



## Réalisation de la 2<sup>ème</sup> ligne de tramway et ses composantes

### BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE : SYNTHESE DES AVIS, ENSEIGNEMENTS TIRES ET MESURES

---



Publication 11 septembre 2018

# SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| PREAMBULE .....   | 3         |
| <b>1. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>1.1 Le dispositif de concertation préalable : une campagne d'informations multi canaux .....</b>   | <b>3</b>  |
| Une campagne d'informations préalable .....   | 3         |
| Les réseaux sociaux.....  | 4         |
| Le site Internet des mobilités et de Tours Métropole Val de Loire .....   | 4         |
| Les flyers.....   | 4         |
| Les relais sur les outils de la Direction de la communication de Tours Métropole Val de Loire .....   | 4         |
| Les outils de la Direction de la communication interne de Tours Métropole Val de Loire et de la Ville de Tours...                                   | 5         |
| <b>1.2 Le dispositif de la concertation préalable : un relais fort par des acteurs de proximité et partenaires institutionnels .....</b>            | <b>5</b>  |
| Le relais par les 22 communes de la Métropole : acteurs de proximité.....   | 5         |
| Le relais sur les outils d'informations du réseau Fil Bleu : acteur du réseau de transports .....   | 5         |
| Le relais sur les outils du Centre Hospitalier Régional Universitaire de Tours (Hôpitaux Bretonneau et Trousseau) : partenaire institutionnel ..... | 6         |
| Le relais sur les outils de l'Université de Tours : partenaire institutionnel .....   | 6         |
| <b>1.3 Le déroulement de la concertation préalable : les outils d'informations et d'expressions des publics.....</b>                                | <b>6</b>  |
| Une exposition dans les 22 communes de la Métropole et à l'Hôtel Métropolitain.....   | 6         |
| Les outils numériques et réseaux sociaux.....   | 7         |
| Les rencontres avec le public .....   | 7         |
| Les ateliers thématiques .....  | 8         |
| Des moyens d'expression multiples : les résultats en chiffres .....   | 9         |
| <b>1.4 Le budget du dispositif de concertation .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>2. LA SYNTHÈSE DES AVIS.....</b>   | <b>11</b> |
| <b>2.1 Les thèmes abordés.....</b>  | <b>11</b> |
| Le contenu de la concertation .....   | 11        |
| Les autres sujets évoqués dans les avis .....   | 11        |
| <b>2.2 Les avis .....</b>   | <b>11</b> |
| 2.2.1 Les avis sur les thèmes de la concertation.....   | 11        |
| La ligne 2 de tramway : tracé de base ou tracé variante pour la desserte du centre-ville de Tours.....  | 11        |
| Le tracé de base par le boulevard Béranger .....  | 11        |
| Le tracé variante par le boulevard Jean Royer.....  | 12        |
| La ligne 2 de tramway : tracé de base ou tracé variante pour la desserte de l'hôpital Trousseau .....   | 13        |
| L'extension de la ligne A vers l'aéroport.....  | 13        |
| Les parcs-relais.....   | 13        |

|   |           |
|---|-----------|
| La ligne de Bus à Haut Niveau de Service dite BHNS : tracé de base ou tracé variante .....                | 13        |
| Les principes de franchissement « modes doux » .....  | 14        |
| Le coût du projet.....  | 14        |
| Le déroulement des travaux .....  | 14        |
| Les stations.....   | 15        |
| 2.2.2 La synthèse des autres sujets évoqués .....   | 15        |
| Les propositions de tracés différents que ceux soumis à la concertation dont Saint-Pierre-des-Corps ..... | 15        |
| Les modes doux.....   | 16        |
| La liaison entre la gare Saint-Pierre-des-Corps et la gare de Tours.....                                  | 17        |
| L'écologie et la transition énergétique .....   | 17        |
| Les modes de transport alternatifs au tramway.....  | 17        |
| L'étoile ferroviaire.....   | 17        |
| L'amplitude horaire.....  | 17        |
| Les tarifs .....  | 17        |
| <b>Participation .....</b>  | <b>18</b> |
| <b>3. LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION .....</b>  | <b>19</b> |
| <b>3.1 Une participation riche, à poursuivre .....</b>  | <b>19</b> |
| <b>3.2 Une concertation réussie .....</b>   | <b>19</b> |
| <b>3.3 Le numérique, un outil au service de la participation citoyenne .....</b>                          | <b>19</b> |
| <b>3.4 Le mode de transport plébiscité .....</b>  | <b>20</b> |
| <b>3.5 Des ambitions à long terme pour mieux desservir le territoire .....</b>                            | <b>20</b> |
| <b>3.6 Un fort intérêt pour les modes doux.....</b>   | <b>20</b> |
| <b>3.7 Les hôpitaux, un enjeu de desserte bien identifié.....</b>   | <b>20</b> |
| <b>3.8 Un projet attendu pour améliorer la qualité de vie et l'environnement végétal .....</b>            | <b>21</b> |
| <b>3.9 Le sujet du centre-ville mobilise .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>3.10 La desserte de Saint-Pierre-des-Corps.....</b>  | <b>21</b> |
| <b>3.11 Une vigilance en phase « travaux ».....</b>   | <b>22</b> |
| <b>En résumé .....</b>  | <b>22</b> |
| <b>4 LES MESURES.....</b>   | <b>23</b> |
| <b>4.1 La mise à disposition du public.....</b>   | <b>23</b> |
| <b>4.2 La sollicitation des communes.....</b>   | <b>23</b> |
| <b>4.3 La définition du projet .....</b>  | <b>23</b> |
| <b>4.4 La suite de la concertation .....</b>  | <b>23</b> |

## Préambule

Le 16 octobre 2017, Tours Métropole Val de Loire a adopté par délibération le projet de principe du réseau de transport en commun en site propre. Par une délibération en date du 18 décembre 2017, Tours Métropole Val de Loire a décidé d'organiser une concertation préalable sur un projet global de mobilités composé à moyen terme d'une nouvelle ligne de tramway, de la création de parkings-relais, du prolongement de la ligne de tram A existante, de l'adaptation du parcours de la ligne de bus à haut niveau de service Tempo et de la définition de principes de passerelles liés à la pratique du vélo et à la marche.

La concertation préalable s'est déroulée du 18 avril au 8 juin 2018. Le dispositif de concertation reposait avant tout sur la mise à disposition d'une information accessible, actualisée et intelligible par les habitants, les associations locales et toute personne concernée. S'appuyant sur les acteurs de proximité du territoire, les communes et ses partenaires locaux, la Métropole a mobilisé un dispositif complet composé d'outils très divers, pour favoriser la participation du plus grand nombre.

Cette concertation préalable n'est ni un débat public ni un referendum mais une aide à la décision concernant le projet de tramway ligne 2 et de ses composantes qui sera mis à l'étude et soumis ensuite à enquête publique.

Ce bilan est élaboré à partir de l'ensemble des avis collectés (courriers, mails, lettres, pétitions, interventions lors des réunions publiques). Il s'agit d'une synthèse dont la vocation est de mettre en avant les points, les thèmes et sujets déterminants dans le cadre de la réalisation de la deuxième ligne de tramway et de ses composantes.

## 1. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

### 1.1 Le dispositif de concertation préalable : une campagne d'informations multi canaux

#### Une campagne d'informations préalable

En amont et tout au long du dispositif de concertation préalable, une campagne d'informations mixant un large panel d'outils a été mise en place afin d'inviter les publics à s'exprimer sur le projet.

- **Les relations presse/médias locaux** : relais réguliers dans les médias locaux, rédaction d'un dossier de presse générique, de communiqués de presse et mise en place d'une conférence de presse en présence des élus.
- **Près d'une cinquantaine d'articles, interviews radios ou reportages TV** ont été recensés sur la période de mars à mi-juin 2018

Les médias locaux (La Nouvelle République, TMV Tours, La Tribune, Infos Tours, 37 degrés, France Bleu, RCF, TV Tours, France 3) ont relayé l'information à différentes étapes du projet (annonce de la concertation, suivi des réunions publiques...), constituant une caisse de résonance, pour inviter le public à participer et s'exprimer.

En plus du relais auprès des médias, afin d'avoir une meilleure portée, l'information a été doublée par l'achat d'espaces publicitaires dans les médias locaux allant du bandeau à la page entière.

- **Presse écrite** : 3 parutions Tribune (semaines 14, 18 et 21), 1 parution TMV (semaine 14), 1 parution NR (18 avril) ;
- **Medias en ligne** : 1 bandeau sur le site Info Tours (semaine 14) et 1 autre sur le site 37° degrés (semaine 14) ;
- **Radios** : France Bleu (30 messages de 20 secondes), NRJ (52 messages de 20 secondes) et Chérie FM Tours (52 messages de 20 secondes) pour une diffusion échelonnée entre le 18 et 26 avril.

