1-Rapport de présentation

Tome 3 : annexes du rapport de présentation

Dossier 2 : diagnostic

MOBILITES

COMMUNAUTÉ Touraine-Est Vallées

PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal



Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du 11 décembre 2025

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire du 11 décembre 2025 portant approbation du PLUi

Communauté Touraine-Est Vallées

Vincent MORETTE
Président de Touraine-Est Vallées

atu Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : LES USAGES DES HABITANTS ET LES MOBILITES SUR LE TERRITOIRE 6

1_ Une population très mobile et fortement utilisatrice de la voiture 6

2_ Un rythme des déplacements ayant tendance à se lisser sur la journée, mais avec une période de pointe du soir qui reste très marquée 8

3_ De fortes relations avec la métropole de Tours 8

4_ Une mobilité de proximité significative 9

5_ Synthèse et enjeux 12

CHAPITRE 2 : UN TERRITOIRE TRAVERSE PAR DE GRANDS AXES DE COMMUNICATION 13

1_ Un réseau viaire structurant d'Est en Ouest 13

2_ des services de transports collectifs également orientés d'Est en ouest 18

3_ La montée en puissance des mobilités douces 20

4_ Synthèse et enjeux 26

CHAPITRE 3 : UN SYSTEME DE MOBILITES LOCALES EN COURS DE CONSTITUTION.....27

1_ L'usage du stationnement comme régulateur des mobilités 27

2_ L'émergence de nouvelles mobilités 29

3_ Un fonctionnement de la logistique et du transport des marchandises encore mal connu 31

4_ Le projet Service Express métropolitain de Touraine 37

5_ Synthèse et enjeux 39

Liste des figures et cartes

Figure 1 : répartition par mode, des déplacements des habitants de Touraine-Est Vallées en 2008 et 2019 6
Figure 2 : Fréquence d'usage des modes par les habitants de Touraine-Est Vallées en 2019 7
Tableau 1 : Nombre d'occupants par voiture en circulation, en 2008 et en 2019 7
Figure 3 : répartition horaire (heure de départ) des déplacements des habitants de Touraine-Est Vallées 8
Carte 1 : déplacements quotidiens des habitants entre Touraine-Est Vallées et les intercommunalités d'Indre-et-Loire en 2019 9
Tableau 2 : Distance moyenne (en mètres) par mode de transport, des déplacements à l'intérieur de Touraine-Est Vallées 10
Figure 4 : Modes de transport utilisés par les habitants de Touraine-Est Vallées pour les déplacements inférieurs à 3 kilomètres 10
Carte 2 : Répartition des flux internes à la communauté de communes (tous modes), par sous-secteurs géographiques 11
Carte 3 : réseaux routier et ferroviaire au sein de Touraine-Est Vallées 14
Carte 4 : nombre moyen de véhicules circulant sur le réseau routier au sein de Touraine-Est Vallées 14
Carte 5 : accidents recensés sur le réseau routier de Touraine-Est Vallées 17
Carte 6 : réseaux de transport en commun desservant le territoire de Touraine-Est Vallées 19
Photo 1 : Traversée de la RD140 par la piste cyclable qui relie la gare de Montlouis-Véretz au bourg de Véretz 21
Photo 2 : piste cyclable bidirectionnelle sans séparateur de la voie de circulation routière (RD85) 21
Photo 3 : traversée du Cher à Véretz, aménagée en « chaucidou » 21
Photo 4 : accès à l'itinéraire Cœur de France à vélo, depuis le bourg de Véretz 22
Photo 5 : Cœur de France à vélo, aire de pause aménagée à Véretz 22
Carte 7 : réseau cyclable structurant de Touraine-Est Vallées en cours de constitution 23
Carte 8 : réseau de randonnées pédestres sur le territoire de Touraine-Est Vallées 24
Carte 9 : coupures et discontinuités en défaveur des piétons et des cyclistes 25
Carte 10 : localisation de l'offre de stationnement public au sein de Touraine-Est Vallées 28
Photo 6 : Arrêt Rezo Pouce à Véretz, partagé avec un arrêt du réseau de cars REMI 29
Carte 11 : localisation des arrêts « Rezo Pouce » au sein de Touraine-Est Vallées 30
Carte 12 : localisation des activités logistiques au sein de Touraine-Est Vallées 31
Figure 5 : livraisons / enlèvements hebdomadaire par type d'activités au sein de Touraine-Est Vallées 32
Figure 6 : livraisons / enlèvements hebdomadaire par type d'activités au sein des communes de Touraine-Est Vallées 33
Figure 7 : livraisons / enlèvements hebdomadaires par type de véhicules au sein des communes de Touraine-Est Vallées 33
Figure 8 : durée hebdomadaire des stationnements des véhicules par secteur d'activités au sein de Touraine-Est Vallées 34

Tableau 3 : gaz à effet de serre (en kg) générés chaque semaine par les flux entre entreprises au sein de Touraine-Est Vallées 35

Tableau 4 : polluants locaux (en kg) générés chaque semaine par les flux entre entreprises au sein de Touraine-Est Vallées 35

Figure 9 : nombre de livraisons hebdomadaires au domicile des ménages de Touraine-Est Vallées 36

Figure 10 : répartition par CSP des livraisons hebdomadaires au domicile des habitants de Touraine-Est Vallées36

CHAPITRE 1 : LES USAGES DES HABITANTS ET LES MOBILITES SUR LE TERRITOIRE

1_UNE POPULATION TRES MOBILE ET FORTEMENT UTILISATRICE DE LA VOITURE

Les habitants de la communauté de communes montrent un niveau élevé de mobilité, qui s'est par ailleurs accentué cette dernière décennie passant de 3,68 déplacements quotidiens en moyenne en 2008 à 4,15 en moyenne en 2019. Il s'agit du niveau le plus élevé des EPCI d'Indre-et-Loire. A titre de comparaison, la mobilité des habitants de la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre s'élève à 3,71 déplacements par habitants. Or, cet EPCI montre des similitudes avec Touraine-Est Vallées dans sa relation avec Tours Métropole Val de Loire.

Ainsi, les habitants de Touraine-Est Vallées génèrent quotidiennement près de 150 000 déplacements. Ils en effectuaient autour de 137 000 en 2008, soit une augmentation de 8% entre les deux enquêtes, augmentation comparable à celle de la population sur la même période.

La voiture concerne près des 3/4 de ces déplacements, très loin devant la marche (17%). Depuis 2008, la répartition des modes de transport n'a pas évolué, les habitants de la communauté de communes demeurent très dépendants de l'automobile.

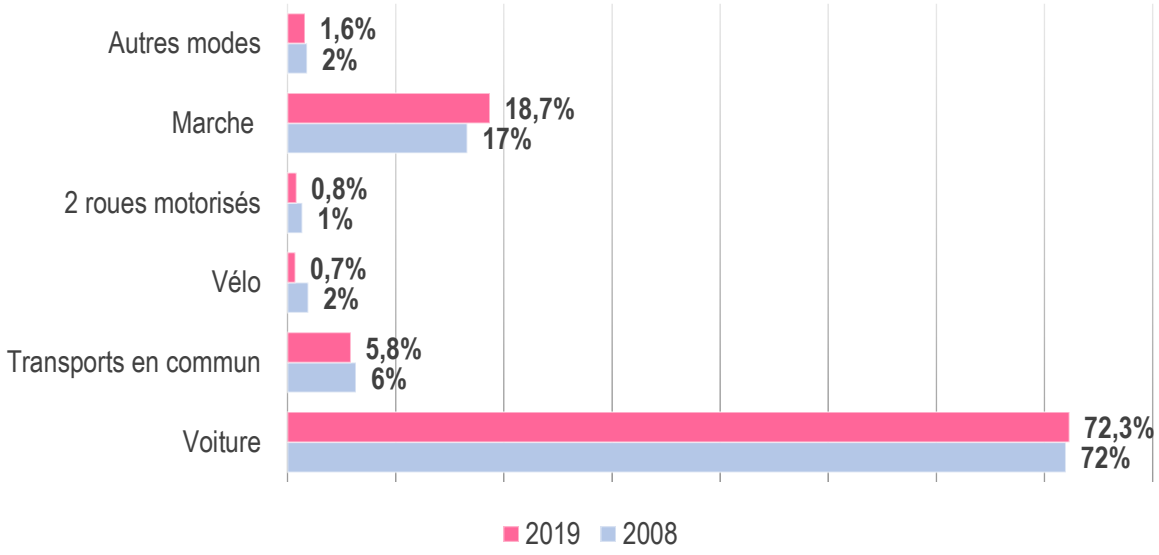
Toutefois, il faut noter que malgré cette stabilité en termes de répartition modale, les habitants de la communauté de communes génèrent, depuis 2008 :

- 8 000 déplacements automobiles supplémentaires par jour,
- 5 000 déplacements à pied supplémentaires par jour.

Par contre, le nombre de déplacements quotidiens en transports en commun reste stable (autour de 8 700).

Figure 1 : répartition par mode, des déplacements des habitants de Touraine-Est Vallées en 2008 et 2019

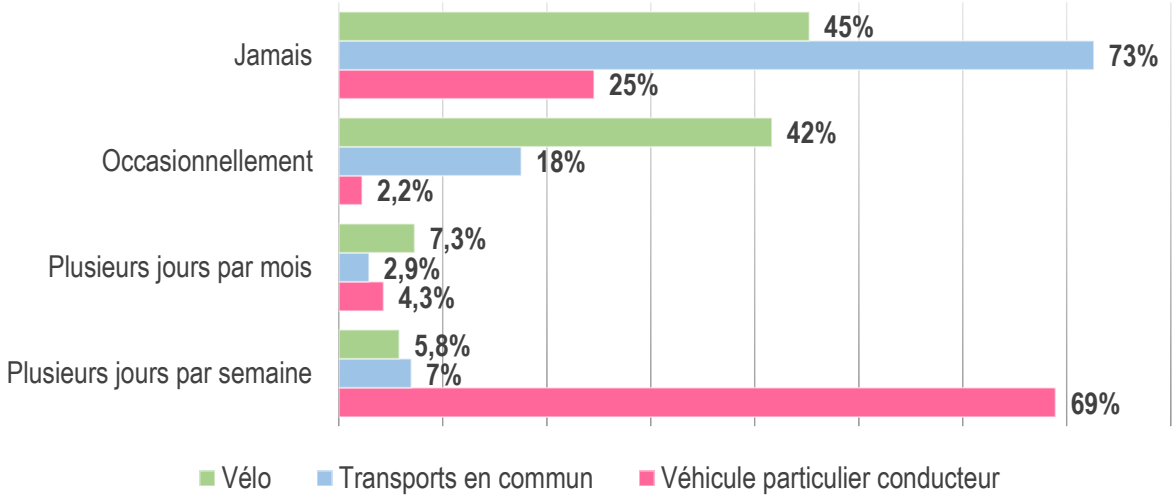
Source : EMC² 2019



Près des 3/4 des habitants utilisent leur véhicule plusieurs jours par semaine. A contrario, ils sont pratiquement aussi nombreux à ne jamais utiliser les transports en commun. Le vélo reste faiblement utilisé, mais lorsqu'il l'est, c'est plutôt de façon occasionnelle.

Figure 2 : Fréquence d'usage des modes par les habitants de Touraine-Est Vallées en 2019

Source : EMC² 2019



L'enquête déplacements réalisée en 2019 confirme la dépendance à la voiture de la population de la communauté de communes, déjà relevée en 2008. Cette dépendance s'est même renforcée en termes de nombre de déplacements entre les deux dates.

La très grande majorité des véhicules circule avec une seule personne à bord. Ce phénomène diminue très légèrement depuis 2008 pouvant éventuellement être le fruit du développement du covoiturage (+1 point pour le nombre de véhicules circulant avec deux personnes à bord). Toutefois, l'autosolisme atteint toujours un niveau très élevé sur la communauté de communes.

Tableau 1 : Nombre d'occupants par voiture en circulation, en 2008 et en 2019

Source : EMC² 2019

	Nombre d'occupants								
	1	2	3	4	5	6	7	9	Total
2019	63 124	19 667	4 867	1 000	-	-	-	-	88 658
	71%	22%	5%	1%					100%
2008	59 191	16 846	4 604	540	132	-	62	58	81 433
	73%	21%	6%	1%					100%

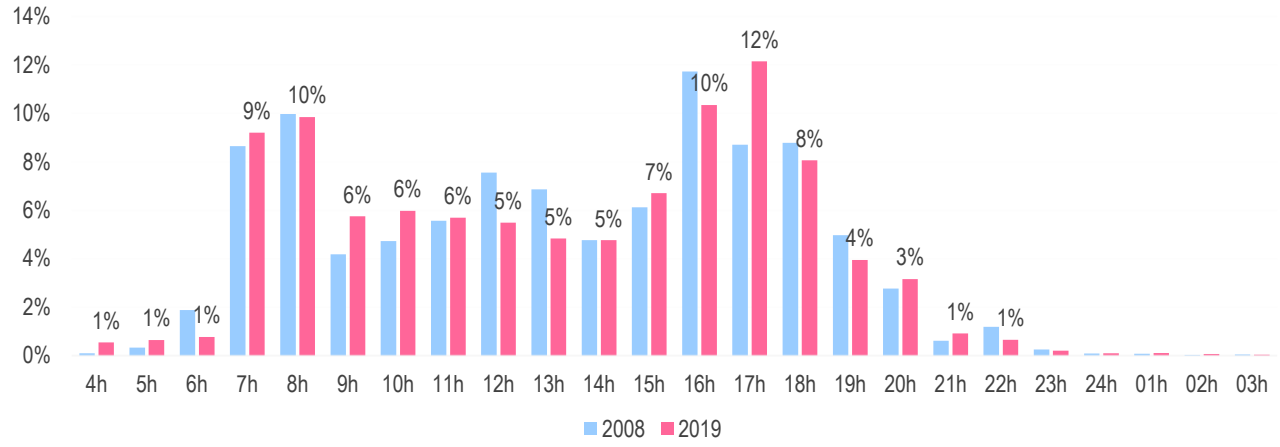
2_UN RYTHME DES DEPLACEMENTS AYANT TENDANCE A SE LISSER SUR LA JOURNEE, MAIS AVEC UNE PERIODE DE POINTE DU SOIR QUI RESTE TRES MARQUEE

Entre 2008 et 2019, le rythme des déplacements reste relativement homogène sur la pointe du matin. En revanche, l'heure de pointe de la mi-journée évolue significativement à la baisse, avec une diminution d'environ 4 000 déplacements. Sur la période de pointe du soir, l'enquête de 2019 relève une nette augmentation des déplacements (+ 5 000 déplacements entre 16h et 19h), avec une concentration plus importante entre 17h et 18h.

