



TRANSFORMATION DE LA GARE DE SAINT-PIERRE-DES-CORPS EN MÉTROPOLE TOURANGELLE

Contribution à la concertation préalable

Abd-El-Kader AIT-MOHAMED



Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle — 1er septembre 2026

Document mis en forme pour publication sur VESEMT.org

Sommaire

Introduction

2. Le premier problème : un « projet » qui rassemble plusieurs projets
3. Le bâtiment voyageurs Nord : que devient exactement l'existant ?
4. La passerelle aérienne : un équipement structurant qui ne peut être réduit à un dessin
5. Le parvis Nord : un projet déjà concerté et réalisé
6. Qu'est-ce qui est réellement encore négociable ?
7. Accessibilité obligatoire et modernisation : deux sujets à ne pas mélanger
8. Une gare métropolitaine sans tramway ni BHNS : l'angle mort de l'intermodalité
9. Une question majeure : le risque d'inondation
10. Une coïncidence de calendrier qui appelle une explication
11. Construire en zone inondable ne peut pas signifier simplement « respecter le règlement »
12. Eau, sols, végétalisation : ne pas reproduire les erreurs d'aménagement
13. 130 millions d'euros : mais pour quoi exactement ?
14. Qui décide quoi ?
15. La gare n'est pas une île
16. Le vrai sujet : est toujours le dernier mètre
17. Nos demandes à la SNCF
18. Une demande particulière concernant les deux concertations simultanées
19. Conclusion : nous ne demandons pas moins de projet. Nous demandons plus de projet.

Les liens figurant dans la rubrique « Ressources » sont cliquables dans la version PDF.

Introduction

TRANSFORMATION DE LA GARE DE SAINT-PIERRE-DES-CORPS EN MÉTROPOLE TOURANGELLE : CONTRIBUTION À LA CONCERTATION PRÉALABLE DE ABD-EL-KADER AÏT-MOHAMED « Les réflexions développées ci-après sont issues du travail mené au sein du Comité populaire de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle, dont je suis membre. Elles expriment une parole collective nourrie par l'expérience et la connaissance du territoire, tout en engageant ma responsabilité personnelle de citoyen et de signataire de cette contribution. » La SNCF ouvre une concertation préalable sur la transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle. C'est une bonne chose. Encore faut-il que le public puisse savoir à quoi il est réellement invité à participer. Car le dossier présente un projet considérable, évalué à environ 130 millions d'euros, inscrit dans une transformation beaucoup plus vaste du secteur de la gare et de l'« île ferroviaire », avec une fréquentation annoncée en forte croissance. Sont notamment annoncés l'adaptation des quais, le remplacement des ascenseurs, de nouveaux cheminements, une passerelle aérienne reliant les parties Nord et Sud de la gare, un nouveau bâtiment voyageurs au Sud, un pôle d'échanges multimodal, des espaces de stationnement et de mobilités douces, ainsi que, à plus long terme, des développements résidentiels et tertiaires sur l'île ferroviaire. Mais ces différents éléments ne sont pas tous au même niveau de maturité.

- Certains sont déjà réalisés.
- Certains sont décidés et financés.
- Certains sont engagés.
- Certains sont encore à l'étude.
- Et certains relèvent davantage du projet urbain métropolitain que du seul projet ferroviaire. C'est précisément là que le bât blesse. Pour participer sérieusement, encore faut-il distinguer ce qui peut encore être discuté de ce qui est déjà dans les tuyaux : voire déjà coulé dans le béton.

2. Le premier problème : un « projet » qui rassemble plusieurs projets

Le dossier donne à voir un ensemble cohérent. Mais cette cohérence graphique ne doit pas masquer une réalité institutionnelle et opérationnelle beaucoup plus complexe. La transformation de la gare fait intervenir notamment :

- SNCF Gares & Connexions ;
- SNCF Réseau ;
- SNCF Immobilier ;
- l'État ;
- la Région Centre-Val de Loire ;
- Tours Métropole Val de Loire ;
- la Ville de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle ;
- le Syndicat des Mobilités de Touraine ;
- et, selon les opérations, d'autres partenaires.