## Les réseaux sociaux

- Des publications régulières ont été postées par Tours Métropole Val de Loire pendant la concertation et relayées par les communes pour inciter à la participation et annoncer les réunions publiques.
- Une campagne de sponsorship de 18 jours sur Facebook a été organisée pour renforcer la visibilité sur les réseaux sociaux et encourager l'expression des publics. Au total, la campagne a touché **66 856 métropolitains**. Elle a permis d'augmenter le nombre de clics vers le site des mobilités de **4 172 clics**. Les internautes ont donc été intéressés par le post. A noter que **les personnes de 25-34 ans (cible jeunes) sont ceux qui ont le plus cliqué et interagi** avec la publication notamment en taguant leurs amis qui pouvaient être intéressés.

## Le site Internet des mobilités et de Tours Métropole Val de Loire

- Le site Internet *mobilité.tours-metropole.fr* a été utilisé comme point d'entrée de la démarche de concertation. Des actualités ont été régulièrement publiées tout au long de la démarche pour informer sur le dispositif de concertation, le contenu du projet, les moyens d'expressions, de contributions et les grands temps forts comme les réunions publiques. Ces informations ont été relayées sur le site Internet de Tours Métropole Val de Loire et ceux des communes.



- Une campagne Google Adwords a été mise en place pendant toute la concertation pour optimiser la recherche d'informations sur le projet, augmenter le trafic et la visibilité de la rubrique consacrée au projet sur le site des mobilités. Au total, l'annonce a été diffusée **13 074 fois**. Le nombre de clics vers le site des mobilités a été de **1 658 clics** (soit un taux très élevé de **12,68%**).



## Les flyers

Ce sont 45 000 flyers qui ont été distribués via le réseau de proximité des communes et des opérations de tractage :

- **10 000 flyers distribués du 18 au 25 avril de main à la main dans des lieux clés et de passage** : les marchés, les sites universitaires, les hôpitaux Bretonneau et Trousseau, la gare de Tours, la gare de Saint-Pierre-des-Corps et les stations de tramway. En complément, des flyers ont été déposés sur les pare-brise dans les parkings-relais proches des stations de tramway.
- **35 000 flyers dans les lieux clés des 22 communes** (mairies, médiathèques, équipements culturels, associatifs et sportifs, commerces de proximité, les écoles, les structures petite enfance et dédiées aux personnes âgées...) et opérations complémentaires de boîtages par certaines villes.

## Les relais sur les outils de la Direction de la communication de Tours Métropole Val de Loire

- Articles et dossier complet dans le magazine de Tours Métropole diffusé dans les boîtes aux lettres des 22 communes de la Métropole ;
- Rubrique sur le site Internet de Tours Métropole et actualités ;
- Des publications régulières sur les réseaux sociaux de Tours Métropole.

## Les outils de la Direction de la communication interne de Tours Métropole Val de Loire et de la Ville de Tours

- Article dans le magazine interne *Empreinte* ;
- Article sur l'Intranet ;
- Utilisation d'une signature électronique par les agents métropolitains.

### 1.2 Le dispositif de la concertation préalable : un relais fort par des acteurs de proximité et partenaires institutionnels

Depuis 2 ans, Tours Métropole Val de Loire a associé de façon systématique chaque commune à l'évolution du projet et a déployé un partenariat avec les acteurs économiques, les commerçants, le CHRU, l'Université et les associations tout au long du processus. C'est donc tout naturellement qu'elle a sollicité ces acteurs pour relayer et diffuser largement les informations.

#### Le relais par les 22 communes de la Métropole : acteurs de proximité

- **1 affichage réglementaire** dans les mairies des 22 communes et au siège de l'hôtel métropolitain pour annoncer la concertation et ses modalités ;
- **232 affiches sur le réseau du mobilier urbain des communes** (soit 190 faces format 120x176 et 42 faces format 80x120 réparties sur les villes suivantes : Tours, La Riche, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, Luynes, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Pierre-des-Corps) ;
- **750 affiches dans les lieux clés des communes** (mairies, médiathèques, équipements culturels, associatifs et sportifs, commerces de proximité, les écoles, les structures petite enfance et dédiées aux personnes âgées...) ;
- **35 000 flyers diffusés dans les lieux clés des 22 communes** (mairies, médiathèques, équipements culturels, associatifs et sportifs, commerces de proximité, les écoles, les structures petite enfance et dédiées aux personnes âgées...) et opération complémentaire de boitage par certaines villes ;
- Rédaction d'articles dans les magazines des communes de la Métropole ;
- Relais sur les sites Internet et les réseaux sociaux des communes de la Métropole ;
- Opération d'emailing mise en place par les villes auprès de leur réseau de proximité (associations, conseils de quartiers, habitants, personnalités...) pour annoncer les réunions publiques.



#### Le relais sur les outils d'informations du réseau Fil Bleu : acteur du réseau de transports

- 42 affiches dans le tramway du 12 avril au 8 juin 2018 ;
- 11 affiches disposées dans les totems aux abords de stations du 12 avril au 8 juin 2018 ;
- 1 message affiché en continu sur les bornes d'infos voyageurs aux stations du 12 avril au 8 juin 2018 ;
- 1 campagne d'affichage sur les bus (15 faces du 12 au 18 avril sur les flancs de bus et 18 faces du 2 au 7 mai sur les arrières de bus) ;
- 1 campagne d'oriflammes dans les bus du 18 au 25 avril 2018 ;
- Relais sur le site Internet Fil Bleu : actualités et bandeau publicitaire (586 clics vers le site des mobilités) ;

- Relais sur les réseaux sociaux Fil Bleu (Facebook et Twitter) ;
- Relais sur la newsletter Fil Bleu aux abonnés (7 600 personnes).



### Le relais sur les outils du Centre Hospitalier Régional Universitaire de Tours (Hôpitaux Bretonneau et Trousseau) : partenaire institutionnel

- **En interne auprès du personnel hospitalier** : article sur le site Intranet, relais dans la newsletter hebdomadaire, affiches et flyers (dans les salles de repos des 60 services, les restaurants...).
- **En externe auprès des patients** : relais sur le site internet du CHRU, sur les réseaux sociaux, affiches et flyers (les lieux d'accueil, les salles d'attente, les plateaux des patients...).

### Le relais sur les outils de l'Université de Tours : partenaire institutionnel

- **En interne auprès des enseignants et du personnel administratif** : article sur l'Intranet, un article sur le magazine interne, affiches et flyers (dans les salles des professeurs et des services administratifs).
- **En externe auprès des étudiants** : relais sur le site internet de l'Université, sur les réseaux sociaux et affiches et flyers (les panneaux d'affichage étudiants, le restaurant universitaire...).

## 1.3 Le déroulement de la concertation préalable : les outils d'informations et d'expressions des publics

Pour faciliter l'accès à l'information sur le projet et l'expression du plus grand nombre, Tours Métropole Val de Loire a mixé les rencontres physiques et les outils numériques sur l'ensemble de la période.

### Une exposition dans les 22 communes de la Métropole et à l'Hôtel Métropolitain

Tours Métropole Val de Loire a déployé une exposition dans chacune des 22 communes et à l'accueil de l'Hôtel Métropolitain.

Chaque exposition était composée des outils suivants :

- **5 panneaux mobiles** de présentation du projet avec infographies à l'appui ;
- **Un dossier de concertation** mis à disposition du public et des acteurs du territoire ;
- **Un registre** afin que le public puisse faire part de ses avis et de ses suggestions ;
- **Des plaquettes pédagogiques** avec réassorts réguliers des sites pendant toute la concertation.



**15 000 plaquettes pédagogiques** comportant les éléments clés du projet et les différents modes d'expression :

- Diffusion par les 22 communes (mairies, lieux publics...);
- Diffusion lors des réunions et ateliers publics ;
- Distribution lors d'événements (exemples : la foire de Tours, la fête du vélo).

### Les outils numériques et réseaux sociaux

Le site Internet *mobilité.tours-metropole.fr* a été utilisé comme point d'entrée de la démarche de concertation. Accessible depuis la page d'accueil, une rubrique spécifique a été ouverte afin d'accéder à l'information et à l'ensemble de la documentation à tout moment. Une passerelle a été effectuée sur le site de Tours Métropole Val de Loire depuis la page d'accueil.

Ces informations ont également été relayées sur le site des communes de la Métropole et sur leurs réseaux sociaux. Accessible 24h sur 24h, un formulaire en ligne a été mis en place pour recueillir les avis des publics et une foire aux questions a été mise en place.

Pendant la période de concertation, **17 507 visites ont été recensées sur la rubrique du site des mobilités**. Les 3 pages les plus consultées sont « le projet de 2<sup>e</sup> ligne de tramway », « Comment s'exprimer ? » et « Où s'informer ? ». A noter, pendant la période de concertation, la fréquentation du site était composée à 88% de nouveaux visiteurs.

### Les rencontres avec le public

6 rencontres avec le public ont été organisées

**Ces rencontres publiques ont été fréquentées par près de 1 000 personnes.**

- **5 réunions publiques ouvertes à tous**

Elles se sont déroulées selon le calendrier suivant :

- Mardi 15 mai à 18h30 à Joué-lès-Tours (Espace Clos neuf – rue du Clos Neuf) ;
- Mercredi 16 mai à 18h30 à La Riche (salle des fêtes – rue du Petit Plessis) ;
- Jeudi 17 mai à 18h30 à Chambray-lès-Tours (salle Yves Renault – 4, rue Jean Perrin) ;
- Vendredi 18 mai à 18h30 à Saint-Pierre-des-Corps (salle des fêtes – 34, avenue de la République) ;
- Mercredi 23 mai à 18h30 à Tours (salle polyvalente – centre des Halles).