Sur les heures creuses, l'enquête 2019 indique une augmentation globale des déplacements par rapport à 2008 (+ 6 000 déplacements entre 9h et 12h ; + 3 000 déplacements entre 14h et 16h). Toutefois, la part de ces déplacements reste stable entre les deux enquêtes.

Figure 3 : répartition horaire (heure de départ) des déplacements des habitants de Touraine-Est Vallées

Source : EMC² 2019

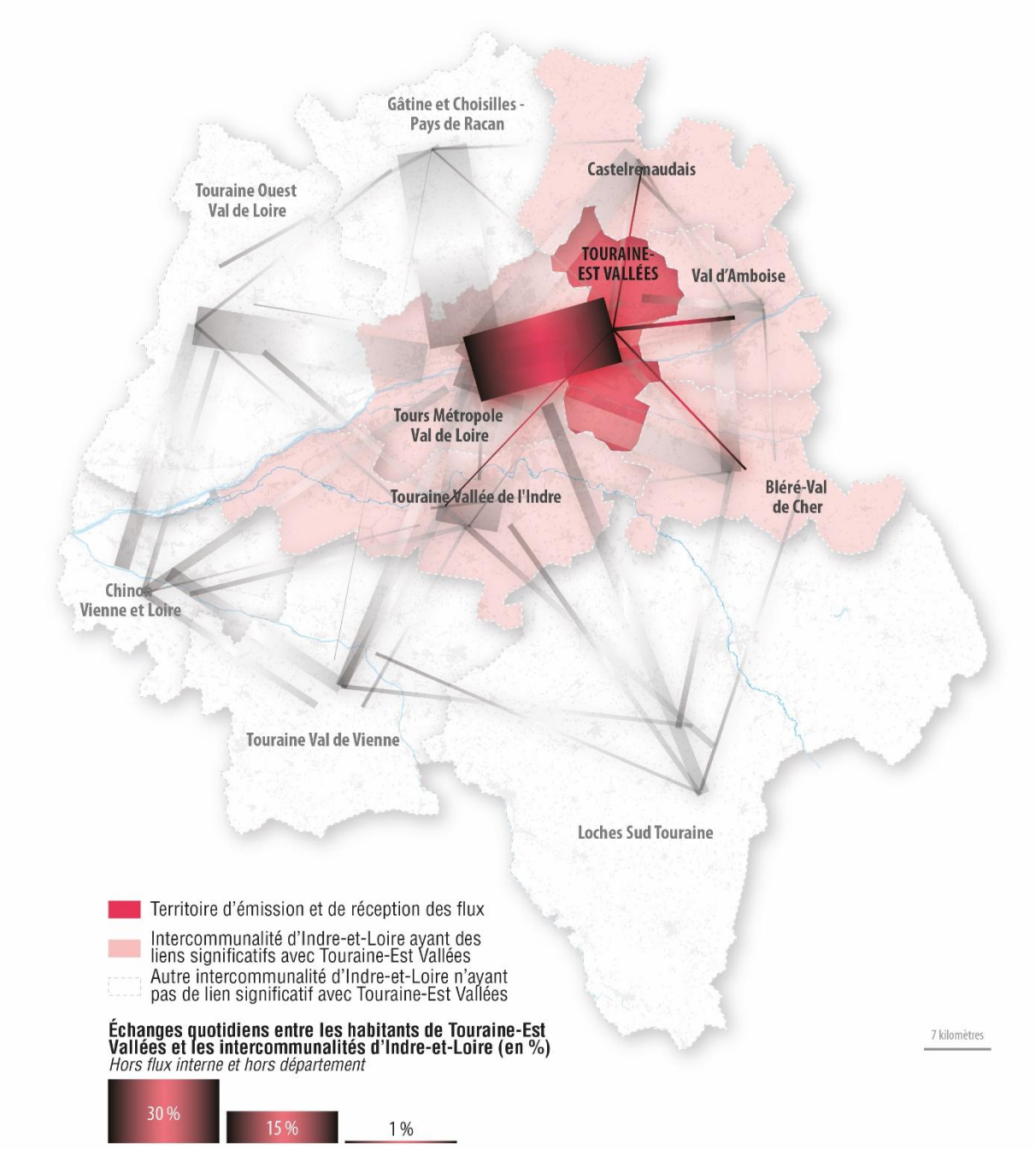


3_DE FORTES RELATIONS AVEC LA METROPOLE DE TOURS

Les habitants de Touraine-Est Vallées effectuent quotidiennement environ 50 000 déplacements vers ou depuis les territoires extérieurs à la communauté de communes. La métropole de Tours concentre la très grande majorité de ces relations (80%). Les liens avec les autres territoires demeurent très ténus, le plus élevé étant celui hors du département, avec environ 6% des flux externes à Touraine-Est Vallées. Parmi les intercommunalités du département, les habitants de Touraine-Est Vallées échangent le plus avec la communauté de communes du Val d'Amboise (5% des flux externes).

Avec la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre, Touraine-Est Vallées figure parmi celle qui a le plus de liens avec la Métropole.

Carte 1 : déplacements quotidiens des habitants entre Touraine-Est Vallées et les intercommunalités d'Indre-et-Loire en 2019



4_UNE MOBILITE DE PROXIMITE SIGNIFICATIVE

En grande majorité, les habitants de Touraine-Est Vallées effectuent leurs déplacements à l'intérieur de la communauté de communes. Ces déplacements « internes » représentent 61% de l'ensemble des déplacements. La grande majorité des déplacements qui demeurent à l'intérieur de la communauté de communes s'effectuent en voiture (environ les 2/3). Pour autant, ces véhicules ne parcourent en moyenne que 3,5 kilomètres par trajet.

En tenant compte de l'ensemble des modes de transport, la distance moyenne des déplacements effectués à l'intérieur de la communauté de communes reste inférieure à trois kilomètres.

Tableau 2 : Distance moyenne (en mètres) par mode de transport, des déplacements à l'intérieur de Touraine-Est Vallées

Source : EMC² 2019

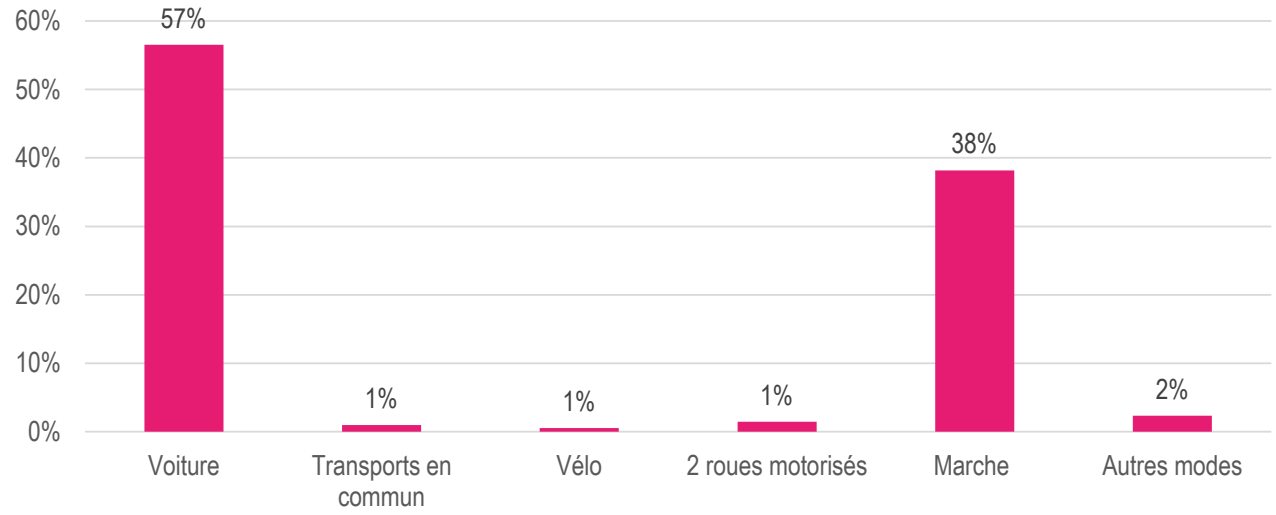
Mode	Voiture	Transports en commun	Vélo	2 roues motorisés	Marche	Autres modes	Total
Distance	3 544	4 246	2 984	2 472	738	2 632	2 717

Cette distance moyenne varie selon les modes. Les trajets à pied sont logiquement les plus courts, très loin derrière ceux effectués en deux roues. Il est intéressant de noter que les trajets en vélo, sont en moyenne, légèrement plus longs que ceux effectués en deux-roues motorisés.

Les personnes qui utilisent les transports en commun parcourent des distances un peu plus longues, qui peut s'expliquer par des itinéraires plus sinueux sur le territoire.

Figure 4 : Modes de transport utilisés par les habitants de Touraine-Est Vallées pour les déplacements inférieurs à 3 kilomètres

Source : EMC² 2019

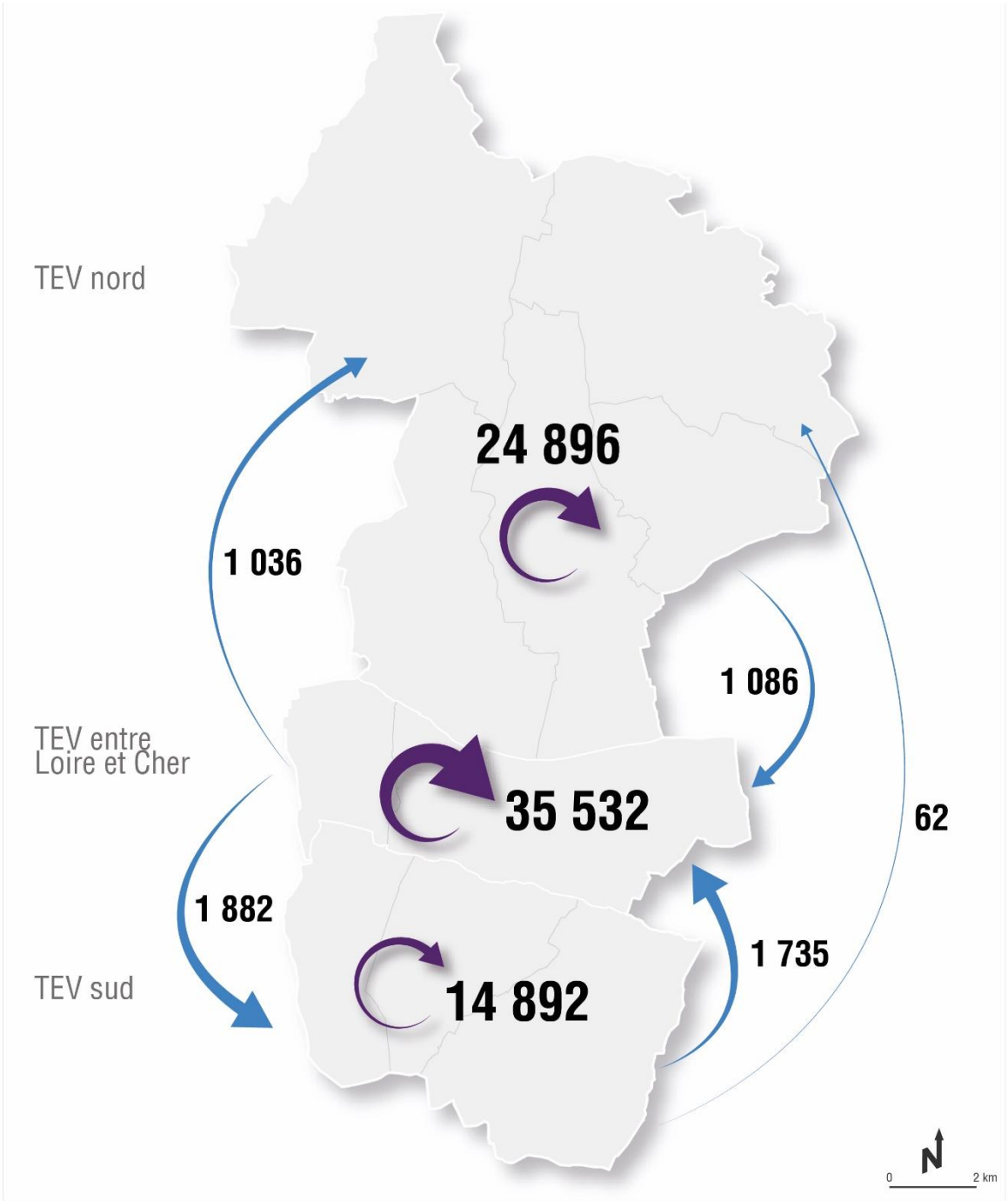


En découpant le territoire intercommunal en trois parties, à partir des cours d'eau, on s'aperçoit que plus de 90% des flux s'effectuent à l'intérieur de ces sous-ensembles. Les cours d'eau marquent donc une véritable barrière sur le fonctionnement de l'intercommunalité. Ces résultats démontrent ainsi une hyper proximité dans la vie quotidienne des habitants.

Les liens entre ces sous-secteurs intercommunaux sont très ténus, en particulier entre les communes au sud du Cher et celles au nord de la Loire. Ces dernières échangent peu avec le reste de l'EPCI. Les échanges entre les communes situées de part et d'autre du Cher sont un peu plus marqués.

L'enquête déplacement montre ainsi que la communauté de communes fonctionne en trois entités distinctes, qui chacune vit ses propres relations avec la métropole de Tours. Ainsi, le territoire intercommunal montre la particularité de fonctionner sur des logiques « est / ouest », alors que sa géographie s'étire sur un axe nord / sud.

Carte 2 : Répartition des flux internes à la communauté de communes (tous modes), par sous-secteurs géographiques



Sources : IGN, BD topo ; SMT, EMC² (2019).

5_SYNTHESE ET ENJEUX

Une mobilité des résidents encore très fortement dépendante de la voiture.

Un nombre quotidien de déplacements automobiles qui a augmenté de 8 000 flux par jour depuis 2008.

➔ **Enjeu : réduction de l'usage de la voiture particulière et absorption des nouveaux flux par les autres modes au profit de la diminution des émissions de gaz à effet de serre.**

Une stagnation de l'usage des transports collectifs par rapport à 2008, mais pas de nouvelles mesures suite à la crise sanitaire ayant entrainé une forte diminution de leur utilisation.

Une relation très forte avec la métropole de Tours, la plus élevée du département (suivie par la communauté de communes de Touraine Vallée de l'Indre).

➔ **Enjeu : l'amélioration des relations en transports en commun et cyclables avec Tours Métropole Val de Loire afin de conforter les relations tout en la rendant plus décarbonées.**

Un territoire qui fonctionne en trois entités distinctes délimitées par les cours d'eau (Loire et Cher), caractérisé par de nombreux déplacements de moins de 3 kilomètres.

