

DES POINTS DE CONVERGENCE AUX PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)

Les lieux où se croisent déjà quelques réseaux de transport sont des opportunités pour les développer afin d'en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM). Un PEM est un endroit où les personnes qui effectuent un déplacement peuvent passer d'un mode de transport à un autre de manière facile, rapide et sécurisée. Ainsi, le PEM peut rassembler toutes les combinaisons possibles, comme par exemple passer d'un train à un tramway, d'un bus à un vélo, d'une voiture à un métro... Ces endroits peuvent aussi concentrer des services et des commerces, pérennes ou temporaires, afin d'agrémenter le trajet et répondre aux besoins quotidiens des usagers.

Ainsi, un pôle d'échange multimodal peut s'organiser autour d'une gare ferroviaire ou routière, d'un parking-relais, d'un échangeur autoroutier, voire même d'une plateforme aéroportuaire. Quelle que soit sa localisation (en milieu urbain dense, en périphérie, en zone rurale...), le PEM doit impérativement s'intégrer à son environnement.



Pôle d'Échanges Multimodaux (PEM)



DES PEM PÉRIURBAINS CLASSÉS SELON DEUX NIVEAUX HIÉRARCHIQUES

Deux catégories de PEM sont proposées dans l'étude : les PEM périurbains et les PEM métropolitains.

Les PEM périurbains sont tous localisés en-dehors du cœur métropolitain. Ils ont pour vocation d'offrir un point d'accès à un maximum d'offres de mobilités, et à se situer au plus proche des habitants des territoires périphériques. C'est ainsi que ce réseau doit couvrir l'ensemble du territoire départemental, hors cœur métropolitain.

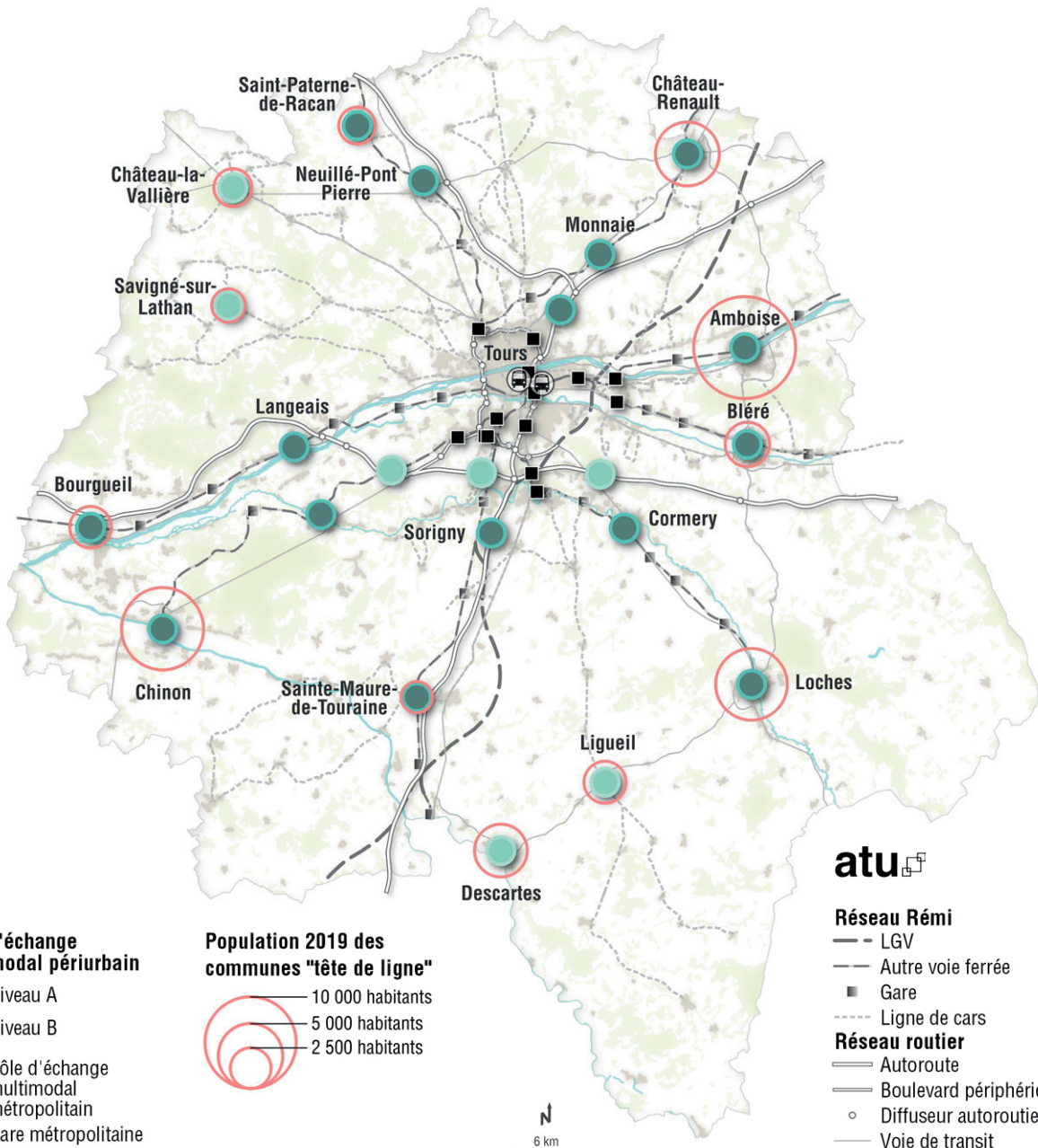
Toutefois, le niveau de service entre ces futurs PEM devra être en cohérence avec les besoins locaux. C'est pourquoi, l'étude propose de classer le réseau de PEM périurbains en deux niveaux :