Ces réunions se sont tenues en fin de journée afin de pouvoir toucher davantage de public. Elles se sont déroulées selon un schéma identique : accueil par le Maire de la commune, introduction par le Vice-Président délégué aux mobilités et/ou le Président de Tours Métropole Val de Loire, présentation de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), présentation détaillée du projet avec PowerPoint à l'appui puis succession de questions – réponses avec le public. Les réunions ont duré entre 2h00 et 3h00. Pour chaque réunion publique, Tours Métropole Val de Loire a déployé l'exposition du projet, mis à disposition le dossier de concertation et des plaquettes et tenu un registre. Ces 5 réunions ont été filmées.

Elles ont connu les audiences suivantes :

- Joué-lès-Tours : 70 personnes ;
- La Riche : 320 personnes ;
- Chambray-lès-Tours : 150 personnes ;
- Saint-Pierre-des-Corps : 100 personnes ;
- Tours : 320 personnes.

**Soit au total 960 personnes environ.**



Réunion publique de Tours du 23 mai 2018

○ **Une réunion avec le conseil de développement**

Une présentation au Conseil de développement (CODEV), instance de démocratie participative de Tours Métropole Val de Loire a eu lieu le samedi 21 avril 2018 lors de leur assemblée générale. Cette présentation a été l'occasion de présenter le projet et d'inviter les membres de cette instance à venir enrichir la démarche de concertation.

**39 personnes étaient présentes lors de ces échanges.**

## Les ateliers thématiques

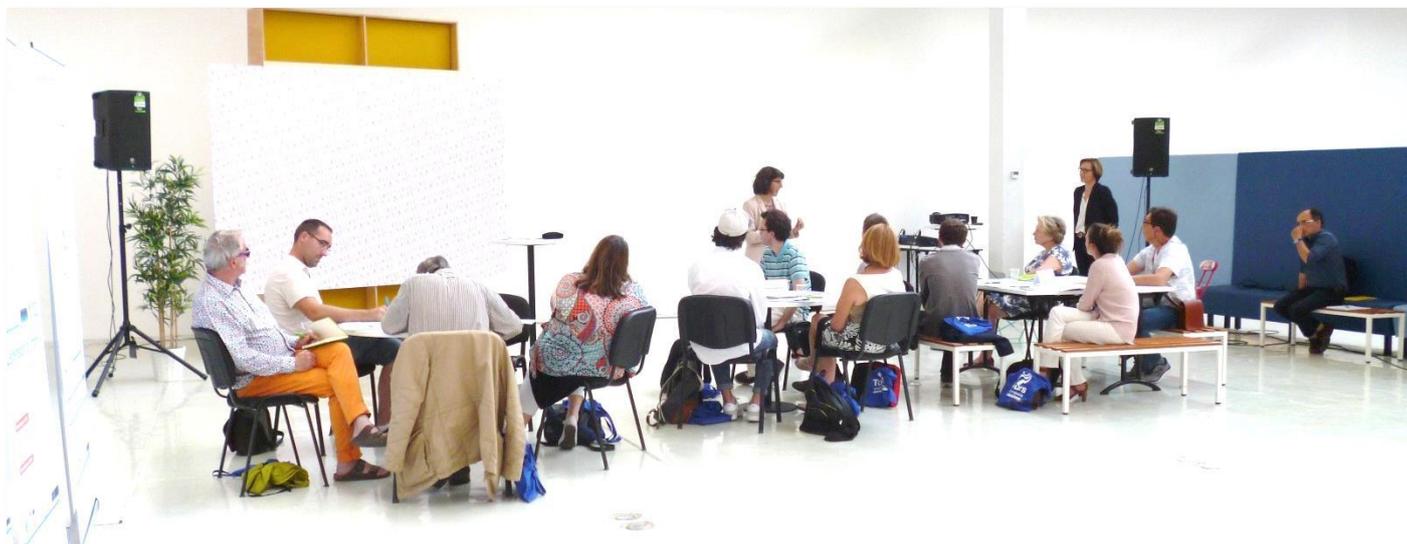
3 ateliers thématiques (consultable sur site internet [mobilite.tours-metropole.fr](http://mobilite.tours-metropole.fr)) ont été organisés.

○ **Ateliers ouverts à tous**

Les ateliers publics avaient pour objectif d'identifier les attentes et besoins des usagers et de recueillir leurs idées en vue d'améliorer les services rendus sur le réseau de transports autour 3 thématiques : le niveau de service, l'intermodalité et l'innovation/nouvelles technologies.

Ils se sont déroulés les jeudi 24 mai et mercredi 30 mai de 17h30 à 19h30 à l'Espace MAME sur inscription sur le site des mobilités [mobilite.tours-metropole.fr](http://mobilite.tours-metropole.fr).

Les participants étaient répartis en 3 groupes autour des tables. Un rapporteur était désigné à chaque table pour remplir une grille de contribution. Chaque groupe a travaillé ensemble autour des 3 thématiques. Pour aider les participants dans leur réflexion et favoriser leur créativité, un questionnaire était à leur disposition ainsi que la carte du réseau actuel pour localiser avec des gommettes leurs propositions. Au bout de 30 minutes, chaque groupe a changé de table, l'objectif étant que chaque groupe travaille sur les 3 thématiques. Au terme des échanges, les principales idées ont été présentées en plénière par le rapporteur. Ces ateliers ont permis de jouer un rôle pédagogique, de nouer un dialogue privilégié avec les parties prenantes et de recueillir de nombreuses suggestions. En préambule des ateliers publics, un point d'informations sur le projet de 2<sup>e</sup> ligne de tramway et ses composantes a été effectué.



Atelier public du 24 mai 2018 à l'Espace MAME

- **Atelier avec le Conseil de développement de Tours Métropole Val de Loire (cf. compte-rendu sur site internet [mobilite.tours-metropole.fr](http://mobilite.tours-metropole.fr))**

Un atelier a eu lieu le mercredi 23 mai avec les membres du CODEV dont l'objectif était de recueillir leurs attentes et idées. Les participants étaient répartis en 3 groupes autour des tables. Un rapporteur était désigné à chaque table pour remplir une fiche synthèse des idées. Chaque groupe a travaillé sur 3 profils-types (personnage fictif dont le profil rassemble les caractéristiques d'un groupe social existant) en vue d'améliorer les services rendus sur le réseau de transport, l'usage des modes doux et l'intermodalité.

**Au total, 42 personnes ont participé aux ateliers.**



Atelier du CODEV du 23 mai 2018

### **Des moyens d'expression multiples : les résultats en chiffres**

Afin de recueillir les avis et suggestions et toucher un large public, Tours Métropole Val de Loire a mis en place des outils d'expression très divers dans leur forme :

- **L'expression écrite :**
  - **583 avis** sur les registres de concertation disponibles dans les 22 mairies, à l'hôtel métropolitain et lors des réunions et ateliers publics ;
  - **24 courriers** auprès de Tours Métropole ou du garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ;
  - **3 pétitions remises à Tours Métropole Val de Loire dans les délais, avec 2232 signatures.**

- **L'expression orale :**
  - **145 interventions** lors des 5 réunions publiques ouvertes à tous ;
  - **42 contributions** lors des ateliers.
- **L'expression numérique :**
  - **627 avis en ligne** sur le site Internet [mobilite.tours-metropole.fr](http://mobilite.tours-metropole.fr) **et 35 envoyés au garant.**
  - **4 172 clics** vers le site internet des mobilités.

## 1.4 Le budget du dispositif de concertation

La concertation s'est déroulée sur une période de 9 semaines. Le budget du dispositif est de l'ordre d'environ 260 000 euros. Il comprend notamment la conception, l'impression, la distribution des outils, le plan média et la logistique des ateliers et réunions publics.

## 2. LA SYNTHÈSE DES AVIS

---

### 2.1 Les thèmes abordés

#### Le contenu de la concertation :

Les thématiques objets de la concertation sont les suivantes :

- La ligne 2 de tramway : la desserte du centre-ville de Tours ;
- La ligne 2 de tramway : la desserte de l'hôpital Trousseau ;
- La desserte de l'aéroport ;
- Les parcs-relais ;
- Les stations ;
- La ligne de bus à haut niveau de service ;
- Les principes de franchissement « modes doux » ;
- Le coût du projet ;
- Le déroulement des travaux.

#### Les autres sujets évoqués dans les avis :

Dans le cadre de cette concertation, d'autres thèmes ont été abordés par les contributeurs. Il s'agit des sujets suivants :

- Les propositions de tracés hors bases et variantes ;
- Les modes doux ;
- La liaison entre les deux gares (Tours / Saint-Pierre-des-Corps) ;
- L'écologie et transition énergétique ;
- Les modes de transport alternatifs au tramway ;
- L'étoile ferroviaire ;
- L'amplitude horaire ;
- Les tarifs.