Le PPA Porte Est Métropolitaine, signé en 2023 et actualisé en 2025, inscrit d'ailleurs la gare dans une opération urbaine beaucoup plus large. Or une gare n'est pas seulement un bâtiment voyageurs. Elle est à la fois :

- une infrastructure ferroviaire ;

- un lieu d'intermodalité ;
- une porte d'entrée métropolitaine ;
- un espace public ;
- un morceau de ville ;
- et, pour Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle, un élément majeur son l'organisation urbaine

Avec le Comité Populaire de nous le disons depuis longtemps : 470 hectares ne constituent pas une addition de parcelles. C'est un morceau de ville. Et donc un projet politique. La gare en est l'un des cœurs : Il faut donc pouvoir identifier précisément qui fait quoi, qui finance quoi, qui décide quoi et à quel moment le public peut encore intervenir.

3. Le bâtiment voyageurs Nord : que devient exactement l'existant ?

Le dossier prévoit la modernisation du bâtiment voyageurs Nord. Il prévoit également la démolition du bâtiment COEG et des abris continus nécessaires à la réalisation des travaux. Mais le public doit pouvoir comprendre beaucoup plus précisément ce qui est envisagé. Nous demandons notamment :

- quels espaces du bâtiment actuel sont conservés ;
- quels espaces sont transformés ;
- quels espaces sont démolis ;
- quels nouveaux services sont prévus ;
- quelle surface est affectée aux voyageurs ;
- quelle surface est consacrée aux commerces et services ;
- quels locaux sont destinés aux personnels ;
- quelles circulations sont modifiées ;
- quelle relation est prévue entre le bâtiment Nord et le futur dispositif d'accès aux quais.

Il ne suffit pas de savoir qu'un bâtiment sera « modernisé ». Une gare n'est pas modernisée parce qu'on lui donne un coup de peinture et trois écrans numériques. La question est celle de son fonctionnement quotidien.

- Où attend-on ?
- Où entre-t-on ?
- Où sort-on ?
- Où se croisent les flux ?
- Où vont les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les enfants, les voyageur-euses chargé-es

de bagages ?

- Où sont les commerces ?
- Où sont les services ?
- Et surtout : comment tout cela fonctionne-t-il lorsque la fréquentation atteindra les niveaux annoncés pour

2035 et 2050 ? Il est impératif de rappeler que cette modernisation ne saurait se substituer à une obligation légale et réglementaire, celle de l'accessibilité pour toutes et tous, rendue obligatoire par

la loi de 2005. La mise aux normes, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), n'est pas un « plus » ou une option de confort : c'est un dû. Pourtant, force est de constater que ce n'est qu'aujourd'hui, 21 ans après la loi, que des travaux conséquents sont enfin engagés pour rattraper ce retard considérable. Il faut saluer cette avancée, mais elle ne doit pas masquer l'inertie passée. La modernisation et l'accessibilité sont deux sujets distincts qu'il ne faut pas confondre, sous peine de faire passer une obligation pour une faveur.

4. La passerelle aérienne : un équipement structurant qui ne peut être réduit à un dessin

La future passerelle constitue l'un des éléments les plus importants du projet. Elle doit permettre de relier les parties Nord et Sud de la gare et d'accéder aux quais par ascenseurs, escaliers mécaniques et escaliers. Elle modifiera donc profondément les flux de déplacement. Mais le dossier reste, à ce stade, insuffisamment précis pour permettre au public d'en mesurer réellement les conséquences. Nous demandons la mise à disposition de :

- son implantation précise ;
- ses dimensions ;
- ses accès ;
- ses capacités ;
- ses connexions avec les bâtiments voyageurs ;
- ses conditions d'accessibilité ;
- ses conditions de fonctionnement en période de forte affluence ;
- ses conséquences sur les cheminements existants ;
- ses conséquences sur le parvis Nord ;
- son articulation avec le futur bâtiment voyageurs Sud ;
- ses conditions de fonctionnement en situation dégradée.

Une passerelle n'est pas un simple trait reliant deux bâtiments sur un plan : C'est une nouvelle rue piétonne suspendue au-dessus des voies. Elle doit donc être pensée comme telle. Avec ses flux, ses conflits, ses usages, ses temps d'attente, ses problèmes de sécurité, son confort climatique et son accessibilité. La réflexion sur la passerelle est symptomatique d'un mal plus profond : la tendance à penser les projets par juxtaposition et non par cohérence d'ensemble. Un article récent du « VAD » (Vélo, Agglo, Déplacements) soulignait d'ailleurs que ce projet de passerelle piétonne semble ignorer ce qui se passe à l'Est de la gare. Des millions d'euros sont investis ici et là, mais chaque projet reste dans son silo. L'échelle de la réflexion n'est pas la bonne. On traite la gare comme un objet isolé, alors qu'elle est un nœud vital dans un système métropolitain plus vaste. Il est urgent d'adopter une vision systémique.