➔ **Enjeu 1 : l'amélioration des échanges locaux décarbonés, au sein des trois entités**
➔ **Enjeu 2 : l'amélioration des liens entre les trois entités géographiques afin de créer un fonctionnement intercommunal plus intégré**

CHAPITRE 2 : UN TERRITOIRE TRAVERSE PAR DE GRANDS AXES DE COMMUNICATION

1_UN RESEAU VIAIRE STRUCTURANT D'EST EN OUEST

Le territoire de la communauté de communes est traversé par 5 grands axes routiers, dont certains sont d'anciennes routes nationales. Quatre de ces routes longent les cours d'eau, la Loire et le Cher, et sont sur certains tronçons, aménagés en sites contraints. La 5ème de ces route traverse la commune de Monnaie, et se situe sur le plateau entre Tours et Château-Renault. Toutes ces routes ont la particularité de traverser la communauté de communes sur quelques kilomètres, dans une orientation est / ouest. Ainsi, Touraine Est-Vallée ne connait pas de routes au statut équivalent qui permette d'assurer les échanges entre le nord, le centre et le sud du territoire. Les flux Nord-Sud s'appuient donc sur des voiries plus secondaires, dont certaines traversent le cœur des bourgs. Ces flux sont également soumis aux franchissements existants des cours d'eau (la Loire et le Cher). Cette configuration engendre des situations décalées entre l'usage des voiries et leur environnement (ex : Vouvray, Véretz).

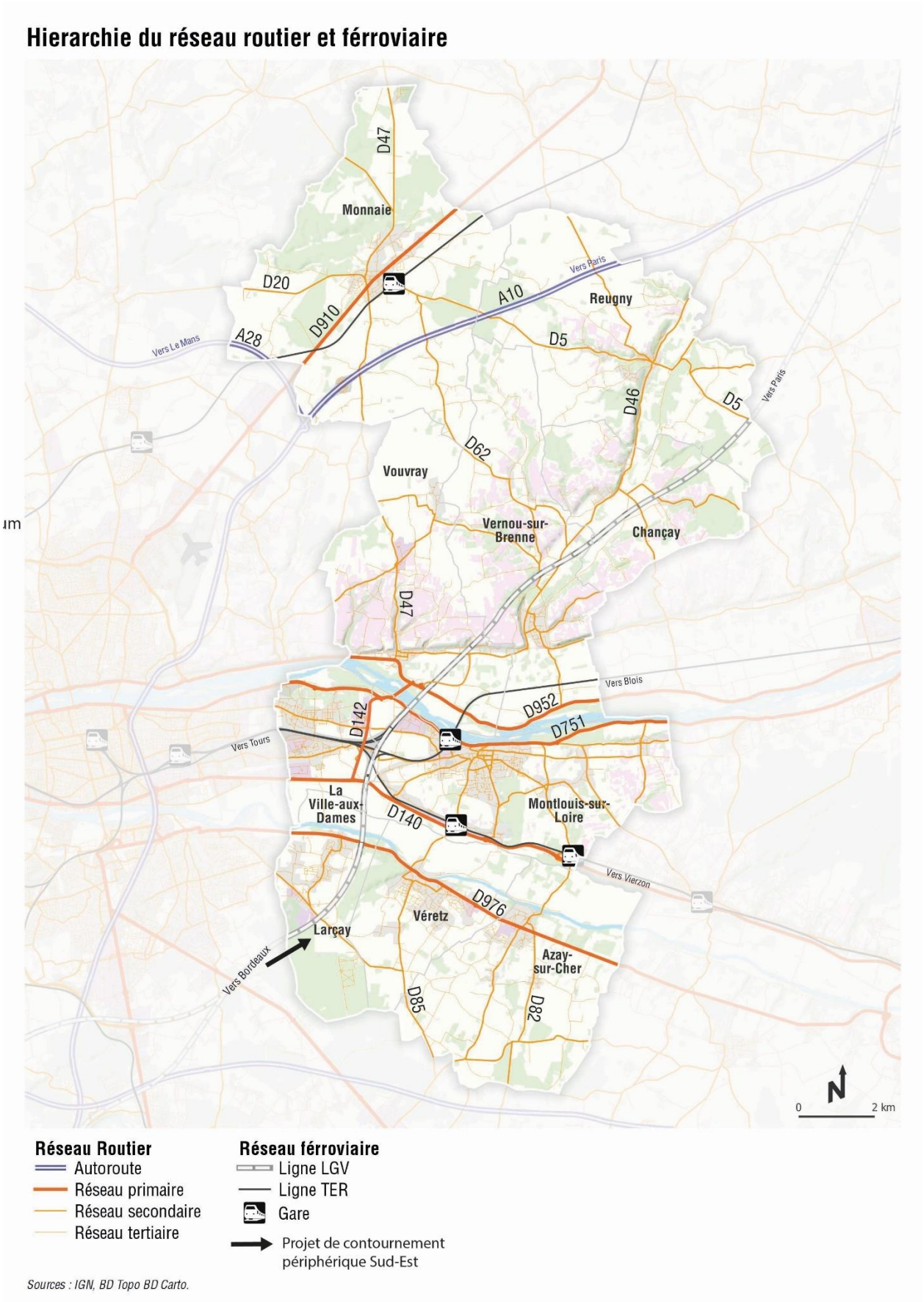
Le réseau autoroutier ne dessert pas directement la communauté de communes, bien que quelques kilomètres de l'A10 traversent la partie Nord du territoire. Le lien avec les autoroutes s'effectue, au plus près, au niveau de Parçay-Meslay pour l'A10, et au niveau d'Esvres-sur-Indre pour l'A85.

Concernant les franchissements routiers, le Sud du territoire est relié au centre de la communauté de communes par les ouvrages présents sur les communes de Véretz et d'Azay-sur-Cher. Les possibilités de franchir la Loire sont limitées à un seul ouvrage, le pont Charles-de-Gaulle, situé entre La Ville-aux-Dames et Vouvray. Toutefois, chacun de ces trois ouvrages est connecté au réseau routier primaire. Néanmoins, ce nombre limité d'ouvrages renforce l'effet « barrière » des cours d'eau, et explique probablement le fonctionnement très sectorisé du territoire intercommunal.

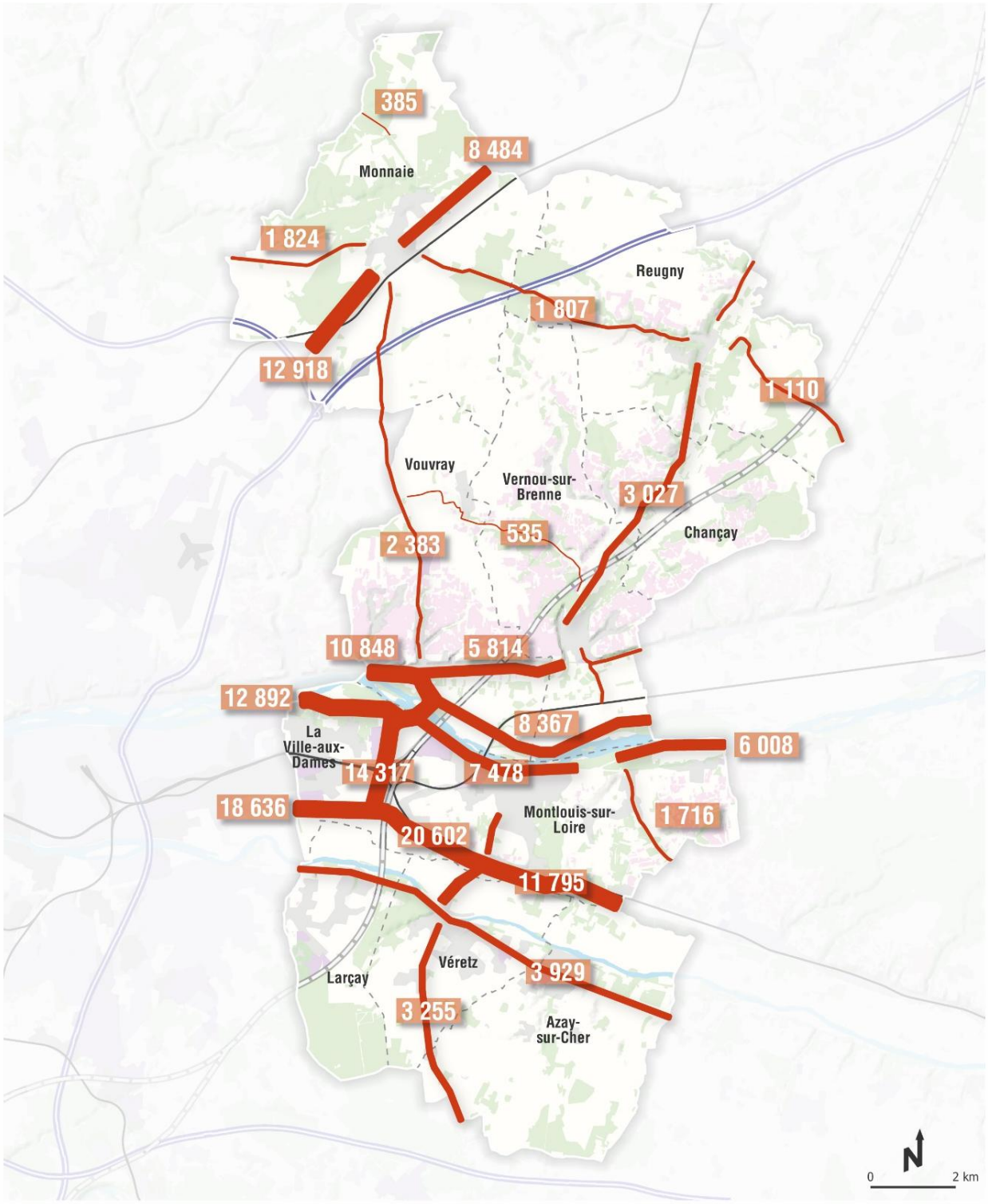
Notons que le réseau ferroviaire, bien que moins dense que le réseau routier, concentre les possibilités de déplacement uniquement entre les territoires Est de la communauté de communes (axe Bléré / Vierzon / Bourges, axe Amboise / Blois / Orléans, axe Tours / Châteaudun) et la métropole de Tours. L'unique voie qui permettait une mobilité par le train d'orientation nord / sud, reliant Sargé-sur-Braye à Vouvray en longeant la vallée de la Brenne sur sa partie sud, a été fermée en 1972 et déposée avant d'être réaménagée en voie verte en 2014.

Une réflexion portée par le département depuis les année 2000 concernant la réalisation d'un contournement périphérique Sud-Est de l'agglomération tourangelle.

Carte 3 : réseaux routier et ferroviaire au sein de Touraine-Est Vallées



Carte 4 : nombre moyen de véhicules circulant sur le réseau routier au sein de Touraine-Est Vallées



Moyenne journalière annuelle (2017-2019)

- Moins de 1 000 véhicules
- Entre 1 000 et 2499 véhicules
- Entre 2 500 et 4 999 véhicules
- Entre 5 000 et 9 999 véhicules
- 10 000 véhicules et plus

Sources : IGN, BD Topo BD Carto ; CD37 (2017-2019).

Des flux routiers qui se concentrent sur le réseau primaire

Les trafics routiers se corrèlent assez logiquement à l'organisation viaire du territoire, avec les plus grands nombres de véhicules qui utilisent le réseau primaire. Ce sont donc les axes qui longent les cours d'eau et la RD910 dans le secteur de Monnaie qui accueillent les plus gros trafics (entre 8 000 et 15 000 véhicules par jour). Sur ces axes, le nombre de véhicules croît en approche de la métropole de Tours, si bien que c'est la commune de la Ville-aux-Dames qui supporte les trafics les plus importants. Cette commune apparait alors comme le point de convergence du réseau routier intercommunal. Il s'agit également du seul secteur où l'on trouve un tronçon routier orienté Nord/Sud avec un volume de trafic élevé (plus de 14 000 véhicules/jour).

Le réseau secondaire est logiquement beaucoup moins sollicité. Toutefois, un axe Nord/Sud se dégage entre Véretz et Reugny, en passant par le secteur de Montlouis-sur-Loire / la Ville-aux-Dames. L'unique franchissement de la Loire par le pont Charles de Gaulle décale cet axe vers l'ouest. Un second axe Nord/Sud (RD47), moins fréquenté, apparait entre la Loire (pont Charles-de-Gaulle) et Monnaie (RD910). Il traverse le bourg de Vouvray, puis dessert la zone d'activité au centre de la commune, ce qui génère une circulation de poids lourds sans que l'on puisse la quantifier (les comptages routiers sur ce tronçon ne relèvent pas les poids lourds).

Ainsi, la géographie du territoire a façonné au fil du temps l'organisation viaire, orientant les déplacements motorisés. L'étalement urbain et l'implantation de zones économiques en marge des voies structurantes ont créé des situations où les trafics routiers sont moins compatibles avec leur environnement.