### 2.2 Les avis

#### 2.2.1 Les avis sur les thèmes de la concertation

##### *La ligne 2 de tramway : tracé de base ou tracé variante pour la desserte du centre-ville de Tours*

La concertation publique préalable proposait au public de se prononcer sur le choix d'un tracé pour la desserte du centre-ville de Tours avec soit un passage par le boulevard Béranger (tracé de base) soit un passage par le boulevard Jean Royer (variante).

Les remarques relatives à ce choix représentent la majorité des expressions produites lors de la concertation et ont suscité de nombreuses contributions majoritairement argumentées.

##### *Le tracé de base par le boulevard Béranger*

Les avis déposés au cours de la concertation publique préalable ont fait apparaître plusieurs arguments en faveur du tracé de base empruntant le boulevard Béranger.

De nombreux contributeurs considèrent que le boulevard Béranger est suffisamment large pour accueillir un tramway. Ils précisent que cela permettrait :

- De diminuer le trafic automobile ;
- De redynamiser et de mettre en valeur le boulevard, jugé trop routier ;
- De desservir le quartier commerçant des Halles ;
- De desservir le site de l'hôpital Clocheville ;
- D'accéder plus rapidement et avec une liaison directe (sans correspondance) au centre-ville de Tours pour les personnes habitant dans les communes de La Riche, de Chambray-lès-Tours et au Sud de Tours ;

- De créer, à long terme, un lieu efficace de connexion des différentes lignes de tramway à la gare de Tours et d'offrir un site d'intermodalité : tram, bus, trains, cars, vélos.

Des participants ont noté la possibilité d'insérer un tramway sur le boulevard Béranger en préservant la végétalisation du boulevard et les activités commerciales du marché aux fleurs sur le mail central.

Des contributions soulignent l'important potentiel de voyageurs lié au passage du tramway sur le boulevard Béranger ainsi que la possibilité d'offrir un cheminement confortable pour les modes doux.

A contrario, des inquiétudes et des oppositions pour le tracé par le boulevard Béranger s'expriment. Elles concernent :

- La nécessaire protection du patrimoine historique et de la promenade piétonne et cycliste du boulevard Béranger ;
- La protection du patrimoine végétal et principalement des arbres du boulevard Béranger ;
- L'atteinte au paysage du boulevard Béranger, identifié comme symbole de la ville.

Cette même crainte est largement exprimée sur le risque de voir disparaître le marché aux fleurs.

Certains s'interrogent également sur l'insertion du tramway dans la rue du Plat d'Étain et de ses conséquences sur des bâtiments universitaires.

Le passage par le boulevard Béranger soulève des inquiétudes sur le fonctionnement du quartier Béranger / Giraudeau. Elles concernent :

- Les commerces de la rue Giraudeau ;
- Le stationnement pour les commerçants non sédentaires du marché aux fleurs et pour les clients des commerces du centre-ville ;
- Le devenir de la place Rabelais et la sécurité autour des écoles.

Sur ces sujets, les participants souhaiteraient avoir plus de précisions.

Beaucoup de contributeurs opposés au passage par le boulevard Béranger sont favorables, par défaut, au passage par le boulevard Jean Royer.

### *Le tracé variante par le boulevard Jean Royer*

Au même titre que le tracé de base par le boulevard Béranger, le tracé variante par le boulevard Jean Royer a recueilli des avis favorables, soutenu par des actions proactives.

Pour nombre de contributeurs, le passage du tramway par le boulevard Royer permettrait :

- Une redynamisation du quartier, perçu comme en marge du centre-ville de Tours. L'amélioration de la desserte en transports en commun est un argument annoncé pour participer à cette redynamisation ;
- De réduire la durée du trajet entre l'Hôpital Bretonneau et l'Hôpital Trousseau ;
- De limiter le coût du projet.

Toutefois, le tracé par le boulevard Jean Royer suscite également des appréhensions et des oppositions :

- Une grande partie des contributions considère la nécessité d'un changement de ligne de tramway à Liberté / Royer lors d'un trajet comme un point rédhibitoire pour ce tracé ;
- De nombreuses remarques portent sur l'étroitesse du boulevard Jean Royer pour accueillir un tramway, ce qui entraînerait :
  - De grandes difficultés pour les accès riverains existants ;
  - Des problèmes de circulation, avec des risques de report dans le quartier Febvotte ;
  - Des suppressions de places de stationnement. Sur ce sujet, les participants souhaiteraient avoir plus de précisions ;
  - La suppression des arbres existants ;
  - L'impossibilité de proposer des pistes cyclables ;
  - La démolition de 2 stations existantes.

La dégradation de la qualité de vie dans le quartier des Prébendes et les difficultés qu'engendrerait le tramway pour l'activité commerciale du boulevard Jean Royer sont des sujets évoqués dans différents avis, notamment sous forme de pétition.

Enfin, la faible attractivité du boulevard Jean Royer et le potentiel moindre de voyageurs sont des arguments avancés dans plusieurs avis.

### ***La ligne 2 de tramway : tracé de base ou tracé variante pour la desserte de l'hôpital Trousseau***

La concertation publique préalable proposait de se prononcer sur le choix d'un tracé desservant l'hôpital Trousseau en façade, depuis l'avenue de la République (tracé de base) ou dans son cœur (tracé variante).

Cette thématique a moins mobilisé les contributeurs que la desserte du centre-ville de Tours.

Elle a, en revanche, fortement mobilisé la direction et le personnel de l'hôpital en faveur du tracé variante.

Plusieurs personnes considèrent que l'accès au cœur de l'hôpital apparaît comme plus adapté pour les personnes à mobilité réduite ou convalescentes et pour les visiteurs.

Toutefois, quelques avis sollicitent le tracé de base car il représente une économie financière et offre un accès plus direct au parking-relais envisagé à proximité du giratoire de la Papoterie.

D'autres contributeurs s'inquiètent de l'étroitesse de la rue Mansart et du prolongement du temps de parcours à cause du détour par cette rue.

### ***L'extension de la ligne A vers l'aéroport***

Les avis sont assez nombreux sur l'extension de l'aéroport. Ils s'expriment majoritairement pour ou contre la desserte de l'aéroport et peu sur le choix du tracé.

Les avis sont principalement favorables à l'extension de la ligne A vers l'aéroport de Tours afin de favoriser l'avenir de cette infrastructure et la création d'un pôle de mobilité : avions, cars, tram, covoiturage.

Cependant, quelques avis se prononcent contre la desserte de l'aéroport. Les opposants soulignent l'avenir incertain du site et le coût jugé trop élevé du projet.

Certaines contributions suspendent leur adhésion au projet d'extension de la ligne à la présentation du projet de développement du secteur aéroportuaire.

Des contributions proposent la mise en place d'une navette, soit à la place de l'extension proposée, soit en attendant la confirmation de l'avenir de l'aéroport. Certains proposent également de desservir l'aéroport par une extension du bus à haut niveau de service.

### ***Les parcs-relais***

Les avis relatifs aux parcs-relais représentent une moindre proportion des interrogations et remarques de la concertation.

Dans ces avis, il est proposé :

- De réaliser un parc-relais au-delà de l'emplacement prévu à la Papoterie afin de se rapprocher encore du périphérique Est ;
- De conserver le parc-relais du Lac.

Enfin, plusieurs avis se félicitent de la création du parc-relais au droit du périphérique de La Riche.

### ***La ligne de Bus à Haut Niveau de Service dite BHNS : tracé de base ou tracé variante***

Le sujet de la BHNS a peu mobilisé. Les expressions sur ce sujet sont majoritairement favorables au tracé de base. Les arguments développés sont :

- La connexion avec la gare et les lignes tramway (si passage de la ligne 2 par le boulevard Béranger) ;
- La desserte du centre-ville et le haut de l'avenue de Grammont ;

- L'efficacité de la solution de base par rapport aux variantes proposées (dont l'une propose un détour et l'autre crée un trou dans le réseau en omettant une partie importante de l'avenue de Grammont) ;
- La cohérence du tracé par le haut de l'avenue de Grammont (entre les places « Jaurès » et « Liberté ») avec les lignes de tramway ;
- Le coût moins élevé de la solution de base par rapport à la variante avec le parc-relais en sortie d'autoroute à « Tours centre ».

Quelques avis sont cependant favorables à la variante rue Édouard Vaillant. Ces avis mettent en avant :

- Une liaison rapide avec le secteur de Rochepinard (parc des expositions, terrains de la vallée du Cher et les établissements scolaires) ;
- Une meilleure desserte de la gare de Tours et du parking des peupliers ;
- Un coût moins élevé que le tracé de base par le haut de l'avenue Grammont.

Certains avis favorables à la variante par la rue Edouard Vaillant s'interrogent sur la desserte de l'avenue de Grammont entre la place Jean Jaurès et la place de la Liberté qui ne sera plus assurée par la BHNS.

Des arguments similaires sont développés à la fois dans les atouts du tracé de base et dans la variante par la rue Edouard Vaillant. Ils concernent le coût et la desserte de la gare de Tours.