5. Le parvis Nord : un projet déjà concerté et réalisé

C'est un point essentiel. Le parvis Nord ne doit pas être présenté comme une opération restant à définir dans la présente concertation . Le projet de requalification du parvis a déjà fait l'objet d'une concertation spécifique sous la responsabilité de Tours Métropole Val de Loire. Les travaux ont été engagés et leur achèvement intervient dans le calendrier de la présente concertation. Le parvis constitue donc désormais une donnée du projet de gare . Il serait incohérent de demander aujourd'hui au public ce qu'il faudrait faire de ce parvis comme si rien n'avait été décidé. La bonne question est désormais différente : Comment le projet de gare s'articule-t-il avec ce qui a déjà été réalisé ? Cela concerne notamment :

- les flux piétons ;
- les transports collectifs ;
- les taxis ;
- les vélos ;
- la dépose-minute ;
- les véhicules particuliers ;
- les personnes à mobilité réduite ;
- les cheminements vers les quais ;
- les flux générés par la future passerelle ;
- l'augmentation annoncée de la fréquentation ;
- le confort climatique ;
- la gestion de l'eau ;
- la végétalisation.

C'est exactement le problème que nous posions déjà dans nos contributions précédentes : une gare ne peut pas être pensée comme un objet posé au milieu d'un parvis, et le parvis comme un objet posé devant une gare. Les deux doivent fonctionner ensemble. Le parvis n'est donc plus une question à concerter : c'est une pièce déjà posée sur l'échiquier. La question est de savoir si les autres pièces ont été dessinées autour d'elle.

6. Qu'est-ce qui est réellement encore négociable ?

C'est probablement la question centrale de cette concertation. Le dossier indique que la concertation porte notamment sur l'opportunité et les modalités de modernisation. Très bien. Mais le public doit pouvoir connaître la frontière entre ce qui est ouvert et ce qui ne l'est plus . Nous demandons donc une présentation claire, opération par opération, selon quatre catégories :

- A. Déjà réalisé : Ce qui constitue désormais une donnée du projet.
- B. Décidé et financé : Ce qui est engagé et dont les caractéristiques essentielles ne sont plus réellement ouvertes.
- C. Étudié mais encore modifiable : Ce qui constitue le véritable objet de la concertation.
- D. À définir ultérieurement : Ce qui relève encore d'études ou de décisions futures.

Cette distinction est indispensable. Sans elle, la concertation risque de transformer le citoyen en consultant gratuit d'un projet dont les principales caractéristiques auraient déjà été arrêtées. On ne demande pas aux habitant·es de choisir la couleur des rideaux quand les murs sont déjà dessinés.

7. Accessibilité obligatoire et modernisation : deux sujets à ne pas mélanger

Le dossier fait une distinction importante entre les travaux d'accessibilité, qui répondent à des obligations réglementaires, et la modernisation de la gare, qui constitue l'objet propre de la concertation. Cette distinction doit être maintenue. L'accessibilité n'est pas une faveur accordée aux voyageur·euses : elle est une obligation. Le remplacement des ascenseurs de 650 kg par des ascenseurs de 1 000 kg, la création des rampes et les autres travaux d'accessibilité doivent donc être considérés comme des éléments nécessaires au fonctionnement de la gare. La question démocratique porte davantage sur :

- leur insertion dans le projet global ;
- leurs conséquences sur les flux ;
- leur articulation avec les bâtiments et la passerelle ;
- leur calendrier ;
- et les éventuelles conséquences des choix de modernisation.

Il serait utile que le dossier présente très clairement ce qui relève de la mise aux normes et ce qui relève d'un choix de projet.