Une accidentologie localisée majoritairement en dehors des zones urbaines

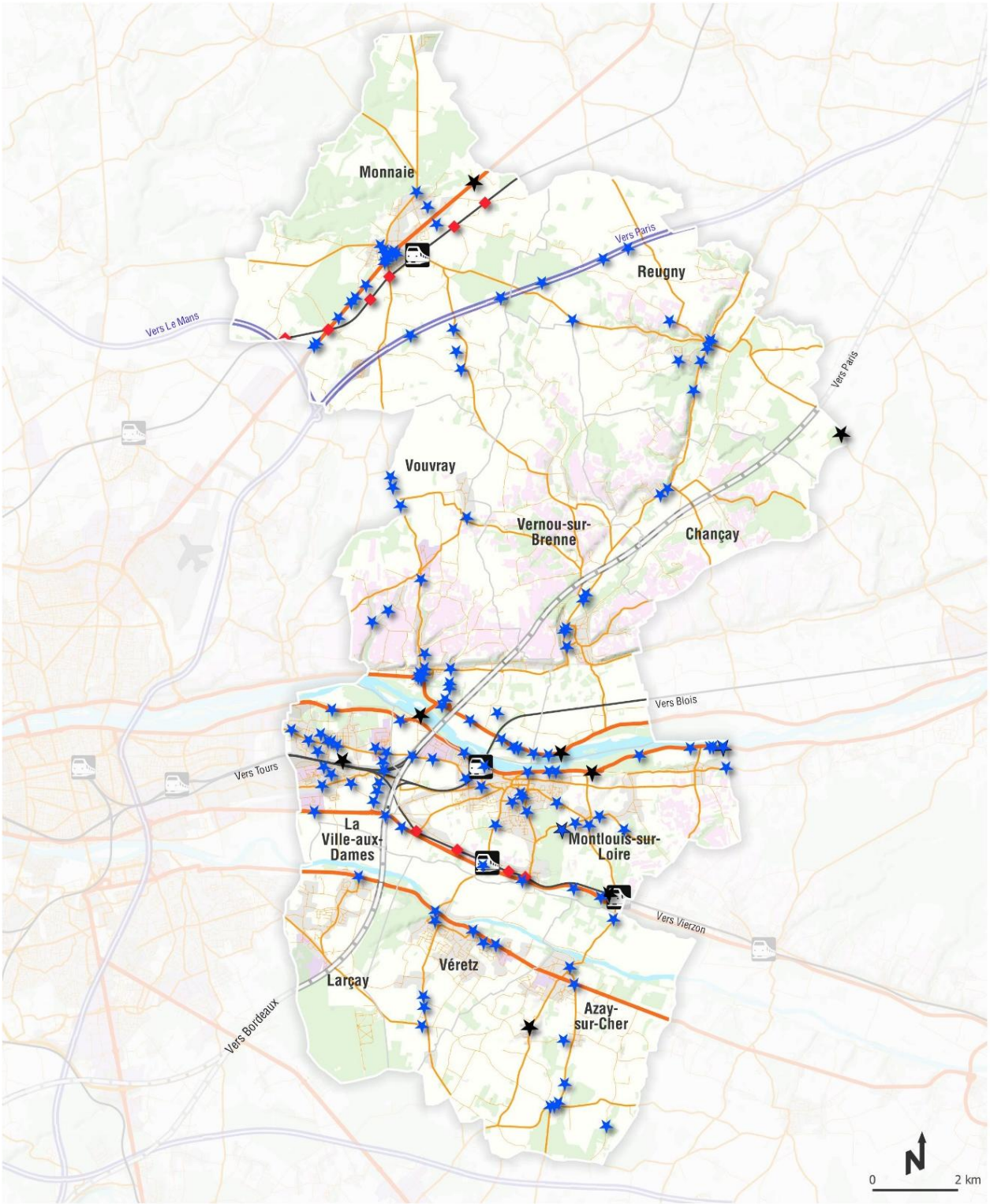
Sur la décennie 2010, le territoire a connu 218 accidents de la route qui ont occasionné 26 décès et 321 blessés (dont 199 hospitalisés. 76 accidents se sont déroulés en zone urbaine, contre 142 hors agglomération (dont 5 sur l'A10). Une large majorité des accidents se produit donc en-dehors des zones urbaines. Ces accidents sont également plus graves qu'en zone urbaine, avec un taux de blessés d'1,5 personne par accident, contre 1,3 pour les zones urbaines, et de 0,15 tué par accident contre 0,05 en zone urbaine.

La commune où se produit le plus grand nombre d'accident est Monnaie (51), devant Montlouis-sur-Loire (46) puis Vouvray (33). Avec 26 accidents, La ville-aux-Dames figure aussi parmi les communes les plus accidentogènes. Ces 4 communes se caractérisent par la présence d'un ou plusieurs grands axes routiers. Reugny, qui se situe en marge de ces grandes infrastructures totalise 21 accidents sur cette décennie, dont la majorité s'est produite en cœur du bourg. Il s'agit d'une exception sur l'intercommunalité, car les autres communes moins impactées par les grands axes routiers connaissent un niveau d'accidentologie beaucoup plus faible.

Il est aussi intéressant de noter que la grande majorité des accidents se produit en-dehors des intersections (167 sur les 218). Toutefois, la base de données n'indique pas les raisons de ces accidents.

Enfin, 10 passages à niveau sont présents sur la communauté de communes. Malgré cela, un seul accident a eu lieu à leur hauteur, sur la commune de Montlouis-sur-Loire, en 2016.

Carte 5 : accidents recensés sur le réseau routier de Touraine-Est Vallées



Réseau Routier
- Autoroute
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau tertiaire

Réseau férroviaire
- Ligne LGV
- Ligne TER
- Gare

Accidents corporels recensés entre 2010 et 2019
- Impliquant des blessés
- Impliquant des morts
- Passage à niveau

Sources : IGN, BD Topo BD Carto ; DDT37.

2_DES SERVICES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EGALEMENT ORIENTES D'EST EN OUEST

La communauté de communes de Touraine-Est-Vallées montre une particularité « locale » : trois de ses communes font partie du ressort territorial des transports en commun urbain (périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine), ce qui n'est pas le cas des sept autres communes. Ces trois communes sont concernées par le Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui est en cours de révision sous la forme d'un Plan Des Mobilités (PDM) avec comme objectif une approbation en 2026 . En ajoutant le réseau ferroviaire, l'EPCI est donc desservi par trois types de réseau :

- Le réseau Fil Bleu : sont concernées les communes de La Ville-aux-Dames (ligne n°50), Vouvray et Vernou-sur-Brenne (ligne n°54 et la ligne « spéciale » n°67) ;
- Le réseau de cars Rémi qui dessert les sept autres communes avec les lignes A, C, D et 434 (ligne qui emprunte l'A10 pour relier le cœur de Tours) ;
- Le réseau TER qui comporte quatre gares réparties sur trois axes ferroviaires : la gare d'Azay-sur-Cher, les deux gares de Montlouis-sur -Loire et la gare de Monnaie.

L'ensemble de ces réseaux proposent des services qui permettent de relier le cœur de la métropole de Tours. Aucun réseau n'assure de liaisons entre les trois secteurs géographiques de la communauté de communes.

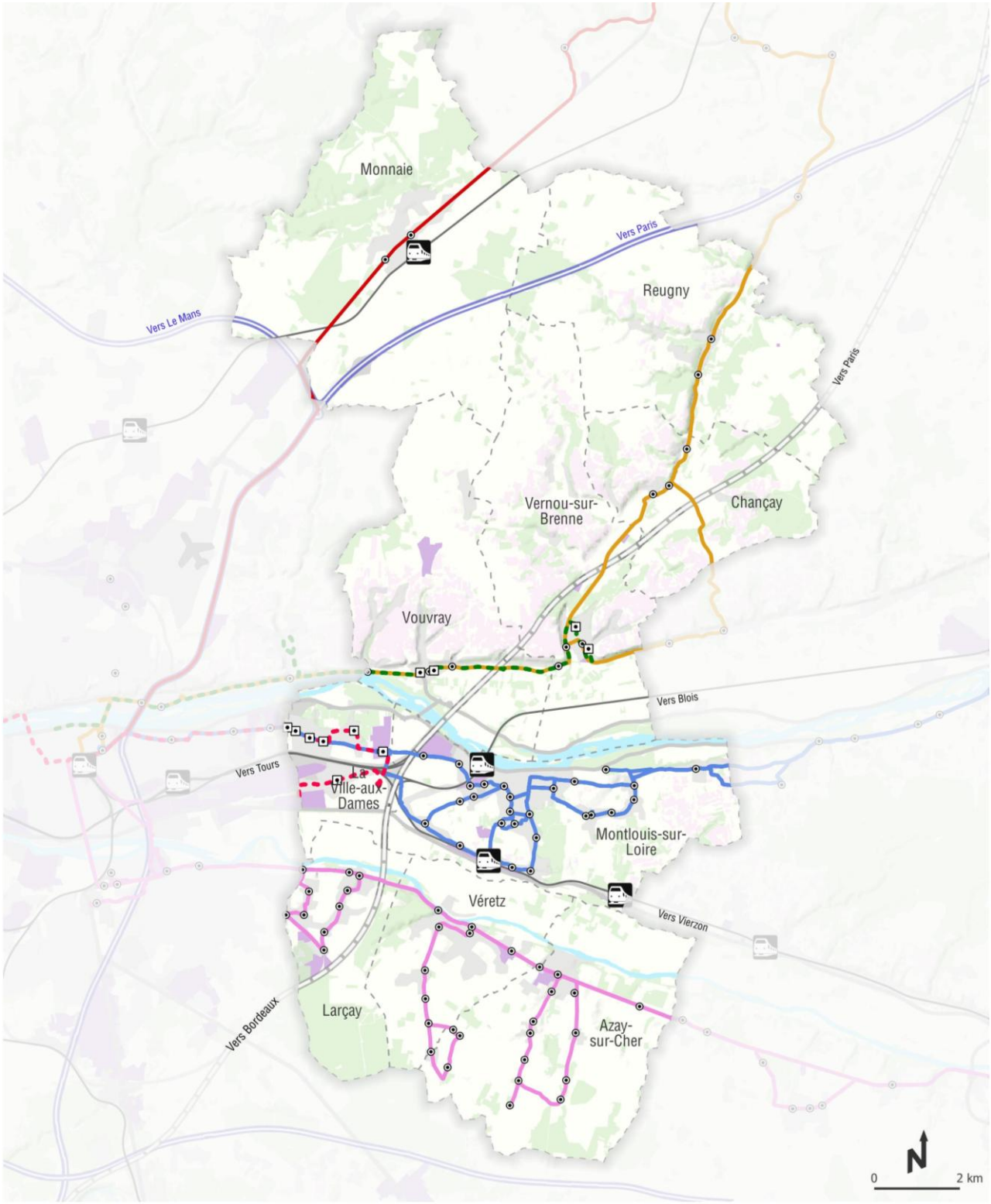
Le secteur central (communes de Montlouis-sur-Loire et de La Ville-aux-Dames) est celui qui concentre les trois réseaux et le plus grand nombre de services. Le service ferroviaire vient d'ailleurs d'être renforcé sur la gare de Montlouis-sur-Loire (15 allers-retours en TER par jour), pré-annonçant l'évolution de la branche ferroviaire en « RER de Touraine ». Cette augmentation d'offre se traduit déjà par un triplement de la fréquentation de la gare entre 2022 et 2023.

Le secteur Sud Cher ne connait que le réseau de cars Rémi, avec une ligne (D) qui doit composer entre des trajets « directs » en bord de cours d'eau, et des trajets qui desservent les quartiers situés sur le plateau.

Le secteur Nord Loire est traversé par une ligne de cars du réseau Rémi (L 434) qui rejoint directement Tours Centre en desservant Monnaie. Ce secteur est aussi desservi par la ligne A, qui rejoint les bords de Loire via Reugny, Chançay, Vernou-sur-Brenne et Vouvray. Ce secteur bénéficie aussi d'une desserte ferroviaire sur la commune de Monnaie, mais beaucoup moins élevée que sur les gares présentes à Montlouis-sur-Loire.

Le territoire intercommunal connait donc de nettes disparités de niveaux de services entre les trois secteurs. Ainsi, les habitants du secteur central commencent à bénéficier d'alternatives intéressantes à l'automobile pour rejoindre Tours. Les habitants des deux autres secteurs sont moins bien lotis, en particulier les résidents les plus éloignés des grands axes de transport. Il est évident que l'organisation urbaine et géographique accentue la complexité de certaines dessertes de transport. On peut notamment citer l'étalement des quartiers de plateau sous la forme de tissus pavillonnaires, ou encore le développement urbain au sein de vallées à flanc de coteau. Le nombre limité d'ouvrages de franchissement des cours d'eau pénalise aussi la desserte du territoire par les transports publics.

Carte 6 : réseaux de transport en commun desservant le territoire de Touraine-Est Vallées



Réseau ferroviaire
- Ligne LGV
- Ligne TER
- Gare

Réseau Fil Bleu
- Ligne 50
- Ligne 54
- Arrêt du réseau Fil Bleu

Réseau Rémi
- Ligne 434
- Ligne régulière A
- Ligne régulière C
- Ligne régulière D
- Arrêt du réseau Rémi

Sources : IGN, BD Topo BD Carto ; Kéolis - SMT, Fil Bleu (2019) ; Région Centre Val de Loire, Rémi (2021).

3_LA MONTEE EN PUISSANCE DES MOBILITES DOUCES

La traversée du territoire par trois grands itinéraires cyclotouristiques a été saisie comme une opportunité pour constituer un réseau cyclable du quotidien plus structurant et plus attractif pour les habitants. Ce réseau n'est pas encore abouti, mais s'inscrit dans un schéma directeur validé par les élus communautaires courant 2019.

Pour le moment, les utilisateurs du vélo bénéficient d'aménagements continus et de qualité pour rejoindre la métropole de Tours depuis le secteur central. La Loire à Vélo assure ce lien par les bords de Loire. Elle permet aussi de rejoindre le secteur d'Amboise par le plateau viticole de Montlouis-sur-Loire. Cependant, cette infrastructure ne dessert que deux communes de l'intercommunalité (Montlouis-sur-Loire et La Ville-aux-Dames). Par ailleurs, l'accessibilité de son tronçon ouest (à partir de la gare de Montlouis-centre) reste limitée à quelques points, qui nécessitent tous de traverser la RD751.

L'autre itinéraire qui permet de traverser d'est en ouest le secteur central de la communauté de communes est l'Eurovéloroute « cœur de France à vélo ». Plus récente, cette infrastructure longe la rive Nord du Cher. Elle se connecte au centre de Véretz par le pont qui enjambe le Cher (RD85), sur lequel une chaucidou[1] (chaussée centrale à voie banalisée bordée par des bandes cyclables autorisées à la circulation routière) est aménagée, et au centre d'Azay-sur-Cher par un pont qui enjambe aussi le cours d'eau (RD82), qui profite du même type d'aménagement. Depuis peu, la gare de Véretz-Montlouis est raccordée au centre de Véretz par une piste cyclable bidirectionnelle qui longe la RD85.

Toujours dans ce même secteur de l'EPCI, un itinéraire cyclable longe la RD140 entre la gare de Montlouis-Azay et la Ville-aux-Dames. Aménagé depuis plusieurs années, ce tronçon oscille entre voie cyclable réservée et voie partagée avec les engins agricoles.

Au Nord de la Loire, l'Eurovéloroute « Saint-Jacques à Vélo » a récupéré l'emprise de l'ancienne voie ferrée qui reliait Tours à Chartres. Elle traverse les communes de Vouvray, Vernou-sur-Brenne, Chançay et Reugny. Cet itinéraire ne comporte pas encore d'aménagements entre Vouvray et Rochecorbon.

Quatre traversées des cours d'eau existent sur le territoire. Ainsi, la Loire se franchit par le pont Charles-de-Gaulle, fortement circulé et dangereux pour les cyclistes. Ce pont va bénéficier d'une sécurisation en optimisant l'espace réservé aux vélos. Une autre possibilité se présente sur le pont ferroviaire de la ligne classique Tours / Blois / Orléans. Un espace de circulation est autorisé aux cyclistes sur le pont, en parallèle de la voie ferrée. Cette alternative est également très inconfortable pour les utilisateurs du vélo en raison de la proximité du passage des trains.

Les deux traversées du Cher sont moins inconfortables, car aménagées récemment en chaucidou. Cependant, leur attractivité reste limitée à des usagers habitués à cohabiter avec le trafic routier.

