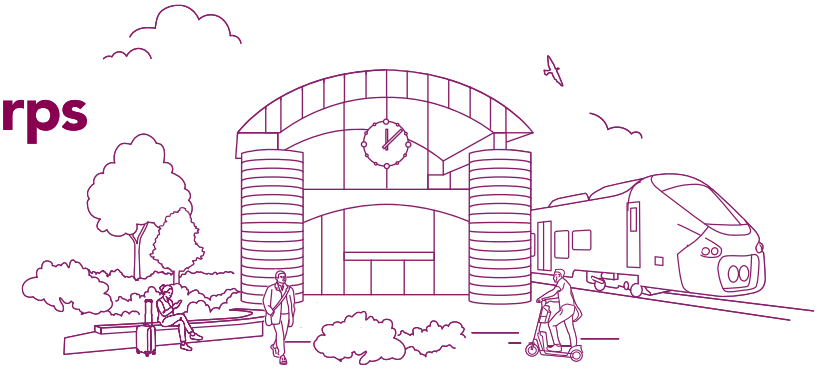
Transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps



COMPTE-RENDU SYNTHÉTIQUE DE RÉUNION PUBLIQUE

Jeudi 17 septembre 2026 I De 18h30 à 20h30

Salle des fêtes de Saint-Pierre-des-Corps

La réunion publique consacrée à la transformation de la gare de Saint-Pierre-des-Corps s'est tenue le 17 septembre 2026, dans le cadre de la concertation préalable engagée le 7 septembre et prévue jusqu'au 18 octobre 2026. Une soixantaine de personnes a assisté à la réunion.

La réunion a permis de présenter les principaux enjeux du projet, son périmètre et les modalités de concertation, puis d'échanger avec les participants sur les aménagements de la gare, les mobilités, l'accessibilité, la végétalisation, les commerces et l'articulation avec les projets métropolitains.

Représentant de Saint-Pierre-des-Corps :

- **Olivier CONTE**, Maire de Saint-Pierre-des-Corps.

Représentants de SNCF Gares & Connexions :

- **Vincent PROST**, Directeur de programmes Nord et Est (projets nationaux et gares nouvelles) ;
- **Maxime COTTO**, Directeur de projets opérationnel ;
- **Adrien COOK**, Directeur de projets stratégiques (projets nationaux et gares nouvelles) ;
- **Soline BERTHEREAU**, Directrice de projets MOA Stratégique.

Représentant de Tours Métropole Val-de-Loire :

- **Franck CHARNASSÉ**, Directeur Général Adjoint de l'aménagement durable du territoire.

1. Ouverture de la réunion

La réunion commence à 18h35. Elle est introduite par **Frédéric CHAUSSÉE** (consultant à l'agence stratéact, AMO de SNCF Gares & Connexions), qui rappelle que l'objectif de la rencontre est de présenter le projet et de recueillir les avis, questions et attentes du public. Il présente le déroulé de la réunion et les modalités de participation aux temps d'échange.

M. Conte, Maire de Saint-Pierre-des-Corps, souhaite la bienvenue aux participants. Il souligne l'importance historique du chemin de fer dans la construction et l'identité de la commune. Il indique que la transformation de la gare dépasse les limites communales et s'inscrit dans le Projet Partenarial d'Aménagement de la Porte Est Métropolitaine (PPA-PEM), un projet autour des infrastructures routières, des mobilités, des ponts et du développement urbain.

M. Conte présente la gare comme une porte d'entrée de la métropole et de Saint-Pierre-des-Corps. Il évoque également les travaux engagés sur le parvis nord et les projets de rénovation urbaine des bâtiments

situés autour de la gare. Il précise que la transformation de la gare doit permettre de créer un lieu de vie accessible, modernisé et inscrit dans la transition écologique.