8. Une gare métropolitaine sans tramway ni BHNS : l'angle mort de l'intermodalité

Il serait difficile, dans une contribution consacrée à la transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle, de ne pas relever une contradiction qui dépasse certes l'objet strict du projet SNCF, mais qui touche directement à son ambition affichée. La gare de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle est présentée comme une entrée majeure de la métropole et comme un futur pôle d'échanges métropolitain . Or elle ne bénéficie pas, à ce jour, de la desserte directe des deux modes de transport collectif urbain structurants que sont le tramway et le BHNS.

- Ce n'est pas un détail.
- Ce n'est certes pas à la SNCF de décider seule du tracé du tramway ou du réseau de bus métropolitain.
- Et ce n'est pas l'objet principal de la présente concertation.
-

Mais on ne peut pas, d'un côté, présenter la gare comme un grand pôle d'échanges métropolitain et, de l'autre, considérer comme une affaire extérieure au projet la qualité des transports collectifs urbains permettant d'y accéder. La question est d'autant plus légitime que la gare est appelée à accueillir une fréquentation considérablement accrue. Le choix du tramway est particulièrement révélateur : la ligne 2 évite le centre de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle et sa gare. Quant au BHNS, il convient d'interroger le choix de son itinéraire et de ses priorités de dessertes : Le BHNS semble préférer desservir les commerces aux zones les plus denses de la ville, notamment les deux QPV. Et pendant ce temps, le tramway, lui, évite Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle avec une tendresse presque métropolitaine. Mais derrière l'ironie se trouve une véritable question d'aménagement du territoire : quels quartiers sont considérés comme prioritaires lorsqu'il s'agit d'investir dans les transports collectifs structurants ?

- Les deux QPV de Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle ne sont pas une périphérie abstraite

que l'on pourrait desservir plus tard. Ce sont des quartiers densément habités, avec des besoins importants de mobilité quotidienne.

- La gare, elle, est un équipement métropolitain majeur.

Il y a donc là une contradiction que le projet global ne peut pas totalement évacuer. Il ne s'agit évidemment pas de demander à la SNCF de refaire le réseau de transport collectif à la place de Tours Métropole. Il s'agit de demander à l'ensemble des partenaires du projet de ne pas considérer la gare indépendamment du réseau urbain dans lequel elle doit fonctionner. La question que nous posons est donc simple : Comment peut-on construire un pôle d'échanges métropolitain si les deux grands projets de transport collectif urbain structurant de la métropole ne convergent pas vers sa gare ? Cette question ne remet pas en cause l'intérêt de moderniser la gare. Elle oblige au contraire à replacer cette modernisation dans son véritable environnement métropolitain . Ajouter des

parkings, améliorer les cheminements piétons, installer des équipements vélos et organiser les taxis constitue une amélioration de l'intermodalité. Mais cela ne suffit pas nécessairement à faire d'une gare un véritable nœud du réseau de transports collectifs urbains. Une gare peut avoir deux bâtiments voyageurs, une passerelle flambant neuve et des ascenseurs dernier cri ; si les grands transports collectifs de la métropole passent à côté, l'intermodalité risque de rester un joli mot posé sur un plan. Nous demandons donc que la concertation permette de connaître, à l'échelle du projet métropolitain :

- quelles lignes de transports collectifs urbains sont appelées à desservir directement la gare ;
- avec quelles fréquences ;
- à quelles échéances ;
- avec quelles correspondances ;
- et selon quelle stratégie d'articulation avec le futur pôle d'échanges.

9. Une question majeure : le risque d'inondation

C'est probablement l'un des points sur lesquels le dossier doit être approfondi.

Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle est un territoire fortement exposé au risque d'inondation. Le Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) Val de Tours-Val de Luynes approuvé en 2016 concerne directement la commune. La gare se situe sur un point bas de la ville, un fait topographique essentiel pour appréhender sa vulnérabilité. Le projet présenté est particulièrement important :

- nouveaux bâtiments ;
- passerelle ;
- rampes ;
- ascenseurs ;
- espaces publics ;
- stationnements ;
- pôle d'échanges ;
- nouvelles constructions à proximité ;
- transformation de sols ;
- évolution des cheminements.