La structuration du réseau cyclable actuel commence à prendre forme, d'autant qu'il a été pensé en raccordement avec le réseau cyclable de la métropole de Tours. Toutefois, les accès aux itinéraires restent souvent limités avec les zones urbaines. Lorsqu'il en existe, les aménagements proposés n'offrent pas un niveau de sécurité suffisant pour attirer des usagers qui souhaitent se mettre ou se remettre en selle. Les franchissements des cours d'eau et les traversées de route sont concernés. C'est également le cas de la piste cyclable bidirectionnelle qui borde la RD85 entre la

[1] Chaucidou : acronyme de CHAUssée pour CIrculation DOUce.

gare de Véretz-Montlouis et le bourg de Véretz, car elle ne présente pas de séparateur alors que les véhicules circulent règlementairement à 70 km/h.

Photo 1 : Traversée de la RD140 par la piste cyclable qui relie la gare de Véretz-Montlouis au bourg de Véretz



Photo 2 : piste cyclable bidirectionnelle sans séparateur de la voie de circulation routière (RD85)



Photo 3 : traversée du Cher à Véretz, aménagée en « chaucidou »



Photo 4 : accès à l'itinéraire Cœur de France à vélo, depuis le bourg de Véretz



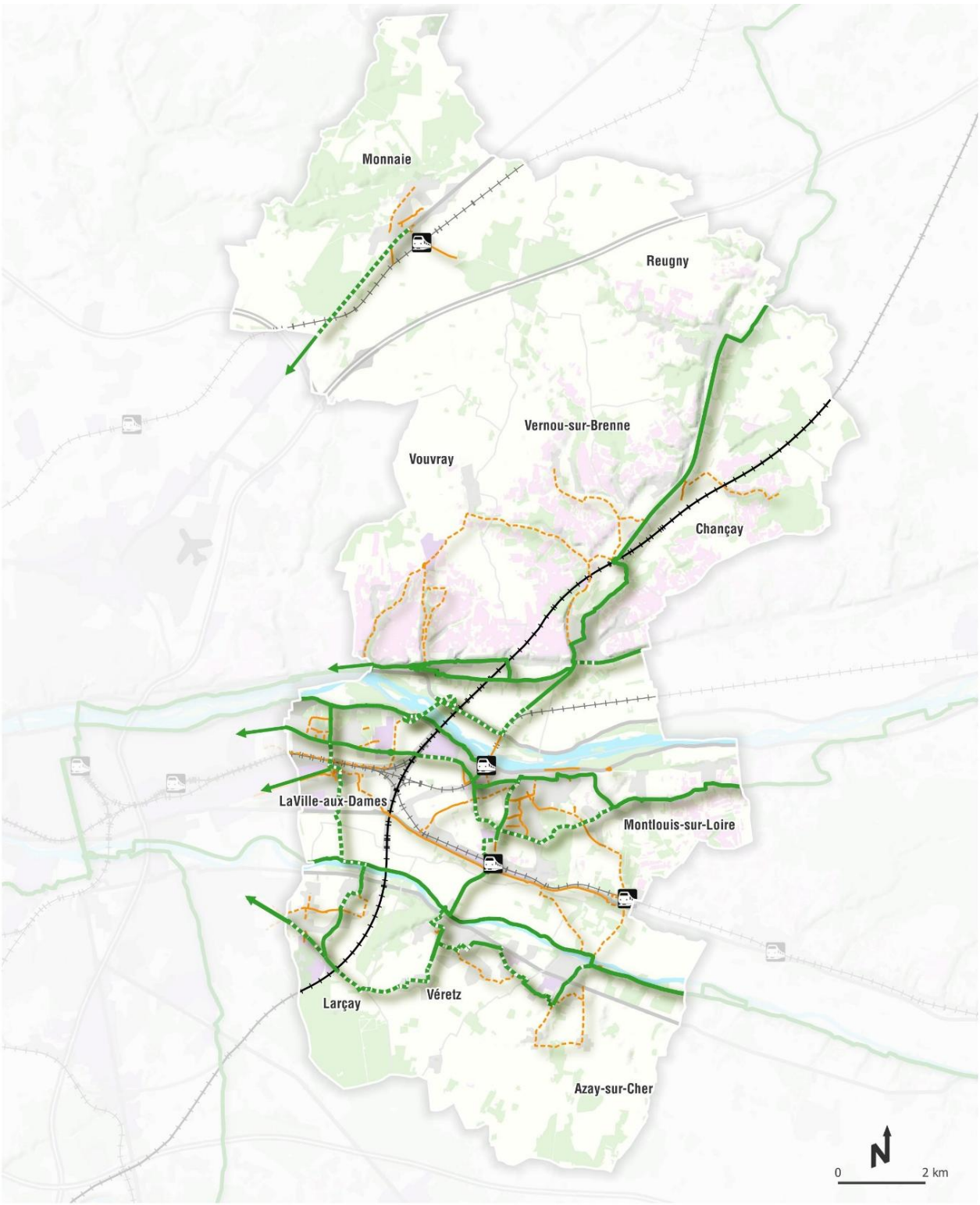
Photo 5 : Cœur de France à vélo, aire de pause aménagée à Véretz



La structure du réseau cyclable (voir carte ci-après) montre une déconnexion du secteur de Monnaie par rapport aux autres communes, tant par les itinéraires structurants que secondaires. Or, cette commune constitue une polarité locale, notamment avec la présence d'une gare. Les communes les plus proches, Vouvray, Vernou-sur-Brenne et Reugny ne sont raccordées par aucun aménagement cyclable.

Le territoire comporte également un réseau de randonnées pédestres, qui allie grands itinéraires et boucles locales. Hormis Monnaie, toutes les communes sont traversées. Ces itinéraires assurent des déplacements de loisirs. Peu d'entre-eux contribuent donc aux mobilités quotidiennes, y compris les tronçons serpentant en milieu urbain.

Carte 7 : réseau cyclable structurant de Touraine-Est Vallées en cours de constitution



Réseau structurant et eurovéloroute réalisé
Réseau structurant et eurovéloroute projeté
Réseau secondaire existant
Réseau secondaire projeté
Connexion avec le réseau métropolitain

Sources : IGN, BD Topo BD Carto ; Région Centre Val de Loire (2021) ; Communauté de Commune Touraine-Est Vallées.

atu

Carte 8 : réseau de randonnées pédestres sur le territoire de Touraine-Est Vallées



Circuits de randonnées pédestres

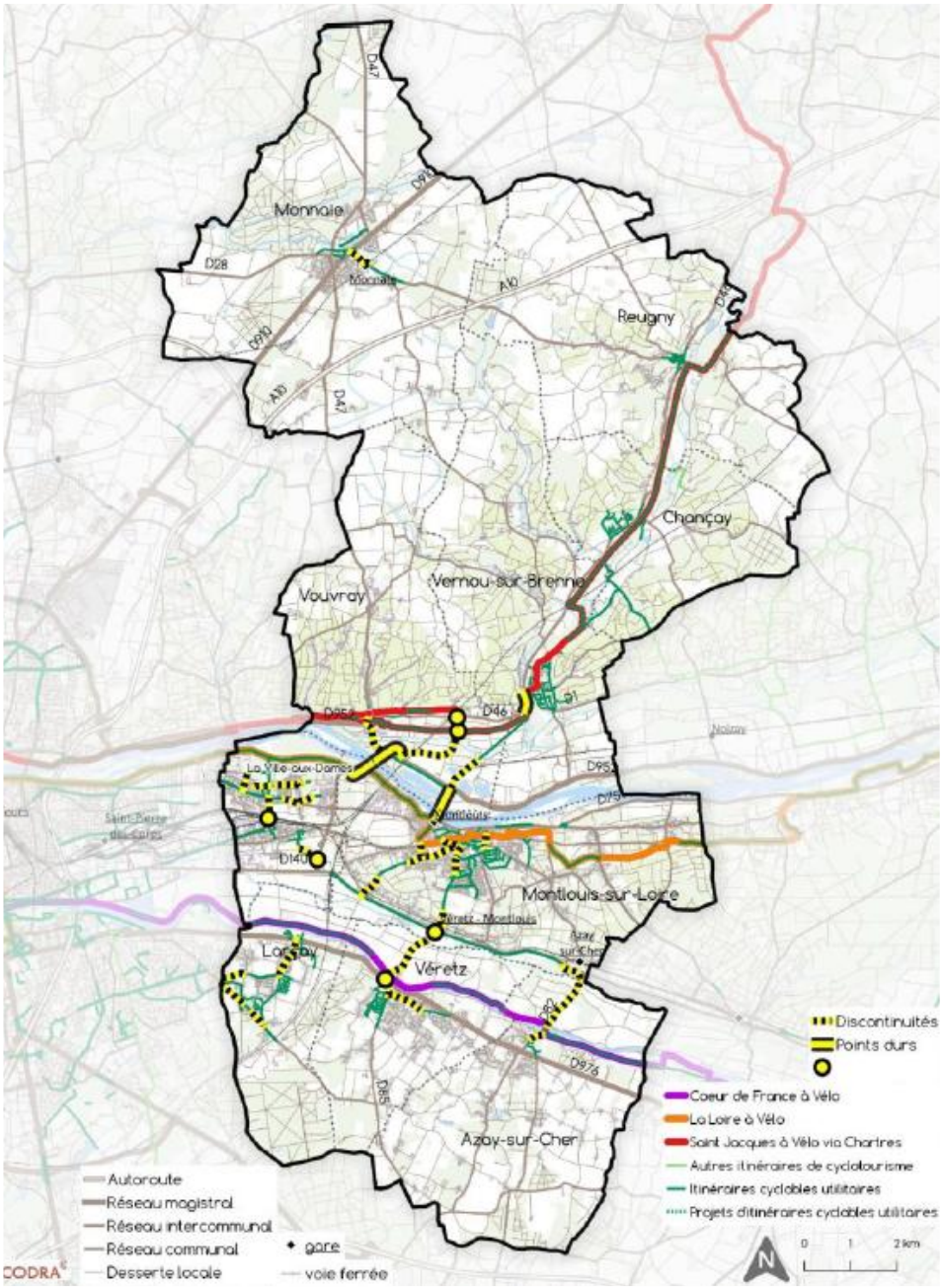
- Sentier de grande randonnée pédestre (GR3 , GR41 et GR655)
- Chemin de Saint-Martin (Trêves)
- Chemin de Saint-Martin (Évêque de Tours)
- Boucle locale

Sources : IGN, BD Topo BD Carto ; Fédération Française de la Randonnée Pédestre (2021) ; Touraine-Est Vallées.

Le territoire communautaire est marqué par de nombreuses coupures, certaines naturelles liées à la présence des cours d'eau (Loire et Cher), d'autres artificielles, liées aux infrastructures de transport (voies ferrées, autoroutes…). Avec le relief escarpé sur certaines communes, ces coupures limitent fortement les mobilités actives. Le cabinet CODRA, dans son diagnostic réalisé pour élaborer le schéma directeur cyclable, a recensé tous les points de difficultés liés à ces coupures. Ce travail permet de voir la concentration des obstacles dans la partie centrale du territoire et dans ses liens avec les secteurs nord et sud. Le coût des infrastructures permettant de résorber ces discontinuités limite les projets. À ce jour, le schéma directeur cyclable prévoit l'optimisation du tablier du pont Charles de Gaulle afin de libérer de la place et sécuriser les traversées en vélo de la Loire. Cette opération confortera les échanges entre les habitants des communes situées sur la rive Nord de la Loire et les infrastructures de transport localisées dans le secteur central de la communauté de communes (Loire à vélo, gares…). Un second franchissement est en projet sur la commune de La Ville-aux-Dames, en parallèle du pont Marie Curie. Cette passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes permettra de mieux relier les deux parties de la commune.

Carte 9 : coupures et discontinuités en défaveur des piétons et des cyclistes

Source : CODRA, schéma directeur cyclable



4_SYNTHESE ET ENJEUX

Des grands réseaux de transports orientés d'est en ouest qui favorisent les déplacements avec la Métropole de Tours et qui contiennent les mobilités internes au sein des trois entités géographiques de la communauté de communes.

➔ **Enjeu : le développement de réseaux de transports Nord ⇔ Sud pour améliorer les échanges au sein de l'EPCI.**

Une concentration des offres de transport publics dans le secteur central de la communauté de communes.

➔ **Enjeu : une évolution des réseaux de transport vers un système plus intégré et davantage hiérarchisé, en lien avec la démarche de mise en place du Service Express Régional Métropolitain (SERM).**

Un réseau d'Eurovéloroutes pouvant servir d'appui pour traverser le territoire d'est en ouest (et inversement).

Des liaisons cyclables orientées nord / sud manquantes ou insuffisamment sécurisées.

Des cours d'eau qui limitent les déplacements à pied et en vélo entre les trois entités géographiques de l'intercommunalité délimitées par la Loire et le Cher.