2. Présentation du projet de transformation de la gare

Le contexte et les enjeux du projet

Vincent Prost, Directeur de programmes Nord et Est, rappelle que SNCF Gares & Connexions intervient dans la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et la valorisation des 3200 gares de France. SNCF Gares & Connexions ne maîtrise pas directement la desserte ferroviaire ni les horaires des trains, qui relèvent des transporteurs ferroviaires. Le projet présenté porte sur les infrastructures et les services de la gare.

La gare de Saint-Pierre-des-Corps est la troisième gare ferroviaire la plus fréquentée de la région Centre-Val de Loire. Dimensionnée initialement pour un peu plus de 4 millions de voyageurs, elle accueille aujourd'hui environ 5,4 millions de voyageurs. Les projections présentées prévoient une fréquentation pouvant atteindre 10 millions de voyageurs à l'horizon 2050.

Vincent Prost souligne plusieurs enjeux :

- la modernisation d'une gare vieillissante et proche de la saturation aux heures de pointe ;
- l'amélioration de l'accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap ;
- la fluidification des circulations dans le passage souterrain ;
- l'amélioration de l'accueil, du confort et des services ;
- l'adaptation de la gare aux évolutions climatiques ;
- le renforcement des liens entre la gare et son environnement urbain.

Il précise que le projet se trouve encore au stade des études et que les remarques formulées pendant la concertation pourront contribuer à son évolution.

Adrien Cook, Directeur de projets stratégiques, présente les principaux enjeux ayant guidé la réflexion sur la transformation de la gare. Celle-ci doit permettre de moderniser des installations vieillissantes, conçues en 1980 pour une fréquentation moindre, et de répondre aux difficultés actuelles en matière d'accessibilité, de capacité et de circulation des voyageurs. Le projet vise notamment à sécuriser et fluidifier les flux, à renforcer les espaces d'accueil et à mieux intégrer la gare dans le tissu urbain, en particulier en ouvrant davantage le site vers le sud et les futurs développements urbains.

La transformation doit également permettre d'améliorer l'offre de services, avec des espaces d'attente plus confortables et dimensionnés, ainsi que des commerces et espaces de restauration adaptés aux besoins des voyageurs en correspondance. Enfin, Adrien Cook souligne la nécessité de prendre en compte les effets du changement climatique, notamment à travers la végétalisation et la désimperméabilisation des espaces, la récupération des matériaux et une conception favorisant la circulation de l'eau.

Le contexte métropolitain et le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)

Franck Charnassé, Directeur général adjoint chargé de l'aménagement durable du territoire à la Métropole, présente les réflexions menées à l'échelle du secteur de la gare.

Le site est à la fois bien desservi par les infrastructures routières et ferroviaires et fortement enclavé par l'autoroute, le Cher et le faisceau ferroviaire. Une première étude portant sur un périmètre d'environ 470 hectares a mis en évidence la nécessité de renforcer les accès à la gare par le sud afin de réduire la pression sur le secteur nord.

Franck Charnassé présente le projet d'échangeur autoroutier, destiné à permettre un accès direct depuis l'A10. Il rappelle également les objectifs du Service express régional métropolitain (SERM), qui prévoit notamment le développement des trains régionaux, des lignes de cars express et des pôles d'échanges

multimodaux. La transformation de la gare s'inscrit dans un projet partenarial d'aménagement (PPA), associant notamment l'État, la Région, la Métropole, les communes concernées, SNCF Gares & Connexions, SNCF Immobilier et VINCI Autoroutes. Le PPA est présenté comme un cadre de coordination des différents projets du secteur, et non comme un projet unique disposant d'un calendrier et d'un financement global déjà arrêtés.

Les caractéristiques du projet et du planning de réalisation

Maxime Cotto, Directeur de projets opérationnel, présente le projet de transformation de la gare. La première phase vise à améliorer l'accessibilité et à moderniser les installations existantes, notamment par la démolition des abris et du bâtiment situés sur les quais, le rehaussement des quais, la mise aux normes des ascenseurs, la création de rampes et de nouveaux abris, ainsi que la modernisation du bâtiment voyageurs nord. Une attention particulière sera portée à la végétalisation des quais, à la création d'espaces d'attente et à la prise en compte du risque d'inondation, notamment grâce à l'installation des locaux techniques en étage.