Le dossier doit donc permettre au public de comprendre comment le risque d'inondation a été intégré à la conception du projet . Nous ne prétendons évidemment pas, à ce stade, que le projet serait incompatible avec le PPRI. Nous demandons quelque chose de beaucoup plus simple : que cette compatibilité soit démontrée et documentée. Cette exigence de documentation est d'autant plus cruciale que la mémoire des lieux est vive. Il y a quelques années, lors de violents orages, le souterrain de la gare a été complètement envahi par les eaux. Cet événement n'est pas un simple accident climatique : il est la manifestation concrète de la vulnérabilité du site. Pour mesurer le risque, il faut pouvoir se référer à des repères concrets, comme l'échelle de crue visible sur une des piles du pont, qui matérialise les niveaux d'eau historiques. Par ailleurs, il est impératif de rappeler que la modification du PPRI en cours intègre la démolition partielle de la digue du canal sous l'A10. Cette opération, bien que distincte, constitue un préalable à toute la politique de prévention des inondations dans le secteur. L'articulation entre ces deux chantiers majeurs (la digue et la gare) doit être explicitée, car ils modifieront fondamentalement le régime hydraulique du secteur.

10. Une coïncidence de calendrier qui appelle une explication

Cette question devient d'autant plus importante qu'une modification du PPRI Val de Tours-Val de Luynes fait elle-même l'objet d'une concertation. Cette concertation se déroule du 7 septembre au 7 octobre 2026 . La concertation SNCF sur la transformation de la gare se déroule, elle, du 7 septembre au 18 octobre 2026 . Les deux procédures se chevauchent donc presque intégralement. Cette situation appelle une explication publique. Comment le public peut-il apprécier la compatibilité d'un projet de transformation aussi important avec le risque d'inondation alors que la modification du zonage réglementaire du PPRI applicable au territoire fait elle-même l'objet d'une concertation au même moment ? Nous demandons donc :

- que le périmètre du projet de gare soit superposé au zonage actuel du PPRI ;
- que soient présentées les éventuelles modifications de zonage susceptibles de concerner le projet ;
- que soit indiqué si les études SNCF ont été conduites au regard du zonage actuel, du zonage projeté ou

des deux ;

- que soient identifiés les ouvrages concernés par une éventuelle évolution du zonage ;
- que soient précisées les conséquences possibles sur le bâtiment Sud, la passerelle, les accès, les stationnements et le futur pôle multimodal ;

- que soit indiqué comment les acteurs du projet ferroviaire et les acteurs de la procédure PPRI ont travaillé

ensemble. Il serait pour le moins paradoxal que le public soit invité à se prononcer sur la transformation de la gare pendant qu'une modification du cadre réglementaire relatif au risque d'inondation est discutée en parallèle, sans que l'articulation entre les deux procédures soit explicitement documentée.

11. Construire en zone inondable ne peut pas signifier simplement « respecter le règlement »

Le risque d'inondation doit être abordé à l'échelle du projet.

- La question n'est pas seulement : « Est-ce autorisé ? »
- Elle est aussi : « Est-ce pertinent ? Est-ce résilient ? Est-ce réversible ? Et que se passe-t-il lorsque l'eau arrive ? »

Une gare doit continuer à jouer son rôle dans les situations exceptionnelles. Il faut donc examiner :

- la continuité des accès ;
- la localisation des équipements techniques ;
- la vulnérabilité des ascenseurs ;
- les équipements électriques ;
- les locaux techniques ;
- les systèmes de ventilation ;
- les accès de secours ;
- les possibilités d'évacuation ;

- la continuité des transports ; notamment le lien avec le « pôle intermodal » annoncé aux Atlantes ;
- les conditions de remise en service après une crue.

Une gare métropolitaine ne peut pas être conçue uniquement pour les jours où tout va bien.

12. Eau, sols, végétalisation : ne pas reproduire les erreurs d'aménagement

La question hydraulique concerne également les sols. Toute nouvelle construction, tout parking, toute voirie et tout aménagement minéral modifie les conditions d'écoulement et d'infiltration. Nous demandons donc que soient rendus publics :

- les surfaces aujourd'hui imperméabilisées ;
- les surfaces qui le seront après projet ;
- les surfaces désimperméabilisées ;
- les surfaces végétalisées ;
- les dispositifs d'infiltration ;
- les dispositifs de gestion des eaux pluviales ;
- les hypothèses retenues en matière de pluies intenses ;
- les mesures de résilience climatique.