➔ **Enjeu : le développement du réseau doux nord / sud et l'amélioration de la sécurité des aménagements existants.**

CHAPITRE 3 : UN SYSTEME DE MOBILITES LOCALES EN COURS DE CONSTITUTION

1_L'USAGE DU STATIONNEMENT COMME REGULATEUR DES MOBILITES

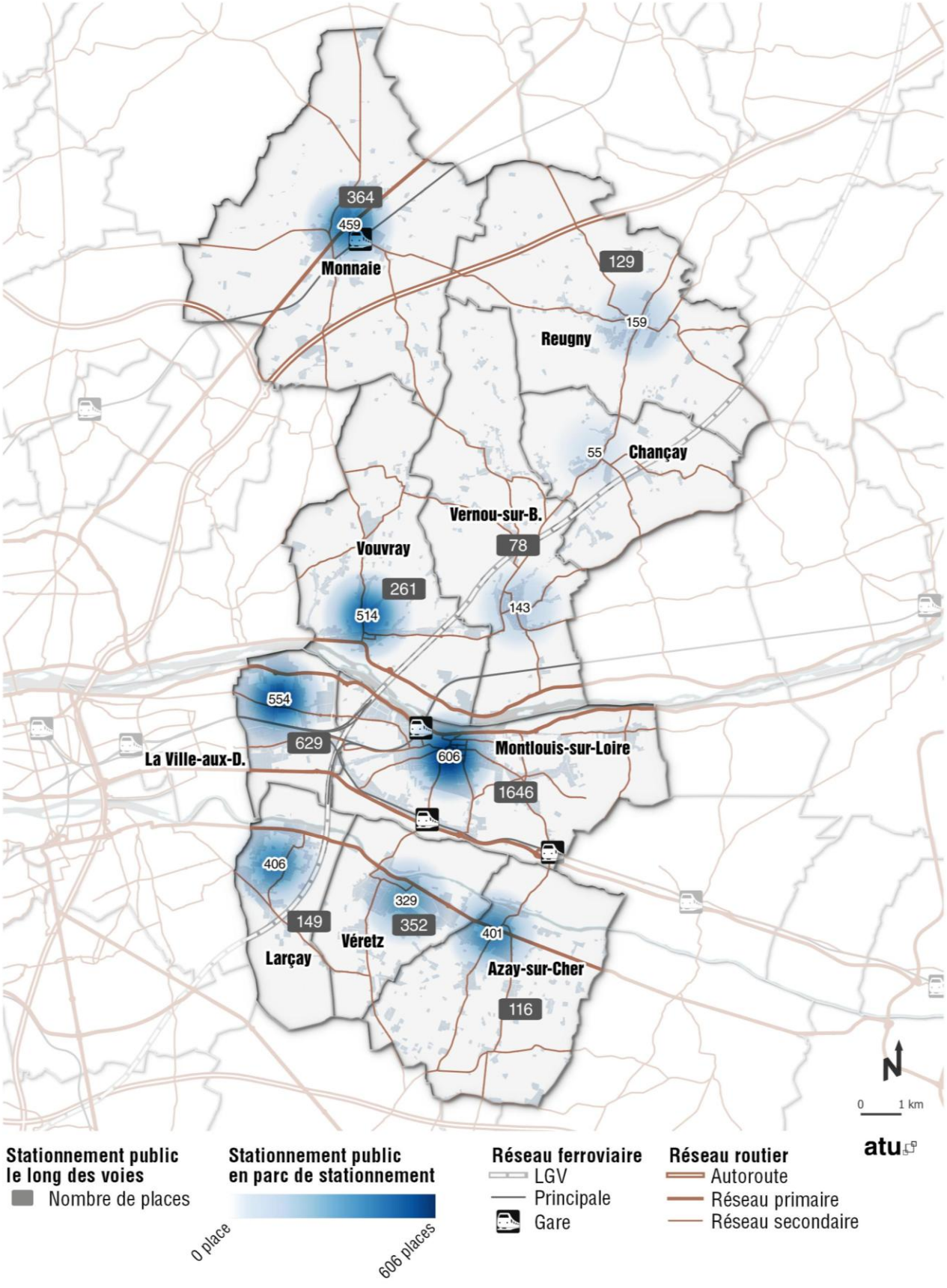
Le stationnement est particulièrement dimensionnant dans l'usage de la voiture particulière, surtout en milieu urbain. Les territoires périurbains et ruraux sont également concernés par cette relation, mais avec un degré de sensibilité moins prégnant. En effet, les alternatives à l'usage de la voiture sont, en général, moins nombreuses dans ces territoires que dans les métropoles. Le niveau de congestion des routes y est également moins élevé. Par conséquent, les politiques en matière de stationnement public dans ces territoires sont moins restrictives. Cela se traduit par un nombre de places réglementées (places payantes, places à durée limitée) assez restreint. La communauté de communes de Touraine-Est-Vallées répond à cette situation. Ainsi, sur les près de 7 400 places disponibles sur l'ensemble des communes, moins de 200 disposent d'une réglementation pour favoriser la rotation (en l'occurrence, un statut de zone bleue). Nous n'avons pas recensé de places de stationnement payantes sur la communauté de communes.

L'offre de stationnement public est assez équilibrée entre les places disposées le long des voies publiques et les places organisées en « poches » de parkings (environ 3 700 pour chaque dispositif). Les places réservées aux personnes à mobilité réduite s'élèvent à environ 110 sur l'ensemble de la communauté de communes. Les 3/4 d'entre-elles se situent au sein des parkings. Enfin, le territoire propose une quinzaine de places équipées de bornes de recharge électrique. Les places aménagées sur les parkings des centres commerciaux ne sont pas comptabilisées dans cet effectif. Cela étant, l'installation de bornes de recharge électrique évolue rapidement, si bien que le chiffre annoncé a probablement augmenté depuis le relevé effectué dans le cadre de ce diagnostic.

Les communes de Montlouis-sur-Loire et de La Ville-aux-Dames concentrent près de 50% de l'offre de stationnement public. Toutefois, cette proportion varie fortement selon le type de stationnement. En effet, ces deux communes contiennent environ 60% de l'offre de stationnement le long des voies, mais seulement autour de 30% du nombre de places situées en parking. Ainsi, certaines communes proposent de nombreuses places réparties en plusieurs petites poches de parking. C'est en particulier le cas d'Azay-sur-Cher, de Véretz, de Larçay et de Monnaie. A contrario, d'autres communes offrent davantage de places le long des voiries que sur des poches de parking (Montlouis-sur-Loire, La Ville-aux-Dames, Véretz). A noter la particularité de la commune de Chançay, dont l'offre de stationnement public ne s'organise pratiquement que par des poches de parkings.

La mutualisation des parkings s'organise de manière assez partielle et disparate. Certains parkings assurent le stationnement de plusieurs équipements, comme par exemple le complexe sportif et la salle des fêtes à Véretz. Néanmoins, l'organisation du stationnement reste globalement gérée par équipement.

Carte 10 : localisation de l'offre de stationnement public au sein de Touraine-Est Vallées



Sources : IGN (2018) ; DGFiP-CD37, Cadastre PCI Vecteur (2020) ; INSEE, BPE ; SIRENE (2020) ; Communes de TEV ; ATU.

2_L'EMERGENCE DE NOUVELLES MOBILITES

La communauté de communes a activé le dispositif « Rezo Pouce » dans le cadre du déploiement de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Ce dispositif d'auto-stop de proximité en France consiste en la mise en relation d'habitants, via une application, pour covoiturer sur des trajets communs. Pour cela, près de 180 arrêts ont été identifiés sur l'ensemble des communes, allant d'une dizaine de points pour les communes les moins équipées à 50 arrêts pour la commune la mieux desservie (Montlouis-sur-Loire). Ce système diffère du covoiturage dans le sens où les usagers se rendent sur de simples arrêts, et non des parkings, en mode « auto-stop ». Dans cette « communauté », les passagers indiquent leurs trajets via l'application, qui relaye l'information aux conducteurs situés près du demandeur et allant dans la même direction. Une notification informe ensuite le demandeur qu'un conducteur peut le récupérer à un des arrêts du réseau. Les demandeurs peuvent également se rendre directement à l'un des arrêts du réseau matérialisé par un panonceau vert où un automobiliste passant devant cet arrêt pourra le récupérer (voir photo ci-après).

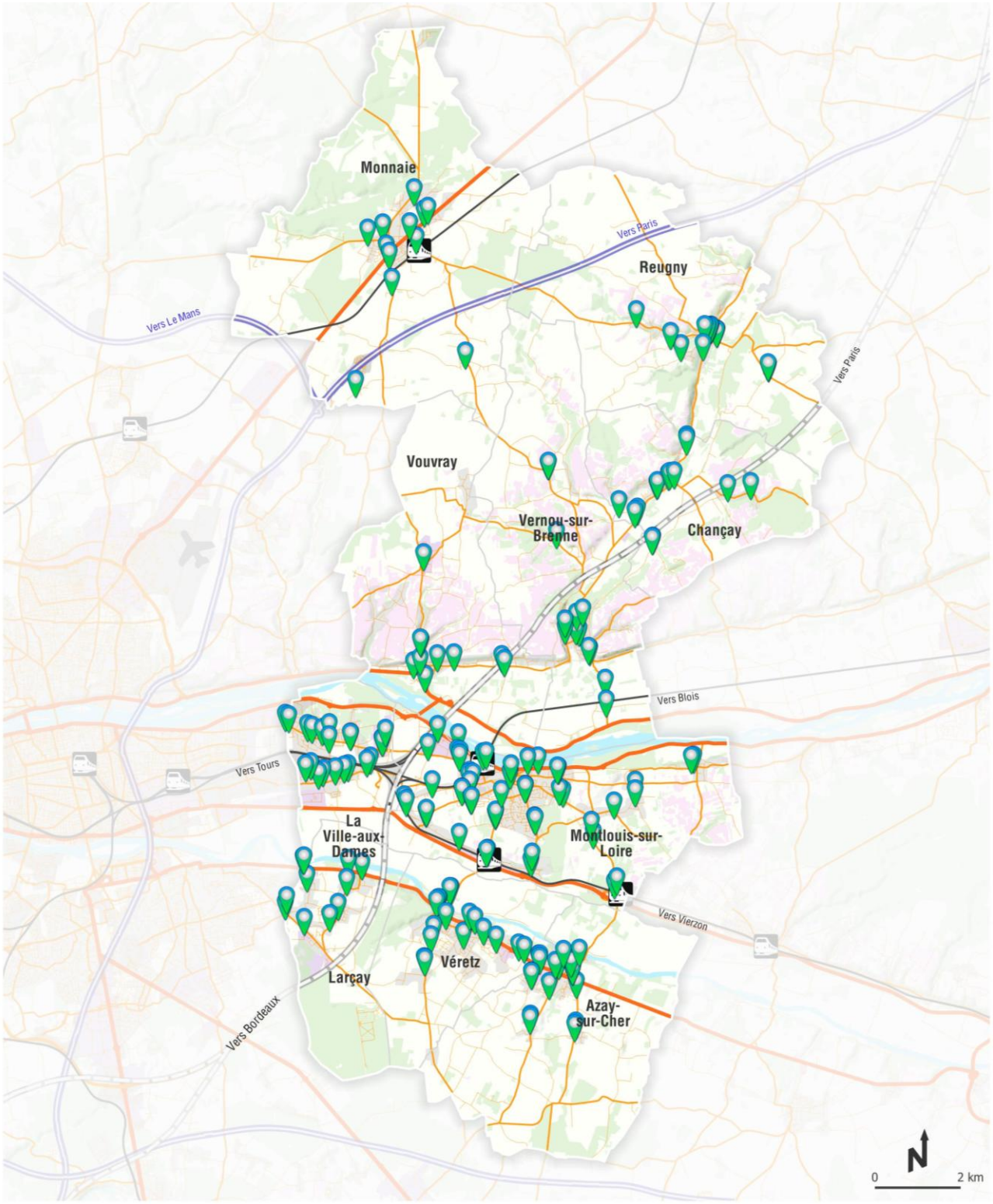
Le système est très apprécié par les usagers en raison de sa souplesse, si bien qu'il devient une solution de mobilité crédible pour de nombreuses personnes non motorisées sur le territoire, ou souhaitant moins utiliser leur véhicule de manière individuelle.

Photo 6 : Arrêt Rezo Pouce à Véretz, partagé avec un arrêt du réseau de cars Rémi



Il est à noter que nous n'avons pas relevé d'aire de covoiturage dans le territoire de Touraine-Est Vallées.

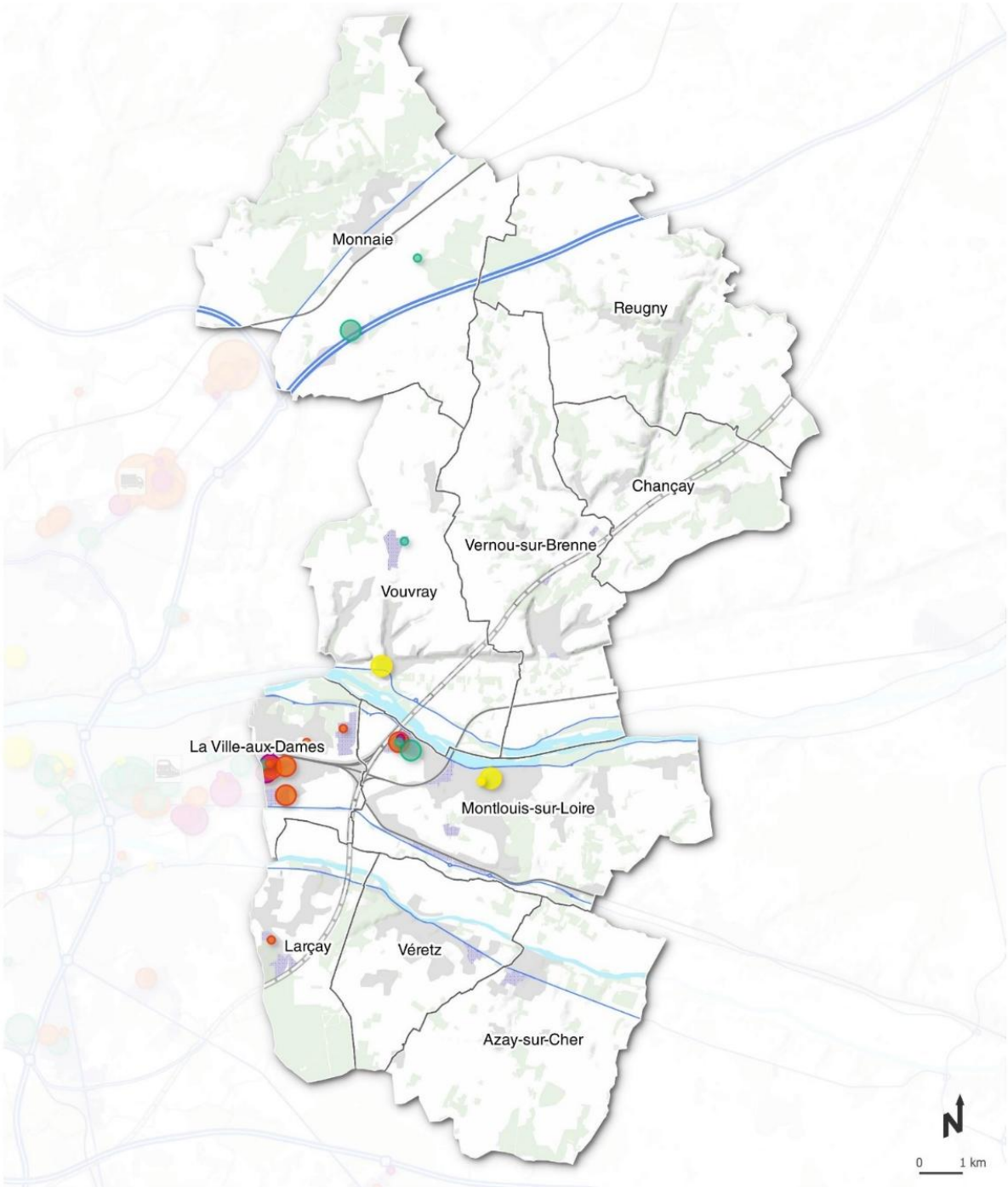
Carte 11 : localisation des arrêts « Rezo Pouce » au sein de Touraine-Est Vallées



Sources : IGN, BD Topo BD Carto.

3_UN FONCTIONNEMENT DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ENCORE MAL CONNU

Carte 12 : Localisation des activités logistiques au sein de Touraine-Est Vallées



Sources : IGN (2018) ; DGFIP-CD37 ; Cadastre PCI Vecteur (2020) BD TOPO ; BD Forêt ; INSEE ; SIRENE (2020) ; ATU.