La deuxième phase prévoit le développement du sud de la gare, avec la création d'une passerelle ferroviaire et urbaine, l'élargissement du passage souterrain et la construction d'un nouveau bâtiment voyageurs proposant des services et des commerces. Le projet doit accompagner l'augmentation de la fréquentation de la gare, estimée à 10 millions de voyageurs à l'horizon 2050, et constituer une première étape du développement du secteur sud dans le cadre du PPA de la Porte Est Métropolitaine.

Des études environnementales, acoustiques et relatives à la gestion du chantier sont en cours afin de limiter les impacts du projet. Les travaux sont envisagés à partir de 2028 et jusqu'en 2035, pour un coût estimé à 130 millions d'euros.

Les modalités de concertation

Soline Berthereau, Directrice de projets MOA Stratégique, rappelle que la concertation préalable concerne principalement la modernisation de la gare, notamment le bâtiment voyageurs Nord, la passerelle et le bâtiment voyageurs Sud. Les travaux d'accessibilité sont également présentés au public, même s'ils relèvent d'une obligation réglementaire applicable aux gares nationales.

Plusieurs modalités de participation sont proposées :
- des rencontres de proximité sur le marché et en gare ;
- une réunion publique ;
- deux ateliers participatifs les 29 septembre et 7 octobre ;
- une plateforme numérique ;
- un coupon-réponse (détachable sur le dépliant) permettant de contribuer par courrier ;
- un registre disponible en mairie de Saint-Pierre-des-Corps.

Le premier atelier portera sur les cheminements en gare, l'accessibilité et l'intermodalité. Le second abordera la transformation de la gare en un lieu de vie, notamment à travers les commerces, les services et les aménagements. Au terme de la concertation, un bilan sera réalisé et publié sur le site internet de la concertation.

3. Temps d'échange avec les participants

Information des habitants et coordination des projets

> *Un habitant du quartier de la gare, regrette que les habitants aient été insuffisamment associés aux travaux du parvis et à l'évolution du secteur. Il estime qu'un projet partenarial de cette ampleur nécessite une coordination plus lisible entre les différents maîtres d'ouvrage et une*

information régulière des habitants. Il souligne que les habitants doivent pouvoir comprendre les travaux en cours, leurs objectifs et leurs conséquences sur la vie quotidienne. Il demande également que les commerçants du secteur soient davantage associés à la réflexion sur l'évolution de la gare et de ses abords.

M. Charnassé reconnaît que la concertation peut être améliorée. Il indique que les ateliers participatifs doivent permettre d'approfondir les échanges avec les habitants et les commerçants.

M. Conte rappelle que la mobilisation du public est souvent difficile. La municipalité et la Métropole chercheront à diversifier les moyens d'information et de participation.

M. Prost indique que le projet prévoit une communication régulière tout au long des travaux, notamment via internet et des rencontres, afin de donner de la visibilité sur l'avancement du chantier et les différents aménagements réalisés. Concernant les commerces en gare, leur sélection vise à répondre aux besoins des voyageurs sans concurrencer les commerces environnants. L'offre comprend notamment de la restauration rapide, de la presse et des produits à emporter, ainsi que des produits souvenirs liés au territoire, en particulier pour les voyageurs visitant les châteaux de la Loire. Des partenariats avec des commerces locaux peuvent également être envisagés pour leur permettre de présenter ou vendre ponctuellement leurs produits en gare. Une entité spécialisée accompagne ces démarches et peut étudier les propositions des commerçants locaux.