Plusieurs avis s'expriment pour le maintien du tracé actuel de la ligne BHNS Tempo. Ils considèrent que les modifications de tracé notamment au sud (établissements d'enseignement « Grandmont », quartier Montjoyeux...) dégraderont la desserte de proximité. Dans certains de ces avis, la réorganisation globale du réseau de bus est souhaitée.

### *Les principes de franchissement « modes doux »*

Peu de participants se sont exprimés sur le principe des passerelles, mais les avis sont toujours favorables.

Plusieurs avis approuvent les objectifs des franchissements de mettre en sécurité les piétons et les cyclistes.

Le franchissement le plus plébiscité est la passerelle reliant Saint-Cyr-sur-Loire à La Riche. Certains avis précisent même l'emplacement géographique de ce franchissement : Fondettes / Saint-Cosme, Saint-Cyr-sur-Loire / La Riche et font référence à des études existantes.

Plusieurs avis souhaitent des précisions sur le financement et le calendrier de ces franchissements.

Enfin, certains projets de franchissements non proposés à la concertation, sont cités, telle la passerelle entre Bois Lopin et la Porte des Arts sur l'A 10, au niveau de Bois Gras.

### *Le coût du projet*

Peu d'avis abordent ce sujet.

Les contributeurs s'interrogent sur la capacité de Tours Métropole Val de Loire à supporter financièrement une deuxième ligne de tramway et s'inquiètent de l'impact sur leurs impôts.

Ils craignent que le projet de tramway absorbe toute la capacité d'investissement de Tours Métropole Val de Loire dans un contexte économique peu favorable.

Certains contributeurs invitent à privilégier d'autres modes de transports urbains moins onéreux que le tramway tels que le bus électrique en site propre.

### *Le déroulement des travaux*

Quelques remarques ont été faites sur la période de réalisation des travaux de la deuxième ligne de tramway. Elles concernent principalement les impacts sur la circulation et le stationnement.

Des interrogations portent sur la durée et le bruit des travaux.

Des contributeurs souhaitent que les nuisances pour les commerces soient amoindries et/ou prises en charge par Tours Métropole Val de Loire.

Des avis insistent sur la nécessité de protéger les arbres pendant les travaux.

Plusieurs contributeurs souhaitent qu'une information efficace soit mise en place : avancement du chantier, déviations, motifs des travaux ...

### *Les stations*

Très peu d'avis abordent le sujet des stations.

Certains s'opposent aux démolitions des stations « Charcot » et « Liberté » dans la variante par le boulevard Royer.

D'autres expriment le souhait de stations supplémentaires :

- Sur Jean Jaurès ;
- Devant l'hôpital Bretonneau ;
- Dans l'hôpital Trousseau ;
- Au niveau du parking-relais de la Sagerie ;
- Au niveau du lycée agricole sur l'avenue de la République à Chambray-lès-Tours.

Quelques-uns évoquent la desserte de l'hôpital Bretonneau. Ils regrettent l'éloignement de la station par rapport à l'hôpital. Certains proposent de créer une station devant l'entrée de l'hôpital ou un passage dans l'hôpital Bretonneau.

## **2.2.2 La synthèse des autres sujets évoqués**

### *Les propositions de tracés différents que ceux soumis à la concertation dont Saint-Pierre-des-Corps*

#### Pour le tramway :

##### La desserte de Saint-Pierre-des-Corps

Si la desserte de Saint-Pierre-des-Corps ne constitue pas en soi un élément soumis à la présente concertation, ce temps de concertation a mobilisé et a donné lieu à plusieurs actions proactives. Le sujet a recueilli de très nombreuses expressions.

La grande majorité des avis ne remet pas en cause la pertinence de la desserte de l'hôpital Bretonneau et de l'hôpital Trousseau. Toutefois, ils expriment le souhait que la commune de Saint-Pierre-des-Corps soit desservie, pour des objectifs parfois différents et souvent argumentés. Le plus grand nombre d'expressions l'est à travers la signature de pétitions motivées.

Les arguments des corpopétruciens portent majoritairement sur :

- La desserte des habitants ;
- La desserte des équipements publics et commerciaux ;
- L'ampleur du bassin d'emplois (10 000 emplois sur la commune) et l'intérêt du tramway pour les trajets domicile / travail ;
- L'intermodalité en gare de Saint-Pierre-des-Corps ;
- Le montant de la taxe professionnelle versée à la Métropole ;
- La cohérence d'une ligne Ouest-Est entre La Riche et Saint-Pierre-des-Corps ;
- Les 12 000 voyageurs par jour fréquentant la gare TGV ;
- Les nuisances de stationnement que subissent les riverains autour de la gare TGV ;
- La desserte du quartier de la Rabaterie, quartier « politique de la ville » avec des populations peu favorisées ;
- Les aménagements des espaces publics déjà réalisés pour accueillir un tramway et notamment les efforts de la commune pour l'aménagement de l'avenue Bonnin et l'intégration de réservations dans les documents d'urbanisme.

Plusieurs avis développent l'utilité de la desserte du secteur commercial de Rochepinard, du parc des expositions et des équipements sportifs de la Vallée du Cher.

D'autres insistent sur la nécessité de prendre en compte des flux venant de l'Est (Amboise, Montlouis, La Ville-aux-Dames, depuis la RD 140) avec la mise en place de parcs-relais aux entrées de Saint-Pierre-des-Corps ou la mise en œuvre d'une ligne Est-Ouest en complément de la ligne Nord-Sud existante.

Nombre d'avis regrettent la non-prise en compte de la desserte de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps et considèrent que desservir cette gare serait un atout pour la métropole.

Une ligne de tramway vers Saint-Pierre-des-Corps est aussi mise en avant comme un outil capable d'atténuer la rupture physique que constitue l'A 10 dans le tissu urbain et de réduire la pollution de l'air dont souffre Saint-Pierre-des-Corps.

### La desserte de nouveaux secteurs

Plusieurs participants proposent des prolongations de lignes de tramway pour desservir des secteurs non soumis à la concertation. Sont ainsi cités :

- Des centres commerciaux tels que Ma Petite Madelaine, Les Atlantes, La Riche Soleil ;
- Des zones d'activités dont Mame, Les Granges Galand ;
- Des pôles médicaux comme le pôle santé Vinci, l'IFRSS (Institut Régional de Formation Sanitaire et Sociale), le Pôle santé Alliance ;
- Des communes avec Saint-Avertin, Ballan-Miré, Saint-Pierre-des-Corps, Fondettes, Saint-Cyr-sur-Loire.

### Des modifications de tracés

Quelques contributeurs proposent de nouveaux tracés. Il y a des propositions pour :

- Desservir le haut de l'avenue de Grammont, et le parc Grandmont ;
- Eviter le quartier des Fontaines ;
- Modifier les terminus pour réduire l'itinéraire de la ligne 2, côté Chambray-lès-Tours.

### Pour la BNHS :

Plusieurs contributeurs proposent la mise en place de lignes de BHNS dans l'attente des prochaines lignes de tramway notamment pour Saint-Pierre-des-Corps.

La prolongation de la ligne de BHNS vers la gare TGV ou vers l'aéroport est également présentée.

Certains proposent aussi de remplacer une partie du tracé du tramway par une desserte BHNS, notamment à Chambray-lès-Tours sur l'avenue de la République vers la Papoterie.

### Les modes doux

Le sujet des modes doux mobilise les contributeurs.

Des remarques ont été faites sur les améliorations à réaliser en matière d'accessibilité de la voirie et du domaine public ainsi que sur le développement souhaité de zones piétonnes.

Cependant, la plupart des contributions sur les modes doux concernent majoritairement les cyclistes.

Les principales remarques prônent le développement de continuités cyclables dans les axes parcourus par le tramway et ce pour tous types de cycles (vélos classiques et vélos cargos) ainsi que sur le reste du réseau existant. Les aménagements souhaités sont décrits et il est précisé que ces continuités cyclables doivent être sans obstacles, sécurisées, rapides, et bien jalonnées.

Les avis expriment la nécessité de créer des stationnements vélos en parcs-relais et à proximité de la ligne de tramway.

Enfin, quelques contributeurs souhaitent bénéficier d'un tarif spécifique pour des trajets courts dans le tramway ainsi que de la possibilité de prendre le tramway avec le vélo y compris aux heures de pointe.

## *La liaison entre la gare Saint-Pierre-des-Corps et la gare de Tours*

La liaison entre la gare de Tours et la gare de Saint-Pierre-des-Corps fait l'objet de quelques remarques. Elle est citée comme étant un chaînon manquant dans l'organisation des transports et les déplacements tourangeaux. Les avis indiquent que cette liaison permettrait :

- De faciliter l'accès entre les réseaux nationaux, régionaux et urbains ;
- D'apporter des gains de temps aussi bien pour les usagers quotidiens que pour les touristes ;
- De s'affranchir des horaires des navettes SNCF et de garantir une desserte fiable entre la gare de Tours et celle de Saint-Pierre-des-Corps dont le fonctionnement est jugé aléatoire et inadapté aux besoins.