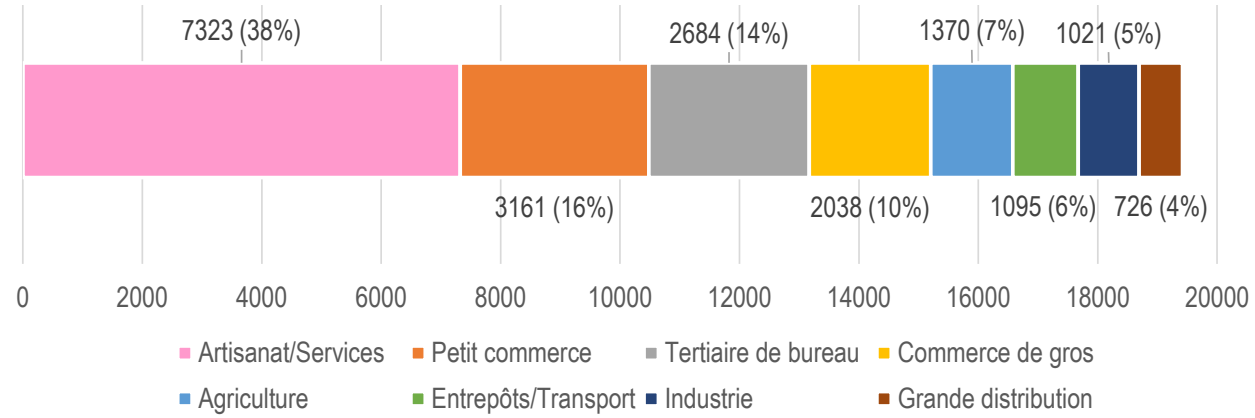
Le fonctionnement du secteur de la logistique au sein du territoire intercommunal reste moins connu que la mobilité des habitants. Cependant, le modèle construit par le Laboratoire d'Aménagement et d'Economie des Transports (LAET) de l'université Lyon 2 fournit des informations sur le fonctionnement des flux de marchandises des entreprises et des ménages (outil SILOGUES).

Ce modèle montre que les entreprises qui génèrent du transport de marchandises se concentrent principalement sur les communes de Montlouis-sur-Loire et de La Ville-aux-Dames, soit le centre de la communauté de communes. Cette localisation répond à une logique de proximité avec les grandes infrastructures de transport, notamment le réseau routier et autoroutier.

Environ 20 000 livraisons et enlèvements s'effectuent chaque semaine sur le territoire de la communauté de communes. Près d'un tiers se produit sur la commune de Montlouis-sur-Loire, et si on rajoute La Ville-aux-Dames, ces deux communes concentrent pratiquement la moitié de l'ensemble des mouvements effectués sur Touraine-Est Vallées.

Figure 5 : nombre de livraisons / enlèvements hebdomadaires par type d'activités au sein de Touraine-Est Vallées

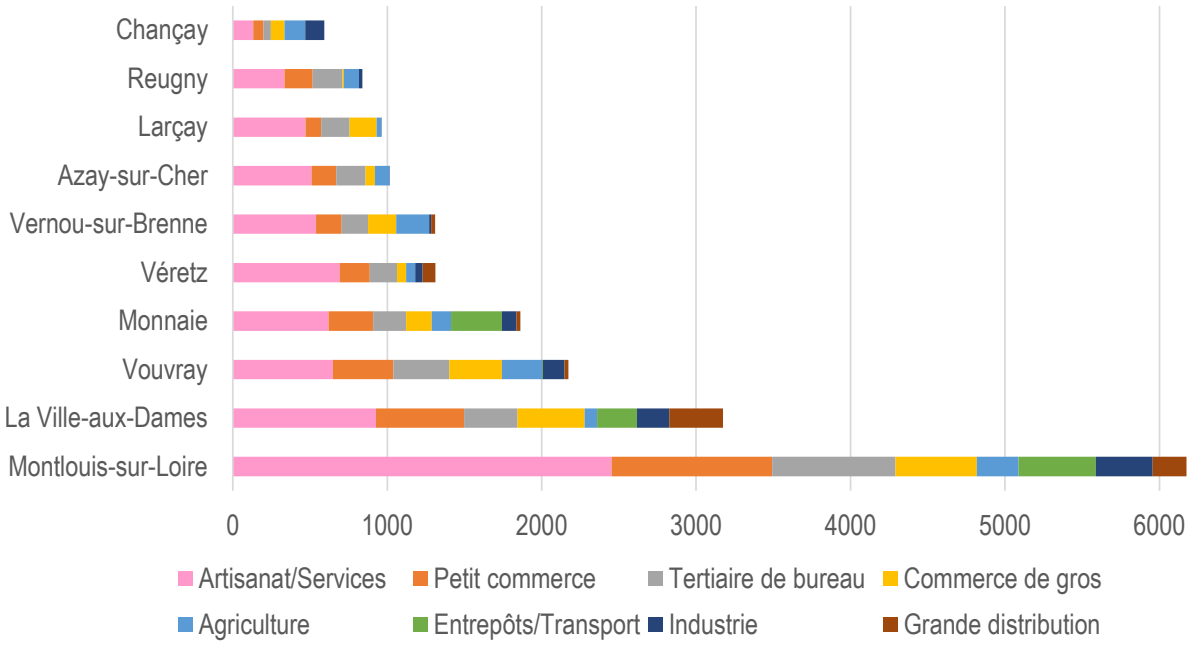
Source : ATU-Silogues



L'activité la plus génératrice de mouvement est l'artisanat / services (38%). Le petit commerce et le tertiaire de bureau occupent les positions suivantes, avec respectivement 16% et 14%. A priori, ces activités ne sont pas celles qui nécessitent l'usage de véhicules à grand gabarit. Par contre, les petits et moyens colis représentent probablement la majorité des marchandises transportées. Pris individuellement, les secteurs qui génèrent du transport de matériaux lourds et encombrants représentent peu de mouvements (entre 4% et 10% selon les secteurs). Or, l'ensemble de ces secteurs (agriculture, industrie, commerce de gros, grande distribution et entrepôt / transport) atteignent le tiers des mouvements estimés, soit pratiquement autant que l'artisanat / services.

Figure 6 : nombre de livraisons / enlèvements hebdomadaires par type d'activités au sein des communes de Touraine-Est Vallées

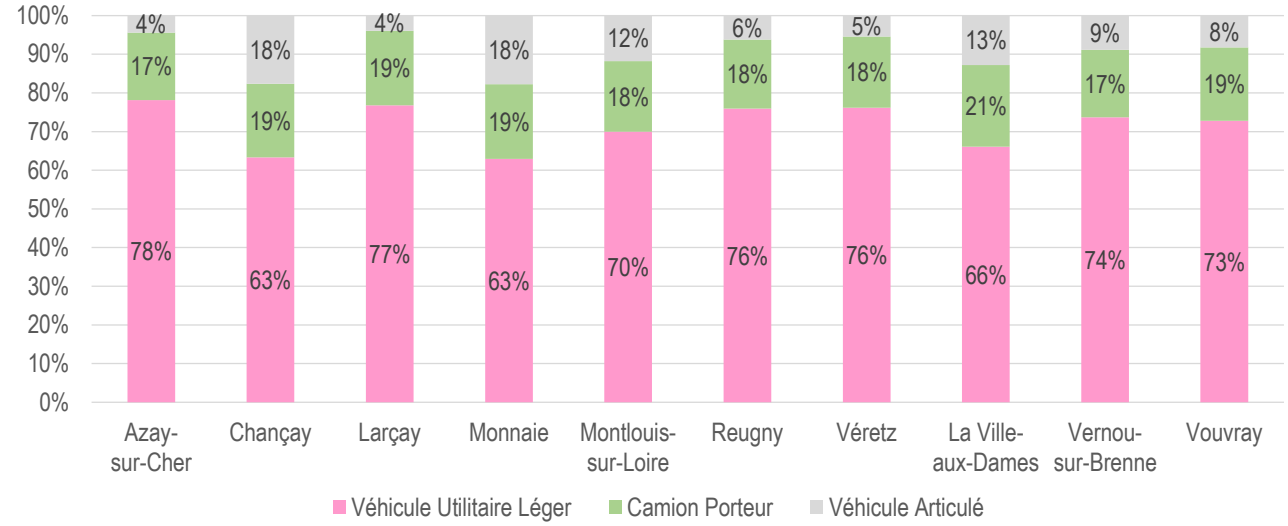
Source : ATU-Silogues



Environ 70% des véhicules qui transportent des marchandises sur le territoire de la communauté de communes sont des véhicules utilitaires légers. Les poids lourds, qu'ils soient articulés ou porteurs, ne représentent que 30%, soit environ 5 000 mouvements par semaine. Cette proportion est assez homogène sur l'ensemble des communes, avec toutefois un usage un peu moins élevé à Reugny et dans les communes au sud du Cher (variant entre 21% et 24%).

Figure 7 : répartition des livraisons / enlèvements hebdomadaires par type de véhicules au sein des communes de Touraine-Est Vallées

Source : ATU-Silogues

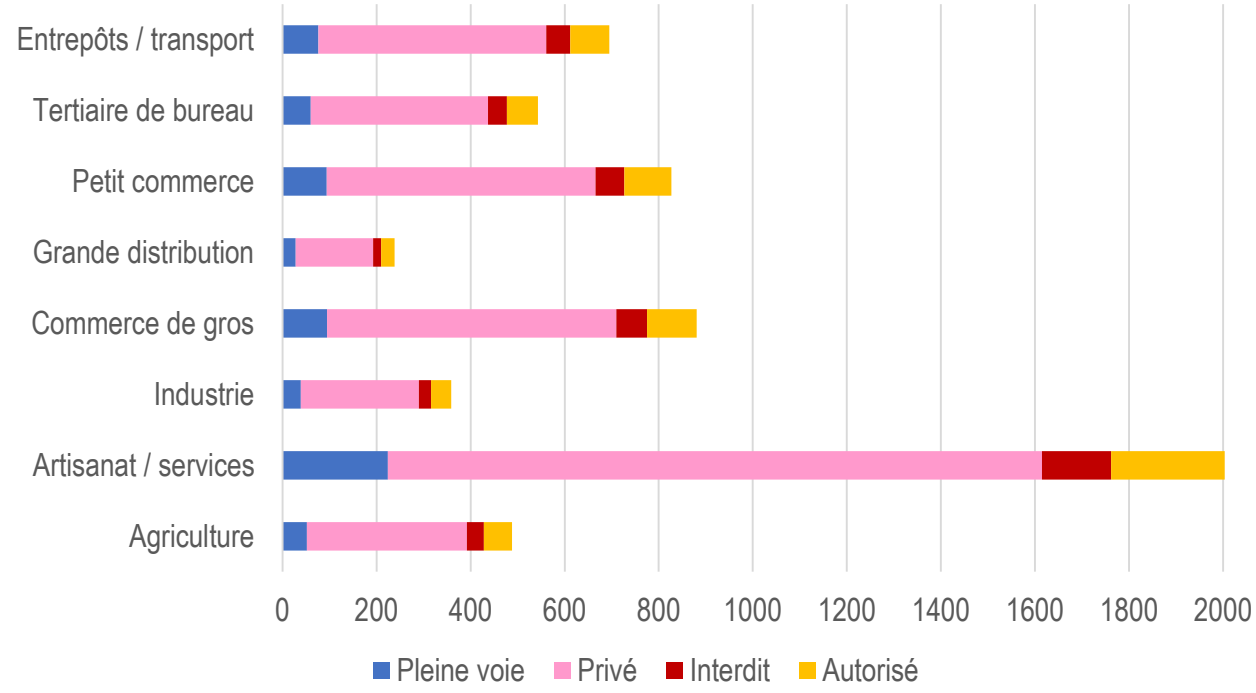


Les activités économiques présentent sur le territoire de la communauté de communes génèrent environ 6 000 heures hebdomadaires de stationnement. Le secteur de l'artisanat et des services

contribue pour le tiers de cette durée, s'ensuit le secteur du commerce (commerce de gros 15% et petit commerce 14%). Le secteur entrepôt/transport arrive en 4ème position avec 12% des durées de stationnement. Le quart restant des durées se répartit entre 4 secteurs, dont aucun n'atteint les 10% du volume d'heures totales. Ainsi, les activités les plus génératrices d'heures de stationnement fonctionnent principalement avec des véhicules de petit gabarit, par conséquent moins consommatrices d'espace. D'ailleurs, 70% des espaces utilisés pour le stationnement de l'ensemble des véhicules s'effectue sur du foncier privé. La pleine voie (publique) n'est finalement mobilisée que dans 11% des cas. À noter que le stationnement illicite demeure marginal avec 7% des cas.

Figure 8 : durée hebdomadaire (en heures) du stationnement des véhicules par secteur d'activités au sein de Touraine-Est Vallées

Source : ATU-Silogues



GES générés chaque semaine par les flux de marchandises entre entreprises

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, le transport de marchandises sur le territoire de la communauté de communes génère chaque semaine environ 100 tonnes d'émissions. La quasi-totalité de cette pollution provient du dioxyde de carbone.

La moitié de la pollution est émise par les véhicules articulés, donc les véhicules les plus lourds. Toutefois, l'ensemble des véhicules légers et les camions de moindre gabarit génèrent quasiment autant de gaz à effet de serre que les véhicules à grand tonnage.

Tableau 3 : gaz à effet de serre (en kg) générés chaque semaine par les flux de marchandises entre entreprises au sein de Touraine-Est Vallées

Source : ATU-Silogues

	Véhicule utilitaire léger	Camion porteur	Véhicule articulé	Ensemble
Méthane (CH4)	0,1	0,2	0,4	0,7
Dioxyde d'azote (N2O)	-	0,7	1,6	2,3
Dioxyde de carbone (CO2)	29 726	21 165	52 135	103 026
Total	29 726	21 166	52 137	103 029
Part relative	28,9%	20,5%	50,6%	100,0%

Polluants locaux générés chaque semaine par les flux de marchandise entre entreprises au sein de Touraine-Est Vallées

Plus de 400 kg de polluants locaux sont estimés émis chaque semaine par les flux de marchandises sur la communauté de communes. Le monoxyde de carbone représente plus des 3/4 de ces émissions. Ce polluant est principalement le fait d'une combustion incomplète des carburants, ce qui explique que les véhicules les plus lourds en soient les émetteurs majoritaires (véhicules articulés).