Accessibilité, quais et abris

Un représentant de l'Association de Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT), alerte sur les horaires d'ouverture des guichets et sur le confort des quais. Il demande que les abris soient suffisamment longs et couvrants pour protéger les voyageurs du soleil, de la pluie et du vent. Il souligne que les quais peuvent accueillir des rames de TGV de 400 mètres et que certains voyageurs, notamment les personnes ayant des difficultés à se déplacer, doivent parfois attendre à l'extrémité du quai. Il propose la création d'un abri central de grande dimension, ainsi que l'installation de bancs sur l'ensemble des quais.

M. Cotto indique que le projet prévoit de couvrir environ 50 % de la zone centrale des quais. Il précise que les abris seront principalement positionnés dans les secteurs où les flux de voyageurs sont les plus importants et que des espaces d'attente seront également répartis aux extrémités des quais.

Concernant les guichets, il est rappelé que SNCF Gares & Connexions met les espaces à disposition des transporteurs et les incite à proposer des horaires d'ouverture aussi larges que possible, mais que ces derniers relèvent de la responsabilité des transporteurs.

Vélos et passerelle

Plusieurs participants interrogent les intervenants sur les possibilités de franchissement des voies à vélo.

Un participant estime que la passerelle prévue devrait permettre une circulation cyclable, et pas uniquement un passage des vélos à pied. Il souligne l'importance de relier les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées. Il rappelle également l'étroitesse du pont Jean-Moulin, impactant la sécurité des cyclistes.

La configuration des lieux ayant un impact direct sur la hauteur de franchissement (passerelle), cela ne permet pas la mise en place de rampes, et donc, les circulations cyclables. Les cyclistes pourront toutefois emprunter la passerelle pieds à terre en utilisant les ascenseurs mis en place par exemple. La passerelle sera ouverte 24h/24.

M. Conte et **M. Charnassé** évoquent la possibilité de futurs franchissements piétons et cyclables dans le cadre du PPA. Plusieurs secteurs pourraient être étudiés, notamment à proximité de la gare et au-dessus

de l'A10. Ces franchissements devront être étudiés à l'échelle du réseau cyclable métropolitain, en lien avec les autres infrastructures existantes et projetées.

Végétalisation, chaleur et gestion des eaux pluviales

> *Plusieurs participants expriment des inquiétudes concernant le caractère encore très minéral du parvis Nord et le manque d'ombre.*
>
> *Un participant souligne que les usagers, notamment les personnes âgées et les groupes scolaires, peuvent être amenés à attendre en plein soleil. Il estime que la végétalisation prévue ne semble pas suffisante pour répondre aux épisodes de fortes chaleurs.*
>
> *Une participante témoigne d'un épisode orageux survenu le 16 juillet. Elle explique que des voyageurs se sont retrouvés sans abri sur les quais, sous une pluie importante, et que des difficultés d'évacuation des eaux ont été constatées dans la gare. Elle indique que près de 30 centimètres d'eau auraient été présents dans le bâtiment et questionne la localisation des grilles d'évacuation.*

M. Charnassé rappelle que la dalle en béton du parvis a été supprimée et remplacée par un revêtement posé sur un lit de sable. Cette solution devrait réduire la réverbération de la chaleur et favoriser les échanges avec la fraîcheur du sous-sol. Le choix d'un espace central minéral est lié aux contraintes de sécurité incendie et à la nécessité de permettre l'accès des véhicules des pompiers. Par ailleurs, il indique que les végétaux plantés sont encore jeunes et que les arbres apporteront davantage d'ombre à mesure de leur croissance.

Concernant la gestion de l'eau, **M. Cook** indique que les enjeux liés aux inondations et aux épisodes climatiques extrêmes sont intégrés à la conception de la future gare. Les équipements électriques seront notamment installés en étage et les matériaux du rez-de-chaussée devront être résistants à l'eau. **M. Prost** précise que l'objectif est de permettre une reprise rapide de l'activité après un épisode d'inondation, plutôt que de concevoir une gare totalement étanche, solution qui serait beaucoup plus coûteuse.