Sur ce point, la question des parkings est emblématique des contradictions du projet. Les vastes nappes de stationnement au sol, souvent envisagées pour leur coût modique, sont désastreuses à plusieurs titres : elles favorisent le ruissellement des eaux de pluie, contribuent à l'effet d'îlot de chaleur urbain et artificialisent toujours plus les sols. L'alternative, qui consisterait à enterrer ces parkings en sous-sol, se heurte à un double obstacle : un surcoût financier considérable et des problématiques environnementales liées à la gestion des nappes phréatiques et des eaux souterraines. Il est donc impératif de calibrer avec justesse la capacité de ce futur pôle d'échanges. Trop grand, il deviendra une infrastructure surdimensionnée, génératrice de trafic et de nuisances, déconnectée de l'échelle urbaine de Saint-Pierre- des-Corps en Métropole Tourangelle. Un pôle vraiment « urbain » et à l'échelle de la ville doit privilégier les mobilités actives et les transports en commun, et non être un gigantesque aspirateur à voitures. Il s'agit là d'un choix politique fondamental. La « végétalisation » ne doit pas être utilisée comme décoration lexicale. Planter trois arbres entre deux nappes de bitume ne constitue pas une politique de résilience.

13. 130 millions d'euros : mais pour quoi exactement ?

Le coût annoncé du projet est d'environ 130 millions d'euros en euros courants. C'est une somme considérable. Le dossier présente plusieurs conventions de financement et plusieurs étapes d'études. Mais le public doit pouvoir comprendre la répartition du coût global. Nous demandons donc un tableau financier permettant de distinguer :

- études ;
- accessibilité ;
- modernisation ;
- bâtiment Nord ;
- bâtiment Sud ;
- passerelle ;
- quais ;

- ascenseurs ;
- rampes ;
- espaces publics ;
- équipements voyageurs ;
- pôle multimodal ;
- éventuels aménagements connexes.

Il faut également distinguer :

- ce qui est financé ;
- ce qui est programmé ;
- ce qui est encore en négociation ;
- ce qui relève d'autres maîtres d'ouvrage.

130 millions d'euros, ce n'est pas un chiffre : c'est 130 millions de décisions publiques qu'il faut pouvoir regarder dans le détail.

14. Qui décide quoi ?

Avant de demander des comptes, il faut savoir à qui les demander. Nous demandons donc une matrice publique des responsabilités, présentée de manière lisible et opération par opération :

- Bâtiment Nord — maître d'ouvrage : à préciser ; financeurs : à préciser ; état d'avancement : études ; décision prise : à préciser ; concertation possible : oui / non.
- Quais — SNCF ; état d'avancement : études ; maître d'ouvrage, financeurs et possibilité de concertation : à préciser.
- Accessibilité — SNCF ; financeurs : État/Région... ; état d'avancement : engagée ; décision : oui ; modalités : à préciser.
- Passerelle — maître d'ouvrage et financeurs : à préciser ; état d'avancement : études ; décision et concertation : à préciser.
- Bâtiment Sud — maître d'ouvrage et financeurs : à préciser ; état d'avancement : études ; concertation : oui.
- Parvis Nord — Tours Métropole Val de Loire ; déjà financé et réalisé ; décision prise : oui ; concertation : non, mais articulation à traiter.
- Pôle multimodal Sud — maître d'ouvrage et financeurs : à préciser ; état d'avancement : études ; concertation : oui.
- Île ferroviaire — Tours Métropole Val de Loire / partenaires ; financeurs : à préciser ; état d'avancement : études ; concertation : oui.

Cette transparence institutionnelle est indispensable : parce qu'une concertation ne peut pas engager juridiquement un acteur sur une décision qui relève d'un autre.

15. La gare n'est pas une île

C'est peut-être même le principal enseignement à tirer de cette concertation. Le projet présenté concerne une gare. Mais ses conséquences concernent une ville entière. La gare doit fonctionner avec :

- les trains ;
- les cars ;

- les bus ;
- le BHNS ;
- les vélos ;
- les piétons ;
- les taxis ;
- le covoiturage ;
- les voitures ;
- les commerces ;
- les quartiers voisins.