Une liaison ferroviaire direct style Orly Val totalement automatique est proposée.

## *L'écologie et la transition énergétique*

Ce thème ne fait pas l'objet de contributions spécifiques. Toutefois, il revient régulièrement dans différents avis qui abordent d'autres sujets.

Ainsi, les atouts environnementaux du tramway sont souvent évoqués dans les avis favorables au projet. Il est rappelé que le tramway permet :

- De réduire l'émission de polluants et notamment localement du CO<sup>2</sup> et des particules ;
- De préserver l'environnement ;
- D'améliorer la qualité de vie en ville.

Plusieurs avis relatifs aux modes de transport alternatifs rappellent les enjeux de la transition énergétique favorables aux bus électriques ou à hydrogène.

Des avis relatifs aux modes doux ou aux passerelles soulignent les vertus écologiques de la marche à pied et du vélo.

## *Les modes de transport alternatifs au tramway*

Le choix du mode de transport « tramway » fait consensus. Nombre de contributions en rappellent l'efficacité et la faible empreinte écologique.

Toutefois, certains contributeurs s'inquiètent de son coût élevé et proposent de privilégier le développement du bus en site propre et/ou du tram-train en mutualisant les infrastructures ferroviaires.

Le recours à des bus autonomes, c'est-à-dire sans conducteur, est également mentionné.

## *L'étoile ferroviaire*

Il est rappelé dans certains avis que l'étoile ferroviaire de Tours est constituée d'un réseau de 8 branches de lignes de train en plus du TGV desservant Tours. Quelques contributions évoquent la richesse de la desserte ferrée de la Touraine et les potentiels de desserte.

Certaines liaisons de tram-train sont également proposées comme Tours-Loches ainsi que la réouverture de certaines gares comme Fondettes ou la création de nouvelles haltes ferroviaires à La Riche ou à la Ville-aux-Dames.

## *L'amplitude horaire*

Quelques participations souhaitent une plus grande amplitude horaire du tramway avec une adaptation du service tramway notamment en soirée le week-end.

## *Les tarifs*

La question des tarifs est très peu abordée.

Certains avis sollicitent la gratuité des transports en commun ou pour certains usagers tels que les cyclistes.

## Participation

Cette concertation a mobilisé une participation importante des particuliers et des élus mais aussi des personnes morales notamment le Conseil de développement de Tours Métropole Val de Loire, les communes de la Métropole, des associations (ADEC 37, ADTT, Aquavit, Association au tour(S) du peuple, CC37, FCPE, FNAULT, SEPANT, Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France), des établissements publics dont le CHRU, la SNCF et l'Université de Tours, des partis politiques (Comité LREM SPDC, Europe Ecologie des Verts, Groupe des communistes et républicains de SPDC, La Membrele Démocrate) et du comité de quartier Febvotte-Marat.

Cela a permis de recueillir des expressions variées pour desquelles la Métropole a pu tirer des enseignements.

### 3. LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION

---

En vertu de l'application des articles R211-81-3 et 4 et des articles L121-16 et R121-24 du code de l'environnement, une concertation préalable avec un garant a été organisée. Dans ce cadre, Tours Métropole Val de Loire est tenue d'établir un bilan des avis et les enseignements tirés de la concertation préalable, dans les deux mois suivant la parution du rapport du garant.

Ce dernier a été publié en juillet 2018, à l'issue de la concertation préalable sur la 2ème ligne de tramway et ses composantes.

A la suite de cette concertation préalable, le maître d'ouvrage Tours Métropole Val de Loire devra décider du projet qu'il souhaite mettre à l'étude pour l'enquête publique.

Les principaux enseignements de la Métropole portent sur la qualité de la concertation et le contenu du projet à mettre en œuvre.

#### 3.1 Une participation riche, à poursuivre

L'ampleur de la participation du public est significative de l'intérêt que portent les habitants de la Métropole aux évolutions de leur cadre de vie, notamment pour ce sujet relatif aux mobilités.

Qu'elles soient individuelles ou collectives, les contributions écrites étaient généralement de qualité.

Les différents avis sont majoritairement argumentés et structurés, certains très documentés. Le soin consacré à exposer un point de vue est le signe d'une implication sincère des citoyens dans la démarche qui leur a été proposée. Un esprit constructif a animé toutes les parties. La société civile a également fait preuve d'une forte mobilisation.

Enfin, le succès des réunions publiques et des ateliers thématiques a permis de constater une forte implication des citoyens sur la thématique transport. Durant les réunions publiques, l'écoute mutuelle a prévalu et les interventions étaient constructives et argumentées. Aucune question n'a été éludée et des orientations ont été proposées. Lors des ateliers, l'implication citoyenne a été de forte qualité et les suggestions illustrées et justifiées. La volonté d'améliorer la vie de chacun dans sa mobilité et ses déplacements a souvent été exprimée : prise en compte des handicaps, des différents modes de transport, des différents motifs de déplacement, de la richesse des profils d'utilisateurs, de la transition énergétique...

Ces échanges méritent d'être poursuivis et enrichis dans le cadre du projet.

#### 3.2 Une concertation réussie

La concertation préalable a été menée de manière ouverte, bien organisée et efficace au travers des modalités définies et partagées avec le garant.

Le dialogue sur les sujets relatifs aux transports et à l'environnement existe à l'échelle de la Métropole et tout un chacun a été en mesure d'exposer clairement, sans aucune restriction, ses arguments et ses souhaits d'évolution par rapport au projet de la 2<sup>ème</sup> ligne de tramway et ses composantes. La richesse des sujets abordés reflète l'intérêt et la liberté exprimés durant cette concertation préalable.

Tours Métropole Val de Loire estime que cette approche a bien fonctionné et partage l'appréciation du garant de la concertation qui a écrit dans son rapport que la concertation « *est un succès et que le projet de ligne n°2 de tramway est suivi avec attention par le public* » (page 21).

#### 3.3 Le numérique, un outil au service de la participation citoyenne

Afin de recueillir les avis et suggestions et mobiliser un large public, Tours Métropole Val de Loire a mis en place des moyens d'expressions multiples pour la concertation publique.

Signe d'une évolution des habitudes et d'une nouvelle démocratie participative, la concertation publique a comptabilisé un grand nombre d'avis numériques, déposés via le formulaire en ligne. Ainsi, l'outil numérique a

connu un fort succès et a été majoritairement utilisé par le public au détriment des supports manuscrits classiques tels que les registres de concertation.

Ce changement a également permis d'aller à la rencontre de celles et ceux généralement absents de la vie participative et a favorisé leur expression.

Il conviendra donc de poursuivre le dialogue avec cet outil incontournable de la nouvelle citoyenneté.

### **3.4 Le mode de transport plébiscité**

Fort du succès de la première ligne de tramway, qui s'est inscrite très rapidement dans les habitudes de déplacement des habitants, le choix du mode de transport ferré fait consensus. Il représente un système de transport fiable et performant, permettant de répondre favorablement au besoin d'augmentation de la capacité de voyageurs.

Au-delà du contenu de la concertation de la ligne 2, qui prévoit de relier les villes de La Riche et de Chambray-lès-Tours, des demandes de desserte complémentaire par le tramway ont été formulées lors de la concertation. C'est le cas d'avis notamment sur Saint-Pierre-des-Corps et aussi à Saint-Avertin. Les contributeurs voient dans ce mode de transport l'opportunité de proposer une desserte moderne et attractive pour leur commune. Ainsi, le public s'est majoritairement approprié le mode de transport « tramway » et attend que ce mode se développe au-delà d'une deuxième ligne de tramway.

Néanmoins, au regard des évolutions technologiques en cours de développement sur de nouveaux modes de transports, il s'avère pertinent de rester attentif à toutes avancées.

Dans tous les cas, le futur mode de transport devra être un vecteur positif de la transition énergétique, thématique constituant une attente forte de la part des habitants de la métropole.

### **3.5 Des ambitions à long terme pour mieux desservir le territoire**

La réalisation de la deuxième ligne de tramway et ses composantes doit être l'occasion de répondre globalement aux besoins de mobilité des usagers au niveau de la Métropole. En effet, l'amélioration des infrastructures de transport et de l'accessibilité du territoire est un facteur d'épanouissement pour ce dernier.

Ainsi, un réseau de tramways à long terme doit d'ores et déjà être étudié par Tours Métropole Val de Loire. La ville de Saint-Pierre-des-Corps s'est fortement mobilisée en ce sens.

De même, une attention particulière devra être portée sur la cohérence entre le réseau de tramways et le réseau de bus. L'information sur la restructuration du réseau, inhérente au projet, devra être claire et partagée.

Les attentes sont fortes sur la cohérence des différents modes de déplacements. Les contributeurs attendent que l'ensemble du schéma de mobilité soit complété.

### **3.6 Un fort intérêt pour les modes doux**

Outre les principes de franchissements « modes doux », qui ont fait l'unanimité auprès des contributeurs concernés, la thématique des modes de déplacements alternatifs en général a suscité beaucoup d'intérêt. En ce sens, il apparaît essentiel de développer et d'étudier les sujets relatifs à la thématique « modes doux » afin d'encourager l'usage des modes actifs par les habitants de la Métropole. Ces actions relèvent de la santé publique et il importe de mettre en œuvre les moyens de soutenir efficacement ces modes de déplacements.