Commerces, services, espaces d'attente et signalétique

> *Plusieurs participants soulignent les difficultés de signalétique entre la gare, les commerces et les différents modes de transport. Ils demandent également que l'offre commerciale soit davantage adaptée à l'identité locale et aux besoins des habitants et des voyageurs.*

M. Conte indique que des dispositifs de signalétique vers les commerces situés à proximité de la gare sont prévus sur le parvis Nord.

M. Prost explique que l'attribution des espaces commerciaux s'effectue par appel à candidature. Il précise que les commerces doivent se manifester pour pouvoir intégrer les espaces disponibles. Il évoque également le programme « Place de la Gare », destiné notamment à favoriser la présence de petits commerces et d'associations dans les gares. Concernant les services de restauration, l'offre doit répondre aux besoins des voyageurs en correspondance, tout en pouvant valoriser les produits et les spécificités du territoire local.

> *Une participante, qui utilise régulièrement la gare avec ses petits-enfants, demande la création d'espaces adaptés aux enfants. Elle propose notamment des bancs et tables à hauteur d'enfant, des espaces de dessin, une signalétique accessible aux enfants et des informations pédagogiques sur les trains et le fonctionnement de la gare.*
>
> *Elle souligne également l'inconfort des bancs installés sur le parvis et les difficultés rencontrées par les voyageurs pour trouver la navette reliant Tours à Saint-Pierre-des-Corps.*

M. Cotto indique que les espaces disponibles dans le bâtiment voyageurs Nord sont contraints. Des arbitrages devront être effectués entre différents usages : espaces pour les familles, attente plus confortable, espaces de travail et services aux voyageurs. Un atelier participatif prévu le 7 octobre permettra de mieux identifier les besoins et d'orienter les choix concernant le mobilier et les espaces d'attente.

> *Un participant déplore que la façade de la gare doive être démolie dans le cadre de la transformation de la gare.*

M. Prost indique que cette destruction doit avoir lieu pour en prendre en compte les risques sismiques notamment.

Réserve foncière pour une sixième voie

> *Un participant demande si le projet prévoit une réserve pour la création d'une sixième voie et d'un quai supplémentaire, compte tenu de l'augmentation attendue du trafic ferroviaire et de l'arrivée potentielle de nouveaux opérateurs.*
>
> *Il évoque également l'intérêt potentiel d'un éco-train pour assurer la liaison entre les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.*

M. Prost confirme qu'une étude est en cours pour statuer sur le besoin de nouvelle voie. La passerelle sera conçue de manière à préserver cette possibilité et à permettre, à terme, la création d'un quai supplémentaire sans devoir démolir les ouvrages réalisés. Il indique que cette évolution pourrait être envisagée dans un délai de cinq à dix ans, en fonction des besoins et des décisions futures.

Financement et articulation avec le PPA

> *Un participant questionne le caractère évolutif du budget du projet et demande si les remarques du public peuvent conduire à augmenter les moyens financiers. Il s'interroge également sur l'intégration du pont Jean Moulin dans l'enveloppe de 130 millions d'euros annoncée pour la transformation de la gare.*

M. Conte précise que les 130 millions d'euros correspondent au projet actuel de transformation de la gare. Les autres infrastructures, comme le pont Jean Moulin, l'échangeur autoroutier ou le magasin général, relèvent d'enveloppes et de maîtres d'ouvrage distincts. Le PPA s'inscrit dans une temporalité de 30 à 40 ans et le coût global des différents projets pourrait approcher, voire dépasser, le milliard d'euros. Il évoque notamment des estimations de 40 à 60 millions d'euros pour le pont Jean Moulin, de 100 millions d'euros pour l'échangeur et de 250 millions d'euros pour le magasin général.