Et surtout avec Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle. La gare ne doit pas devenir une magnifique infrastructure métropolitaine qui fonctionnerait parfaitement... à condition de ne jamais sortir de la gare. Le projet doit donc être analysé à l'échelle de la ville. Cela suppose notamment de traiter :

- les liaisons avec le centre-ville ;
- les quartiers populaires ;
- les franchissements ;
- les itinéraires cyclables ;
- les cheminements piétons ;
- les transports collectifs ;
- les usages quotidiens des habitant·es ;
- les conséquences de l'augmentation des flux ;
- les activités économiques ;
- les espaces publics.

Une gare qui accueille des millions de voyageur·euses mais tourne le dos aux habitant·es qui vivent autour serait une gare métropolitaine. Pas une gare urbaine.

16. Le vrai sujet :est toujours le dernier mètre

Les grands projets savent généralement très bien parler des kilomètres.

- Kilomètres de voies.
- Kilomètres de réseaux.
- Kilomètres de pistes cyclables.
- Millions de voyageur·euses.
- Millions d'euros.

Mais l'usager, lui, vit dans le dernier mètre. Celui entre :

- le train et le bus ; le tramway, le BHNS (s'ils sont là !) ;
- le bus et le vélo ;
- le vélo et le trottoir ;
- le trottoir et le bâtiment ;
- le bâtiment et la rue ;
- la gare et son quartier.

C'est dans ce dernier mètre que l'intermodalité devient réelle. Ou qu'elle reste une belle phrase dans un dossier de concertation.

17. Nos demandes à la SNCF

Au regard de l'ensemble de ces observations, nous demandons que la SNCF mette à disposition du public, dans la mesure où ils existent et sont communicables, les éléments suivants. Sur le programme

1. Le plan général actualisé du projet.
2. Le programme détaillé de chaque opération.
3. La distinction entre opérations réalisées, décidées, engagées, étudiées et futures.
4. Les plans détaillés du bâtiment Nord.
5. Les plans et coupes de la passerelle.
6. Les caractéristiques du futur bâtiment Sud.
7. Les plans du futur pôle d'échanges multimodal.

Sur les flux

8. Les projections de fréquentation.
9. Les projections de flux piétons.
10. Les hypothèses de répartition modale.
11. Les simulations des flux en heure de pointe.
12. Les conséquences de ces flux sur le parvis Nord déjà réalisé. Sur l'intermodalité
13. Les lignes de transport collectif urbain appelées à desservir directement la gare.
14. Les fréquences et niveaux de service envisagés.
15. Les échéances de mise en service ou d'évolution de ces dessertes.
16. Les correspondances prévues entre gare ferroviaire, bus, BHNS, vélo et autres modes.
- Sur le financement
17. Le détail des 130 millions d'euros annoncés.
18. La répartition des financements par opération.
19. L'état des engagements financiers.
20. Les montants restant à négocier.
- Sur le risque
21. Le croisement du projet avec le PPRI actuel.
22. Le croisement avec le projet de modification du PPRI.
23. Les études hydrauliques disponibles.
24. Les mesures de résilience prévues.
- Sur la gouvernance
25. L'identification du maître d'ouvrage de chaque opération.
26. L'identification des financeurs.
27. Les décisions déjà prises.
28. Les décisions restant ouvertes à la concertation.

18. Une demande particulière concernant les deux concertations simultanées

Nous demandons enfin que la SNCF, Tours Métropole Val de Loire et les services de l'État expliquent publiquement comment sont articulées la concertation sur la transformation de la gare et la concertation sur la modification du PPRI. Nous demandons notamment que les éventuelles incidences de la modification du PPRI sur le projet de gare soient communiquées avant la clôture de la concertation SNCF. À défaut, une partie du public risque de devoir se prononcer sur un projet dont certaines contraintes réglementaires pourraient évoluer pendant même qu'il est soumis à concertation. Ce n'est pas une raison pour arrêter la concertation. C'est une raison pour mieux l'alimenter.

19. Conclusion : nous ne demandons pas moins de projet. Nous demandons plus de projet.

Nous ne sommes pas opposés par principe à la transformation de la gare. Bien au contraire. Une gare qui accueille plusieurs millions de voyageurs doit être à la hauteur de ses usages.

- Elle doit être accessible.
- Elle doit être confortable.
- Elle doit être adaptée aux nouvelles mobilités.
- Elle doit être résiliente face au changement climatique.
- Elle doit fonctionner avec la ville.

Mais précisément parce que le projet est important, la concertation doit l'être aussi.