➔ Niveau A : les têtes de lignes ferroviaires, les PEM situés au contact de l'A10 et les principaux pôles urbains.

➔ Niveau B : les têtes de lignes non ferroviaires, les PEM situés au contact de l'A85 et les autres pôles urbains.



Les PEM périurbains en Indre-et-Loire



Sources : IGN, BD Admin Express, BD Topo, BD Carto (2023) ; Région Centre Val de Loire, Réseau Rémi ; INSEE, RP2019 ; traitement ATU.

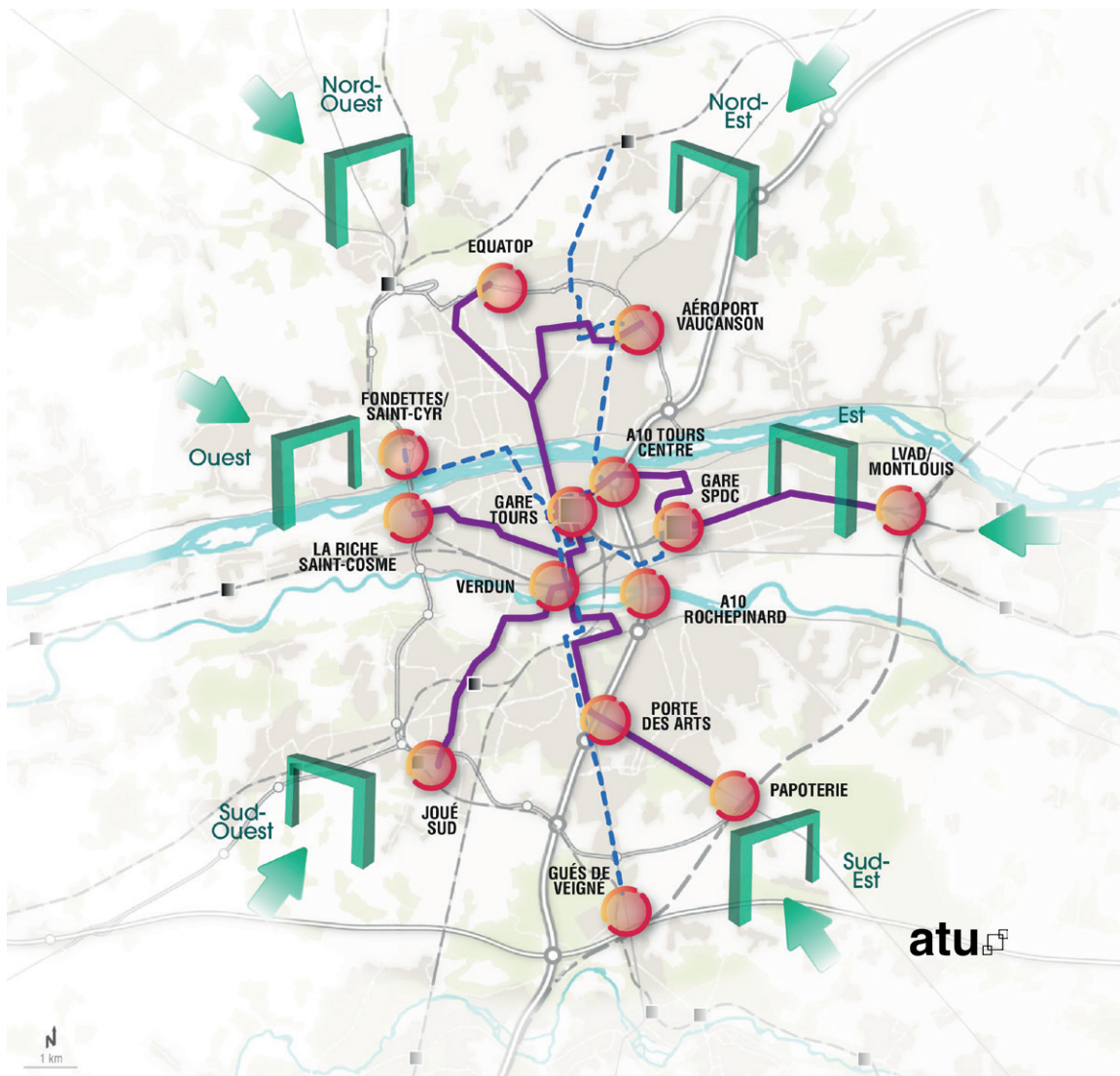
DES PEM MÉTROPOLITAINS POUR ORGANISER LES CONNEXIONS ENTRE LES TERRITOIRES PÉRIURBAINS ET LE CŒUR DE LA MÉTROPOLE

Concernant le cœur de la métropole, le réseau de PEM doit répondre à l'intérêt d'offrir des lieux où les usagers pourront basculer d'un mode de transport « interurbain » (principalement les cars et la voiture, mais cela peut aussi être le train et le vélo) à un mode de transport « urbain » (réseau Fil Bleu, vélo, voiture partagée...). Ces PEM devront être positionnés au plus près des grands axes

de communication, et devront tous être raccordés au réseau TCSP (tramway ou Bus à Haut Niveau de Service) et au réseau cyclable structurant. Le planning et la localisation précise de ces sites est totalement dépendant du développement des réseaux de transport, dont une partie sera étudiée dans le cadre du projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain).



À terme, des PEM envisageables pour apporter une solution intermodale à chaque porte métropolitaine



- | | |
|---------------------|--|
| Réseaux TCSP | Intermodalité |
| Réseau de tramway | Pôle d'échange multimodal |
| Réseau BHNS | Porte métropolitaine |
| | Principe de rabattement depuis les territoires périurbains |

Sources : IGN, BD Admin Express, BD Topo, BD Carto (2023) ; Tours Métropole Val de Loire - Kéolis (2022) ; traitement ATU.