M. Conte rappelle que l'échangeur autoroutier serait financé à 100 % par VINCI Autoroutes. Il souligne que les autres projets nécessiteront la mobilisation de financements spécifiques et le développement de nouvelles activités économiques sur le territoire. Une concertation spécifique sur le projet autoroutier aura lieu du 2 novembre au 15 décembre 2026.

> *Plusieurs participants demandent des précisions sur l'évolution du pont Jean Moulin et sur les modalités d'accès au sud de la gare.*

M. Charnassé explique que le pont Jean Moulin ne peut pas être simplement élargi en raison de ses caractéristiques constructives. Il indique que sa transformation nécessiterait une démolition complète, suivie de la reconstruction d'un nouvel ouvrage. Le futur pont serait plus large et pourrait accueillir différents modes de déplacement, notamment les transports collectifs, les véhicules et les mobilités actives.

Concernant l'échangeur autoroutier, M. Charnassé précise qu'il s'agit d'un projet distinct de la transformation de la gare, porté dans le cadre de la convention autoroutière avec VINCI Autoroutes. L'échangeur pourrait empiéter partiellement sur les parkings d'Effia et des Atlantes.

Trois scénarios de franchissement au sud sont évoqués :

- un accès par l'avenue Jacques-Duclos, puis le pont Jean Moulin reconstruit ;
- une nouvelle voirie située à l'est des Atlantes, permettant de franchir directement les voies ferrées ;
- une solution combinant les deux scénarios.

Ces hypothèses devront être étudiées dans le cadre d'une étude d'infrastructure prévue en 2027. Des concertations spécifiques seront organisées sur ces projets. L'échangeur est présenté comme pouvant être livré en 2032, sous réserve du bon déroulement des études et des procédures.

M. Cook explique que le développement du sud de la gare doit permettre de répondre à l'évolution des flux de voyageurs et à l'urbanisation future du secteur.

Le futur bâtiment voyageurs Sud et le développement de la gare au sud doivent notamment contribuer à :
- répartir les flux entre les accès Nord et Sud ;
- faciliter l'accès à la gare depuis les nouveaux quartiers ;
- développer les services et les commerces ;
- renforcer les possibilités de stationnement des vélos ;
- améliorer les connexions entre les différents modes de transport.

M. Conte précise que l'île ferroviaire est destinée à accueillir principalement des activités économiques et tertiaires, et non des logements. Il indique que la Métropole souhaite attirer de nouvelles entreprises extérieures au territoire afin de développer l'emploi et les recettes fiscales nécessaires au financement des infrastructures futures. Il rappelle que la proximité de Paris et de l'aéroport Charles-de-Gaulle constitue un atout pour l'attractivité économique du secteur.

Modalités de concertation

> *Une participante interroge les choix concernant les horaires et les lieux des rencontres. Elle estime qu'une réunion organisée en semaine ou à certains horaires peut exclure une partie des habitants, notamment les personnes qui travaillent. Elle suggère de prévoir des rencontres le samedi matin.*

Mme Berthereau rappelle que plusieurs formats ont été proposés afin de diversifier les possibilités de participation : rencontres sur le marché en matinée, présence en gare, contributions numériques et contributions écrites. Elle reconnaît qu'aucun horaire ne permet de toucher l'ensemble des publics et indique que les différents outils doivent permettre de compenser ces limites.

4. Conclusion et remerciements

M. Conte remercie les participants pour leurs questions et leurs contributions.

Il souligne l'importance de la transformation du secteur sud de Saint-Pierre-des-Corps, notamment pour réduire les flux de véhicules dans le secteur nord et améliorer les conditions de vie des riverains.

Il rappelle que la gare constitue une porte d'entrée majeure de la métropole, notamment avec l'arrivée de trains internationaux. Il précise que la réunion constitue une première étape et que d'autres concertations seront organisées dans le cadre du PPA et des différents projets d'infrastructure.

Enfin, il invite les habitants à transmettre leurs questions à la mairie, notamment via la boîte de contact municipale, afin que celles-ci puissent être relayées aux interlocuteurs concernés.

***