Le schéma directeur cyclable, en cours d'élaboration par Tours Métropole Val de Loire et ses partenaires, permettra une hiérarchisation et un cadencement des futures réalisations de façon concrète.

### **3.7 Les hôpitaux, un enjeu de desserte bien identifié**

La perspective d'améliorer la desserte des grands équipements structurants du territoire, notamment les hôpitaux Trousseau et Bretonneau fait consensus. Offrir à ces équipements une liaison privilégiée est un élément essentiel du fonctionnement et du développement des lieux de vie que la majorité des contributeurs valide. La fréquentation de

ces équipements, les emplois qu'ils génèrent et la qualité de vie qu'ils apportent aux citoyens sont très bien perçus. En effet, un projet de tramway ne peut se restreindre au simple désengorgement des voies. La desserte des principaux pôles générateurs de flux de la Métropole participe au développement du territoire.

### 3.8 Un projet attendu pour améliorer la qualité de vie et l'environnement végétal

Il apparaît majoritairement dans les avis de la concertation des attentes relatives à la qualité de vie.

Le projet de tramway et ses composantes ainsi que son impact positif s'inscrivent pleinement dans ce mouvement destiné à rendre la ville plus propre et plus agréable à vivre pour chacun.

Concernant la thématique du transport, cette ambition du « bien vivre » en ville s'exprime notamment dans les observations par des souhaits sur la nécessité de mieux se déplacer et d'offrir un niveau de service important. Le maintien d'un cadre de vie agréable, l'apaisement de l'espace urbain, la diminution de la pollution de l'air et de la pollution sonore ou encore l'embellissement de la ville et de ses espaces publics sont des sujets qui viennent compléter la liste des attentes des différents contributeurs.

De nombreux contributeurs craignent que le projet de tramway ne soit en contradiction avec la nécessité de préserver le patrimoine historique et végétal de la ville de Tours, pourtant indispensable à l'image et la qualité de la ville. Tours Métropole Val de Loire devra être attentive à ces enjeux liés à l'environnement urbain et végétal.

### 3.9 Le sujet du centre-ville mobilise

Pour faire évoluer et créer son offre de transport, Tours Métropole Val de Loire a proposé aux habitants de se prononcer sur un tracé de base ou des variantes, sur le site de l'hôpital Trousseau et dans le centre-ville de Tours.

Le débat a surtout porté sur les tracés base/variante traversant le centre-ville de Tours. La lecture des observations fait apparaître un partage entre :

- Les personnes qui soutiennent le passage du tramway par le boulevard Béranger pour répondre à des enjeux de mobilité avec une desserte directe du centre de la Métropole et de la gare de Tours ;
- Les personnes qui s'opposent au tracé du tramway par le boulevard Béranger pour des raisons relevant principalement de critères patrimoniaux et symboliques et préfèrent le passage par Jean Royer par défaut ;
- Les personnes qui sont favorables au passage du tramway par le boulevard Jean Royer pour des motifs liés à la requalification et au développement urbain ;
- Les personnes qui s'opposent au tracé empruntant le boulevard Jean Royer pour des critères de transport et à la qualité de vie des quartiers environnants.

Ainsi, il ressort que le projet du tramway doit intégrer les enjeux liés à la mobilité mais aussi à l'environnement et au développement urbain, au patrimoine et aux symboles de Tours Métropole.

### 3.10 La desserte de Saint-Pierre-des-Corps

La desserte de la ville de Saint-Pierre-des-Corps par le tramway a concentré une part importante de la concertation. Cette dernière a mis en évidence une attente forte des habitants et des institutions de Saint-Pierre-des-Corps de voir le projet de tramway intégrer leur territoire. Imaginant en lui une réponse urbanistique incontournable aux problématiques socio-spatiales, beaucoup d'enjeux différents ont été identifiés dans les observations : la desserte de la ville de Saint-Pierre-Des-Corps et des villes situées à L'Est de Tours Métropole, la desserte du quartier prioritaire de la Rabaterie, la desserte de la gare TGV ou encore la desserte du site de Rochepinard.

Afin d'inscrire la commune de Saint-Pierre-des-Corps dans le futur réseau de tramways, il conviendra de trouver la meilleure desserte de transport en termes d'efficacité, d'impacts et de coûts.

### 3.11 Une vigilance en phase « travaux »

Des inquiétudes relatives à la phase « travaux » ont pu être mises en évidence grâce à la concertation. Ce sujet, même s'il semble encore lointain, nécessite d'être bien anticipé.

Durant toutes les étapes des travaux, il conviendra de garantir la protection des arbres préservés et aussi d'assurer l'accessibilité des centres-villes.

Tours Métropole Val de Loire devra ainsi mettre en place les outils nécessaires pour assurer une communication efficace. Des instances d'échanges pourront être créées en amont de la période des travaux pour préparer conjointement les interventions chantiers, identifier les contraintes (livraison, accès piétons, accès riverains, stationnement, manifestations ...) et trouver des solutions adaptées à chaque sujet relatif aux travaux.

#### En résumé

*Plus qu'un simple outil de transport, les objectifs environnementaux propres au développement durable devront prédominer au cœur du projet tramway et ses composantes : le développement des modes doux, la réduction de l'effet de serre, le partage harmonieux de la voirie.*

*Les enseignements de la concertation publique préalable, grâce à la richesse et à la variété de ses avis, permettront ainsi à Tours Métropole Val de Loire d'orienter son projet de transport collectif vers une harmonie entre le développement durable et économique du territoire, la gestion et l'équilibre des formes urbaines, la préservation de l'image tourangelle et les enjeux de santé publique.*

## 4 LES MESURES

---

Les enseignements de la concertation sont riches et nombreux, signe de l'intérêt porté par les habitants de la métropole à la concertation publique préalable. Le contenu et la finalité de chaque thématique méritent d'être appréhendés avec attention et le dialogue poursuivi. Aussi, Tours Métropole Val de Loire décide de mettre en place les mesures suivantes pour tenir compte des différents enseignements tirés de la concertation.

### 4.1 La mise à disposition du public

Le bilan de la concertation, synthétisant l'ensemble des avis (expressions écrites, orales et numériques), les enseignements y afférents et les mesures à mettre en place sera mis à la disposition du public sur le site Internet suivant [mobilite.tours-metropole.fr](http://mobilite.tours-metropole.fr) à compter du 11 septembre 2018.

### 4.2 La sollicitation des communes

Le bilan de la concertation sera présenté au Conseil métropolitain du 24 septembre 2018. Si elles le souhaitent, les communes directement intéressées par le projet de deuxième ligne de tramway pourront se saisir de ce sujet. Les éventuelles remarques ou compléments devront être communiqués à Tours Métropole Val de Loire avant sa délibération conclusive.

### 4.3 La définition du projet

Avant la fin de l'année 2018, Tours Métropole Val de Loire décidera du projet qui fera l'objet des études d'avant-projet et des dossiers réglementaires pour soumission à l'enquête publique.

### 4.4 La suite de la concertation

Tout au long de l'opération, des instances spécifiques seront mises en place afin d'échanger tout au long de l'élaboration du projet.

# ORIENTATIONS SUITE A LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE

---



## SOMMAIRE

|   |          |
|---|----------|
| <b>1. Les objets de la concertation</b>                                 | <b>1</b> |
| 1.1 La ligne 2 de Tramway : le centre-ville                             | 1        |
| 1.2 La ligne 2 de tramway : le CHRU Trousseau                           | 1        |
| 1.3 La ligne A de tramway : l'aéroport                                  | 1        |
| 1.4 Les parcs-relais  | 1        |
| 1.5 La ligne de Bus à Haut Niveau de Service dite BHNS                  | 1        |
| 1.6 Les principes de franchissement « mode doux »                       | 1        |
| 1.7 Le coût du projet   | 2        |
| 1.8 Le déroulement des travaux  | 2        |
| 1.9 Les stations  | 2        |
| <b>2. Les autres sujets évoqués</b>                                     | <b>2</b> |
| 2.1 Les autres propositions de tracés non soumis à la concertation      | 2        |
| 2.2 Les modes doux  | 3        |
| 2.3 La liaison entre la gare Saint-Pierre-des-Corps et la gare de Tours | 3        |
| 2.4 L'écologie et la transition énergétique                             | 3        |
| 2.5 Les modes de transport alternatifs au tramway                       | 3        |
| 2.6 L'étoile ferroviaire  | 3        |
| 2.7 L'amplitude horaire   | 4        |
| 2.8 Les tarifs  | 4        |

# LES ORIENTATIONS

---

La richesse de la concertation conduit Tours Métropole Val de Loire à définir des orientations sur l'ensemble des sujets abordés. Cela concerne les objets de la concertation proprement dits ainsi que les autres sujets évoqués.

## 1. Les objets de la concertation

### 1.1 La ligne 2 de Tramway : le centre-ville

Tours Métropole Val de Loire a pris connaissance des avantages et des inconvénients des deux tracés.