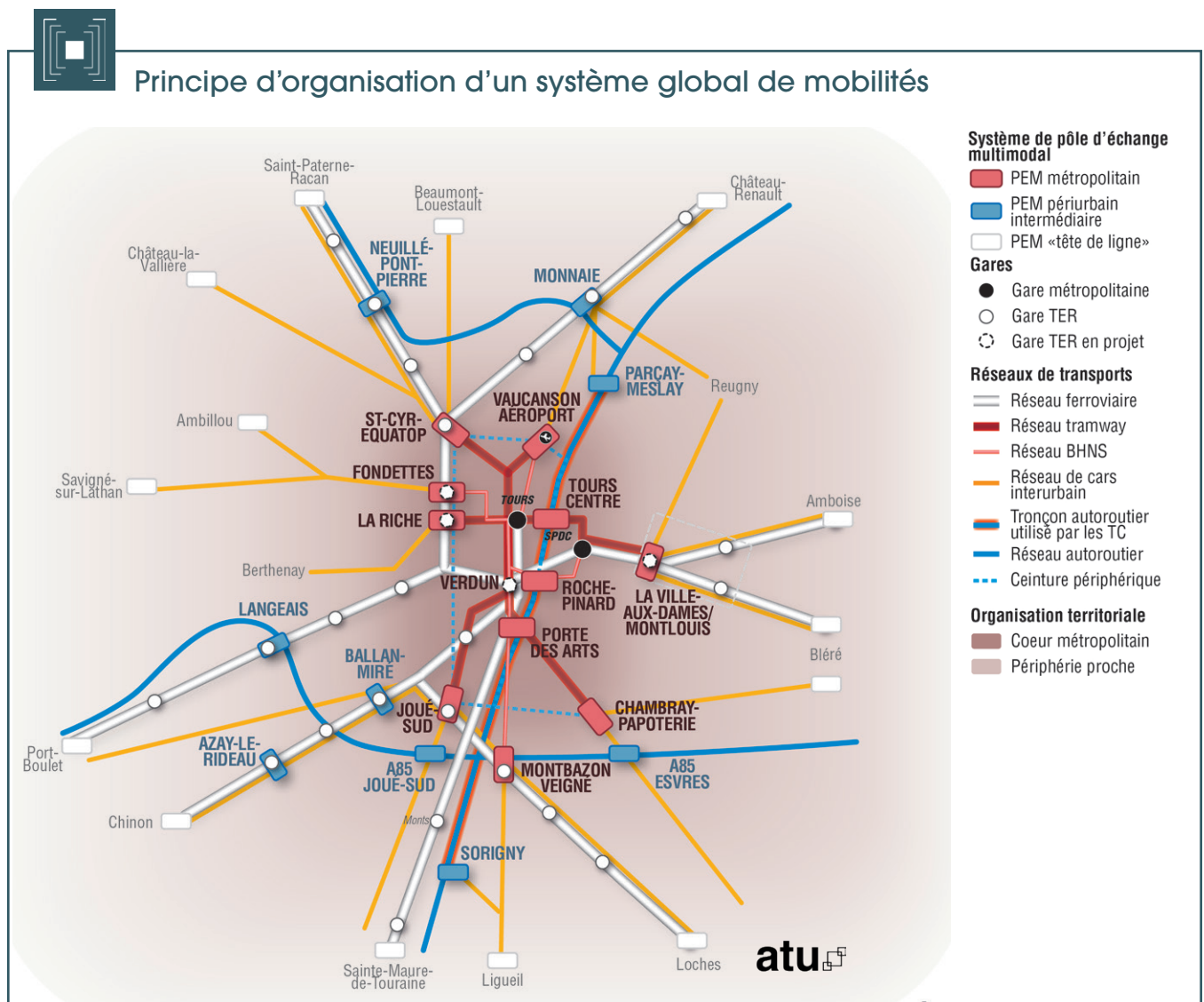
UN SYSTÈME GLOBAL DES RÉSEAUX ET SERVICES DE MOBILITÉS SUR L'ENSEMBLE DU DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