- Nous ne demandons pas une concertation devant choisir entre une passerelle ou une autre. Nous demandons de pouvoir

comprendre le projet dans son ensemble.

- Nous demandons de savoir ce qui est déjà décidé, ce qui est encore discutable et ce qui relève d'autres

décisions.

- Nous demandons que soient publiés les plans, les études, les coûts et les responsabilités.
- Nous demandons que le risque d'inondation soit réellement intégré à la réflexion.
- Nous demandons que l'intermodalité ne soit pas réduite à l'addition de modes de transport présents sur un

plan, mais qu'elle soit pensée jusqu'au dernier mètre – y compris la question fondamentale de la desserte de la gare par les transports collectifs urbains structurants.

• Nous demandons surtout que la transformation de la gare soit pensée non comme une opération ferroviaire isolée, mais comme un projet de ville. Car Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle n'est pas simplement l'endroit où l'on gare les trains avant de repartir ailleurs.

- C'est une ville.
- Une ville habitée.
- Une ville populaire.
- Une ville qui a déjà beaucoup donné à la métropole.
- Et une ville qui doit pouvoir regarder la transformation de sa gare autrement que depuis le quai.

Participer, ce n'est pas valider. Concertation ne doit pas devenir synonyme d'information descendante. Et surtout : Avant de demander aux habitant·es ce qu'ils pensent du projet, il faut leur donner les moyens de savoir quel projet ils ont réellement devant les yeux. C'est à cette condition que la transformation de la gare pourra devenir ce qu'elle devrait être : Une transformation pour les voyageur·euses, mais aussi avec la ville et pour celles et ceux qui l'habitent.

Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle, le 1er septembre 2026

Abd-El-Kader AIT-MOHAMED

Locataire HLM du QPV de la Galboisière, avec vue sur la gare — et fier de l'être.

Membre du Comité populaire et néanmoins bienveillant de Vivre (surtout) Ensemble et (si possible) Solidaires en Métropole Tourangelle (VESEMT).

Ressources

1. SNCF Gares & Connexions

Source : SNCF Gares & Connexions

Titre : Concertation préalable – Transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps

Période : 7 septembre – 18 octobre 2026

Résumé : Plateforme officielle présentant le projet, ses objectifs, ses caractéristiques, son calendrier, ses partenaires et les

modalités de participation.

Lien : <https://www.concertation-transformation-gare-spd.c.fr/>

2. Dossier de concertation SNCF

Source : SNCF Gares & Connexions

Titre : Dossier de concertation – Transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps

Date : août 2026

Résumé : Document de référence présentant les opérations prévues, leur calendrier, les financements, les projections de

fréquentation et l'insertion du projet dans son environnement urbain.

3. Projet partenarial d'aménagement Porte Est Métropolitaine

Source : État, Région, Tours Métropole Val de Loire et partenaires

Titre : Porte Est Métropolitaine – Projet partenarial d'aménagement

Résumé : Cadre partenarial dans lequel s'inscrivent la transformation du secteur de la gare, l'île ferroviaire et les projets

urbains associés.

4. Ville de Saint-Pierre-des-Corps – PPRI

Source : Ville de Saint-Pierre-des-Corps / Préfecture d'Indre-et-Loire

Titre : Plan de prévention des risques d'inondation – Avis de concertation

Période : 7 septembre – 7 octobre 2026

Résumé : Procédure de modification du PPRI Val de Tours-Val de Luynes concernant notamment le territoire communal.

Lien :

<https://saintpierredescorps.fr/actualites-agenda/plan-de-prevention-des-risques-d-inondation-ppri-avis-de->

[concertation-du-7-septembre-au-7-octobre-2026](#)

5. PPRI Val de Tours-Val de Luynes

Source : Préfecture d'Indre-et-Loire

Titre : Plan de prévention du risque d'inondation Val de Tours-Val de Luynes

Résumé : Document réglementaire encadrant l'urbanisation au regard du risque d'inondation sur le territoire concerné.

6. VESEMT : Contributions sur la Porte Est Métropolitaine et la gare

Source : VESEMT

Résumé : Contributions antérieures consacrées à la gare, à la Porte Est Métropolitaine, au projet urbain, à l'intermodalité et

à la nécessité de distinguer les responsabilités des différents acteurs.

Lien : <https://vesemt.org/>