Le passage par le boulevard Béranger est notamment soutenu par le CODEV.

De même, la SNCF a réaffirmé, dans son courrier du 20 juillet 2018 adressé à la Métropole, l'intérêt de ce tracé qui permettrait de créer un vrai hub des transports urbains à la gare de Tours, renforçant ainsi l'attractivité de la ligne.

Tours Métropole Val de Loire souhaite que la ville de Tours se prononce sur la solution de base et sa variante.

### 1.2 La ligne 2 de tramway : le CHRU Trousseau

Au regard des avis exprimés et afin de prendre en compte les besoins actuels et futurs du centre hospitalier de Trousseau, Tours Métropole Val de Loire propose de retenir le principe du passage du tramway au cœur de l'hôpital.

Tours Métropole Val de Loire réalisera des études afin de définir le meilleur tracé pour l'accessibilité de cet établissement, au vu des projets à venir de réorganisation de l'hôpital menés par le CHRU.

### 1.3 La ligne A de tramway : l'aéroport

Afin de tenir compte des avis exprimés et pour créer un pôle de mobilité, Tours Métropole Val de Loire propose de retenir l'extension de la ligne A vers l'aéroport selon le tracé de base (Sud).

Ce travail sera réalisé en partenariat avec le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours Val de Loire (SMADAIT) pour une mise en cohérence du projet « tramway » avec le développement du secteur de l'aéroport.

### 1.4 Les parcs-relais

Tours Métropole Val de Loire propose de retenir les principes de parcs-relais présentés le long de la ligne 2 et aux extrémités.

La Métropole confirme le maintien du parc-relais du Lac.

Tours Métropole Val de Loire étudiera également tout autre parc-relais aux points névralgiques et jugé pertinent lors des études.

### 1.5 La ligne de Bus à Haut Niveau de Service dite BHNS

Tours Métropole Val de Loire propose de retenir le tracé de base de la BHNS présenté à la concertation, en cohérence avec le réseau armature de tramways.

Par ailleurs, Tours Métropole Val de Loire propose de réorganiser le réseau à l'horizon 2025 pour continuer à desservir efficacement le quartier Montjoyeux et les secteurs environnants.

### 1.6 Les principes de franchissement « mode doux »

Tours Métropole Val de Loire retient l'intérêt porté sur les 5 principes de franchissement « mode doux ».

La concertation a permis d'identifier que le franchissement situé sur la Loire entre La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire est particulièrement cité.

Ces franchissements seront étudiés dans le cadre du schéma directeur cyclable en cours d'élaboration par Tours Métropole Val de Loire et ses partenaires.

Leur hiérarchisation et leur cadencement de réalisation seront élaborés dans le cadre de ce schéma directeur.

## 1.7 Le coût du projet

Tours Métropole Val de Loire retient les interrogations exprimées sur sa capacité d'investissement.

La Métropole affinera le coût du projet de façon très détaillée grâce aux études à venir.

Tours Métropole Val de Loire sollicitera l'ensemble des partenaires institutionnels susceptibles d'apporter un financement au projet (Europe, Etat, région, département, communes) dès que le coût sera affiné.

Enfin, Tours Métropole Val de Loire indique que le projet sera réalisé avec les finances disponibles. Si besoin, il pourra être phasé dans le temps.

## 1.8 Le déroulement des travaux

Tours Métropole Val de Loire note l'intérêt porté sur le déroulement des travaux.

Tours Métropole Val de Loire veillera, durant toutes les étapes des travaux, à garantir la protection des arbres préservés, à assurer l'accessibilité du centre-ville et à mettre en place les outils nécessaires pour assurer une communication efficace.

Des instances d'échanges seront créées en amont de la période des travaux pour préparer conjointement les interventions de chantiers, identifier les contraintes (livraisons, accès piétons, accès riverains, stationnement, manifestations ...) et trouver des solutions adaptées.

Tours Métropole Val de Loire propose de mettre en œuvre une commission d'indemnisation.

## 1.9 Les stations

Tours Métropole Val de Loire propose de retenir les principes de stations présentés le long de la ligne 2.

Tours Métropole Val de Loire étudiera les demandes exprimées sur cette thématique au regard des différents critères liés à la desserte (habitat, activités, cheminements, pôles générateurs de déplacement...) et ceux relatifs aux contraintes techniques (inter-distances entre les stations, géométrie du site, pentes des terrains...).

Cette analyse précisera les lieux d'implantation des stations de tramway.

## 2. Les autres sujets évoqués

### 2.1 Les autres propositions de tracés non soumis à la concertation

#### La desserte de Saint-Pierre-des-Corps

Tours Métropole Val de Loire entend la forte mobilisation autour de la nécessité de desservir la Ville de Saint-Pierre-des-Corps en tramway et propose de réaliser, dès 2019, des études complémentaires pour une ligne de tramway Saint-Pierre-des-Corps/Saint-Cyr-sur-Loire.

#### Les autres propositions de tracé

Tours Métropole Val de Loire précise qu'il existe d'autres formes de transport que le tramway pour les dessertes proposées dans les avis de cette concertation. Ces propositions seront étudiées dans le cadre de la réorganisation du réseau global de transport en commun à l'horizon 2025.

Tours Métropole Val de Loire ambitionne de mettre en œuvre progressivement un projet global de transport à l'horizon 2040 avec un réseau armature de tramways et BHNS, des lignes de bus de maillage et des modes actifs.

## 2.2 Les modes doux

Tours Métropole Val de Loire propose de réaliser des itinéraires cyclables le long du tracé du tramway avec des aménagements homogènes, sécurisés, offrant une réelle continuité et une bonne lisibilité. La Métropole souligne qu'en cas d'impossibilité technique, des itinéraires alternatifs les plus directs seront recherchés.

Tours Métropole Val de Loire indique que la création de parkings-vélos sera étudiée à proximité immédiate de la ligne de tramway.

Tours Métropole Val de Loire précise que les aménagements cyclables seront en cohérence avec le schéma directeur cyclable métropolitain en cours d'élaboration.

## 2.3 La liaison entre la gare Saint-Pierre-des-Corps et la gare de Tours

La liaison entre deux pôles majeurs que sont la gare de Tours et la gare de Saint-Pierre-des-Corps constitue un enjeu important dans l'organisation des déplacements à l'échelle de la métropole, qui mérite d'être améliorée en termes de cadencement, de rapidité et d'horaires.

Tours Métropole Val de Loire propose de poursuivre les discussions et études engagées avec la SNCF et la Région Centre-Val de Loire afin d'apporter, dans la mesure du possible, des améliorations à cette liaison.

Ce sujet est traité dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

## 2.4 L'écologie et la transition énergétique

Les transports sont porteurs de forts enjeux liés au développement durable et à la santé publique. À ce titre, le transport collectif est un des vecteurs positifs de la transition énergétique.

Avec une fréquentation estimée à 39 100 voyages par jour, sa capacité à limiter la production locale de CO<sup>2</sup>, de particules et de dioxyde d'azote et à favoriser le report modal, le tramway répond à cette sensibilité environnementale.

Concernant les bus « propres », Tours Métropole Val de Loire précise que son parc de véhicules sera renouvelé dès 2020 conformément à la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et gère ce sujet dans le cadre de l'exploitation de son réseau de transport « Fil bleu ».

## 2.5 Les modes de transport alternatifs au tramway

Tours Métropole Val de Loire reste attentif à toutes les évolutions technologiques présentant un intérêt pour l'amélioration des dessertes fortes sans infrastructures et / ou permettant de diminuer les coûts. Aussi, Tours Métropole Val de Loire se réserve la possibilité d'étudier tous les modes de transports alternatifs qui pourraient répondre aux besoins du réseau futur.

Concernant les véhicules autonomes, Tours Métropole Val de Loire suit les avancées fonctionnelles pour des dessertes de faibles distances (le dernier kilomètre) telle que la desserte finale des hôpitaux ou des universités, par exemple.

## 2.6 L'étoile ferroviaire

L'étoile ferroviaire de Tours se prête particulièrement bien aux échanges urbains / périurbains par le train et présente un vrai potentiel pour la métropole pour envisager de nombreux trajets rapides et capter d'importants flux de voyageurs.

Le développement du tram-train doit relever d'une ambition commune de la Région Centre Val de Loire, de Tours Métropole Val de Loire et de la SNCF. Ce sujet doit être traité dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Le SCoT étant actuellement en cours de révision, ce sujet sera traité dans ce cadre.

## 2.7 L'amplitude horaire

Les sujets liés aux horaires et à l'amplitude font partie des préoccupations centrales de Tours Métropole Val de Loire. Ce sujet sera examiné dans le cadre de la réorganisation globale du réseau de transport à l'horizon 2025.

## 2.8 Les tarifs

Les tarifs génèrent des recettes qui participent au développement et à la qualité des transports en commun. Les tarifs font partie des préoccupations récurrentes. Tours Métropole Val de Loire traite ce sujet dans le cadre de l'exploitation de son réseau de transport « Fil bleu ».