En assemblant les deux familles de PEM (périurbains et métropolitains), l'étude propose qu'à terme, le réseau de PEM donne la possibilité d'instaurer un système global de mobilités à l'échelle du département d'Indre-et-Loire. Pour ce faire, le système pourra s'appuyer sur trois niveaux de PEM, établis selon leur localisation :

- PEM: situés aux abords du cœur métropolitain ou sur des accès majeurs à celui-ci ;
- PEM périurbains intermédiaires : situés dans les pôles urbains positionnés entre le cœur métropolitain et les « têtes de ligne » ;
- PEM dit de « tête de ligne » : situés aux extrémités des lignes de transport. Ils peuvent s'appuyer sur le réseau ferroviaire comme sur le réseau routier.

Cette proposition prospective se base sur une

coordination de l'ensemble des réseaux de transports collectifs, et associe l'intégration d'offres de mobilités connexes comme le covoiturage, les mobilités douces, sans oublier la nécessité d'avoir un titre de transport unique. Il tient compte des grands projets en cours d'élaboration, tels l'autoroute bas-carbone, les lignes TCSP et les schémas cyclables structurants des différents EPCI, et constitue une base de réflexion pour la mise en œuvre du futur SERM de Touraine.



GLOSSAIRE

AUTOROUTE BAS-CARBONE : évolution du réseau autoroutier où circulent de nombreuses voitures avec une seule personne à bord en réseau autoroutier dont les usages se diversifient (covoiturage, transports en commun) et s'interconnectent mieux avec les réseaux de transport locaux. Cette interconnexion pourra s'effectuer par l'aménagement de PEM sur l'A10 et de PEM sur l'A85. Ce projet a pour objectif de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre produites par les usages actuels des autoroutes. Ce projet intègre également un volet sur l'insertion urbaine et environnementale, ainsi qu'un volet sur la production d'énergies renouvelables.

CŒUR MÉTROPOLITAIN : les communes urbaines de la métropole de Tours (Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps)

ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE (EPCI) : structures administratives permettant à plusieurs communes d'exercer des compétences en commun.

LIGNE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (LHNS) : une ligne de transport collectif qui propose une qualité de service élevée (fréquence, rapidité, confort...), sans forcément circuler sur sa propre voie.

MOBILITÉS DOUCES : ensemble des modes de transport non motorisés. Elles comprennent la marche et le vélo, mais aussi les petits véhicules électrifiés (vélos à assistance électrique, trottinettes, gyropodes, overboard...).

RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT (RCS) : des itinéraires cyclables de qualité, facilement identifiables et sécurisés qui permettent d'assurer des trajets en vélo sur plusieurs kilomètres, et qui desservent les principaux équipements d'un territoire.

SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) : un réseau de plusieurs offres de transport fiables, rapides, fréquentes qui desservent un grand territoire.

TÊTE DE LIGNE : point de départ ou d'arrivée ultime d'une ligne de transport. Dans le présent rapport, sont appelées « tête de ligne » les extrémités des lignes de transport proposées dans les localités éloignées de Tours.

TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP) : une ligne de transport collectif qui circule sur sa propre voie, et qui propose une qualité de service élevée (fréquence, rapidité, confort...).


TRANSPORT INTERURBAIN : réseau de transport qui permet de relier plusieurs villes en desservant les territoires intermédiaires.

TRANSPORT URBAIN : réseau de transport qui dessert uniquement les territoires urbains



atu 
Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3 cour - 56, avenue Marcel Dassault 
BP 601 - 37206 Tours Cedex 3

Tél : 02 47 71 70 70 

Mail : atu@atu37.fr 

www.atu37.org 

© ATU - Février 2024 / La convergence des mobilités
Directeur de la publication : Sébastien Pividal.
Rédacteur : Olivier Schampion.
Cartographe : Camille L'Huilier.
Mise en page : Willy Bucheron.
Crédits illustrations : ATU, Pexels, sauf mention.
Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies)
sont réservés sous toutes formes.