Tableau 4 : polluants locaux (en kg) générés chaque semaine par les flux de marchandises effectués entre entreprises au sein de Touraine-Est Vallées

Source : ATU-Silogues

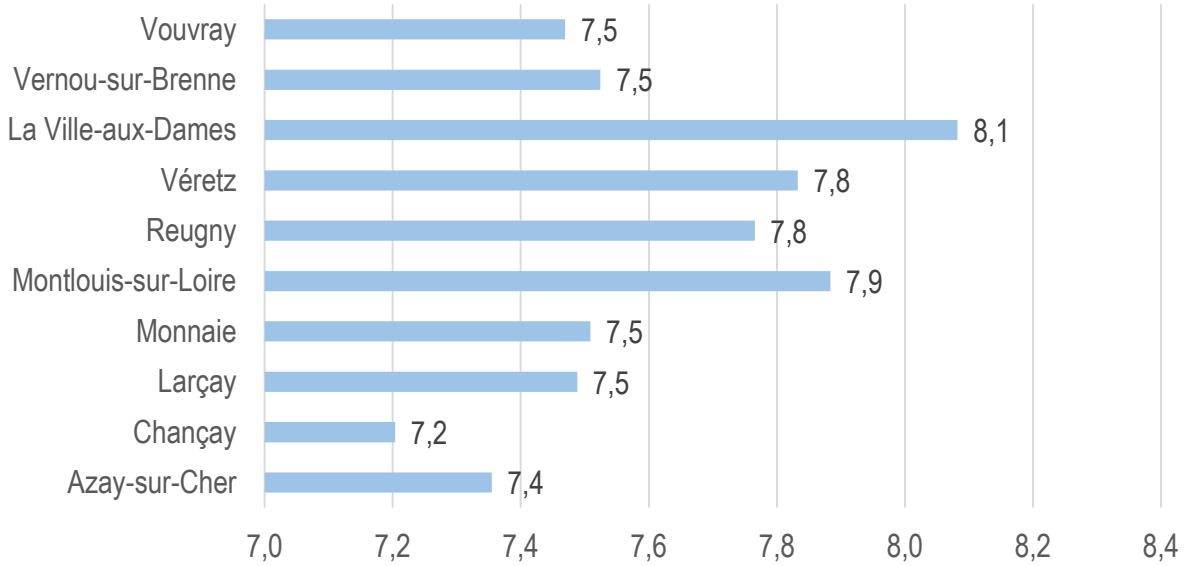
	Véhicule utilitaire léger	Camion porteur	Véhicule articulé	Tous polluants	Part relative
Composé organique volatile (COV)	1,0	2,1	5,0	8,2	2%
Particules fines (PM)	1,0	0,8	1,9	3,8	1%
Oxydes d'azote (Nox)	65	82	173	320	77%
Ammoniac (NH3)					
Monoxyde de carbone (CO)	7	22	51	81	20%
Total	74	108	231	413	100%
Part relative	18%	26%	56%	100%	

Livraisons de marchandises aux domiciles des ménages de Touraine-Est Vallées

Chaque semaine, les ménages de la communauté de communes génèrent plus de 5 000 livraisons à leurs domiciles. Ces mouvements se retrouvent logiquement en nombre plus important dans les communes les plus peuplées. Ainsi, chaque commune du territoire comptabilise en moyenne entre 7 et 8 livraisons par habitant par semaine. Peu de différences sont observées entre les communes, avec Chançay qui occasionne 7,2 mouvements par semaine par habitant et la Ville-aux-Dames qui atteint 8,1 mouvements. L'effet urbain joue faiblement sur ce mode de consommation, car le ratio de Montlouis-sur-Loire s'élève à 7,9, quand celui de communes moins peuplées avoisine ce taux (7,8 pour Reugny et Véretz).

Figure 9 : nombre de livraisons hebdomadaires au domicile des ménages rapporté au nombre d'habitants dans les communes de Touraine-Est Vallées

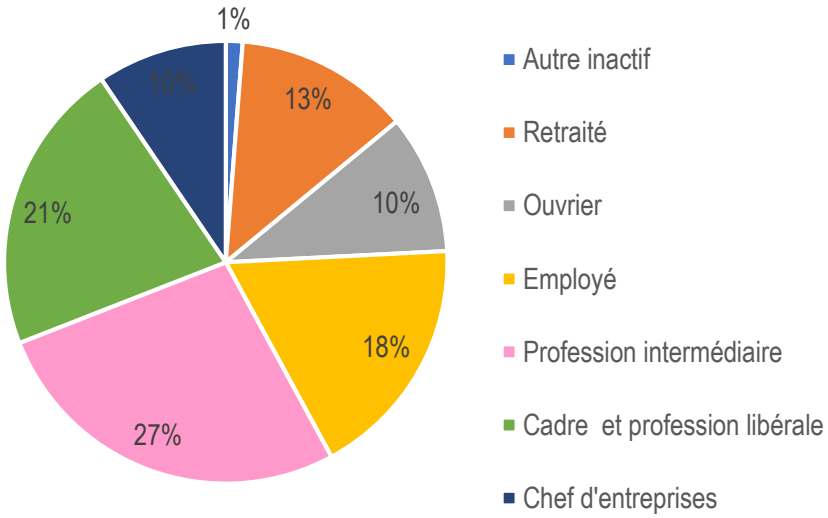
Source : ATU-Silogues



Les cadres et professions intermédiaires représentent près de la moitié des familles qui génèrent des livraisons à domicile. Inversement, les ouvriers, les retraités et les artisans / commerçants représentent les catégories qui usent le moins de cette pratique de consommation. L'effet du nombre joue logiquement sur cette répartition, mais malgré cela, retrouver les CSP les plus élevées parmi les utilisateurs les plus assidus aux livraisons à domicile est une caractéristique mesurée à l'échelle nationale.

Figure 10 : répartition par CSP des livraisons hebdomadaires au domicile des habitants de Touraine-Est Vallées

Source : ATU-Silogues



4_LE PROJET SERVICE EXPRESS METROPOLITAIN DE TOURAINE

Les SERL ont été introduits par la loi d'orientation des mobilités de 2019 et concrétisés par une loi dédiée en 2023 relative aux services express régionaux métropolitains. Les objectifs sont les suivants :

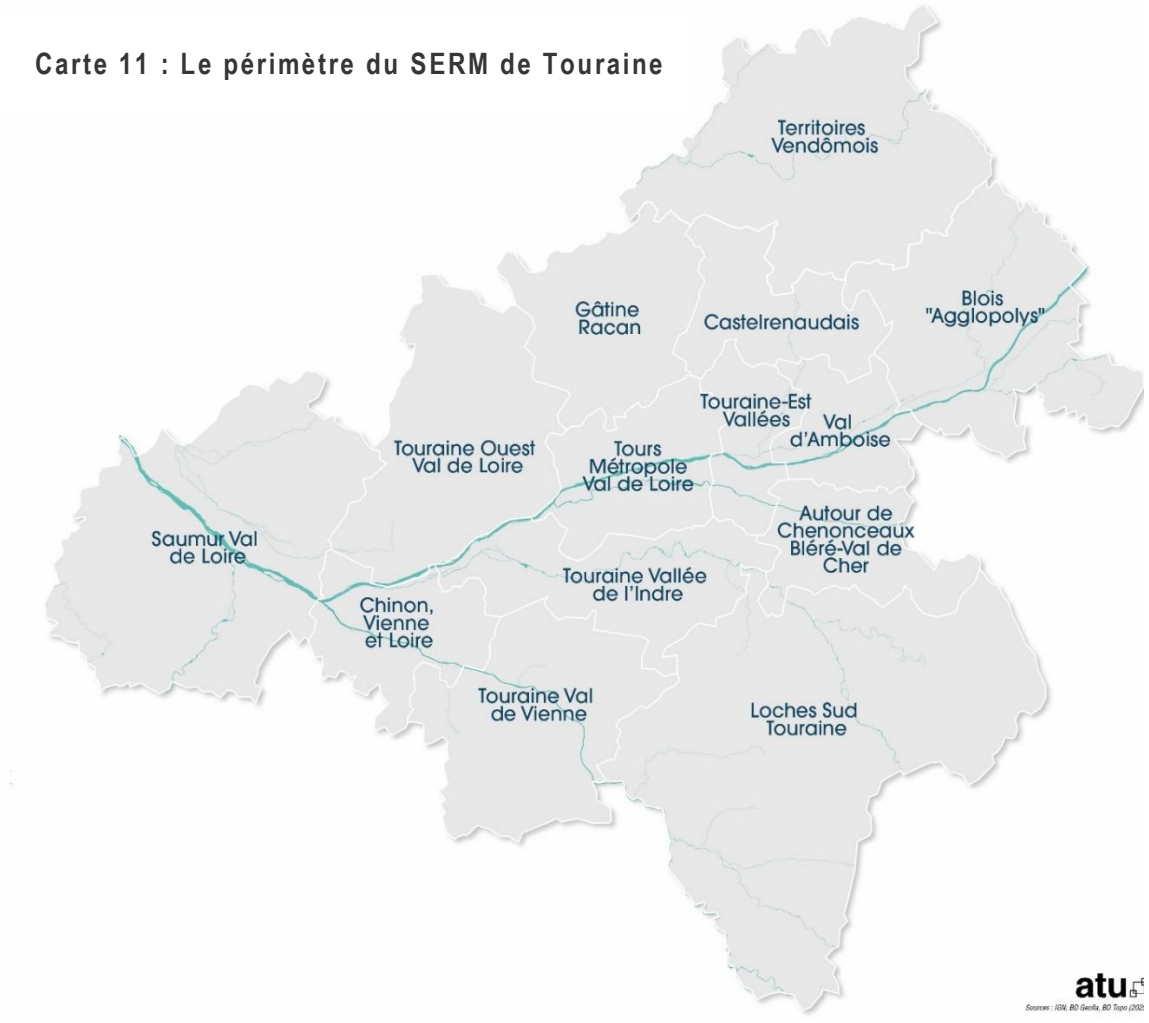
- Repenser le territoire pour améliorer la qualité des transports du quotidien et offrir une meilleure accessibilité
- Désenclaver les territoires périphériques et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains
- Faciliter les déplacements pour privilégier les solutions alternatives à al voiture individuelle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

Le service express métropolitain de Touraine

Le projet de Service Express Métropolitain de Touraine est piloté par la Région Centre-Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des Mobilités de Touraine. Le 27 juin 2024, le SERM de Touraine a été labellisé par l'Etat. L'étape suivante est l'élaboration d'un plan de déploiement du projet.

Le périmètre du SERM de Touraine se base sur l'aire d'attraction de la Métropole de Tours. Ce périmètre s'étend donc à l'ensemble du territoire de l'Indre-et-Loire, étendu vers Saumur, Vendôme et Blois, afin de prendre en compte les dynamiques de flux sur l'axe ligérien.

Carte 11 : Le périmètre du SERM de Touraine



source

Il se décline en quatre volets complémentaires :

-L'utilisation maximale du réseau ferroviaire : La loi exige que le SERM s'appuie prioritairement sur le ferroviaire. En l'espèce, le territoire tourangeau bénéficie d'un réseau conséquent, propice à son déploiement. Trois des branches de l'étoile ferroviaire ont fait l'objet de travaux de régénération pour éviter leur fermeture et maintenir leur exploitation. Dans ce contexte, le volet ferroviaire du SERM de Touraine ambitionne notamment :

• Une augmentation des fréquences de passage et de l'amplitude horaire.

• La réouverture et l'ouverture de haltes ferroviaires, qui permettra une desserte plus fine des territoires et de nouvelles connexions à l'intérieur de la métropole.

• Un renforcement de la robustesse du réseau, pour lutter contre les retards et fiabiliser les temps de trajet des usagers.

• La préservation de capacités suffisantes pour les trains de marchandises en parallèle de l'augmentation de l'offre pour les trains de voyageurs.

-Un meilleur usage des infrastructures routières au profit des mobilités durables. Le volet routier du SERM Touraine répond à l'exigence de « mise en place de services de transports routiers à haut niveau de service et de réseaux cyclables ». Avec une offre additionnelle de destinations vers la métropole et en irriguant les territoires non desservis par les trains, il vient compléter l'offre ferroviaire en proposant des solutions du type car à haut niveau de service, le covoiturage, l'autopartage ou le vélo.

- La convergence des différents réseaux pour favoriser la multimodalité. Le développement des modes de transports durables (train, car, covoiturage, mobilités actives, autopartage…) repose sur leur connexion physique, via des pôles d'échanges multimodaux, et digitale, grâce à des outils facilitant le passage d'un mode à l'autre (tarification et achat unifiés, nouveaux espaces de vente). L'objectif est de proposer une offre complète, facile à utiliser, favorisant les rabattements vers le SERM et la complémentarité entre les modes de transport.

- L'aménagement du territoire. Améliorer l'offre en transport entre la métropole et sa grande périphérie pourrait avoir comme conséquence d'étaler de façon incontrôlée les zones urbaines, défigurant les paysages et augmentant les distances domicile-travail. Le volet aménagement du SERM vise à éviter cet effet en faisant émerger des projets urbains autour des zones les mieux connectées en transport en commun, Il s'agit ainsi de réfléchir à la structure du territoire en coordonnant les politiques d'aménagements avec les politiques de mobilités.

Les impacts sur TEV

Afin de mieux articuler les réseaux de transport et permettre aux habitants d'utiliser un autre mode que leur voiture individuelle, la gare à Monnaie et une future halte ferroviaire entre la Loire et le Cher à La-Ville-aux-Dames sont identifiées dans le cadre du service express métropolitain comme pôles d'échange multimodaux.

5_SYNTHESE ET ENJEUX

Un parc de stationnements publics important, sans mesures particulières pour utiliser ce dispositif dans une politique globale de mobilités alternatives à l'usage automobile.

➔ **Enjeu : le ciblage en certains lieux stratégiques de mesures sur le stationnement pour encourager l'utilisation de moyens de transports moins impactant pour l'environnement et moins congestionnant pour les routes communautaires et métropolitaines.**

Une initiative remarquée et appréciée d'usage partagé et solidaire de la voiture.

➔ **Enjeu : le renforcement du dispositif « Rézo Pouce » et le développement d'autres initiatives (un réseau d'aires de covoiturage, par exemple) à intégrer dans la démarche de SERM.**

Un début de connaissance du fonctionnement de la logistique et des livraisons sur le territoire, mais qui demande un suivi plus régulier et approfondi pour permettre la mise en place d'actions adaptées.

➔ **Enjeu : l'amélioration de la connaissance du fonctionnement de la logistique pour mettre en place une stratégie de distribution des marchandises adaptée au territoire**

Des activités de logistique très concentrées sur le secteur de Montlouis-sur-Loire / la Ville-aux-Dames avec des marchandises essentiellement transportées au moyen de petits véhicules.

➔ **Enjeu : le renforcement du rôle logistique de la Porte est de la métropole tourangelle, en lien avec le secteur gare de Saint-Pierre-des-Corps.**

COMMUNAUTÉ
Touraine-Est
Vallées

PLUi

Plan
Local
d'Urbanisme
intercommunal



atu